



2023

PLANO DE ATIVIDADES

VISÃO ZERO.

ZERO, O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA ESTRADA.

FICHA TÉCNICA

PLANO DE ATIVIDADES 2023

AUTORIA

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA



Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras

Avenida de Casal de Cabanas, n.º 1

2734-507 Barcarena



mail@ansr.pt

www.ansr.pt

Conceção Técnica

Divisão de Apoio ao Desenvolvimento Organizacional

Núcleo de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

Data de Edição

28 de dezembro de 2023

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| _SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL | 7 |
| _NOTA INTRODUTÓRIA | 8 |
| _01 ANSR: APRESENTAÇÃO | 9 |
| MISSÃO, VISÃO E VALORES | 10 |
| ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA ORGÂNICA..... | 12 |
| _02 ANÁLISE CONTEXTUAL..... | 15 |
| CONTEXTO MUNDIAL..... | 15 |
| CONTEXTO EUROPEU..... | 18 |
| CONTEXTO INTERNO..... | 20 |
| _03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2020-2023 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2023..... | 25 |
| ANSR_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2020-2023 | 25 |
| OBJETIVOS OPERACIONAIS 2023 | 27 |
| QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2023 | 35 |
| _04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2023..... | 39 |
| PROJETOS PLURIANUAIS PLANEADOS..... | 39 |
| ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030 Visão Zero – 2030 | 39 |
| OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | 40 |
| SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS | 41 |
| SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA..... | 41 |
| SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS..... | 42 |
| PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO..... | 43 |
| SINISTRALIDADE <i>ONLINE</i> | 43 |
| SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE Expansão..... | 44 |
| INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIAS..... | 44 |
| SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO | 45 |
| FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO..... | 46 |
| REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS | 46 |
| PROJETOS ANUAIS PLANEADOS..... | 48 |
| PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2023 | 48 |
| RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR | 48 |
| CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO | 48 |
| CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA | 49 |
| NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR..... | 50 |
| NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO | 50 |
| ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO | 51 |
| _05 RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS | 54 |

| | |
|--|-----------|
| RECURSOS HUMANOS | 54 |
| PLANO DE FORMAÇÃO 2023..... | 56 |
| RECURSOS FINANCEIROS | 57 |
| _06 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA..... | 61 |
| _07 PUBLICIDADE INSTITUCIONAL | 63 |
| _08 CONCLUSÕES PROSPETIVAS | 64 |

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 |
| CE | 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 |
| SGMAI | Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna |
| SIADAP | Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública |
| SIGAV | Sistema de Informação Geográfica de Acidentes Viários |
| SIGET | Sistema de Gestão de Eventos de Trânsito |
| SINCRO | Sistema Nacional de Controlo de Velocidade |
| SIUAV | Sistema de Informação Único de Acidentes de Viação |
| SIVIG | Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária |
| SLIAV | Simplificação do Levantamento de Informação de Acidentes Viários |
| UERHP | Unidade Equivalente de Recursos Humanos Planeados |
| UE | União Europeia |
| UFTC | Unidade de Fiscalização de Trânsito e Contraordenações |
| UPSR | Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária |

_SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL

A Sinistralidade Rodoviária é um dos problemas mais graves das sociedades atuais sendo considerada uma questão de saúde pública. A nível mundial, a cada 24 segundos morre alguém enquanto utiliza a via rodoviária¹, tornando a segurança nas estradas um desafio ao desenvolvimento global para todas as sociedades. A sinistralidade Rodoviária é, também, a primeira causa de morte nos jovens entre os 5 e 29 anos e a oitava para todas as idades.

Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal fez em matéria de sinistralidade rodoviária nos últimos 25 anos, quando morriam mais de duas mil pessoas por ano nas estradas portuguesas, em 2022, cerca de 618 pessoas² perderam a vida, nas estradas. Este resultado é preocupante e comparativamente equivalente à queda de três aviões por ano, no nosso país. A estes dados acrescem 2.302 feridos graves, com possíveis lesões físicas permanentes, e mais de trinta e cinco mil feridos ligeiros. São milhares de famílias que ficam destroçadas e um custo económico e social para a sociedade equivalente a 3,03% do PIB Nacional.

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

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

Zero, o único número aceitável de vítimas na estrada.

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

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

NOTA INTRODUTÓRIA

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

Elaborado em conformidade com o previsto na Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, alterado e/ou complementado pelo Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, o presente documento teve, também, por base:

- Proposta de Lei das Grandes Opções 2021-2025 - Proposta de Lei n.º 86/XIV;
- Proposta de Lei das Grandes Opções 2022-2026 - Proposta de Lei N.º 37/XV;
- Relatório Anual de Segurança Interna (IASI) 2020 e 2021 - Orientações Estratégicas;
- Orçamento do Estado para 2023 - Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro.

No Plano de Atividades para 2023, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada por ANSR, reforça o compromisso com a sua missão, consolidando a estratégia iniciada em 2019 e potenciada por processos internos de melhoria contínua e de desenvolvimento organizacional, sendo espetável a continuidade no ajuste dos serviços às necessidades organizacionais, permitindo:

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

Para além da caracterização das atribuições da ANSR, do ambiente interno e externo, dos aspetos mais relevantes no que respeita aos seus recursos humanos e financeiros, são também identificadas as orientações estratégicas e operacionais que a ANSR irá prosseguir no ano de 2023. De uma forma objetiva, são dadas a conhecer as principais atividades, os objetivos operacionais, os respetivos indicadores e as metas que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos que esta se propõe cumprir.

_01 ANSR: APRESENTAÇÃO

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

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

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

Atualmente, a ANSR assegura cerca de 50% das atividades de apoio, nomeadamente, a nível da contratação pública, da logística, do património, da gestão financeira e orçamental e gestão de recursos humanos, entre outras.

MISSÃO, VISÃO E VALORES

MISSÃO

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

VISÃO

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

VALORES

COMPETÊNCIA

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

CREDIBILIDADE

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

COOPERAÇÃO

Fomento de parcerias para 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.

ATRIBUIÇÕES

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

- Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;
- Uniformizar e coordenar a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exercer as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;
- Contribuir financeiramente, em colaboração com a Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

ENQUADRAMENTO LEGAL

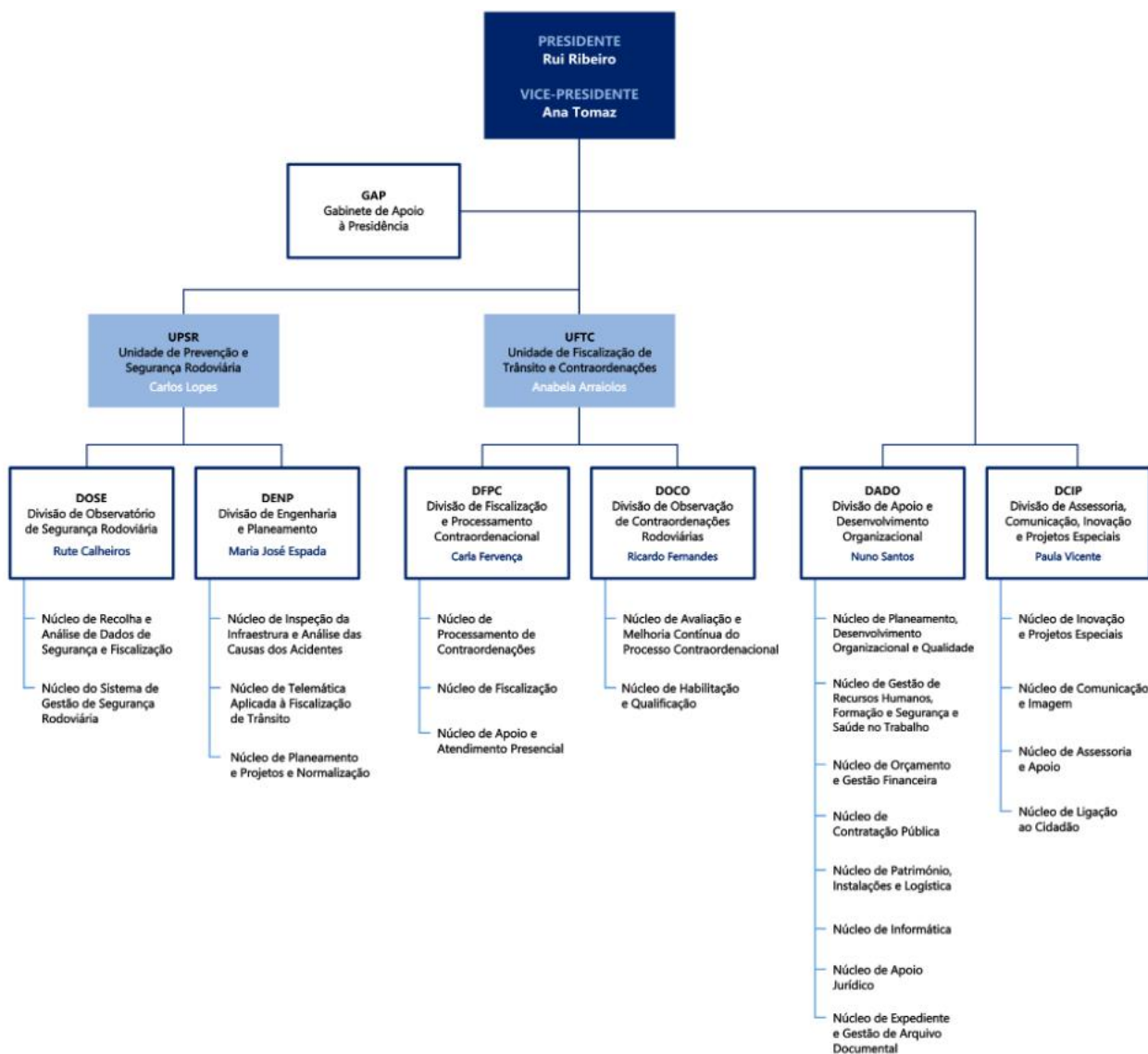
- Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, no qual foram redefinidas a missão, as atribuições e o tipo de organização interna da ANSR;
- Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração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

ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURA ORGÂNICA

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

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

Figura 1. Organograma ANSR



UNIDADES ORGÂNICAS

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

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

MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

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

Procurou-se, na mesma ocasião, perceber quais os projetos e atividades anuais e plurianuais para o ano de 2023, identificar os recursos que irão ser necessários para a sua concretização e como planeiam verificar os resultados.

02 ANÁLISE CONTEXTUAL

CONTEXTO MUNDIAL

AGENDA 2030 PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

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



ODS3. SAÚDE E BEM-ESTAR | Meta 3.6

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



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

Até 2030, proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, nomeadamente por intermédio da expansão do transporte público, com especial atenção às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas.³

SALVAR VIDAS – PACOTE DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO⁴

Alinhada com os ODS, neste documento a OMS:

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

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

⁴ Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

AGENDA GLOBAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030

2020 foi o ponto de partida para colocar em ação a Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030 e as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária, definidas na 3ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária⁵, que se realizou em Estocolmo (Suécia) sob o título "Alcançar os Objetivos Globais 2030".

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

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

| | | |
|--------------------------|-----------|--|
| 5 PILARES SISTEMA SEGURO | [PILAR 1] | GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA 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. |
| | [PILAR 2] | MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS MAIS SEGURAS 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. |
| | [PILAR 3] | VEÍCULOS MAIS SEGUROS 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. |
| 5 PILARES SISTEMA SEGURO | [PILAR 4] | UTILIZADORES DAS RODOVIAS MAIS SEGUROS Meta 6: Até 2030, reduzir para metade a proporção de veículos que circulam acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas com o excesso de velocidade; Meta 7: aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente os capacetes de proteção homologados para cerca de 100%; Meta 8: Até 2030, aumentar a proporção de utilização de cintos de segurança por parte dos ocupantes de veículos e/ou de sistemas homologados de retenção para crianças em cerca de 100%; Meta 9: Até 2030, reduzir para metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados com o consumo de álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas; Meta 10: Até 2030, todos os países deverão regular o uso ou determinar a proibição do uso de aparelhos radiofónicos, vulgarmente conhecidos por telemóveis/ <i>smartphones</i> , 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. |
| | [PILAR 5] | ASSISTÊNCIA MÉDICA APÓS-ACIDENTE 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. |

⁵ GATHERING OF MINISTERS DETERMINES ROAD SAFETY AGENDA TO 2030. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/ministerial-conference-2020/en/. Acesso em: 19.fev.2020

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

- **reconhece** que progressos significativos apenas poderão ser alcançados através de uma liderança nacional mais forte, cooperação global, colaboração intersectorial, implementação de estratégias baseadas em evidências e compromisso de todos os intervenientes relevantes, incluindo o setor privado, organizações não governamentais e sociedade civil, bem como empresas e indústrias que contribuem e influenciam o desenvolvimento social e económico dos países;
- **reafirma** o compromisso na implementação da Agenda 2030, reconhecendo as sinergias entre as áreas dos vários ODS, assim como a necessidade de trabalhar de uma forma integrada para obter benefícios mútuos;
- **convida** os Estados-Membros a contribuírem para reduzir as mortes na estrada em pelo menos 50%, de 2020 a 2030, em consonância com o compromisso do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, de continuar a ação sobre os objetivos dos ODS relacionados com a segurança rodoviária.

RESOLUÇÃO 74/299 DA ASSEMBLEIA GERAL DA ONU – Melhorar a Segurança Rodoviária Global [aprovada a 2 de setembro de 2020]

- **proclama** uma nova (segunda) Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2021-2030) com o objetivo de reduzir em pelo menos 50% as mortes e feridos nos acidentes rodoviários, e;
- **apela** aos Estados-Membros para continuarem a agir em todos os objetivos relacionados com a segurança rodoviária dos ODS. Portugal agiu como um dos copatrocinadores da presente resolução;
- **incentiva**, por último, a promoção do papel das ONG, do meio académico, do sector privado, e demais interessados na ajuda aos governos, que são os principais responsáveis pela segurança rodoviária, a trabalhar em conjunto para alcançar os objetivos.

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

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

CONTEXTO EUROPEU

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

Alinhado com as orientações da ONU e da OMS, o documento dá continuidade à estratégia de segurança rodoviária europeia (iniciada e publicitada no documento “*Europe on the Move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean*”):

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

SISTEMA SEGURO (SS)

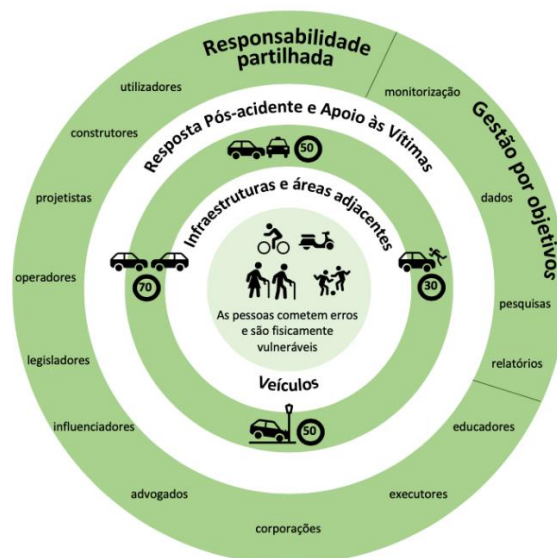
O Sistema Seguro introduzido pela Organização para a Cooperação para o Desenvolvimento Económico (OCDE) e pelo Fórum Internacional de Transportes (FIT, sigla em inglês) em 2008, persegue os mesmos objetivos da 'Visão Zero' definida em 1997 pela Suécia. Em síntese, apresenta-se algumas das características mais representativas do SS:

| | |
|------------------------------------|---|
| OS 6 PRINCÍPIOS CHAVE DO SS | A morte e os ferimentos graves são inaceitáveis. |
| | As pessoas cometem erros que podem levar a acidentes. |
| | O corpo humano tem uma capacidade limitada de resistência a colisões. |
| | A Segurança rodoviária é proativa |
| | A segurança Rodoviária 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. |
| | A redundância é crucial. |

| | |
|--|---------------------------------|
| PILARES FUNDAMENTAIS [Estes pilares devem ser encarados de forma integrada, considerando que no caso de falha de um deles, outro (ou outros) conseguirão acomodar essa] | Utilizadores Seguros. |
| | Infraestruturas Seguras. |
| | Velocidades Seguras. |

| | |
|--|---|
| <p>falha de forma a evitar danos maiores.]</p> | <p>Veículos Seguros.</p> <hr/> <p>Resposta pós-acidente</p> |
| <p>DEVERES SUBJACENTES AO SS</p> | <p>Absorver as limitações físicas do ser humano.</p> <hr/> <p>Absorver os erros de condutor.</p> <hr/> <p>Ser tolerante e autoexplicativo.</p> |
| <p>CONCEITOS</p> | <p>ESTRADA AUTO EXPLICATIVA Uma estrada autoexplicativa que induz a adoção de comportamentos adequados e seguros da parte dos seus utilizadores, de modo que estes sejam encorajados a adotar naturalmente e "instintivamente" um comportamento coerente com a conceção e a função de cada estrada.</p> <hr/> <p>ESTRADA TOLERANTE Os condutores irão sempre cometer erros e as infraestruturas deverão contribuir para a diminuição desses erros e para o minimizar da gravidade das suas consequências. Desta premissa, surge o conceito de estrada tolerante, a que acomoda o erro humano, que tem em consideração a vulnerabilidade a as limitações físicas do corpo humano.</p> <p>O SS tem bem certa a inevitabilidade do erro humano, contudo tem presente que as mortes e os ferimentos graves, em resultado de um acidente rodoviário, não devem ser encarados como possuindo o mesmo carácter de inevitabilidade, estes podem ser evitados.</p> |

Figura 2. Esquema do Sistema Seguro



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

vida. Assim, num sentido um pouco desviado do tradicional (que colocava o foco no fator humano e no seu comportamento), o SS coloca o foco nos outros dois intervenientes no sistema: o veículo e a infraestrutura.

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

CONTEXTO INTERNO

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

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

Com este amplo campo de ação, torna-se essencial a promoção de alianças que favoreçam a tão necessária cooperação interinstitucional, tanto a nível nacional, quanto a nível internacional, de forma a permitir potenciar a partilha de informação e a criar sinergias positivas que resultem num espírito de equipa unificador.

Como tal a ANSR, enquanto entidade coordenadora de apoio às políticas públicas de segurança rodoviária, procurará assumir uma liderança institucional fortemente identificada com a sua missão e uma visão clara da estratégia e dos objetivos a atingir, de modo a incentivar os seus *stakeholders* (internos e externos) a dar o seu melhor no âmbito da sua esfera de ação, contribuindo ativamente para o grande propósito coletivo de 'salvar vidas'.

IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS PARCEIROS ESTRATÉGICOS ('STAKEHOLDERS')

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

Na mais recente análise do grau de poder/influência e interesse dos *stakeholders* na atividade desenvolvida pela ANSR, identificou-se o seguinte:

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

METODOLOGIA SWOT

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

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

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

Quadro 01. Matriz SWOT

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

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

_03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2020-2023 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2023

Com base nas orientações mundiais para o setor da segurança rodoviária e nas políticas públicas nacionais, foram desenhadas as linhas estratégicas organizacionais 2020-2023.

ANSR_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2020-2023

Em 2023, a ANSR irá dar continuidade à execução da estratégia delineada para o quadriênio 2020-2023, onde se expressa a missão primordial da ANSR e as suas diferentes vertentes de atuação, que contemplam os seguintes Objetivos Estratégicos (OE):

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

OE1

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

Para o atingir, a ANSR encontra-se a desenvolver um conjunto de projetos, descritos com um maior detalhe no capítulo 04 “Projetos e Atividades planeadas para 2023” deste documento, os quais contemplam:

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030 VISÃO ZERO 2030 E PLANO DE AÇÃO 2023-2024

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

OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

SINCRO II (Expansão)

O Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) foi desenvolvido pela ANSR em 2020 com vista à persuasão para o cumprimento dos limites de velocidade e conseqüentemente na redução da sinistralidade rodoviária. A expansão do SINCRO II prevê a instalação de novos cinemómetros que irão permitir o controlo de

velocidade média entre dois pontos e a capacidade para medir, em simultâneo, a velocidade de vários veículos, mesmo nos casos em que estes circulam lado a lado ou a uma distância inadequada entre si.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: AUMENTO DA EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS

OE2

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

SCoT+

Ao nível dos sistemas TIC que suportam as operações desenvolvidas pela ANSR, em 2023, dar-se-á continuidade ao desenvolvimento de uma nova aplicação tecnologicamente evoluída, designada de SCoT+. Prevê-se que esta aplicação seja indutora de melhorias tecnológicas significativas, de sentido evolutivo, geradoras de um aumento de desempenho generalizado, reforçando a capacidade para integração de novas aplicações e interfaces, assim como do nível de interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR. É um projeto financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

PROJETO FRAE - FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO E AUTO DIGITAL

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

REFORMULAÇÃO DO PORTAL DAS CONTRORDENAÇÕES – ANSR *online*

O aumento da eficiência dos processos da ANSR será também alcançado com a reformulação do Portal das Contraordenações, através da implementação de novas funcionalidades, para que todas as interações com a ANSR sejam feitas no portal e de forma digital, desde a notificação da infração, à tramitação de todo o processo administrativo e ao pagamento da coima.

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

OE3

A imagem e o reconhecimento da ANSR contribuem de forma decisiva para o nível de confiança do cidadão no serviço público, pelo que, em 2023, a ANSR irá aumentar a sua exposição pública através das campanhas e eventos de sensibilização para a segurança rodoviária, onde se incluem as ações do Plano Nacional de Fiscalização 2023, bem como através da renovação do seu website, da reformulação do modelo de auto de contraordenação e do início do procedimento de notificação eletrónica.

Todos os projetos acima referidos são mais detalhadamente descritos no capítulo 04 “Projetos e Atividades planejadas para 2023” do presente documento.

OBJETIVOS OPERACIONAIS 2023

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

Desta forma, para 2023, foram definidos 12 (doze) objetivos operacionais e 20 (vinte) indicadores que são representativos das várias áreas nucleares e atividades de suporte, tal como se apresentam na matriz de alinhamento dos objetivos operacionais com os objetivos estratégicos:

| OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | | | | | |
|------------------------|---|-------------------|-----|-----|-----|
| OE1 | Redução da Sinistralidade Rodoviária | | | | |
| OE2 | Aumento da Eficiência dos Processos | | | | |
| OE3 | Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária | | | | |
| OBJETIVOS OPERACIONAIS | | UO/DO RESPONSÁVEL | OE1 | OE2 | OE3 |
| OO1 | Melhorar a informação sobre segurança rodoviária | UPSR | X | X | |
| OO2 | Divulgar informação de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias | UPSR | X | X | X |
| OO3 | Assegurar a desmaterialização e a eficácia do processo contraordenacional | UFTC | | X | |
| OO4 | Contribuir para a eficácia operacional da ANSR | DADO | | X | |
| OO5 | Promover a sensibilização para a segurança rodoviária | DCIP | X | | X |
| OO6 | Diminuir o prazo entre a data da infração e a notificação da infração em processos SINCRO | UFTC | X | X | |
| OO7 | Contribuir para eficiência orçamental da ANSR | DADO | | X | |
| OO8 | Reduzir o tempo médio do processo de desmaterialização documental | DADO | | X | |
| OO9 | Garantir um atendimento de qualidade ao cidadão | DCIP | | X | X |
| OO10 | Dinamizar a cultura da qualidade no serviço público | DADO | | X | |
| OO11 | Adotar medidas de apoio aos/às trabalhadores/as que facilitem a conciliação da vida profissional, familiar e pessoal | DADO | | X | |
| OO12 | Promover a sensibilização e formação dos trabalhadores da ANSR implicados nas operações de tratamento de dados pessoais | GAP-EPD | | X | |

Quadro 02. Correspondência entre objetivos operacionais e objetivos estratégicos

001**MELHORAR A INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA****i3. Taxa de execução dos projetos do Observatório de Segurança Rodoviária**

O projeto 'Observatório de Segurança Rodoviária', constitui um dos projetos mais emblemáticos da ANSR estando em alinhamento com as melhores práticas de gestão de segurança rodoviária a nível internacional. Este projeto prevê a construção de plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada, que vai ser um repositório agregador de informação, em que todas as entidades que têm informação relevante para a sinistralidade rodoviária irão carregar informação: câmaras municipais, gestores de infraestruturas, serviços de saúde e de emergência, seguradoras, etc., que naturalmente também poderão consultar. Pelo elevado nível de complexidade, é composto por vários projetos que se articulam entre si, de forma a assegurar a sua materialização e garantir a sua integridade. Neste grupo de projetos encontramos: o SIUAV, o SIGAV, o SIVIG, o CaVia, apresentados com maior detalhe no capítulo 04 "Projetos e Atividades planeadas para 2023" do presente documento.

002**DIVULGAR INFORMAÇÃO DE SINISTRALIDADE, FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS****i2. Prazo de elaboração e publicação dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias**

No âmbito da prevenção da sinistralidade rodoviária importa não só ter os instrumentos de recolha de informação (dados), como efetuar a sua análise e garantir a divulgação dos resultados apurados. Neste sentido, a ANSR irá assegurar - como tem vindo a acontecer nos últimos anos - a continuidade da divulgação dos relatórios mensais de sinistralidade que incluem, a informação mais recente e consolidada dos principais indicadores de sinistralidade/24h, de fiscalização rodoviária e contraordenações rodoviárias. Este objetivo reflete o empenho da ANSR na divulgação pública, periódica, da informação sobre sinistralidade rodoviária.

003**ASSEGURAR A DESMATERIALIZAÇÃO E A EFICÁCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL****i3. N.º de medidas implementadas até 31 dezembro de 2023**

No âmbito do processo administrativo do processo de contraordenação, é importante referir que, por ano, são registadas cerca de um milhão de infrações rodoviárias, sendo cerca de 30% correspondente às tipologias grave e muito grave. É também, considerado muito expectável que a concretização do elemento sancionatório tenha impacto na perceção e confiança do cidadão na capacidade e eficácia do serviço público.

Assim, é fundamental manter a fluidez entre as várias etapas do processo contraordenacional, nomeadamente, a de apreciação jurídica e a sequente notificação de decisão administrativa, contribuindo para uma melhor eficácia e eficiência de todo o processo administrativo.

Aliando-se a este objetivo, encontra-se o OO6, através do seu indicador i08 que irá promover melhorias de agilização do processo contraordenacional, nomeadamente através da redução do prazo médio entre o registo da infração e a notificação da infração em processos SINCRO, contribuindo para a simplificação administrativa do processo contraordenacional; e, por sua vez, o OO8, através dos indicadores i10 e i11, que propõe a redução do tempo médio de desmaterialização documental, contribuindo para uma maior agilização no acesso e na visualização 'no digital' dos documentos, por parte da equipa jurídica.

OO4**CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR****i4. Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública**

No âmbito da atividade operacional da ANSR é necessário assegurar a respetiva operacionalização das necessidades manifestadas pelas unidades orgânicas no âmbito do desenvolvimento das suas atividades e projetos. Nesta sequência, é importante garantir uma execução rigorosa e eficaz do planeamento de aquisições, assegurando a continuidade dos serviços e o desenvolvimento dos projetos planeados.

OO5**PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA****i5. Nº médio mensal de contactos/visualizações nos meios digitais****i6. Nº de pessoas diretamente sensibilizadas****i7. Nº campanhas divulgadas**

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

OO6**DIMINUIR O PRAZO ENTRE A DATA DA INFRAÇÃO E A NOTIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO EM PROCESSOS SINCRO****i8. Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO**

O SINCRO é um dos sistemas emblemáticos da ANSR e foi uma das medidas propostas pelo Plano de Ação do PENSE 2020. Estando atualmente em curso a sua expansão (instalação de 50 novos radares e de cabines de controlo de velocidade), este projeto funciona como elemento dissuasor de comportamentos inadequados durante a utilização da rodovia e contribui de forma direta para o objetivo primordial de redução dos números de sinistralidade rodoviária.

No âmbito da fase administrativa do processo de contraordenação, este objetivo está diretamente relacionado com a fase inicial correspondente à tramitação do auto e respetiva notificação ao infrator, sendo que, no âmbito do SINCRO, as infrações por excesso de velocidade são infrações indiretas, que podem envolver um pedido de

identificação do condutor prévio à notificação do auto, tornando-se importante garantir que o processo de notificação ao infrator seja concretizado em tempo útil.

007**CONTRIBUIR PARA EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL DA ANSR****i9. Taxa de execução orçamental**

A atual conjuntura económica vem reforçar a necessidade de se prosseguir uma trajetória pautada pela rigorosa e sustentável execução do orçamento do estado. Consciente deste quadro económico e à semelhança do sucedido em anos anteriores, a ANSR, irá manter uma vigilante monitorização à execução do plano orçamental aprovado para 2023, tal como o grau de execução dos objetivos organizacionais fixados, respetivos projetos e atividades.

008**REDUZIR O TEMPO MÉDIO DO PROCESSO DE DESMATERIALIZAÇÃO DOCUMENTAL****i10. Tempo médio de desmaterialização de pedidos de infrator via CTT****i11. Tempo médio de desmaterialização de pedidos de infrator via e-mail**

No âmbito do processo administrativo do processo de contraordenação, é importante assegurar uma gestão documental ágil e dinâmica. Assim, tal como referido no 003, é fundamental garantir a otimização do processo e aumentar a sua eficácia através do acesso rápido, em formato digital, para uma imediata apreciação jurídica e sequente proposta de decisão administrativa.

009**GARANTIR UM ATENDIMENTO DE QUALIDADE AO CIDADÃO****i12. Taxa de chamadas atendidas no *call center*****i13. Prazo médio de resposta aos e-mails recebidos em *mail@ansr.pt*****i14. Índice de satisfação com o atendimento telefónico e atendimento por e-mail**

Como referido no 005, a ANSR tem vindo a desenvolver uma política de comunicação externa com foco no cidadão, através de uma maior dinamização das redes sociais (aumento da quantidade de publicações) e de notícias no seu website (aumento da quantidade de notícias), tendo como foco o reforço da ligação ao cidadão. Neste alinhamento, considera-se fundamental, e prioritário, o reforço e dinamização do relacionamento/ interação com o cidadão, nomeadamente através do contacto direto com o cidadão (via telefónica ou via correio eletrónico) e aferindo o respetivo índice de satisfação.

Este objetivo procura ir ao encontro do proposto no artigo n.º 18 da Lei n.º 24-D/2022 - Orçamento de Estado para 2023, no que se refere à avaliação dos cidadãos, em particular nos serviços que tenham atendimento público ou prestem serviço direto a cidadãos e empresas.

0010**DINAMIZAR A CULTURA DA QUALIDADE NO SERVIÇO PÚBLICO****i15. Data de atualização da Política da Qualidade da ANSR****i16. Nº de ações de sensibilização internas realizadas****i17. Data de apresentação do Manual de Gestão de Elogios, Sugestões e Reclamações**

Este objetivo relaciona-se diretamente com o desenvolvimento interno da ANSR. Sendo uma entidade certificada pela ISO 9001:2015, e garantindo o princípio de melhoria contínua (requisito da norma) pretende-se proceder a

uma revisão da sua Política de Qualidade e proceder à sua atualização, garantindo a observação dos princípios da abordagem do 'serviço público centrado no cidadão' e a entrega do serviço dentro da expectativa do mesmo.

0011**ADOTAR MEDIDAS DE APOIO AOS/ÀS TRABALHADORES/AS QUE FACILITEM A CONCILIAÇÃO DA VIDA PROFISSIONAL, FAMILIAR E PESSOAL****i18. Taxa de resposta dos RH a esclarecimentos sobre o novo regime de teletrabalho**

Este objetivo procura ir ao encontro do proposto no artigo n.º 18 da Lei n.º 24-D/2022 - Orçamento de Estado para 2023, no que se refere à boa gestão de serviço público, designadamente no que diz respeito à boa gestão dos trabalhadores (nos domínios da participação dos trabalhadores na gestão dos serviços, da segurança e da saúde no trabalho, da conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar e da motivação), às medidas inscritas no Programa Simplex e ainda, no que se refere à avaliação dos cidadãos, em particular nos serviços que tenham atendimento público ou prestem serviço direto a cidadãos e empresas.

0012**PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO E FORMAÇÃO DOS TRABALHADORES DA ANSR IMPLICADOS NAS OPERAÇÕES DE TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS****i19. Nº de ações de formação e/ou sensibilização internas****i20. Nº de materiais didáticos e/ou de sensibilização distribuídos e/ou divulgados**

Com a entrada em vigor da Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e livre circulação desses dados, tornou determinante a implementação do Regime Geral de Proteção de Dados (RGPD) em contexto organizacional. Neste sentido, este objetivo está diretamente relacionado com a cultura de desenvolvimento organizacional em progresso na ANSR e na disseminação de um maior conhecimento temático e, assegurar a realização das atividades em conformidade com as melhores práticas.

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

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

PROPOSTA DE LEI DAS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2021-2025⁶

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

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

AGENDA ESTRATÉGICA III (transição climática e sustentabilidade dos recursos)

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

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

PROPOSTA DE LEI DAS GRANDES OPÇÕES DO PLANO 2022-2026⁷

A Proposta de Lei das Grandes Opções do Plano (GO) para 2022-2026 integra um desafio estratégico transversal à Administração Pública denominado 'Boa Governação'. No Domínio referente às 'Funções de Soberania', encontra-se referência à 'Estratégia de Segurança Rodoviária 2030', integrada do conjunto de Instrumentos de Planeamento.

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA INTERNA 2020 – orientações estratégicas

No Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) 2020 estão apresentadas as orientações estratégicas definidas para 2021, fundamentais para o setor da segurança rodoviária. Considera-se que as orientações explanadas no documento se mantêm atuais para o ano de 2023, sendo prioritário:

⁶ Proposta de Lei das Grandes Opções 2021-2025, apresentada a 15 de abril de 2021, correspondem a uma atualização das Grandes Opções para 2021-2023 aprovadas em 31 de dezembro de 2020.

⁷ Proposta de Lei das Grandes Opções 2022-2026, apresentada a 10 de outubro de 2022, correspondem a uma atualização das Grandes Opções para 2021-2025.

I. VISÃO ZERO 2030

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

II. DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DO OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

III. REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

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

IV. SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

- Digitalização e desmaterialização dos processos de contraordenação;
- Implementação do auto eletrónico com registo automático “online” das infrações rodoviárias;
- Implementação do SCoT+;
- Melhoria do Portal de Contraordenações, com reforço da interoperabilidade das bases de dados de todos serviços relacionados com carta de condução e infrações.

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

| ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS | | OO1 | OO2 | OO3 | OO4 | OO5 | OO6 | OO7 | OO8 | OO9 | OO10 | OO11 | OO12 |
|---|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| LGO 2021-25 | AGENDA ESTRATÉGICA III (transição climática e sustentabilidade dos recursos): Dar início à execução da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2030. | X | X | | X | X | | X | | X | | | |
| LGO 2022-26 | DESAFIO ESTRATÉGICO TRANSVERSAL: 'BOA GOVERNAÇÃO', no Domínio 'Funções de Soberania': 'Estratégia de Segurança Rodoviária 2030'. | X | X | | X | X | | X | | X | | | |
| | VISÃO ZERO 2030: 1. Aprovação da Visão Zero 2030 (Estratégia de Segurança Rodoviária 2030); 2. Aprovação do primeiro Plano Bienal 2023-2024; 3. Execução das ações do primeiro plano Bienal; 4. Monitorização do Plano. | X | X | | X | X | | X | | X | | | |
| RASI 2020 | DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DO OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA: 1. Plataforma colaborativa, cooperativa e partilhada que integra informação mais relevante sobre sinistralidade rodoviária; 2. Levantamento eletrónico e automático dos acidentes rodoviários. | X | X | | X | | | X | | | | | X |
| | REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS: 1. Inspeções aos Pontos Negros; elaboração de medidas de intervenção na infraestrutura rodoviária; 2. Reportes mensais às EGV sobre sinistralidade rodoviária. | | | | X | | | X | | | | | |
| | SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL: 1. Digitalização e desmaterialização dos processos de contraordenação; 2. Implementação do auto digital com registo automático "online"; 3. Implementação do SCoT+; 4. Melhoria do Portal de Contraordenações. | | | X | X | | X | X | X | X | X | | X |
| OE 2023 | Art.º 18: Objetivos comuns de gestão dos serviços públicos: a) Objetivos de boa gestão dos trabalhadores, designadamente nos domínios (...) da conciliação da vida profissional com a vida pessoal e familiar e da motivação; c) A avaliação pelos cidadãos, em particular nos serviços que tenham atendimento público ou prestem serviço direto a cidadãos e empresas | | | | | | | | | X | X | X | |

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

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2023

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

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

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE1. Redução da Sinistralidade Rodoviária

OE2. Aumento da Eficiência dos Processos

OE3. Aumento do Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária

OBJETIVOS OPERACIONAIS

EFICÁCIA

PONDERAÇÃO: 15%

OO1. MELHORAR A INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Peso: 20%

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|--|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i1. Taxa de execução dos projetos do Observatório de Segurança Rodoviária | 90,06% | 90% | 100% | | |
| Fórmula de Cálculo: somatório das taxas de execução / número de projetos | | | | | |

OO2. DIVULGAR INFORMAÇÃO DE SINISTRALIDADE, FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

Peso: 10%

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|---|----------------|--------------|------|--------------------|--------|
| i2. Prazo de elaboração e publicação dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias | n.a. | 5 dias úteis | 100% | | |
| Fórmula de Cálculo: nº de dias úteis necessários para apresentação da proposta, contados desde o dia do envio dos dados pelas forças de segurança | | | | | |

OO3. ASSEGURAR A DESMATERIALIZAÇÃO E A EFICÁCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

Peso: 20%

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|--|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i3. Número de medidas implementadas até 31 dezembro de 2023 | 4 | 2 | 100% | | |
| Fórmula de Cálculo: somatório das medidas implementadas | | | | | |

OO4. CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR

Peso: 20%

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|---|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i4. Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública | 75,27% | 85% | 100% | | |
| Fórmula Cálculo: (nº de procedimentos de CP efetuados em 2023/ nº de MN com entrada no NCP em 2023) x 100 | | | | | |

OO5. PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Peso: 30%

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|---|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i5. Nº médio mensal de contactos/visualizações nos meios digitais | n.a. | 1.800.000 | 30% | | |
| Fórmula Cálculo: nº total anual de contactos/visualizações nas redes sociais e site da ANSR a dividir pelo número de meses do ano | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i6. Nº de pessoas diretamente sensibilizadas | n.a. | 15.500 | 30% | | |
| Fórmula Cálculo: contagem do número total de pessoas diretamente sensibilizadas em campanhas, escolas, festivais e outros eventos | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i7. Número de campanhas divulgadas | 27 | 30 | 40% | | |
| Fórmula Cálculo: contagem do nº de campanhas divulgadas | | | | | |

| EFICIÊNCIA | | | | PONDERAÇÃO:15% | |
|---|-----------------------|------------------|-------------|---------------------------|---------------|
| OO6. DIMINUIR O PRAZO ENTRE A DATA DA INFRAÇÃO E A NOTIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO EM PROCESSOS SINCRO | | | | Peso: 40% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i8. Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração de processos SINCRO | -8,82% | 15% | 100% | | |
| Fórmula de Cálculo: (prazo médio 2021 - prazo médio 2023) / prazo médio 2021 x 100 | | | | | |
| OO7. CONTRIBUIR PARA EFICIÊNCIA ORÇAMENTAL DA ANSR | | | | Peso: 30% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i9. Taxa de execução orçamental | n.a. | 75% | 100% | | |
| Fórmula de Cálculo: (total da despesa compromissada / total do orçamento de despesa, líquido de cativos) x 100 | | | | | |
| OO8. REDUZIR O TEMPO MÉDIO DO PROCESSO DE DESMATERIALIZAÇÃO DOCUMENTAL | | | | Peso: 30% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i10. Tempo médio de desmaterialização de pedidos de infrator via CTT | 8 | 6 dias úteis | 50% | | |
| Fórmula Cálculo: (n.º de dias úteis decorridos entre a receção da documentação e a atribuição de caixa de arquivo) | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i11. Tempo médio de desmaterialização de pedidos de infrator via email | n.a. | 6 dias úteis | 50% | | |
| Fórmula Cálculo: (n.º de dias úteis decorridos entre a receção da documentação e a atribuição de caixa de arquivo) | | | | | |
| QUALIDADE | | | | PONDERAÇÃO: 70% | |
| OO9. GARANTIR UM ATENDIMENTO DE QUALIDADE AO CIDADÃO | | | | Peso: 40% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i12. Taxa de chamadas atendidas no call center | 95,00% | 95% | 5% | | |
| Fórmula de Cálculo: chamadas atendidas / chamadas recebidas x 100 | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i13. Prazo médio de resposta aos emails recebidos em mail@ansr.pt | 3 | 2 dias úteis | 5% | | |
| Fórmula de Cálculo: número médio de dias úteis na resposta aos emails | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i14. Índice de satisfação com o atendimento telefónico e atendimento por email | n.d. | 80% | 90% | | |
| Fórmula de Cálculo: (nº de cidadãos satisfeitos + nº de cidadãos muito satisfeitos) / total de respondentes ao inquérito | | | | | |
| OO10. DINAMIZAR A CULTURA DA QUALIDADE NO SERVIÇO PÚBLICO | | | | Peso: 14% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i15. Data de atualização da Política da Qualidade da ANSR | n.a. | 250 dias úteis | 25% | | |
| Fórmula de Cálculo: contagem de dias úteis até data de apresentação da proposta, a partir do dia 01/01/2023 | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i16. Nº de ações de sensibilização internas realizadas | 2 | 2 | 25% | | |
| Fórmula de Cálculo: contagem de ações internas desenvolvidas em 2023 | | | | | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i17. Data de apresentação do Manual de Gestão de Elogios, Sugestões e Reclamações | n.a. | 250 dias úteis | 50% | | |
| Fórmula de Cálculo: contagem de dias úteis até data de apresentação da proposta, a partir do dia 01/01/2023 | | | | | |
| OO11. ADOTAR MEDIDAS DE APOIO AOS/ÀS TRABALHADORES/AS QUE FACILITEM A CONCILIAÇÃO DA VIDA PROFISSIONAL, FAMILIAR E PESSOAL | | | | Peso: 36% | |
| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
| i18. Taxa de resposta dos RH a esclarecimentos sobre o novo regime de teletrabalho | 100% | 100% | 100% | | |
| Fórmula Cálculo: (n.º solicitações / n.º de esclarecimentos efetuados) x 100 | | | | | |

| | |
|--|------------------|
| OO12. PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO E FORMAÇÃO DOS TRABALHADORES DA ANSR IMPLICADOS NAS OPERAÇÕES DE TRATAMENTO DE DADOS PESSOAIS | Peso: 10% |
|--|------------------|

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|--|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i19. Nº de ações de formação e/ou sensibilização internas <small>Fórmula Cálculo: Somatório de ações de formação e/ou sensibilização internas realizadas em 2023</small> | n.a. | 5 | 50% | | |

| indicador | Resultado 2022 | Meta 2023 | Peso | Taxa de Realização | Desvio |
|--|----------------|-----------|------|--------------------|--------|
| i20. Nº de materiais didáticos e/ou de sensibilização distribuídos e/ou divulgados <small>Fórmula Cálculo: Somatório dos materiais didáticos e/ou de sensibilização distribuídos e/ou divulgados em 2023</small> | n.a. | 12 | 50% | | |

OBJETIVOS RELEVANTES - Os objetivos mais relevantes são: OO9 (i14), OO11 (i18)
[50% do QUAR, conforme estipulado no art.º 18 do Orçamento de estado de 2023]

RELAÇÃO ENTRE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS OPERACIONAIS

| OE/OO | OO1 | OO2 | OO3 | OO4 | OO5 | OO6 | OO7 | OO8 | OO9 | OO10 | OO11 | OO12 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| OE1 | X | | | | | X | | | | | | |
| OE2 | X | X | X | X | | X | X | X | | X | X | X |
| OE3 | | X | | | X | | | | X | | | |

RECURSOS HUMANOS

| Designação | Pontuação | Nº de Efetivos Planeados | UERHP* | Pontuação Planeada | Nº de Efetivos 2023 | UERHE* | Pontuação Executada | Desvio |
|---|-------------|--------------------------|---------------|--------------------|---------------------|--------|---------------------|--------|
| Dirigentes – Direção de Topo | 20 | 2 | 448 | 40 | | | | |
| Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa | 16 | 8 | 1792 | 128 | | | | |
| Técnicos Superiores (inclui Especialistas de informática) | 12 | 166 | 37 184 | 1 416 | | | | |
| Técnicos de informática | 9 | 6 | 1 344 | 36 | | | | |
| Assistentes Técnicos (inclui Coordenadores Técnicos) | 8 | 74 | 16 576 | 600 | | | | |
| Assistentes Operacionais | 5 | 4 | 896 | 25 | | | | |
| Total | n.a. | 260 | 58 240 | 2 133 | | | | |

RECURSOS FINANCEIROS – ORÇAMENTO APROVADO PELO MAI

| Agrupamento de Despesa | OE2023 (€) | OE2023 – Execução (€) | Desvio |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|--------|
| Pessoal | 6.805.151,00 | | |
| Aquisição de Bens e Serviços | 16.060.685,00 | | |
| Juros e outros Encargos | 10.000,00 | | |
| Transferências correntes | 18.950.241,00 | | |
| Outras Despesas Correntes | 3.125.827,00 | | |
| Investimentos | 13.766.259,00 | | |
| Total de Despesa | 58.718.163,00 | | |

| INDICADORES, CRITÉRIO DE SUPERAÇÃO E FONTES DE VERIFICAÇÃO | | |
|--|--|--|
| # | Critério de Superação | Fonte de Verificação |
| i1 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 90% | • Ficheiro de monitorização de projetos |
| i2 | • indicador superado, se resultado alcançado antecipar o prazo do padrão de disponibilização | • Data de Relatórios publicados |
| i3 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 2 | • Medidas implementadas SIGA |
| i4 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 85% | • Smartdocs • Mapa de monitorização dos procedimentos |
| i5 | • indicador superado, se resultado médio mensal alcançado for superior 1.800.000 | • Redes Sociais, relatórios de execução de empresas de meios e Site da ANSR |
| i6 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 15.500 | • Site da ANSR, Relatórios de eventos e monitorização DCIP |
| i7 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 30 | • Redes sociais e site da ANSR |
| i8 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 15% | • SCOT |
| i9 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 75% | • GERFIP |
| i10 | • indicador superado, se resultado médio alcançado for inferior a 6 dias úteis | • Sistema Kofax |
| i11 | • indicador superado, se resultado médio alcançado for inferior a 6 dias úteis | • Sistema Kofax |
| i12 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 95% | • Relatório de Avaliação do Contact Center |
| i13 | • indicador superado, se resultado médio alcançado for inferior a 2 dias úteis | • Relatório de Avaliação do Contact Center |
| i14 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 80% | • Relatório de Avaliação do Contact Center |
| i15 | • indicador superado, se resultado alcançado for inferior a 250 dias úteis | • informação Smartdocs |
| i16 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 2 | • informação Smartdocs /email NOS |
| i17 | • indicador superado, se resultado alcançado for inferior a 250 dias úteis | • informação Smartdocs |
| i18 | • indicador superado, se resultado alcançado for superior a 100% | • Outlook |
| i19 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 5 | • Registo de ações promovidas em documento Excel a cargo do EPD / relatórios de participação nas ações |
| i20 | • indicador superado, se resultado alcançado, for superior a 12 | • Registo de documentos produzidos em documento Excel ao cargo do EPD |

Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização 2023

_04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2023

PROJETOS PLURIANUAIS PLANEADOS

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

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030 | Visão Zero – 2030

VISÃO ZERO 2030

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

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

Em 2023, a ANSR, para além de elaborar o primeiro Plano de Ação, irá divulgar a Visão Zero 2030®, através de uma impactante campanha, que alcance toda a sociedade, com o intuito de a envolver no desígnio nacional de combate à sinistralidade rodoviária, através do princípio inspirador 'Visão Zero' e da filosofia do Sistema Seguro, no qual não é aceitável que ninguém morra ou fique gravemente ferido na sequência de um acidente rodoviário.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

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

Data prevista de conclusão: 3T2023

OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Observatório de Segurança Rodoviária

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

Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária



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

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

SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS

SIUAV

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

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

O desenvolvimento do SIUAV comporta as seguintes atividades macro:

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

Após colocação do sistema em ambiente de qualidade:

- Entrada em produção do sistema. Esta atividade depende da infraestrutura tecnológica e serviços disponibilizados pela RNSI, no âmbito das suas competências;
- Manutenção preventiva e evolutiva do sistema desenvolvido, tendo em vista a integração de sistemas com outras entidades externas, implementação de novas funcionalidades na esfera da análise da sinistralidade rodoviária e disponibilização de novas funcionalidades de consulta de dados no portal público do SIUAV integrado no Observatório da Sinistralidade Rodoviária.

Data prevista de conclusão: 4T2023

SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

SIVIG

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

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

Considerando que a ocorrência de acidentes rodoviários não é totalmente aleatória, pretende-se com este projeto dotar a ANSR de um conhecimento facilmente acessível e atempado da previsibilidade de eventuais fenómenos de sinistralidade determinante para suportar as medidas preventivas. Inerente ao estudo dos dados, através da análise e tratamento dos registos das ocorrências de acidentes rodoviários na base de dados da ANSR, provenientes do preenchimento, pela PSP e GNR, dos Boletins Estatísticos de Acidentes de Viação (BEAV), que serão reformulados, o SIVIG permitirá também inferir a informação necessária para um melhor conhecimento das causas dos acidentes e assim implementar as medidas preventivas adequadas.

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

O projeto foi dividido em duas etapas:

- estudos prévios e *benchmarking*, que envolvem a contratação de serviços de apoio científico a uma universidade;
- desenvolvimento e implementação dos modelos preditivos e sistema de alertas.

Data prevista de conclusão: 4T2023

SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS

SIGAV

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

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

Após análise funcional e técnica e definição do modelo de dados, está planeado:

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

Data prevista de conclusão: 2T2023

PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO

CaVia

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

Os três objetivos fundamentais consistem em:

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

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

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

Data prevista de conclusão: 4T2024

SINISTRALIDADE ONLINE

Sinistralidade ONLINE

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

SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE | Expansão

SINCRO

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

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

PLANEAMENTO DO PROJETO ATÉ 2026

FASE I

- Aquisição, instalação e manutenção de 30 locais de controlo de velocidade instantânea (LCVI) e de 20 cinemómetros;
- Manutenção dos 30 LCV;
- Manutenção do SINCRO existente.

FASE II

- Aquisição, instalação e manutenção de 20 locais de controlo de velocidade média (LCVM) incluindo os respetivos cinemómetros-vídeo fixos e sendo 10 LCVM *dummies*;
- Manutenção dos 20 LCVM.

Data prevista de conclusão: 4T2026

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

INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIAS

ISSR

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

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

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

SISTEMA DE CONTRAORDENAÇÕES DE TRÂNSITO

SCoT+

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

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

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

Este projeto ambicioso, teve início em 2019, e irá ter continuidade em 2023 em função do nível de complexidade e exigência envolvidos.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

- Continuidade no desenvolvimento da aplicação, implementação de testes em ambiente de qualidade e entrada em produção.

Data prevista de conclusão: 3T2023

FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA COM AUTO ELETRÓNICO

FRAE

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

Prevê-se um projeto piloto na região de Lisboa e Setúbal, para depois se alargar a todo o território nacional. Será melhorada a relação com o cidadão, nomeadamente com novas formas de pagamento. O alargamento a todo o território nacional está previsto através da medida#50 do Programa Simplex 20/21 - FRAE.

REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

ANSR Online

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

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

Tendo sido implementada a autenticação através de Chave Móvel Digital em 2020, a ANSR tem planeado, para 2023, a implementação de novas funcionalidades e a correção das anomalias que persistem e impossibilitam o funcionamento ótimo desta plataforma e a plena satisfação dos cidadãos.

Neste sentido, a ANSR por forma a reforçar a sua presença em formato digital, irá desenvolver um novo portal com serviços mais alargados a toda a sua área de intervenção, com a implementação de novas funcionalidades, para que todas as interações com a ANSR sejam feitas no portal e de forma

digital, desde a notificação da infração, à tramitação de todo o processo administrativo e ao pagamento da coima.

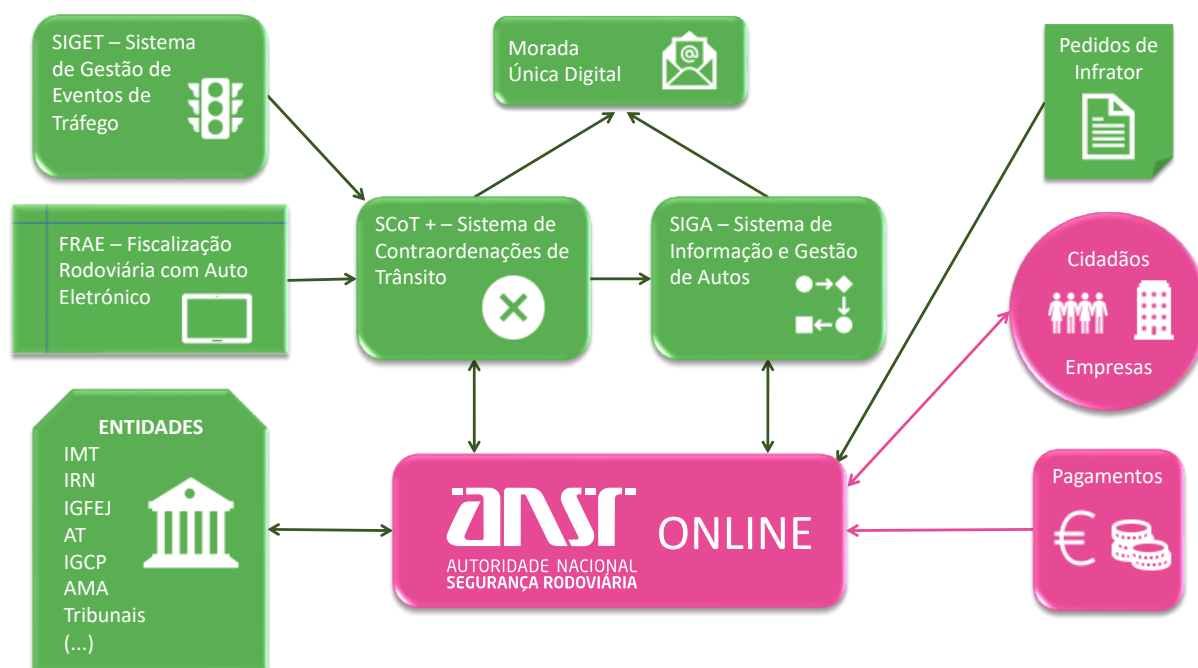
Este projeto encontra-se inserido numa estratégia de modernização e de reforço da relação com o cidadão/parceiros estratégicos.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2023

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

Data prevista de conclusão: 4T2023

Figura 4. ANSR ONLINE



PROJETOS ANUAIS PLANEADOS

PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2023

PNF 2023

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

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

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

RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR

WEBSITE ANSR

Para 2023, prevê-se a renovação do website da ANSR www.ansr.pt com um novo layout e com a implementação de novos canais de comunicação (*Chatbot* pré-programado, SMS, Chat-live, plataforma de *Service Desk*, entre outros).

CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO

CONTACT CENTER

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

CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA

CAMPANHAS SENSIBILIZAÇÃO

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

Estão também previstos vários momentos e efemeridades que importa acompanhar e assinalar com campanhas de segurança rodoviária, designadamente: Férias de Verão, Regresso dos Emigrantes, Festivais de Música, Regresso às Aulas, Semana Mundial da Segurança Rodoviária, Dia da Criança, Semana Europeia da Mobilidade, Dia Mundial em Memória das Vítimas das Estradas, ROADPOL - Dias Seguros, entre outras, donde se destacam as seguintes 14 campanhas, de um total de 30 previstas::

| # | DESIGNAÇÃO | DATA PREVISTA |
|-----|---------------------------------------|------------------|
| #01 | CARNAVAL | 21/fevereiro |
| #02 | PÁSCOA | 09/abril |
| #03 | PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA | 13/maio |
| #04 | DIA DA CRIANÇA | 01/junho |
| #05 | FESTIVAIS MÚSICA | junho a agosto |
| #06 | FÉRIAS DE VERÃO | julho e agosto |
| #07 | SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES | julho e agosto |
| #08 | REGRESSO ÀS AULAS | setembro |
| #09 | SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE | 16 a 22/setembro |
| #10 | PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA | 13/outubro |
| #11 | DIA EM MEMÓRIA DAS VÍTIMAS NA ESTRADA | 17/novembro |
| #12 | NATAL 2023 | 25/dezembro |
| #13 | ANO NOVO 2024 | 01/janeiro/2024 |

Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2023

EVENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Está planeada para 2023 a realização de ações de sensibilização rodoviária em feiras, escolas, juntas de freguesia, festivais, e em eventos nacionais organizados pelos parceiros estratégicos, ou ainda, em eventos como a Futurália, Lisboa Games Week, Rock in Rio, Queima das Fitas (Porto, Braga e Coimbra) entre outros.

NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR

NOTIFICAÇÃO ELETRÓNICA

A ANSR pretende desenvolver um estudo/serviço que visa a aplicação das 'Notificações Eletrónicas' (Serviço de Notificações Eletrónicas do Estado - Morada Única Digital, disponibilizado pela AMA) ao processo das contraordenações rodoviárias, possibilitando que cidadãos e representantes de empresas recebam as notificações enviadas pela ANSR através do serviço digital, simplificando o processo contraordenacional, diminuindo os prazos de notificação inerentes ao envio das notificações por via postal e respetivos custos.

NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO

NOVO MODELO DE AUTO

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

ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

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

| ATIVIDADES CORRENTES | UPSR | |
|---|------|------|
| | DOSE | DENP |
| Inspeções a vias públicas | | x |
| Inspeções de 'Pontos Negros' | | x |
| Vistorias a novas estradas ou novos troços de via | | x |
| Emissão de pareceres e instruções técnicas sobre a utilização de vias públicas | | x |
| Elaboração de relatórios de execução e fiscalização do sistema SINCRO | | x |
| Elaboração de relatórios estatísticos de sinistralidade rodoviária e fiscalização | x | |
| Manutenção da base de dados de acidentes rodoviários | x | |
| Produção de informação estatística no âmbito da sinistralidade rodoviária e da fiscalização | x | |
| Tratamento de pedidos de informação de segurança rodoviária | x | |
| Elaboração, acompanhamento e monitorização da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030 | x | |
| Desenvolvimento de sistemas/projetos que promovam a qualidade de informação na área da sinistralidade rodoviária | x | |
| Desenvolvimento de conteúdos de suporte à realização de iniciativas no âmbito da SR | x | |
| Participação nos grupos de trabalho europeus responsáveis pela base de dados dos (CARE) e Indicadores de Desempenho de SR (KPI) | x | |

| ATIVIDADES CORRENTES | UFTC | |
|---|------|------|
| | DFPC | DOCO |
| 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 Conductor em SIGA (registo de decisões judiciais no âmbito de processos de contraordenação e processos crime: sentenças judiciais e injunções) | x | |
| Elaboração de pedidos de informação a tribunal (via email) no âmbito do registo em SIGA de processos-crime | x | |
| Instrução dos processos de contraordenação: elaboração de despacho de diligências de prova (inquirição de testemunhas, pedidos a entidades autuantes, pedidos de esclarecimento ao arguido, etc.) | x | |
| Organização dos processos de contraordenação e disponibilizar para consulta | x | |
| Emissão de Certidões de Registo Individual de Conductor | x | |
| Correção de anomalias de registo em autos de contraordenação | x | |
| Atualização/correção das fichas do condutor em SIGA | x | |
| Unificação as fichas de condutor em SIGA | x | |
| Instrução de processos no âmbito de cassação de carta | x | |
| Resposta a pedidos de informação de entidades judiciais e entidades autuantes | x | |
| Atribuição ou renovação da credenciação de agentes de fiscalização | | x |
| Levantamento e notificação de autos de contraordenação do sistema SINCRO | | x |
| Aprovação do uso de equipamentos de controlo e de fiscalização de trânsito | | x |
| Atribuição códigos de entidade autuante | | x |
| Acompanhamento do cumprimento das ações de formação aplicadas como condicionante da suspensão da execução da inibição de condução | | x |
| Organização do processo para envio a tribunal no decorrer do incumprimento das sanções acessórias aplicadas | | x |
| Preparação/emissão de certidões de dívida, quando se verifique que a coima ou as custas não foram pagas | | x |
| Autorização de entidades formadoras | | x |

| ATIVIDADES CORRENTES | DADO | DCIP |
|--|------|------|
| Elaboração do plano de formação | x | |
| Assegurar os procedimentos inerentes à cobrança e depósito de receitas provenientes das coimas | x | |
| Validação, controlo e emissão de faturas | x | |
| Tratamento de expediente | x | |
| Gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação | x | |
| Elaboração e controlo de cabimentos e compromissos | x | |
| Elaboração de procedimentos de aquisição de bens e serviços | x | |
| Elaboração de processos de reconciliação bancária | x | |
| Requisição e utilização de veículos oficiais | x | |
| Controlo e gestão de stocks de material de escritório | x | |
| Distribuição de material de economato | x | |
| Submissão de pedidos de parecer prévio na plataforma AMA | x | |
| Atualização dos Instrumentos de Gestão | x | |
| Monitorização de atividades e indicadores de gestão | x | |
| Monitorização da execução das medidas SIMPLEX | x | |
| Desenvolvimento do Sistema de Gestão da Qualidade | x | |
| Apoio jurídico a projetos e atividades no âmbito da atividade da ANSR | x | |
| Gestão do serviço de apoio ao cidadão: atendimento telefónico | | x |
| Gestão do serviço de apoio ao cidadão: conta geral de email mail@ansr.pt | | x |
| Realização de campanhas de informação e sensibilização rodoviária | | x |
| Promoção de eventos de sensibilização rodoviária | | x |
| Gestão de conteúdos redes sociais, intranet, site ANSR | | x |
| Assessoria de comunicação: <i>clipping</i> | | x |
| Coordenação da execução de projetos especiais | | x |
| Coordenação do Portal de Contraordenações Rodoviárias | | x |

_05 RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS

RECURSOS HUMANOS

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

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

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

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

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

O mapa de pessoal aprovado pela Tutela para 2022, considerado essencial para a ANSR cumprir com a sua missão e atribuições foi de 260 postos de trabalho, tendo apenas o mesmo ficado preenchido em 63%, isto é a ANSR teve 97 trabalhadores a menos do que o quadro aprovado.

De seguida, apresenta-se a distribuição de postos de trabalho planeados por carreira/categoria, de acordo com o quadro aprovado para 2023, sendo essencial o preenchimento do seu quadro de pessoal e a adequação dos recursos à sua estrutura orgânica

| CARREIRA/CATEGORIA | Nº DE POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS PARA 2023 |
|-----------------------------|--|
| Presidente | 1 |
| Vice-presidente | 1 |
| Diretor de Serviços | 2 |
| Chefe de Divisão | 6 |
| Especialista de Informática | 12 |
| Técnico Superior | 154 |
| Coordenador Técnico | 10 |
| Técnico de Informática | 6 |
| Assistente Técnico | 64 |
| Assistente Operacional | 4 |
| TOTAL | 260 |

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2023

PLANO DE FORMAÇÃO 2023

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

O Plano de Formação, de acordo com o estatuído no n.º 1 e 2 do artigo 71.º, da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada e publicada em anexo pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, estabelece que, sem prejuízo de outras obrigações, o empregador público deve contribuir para a elevação do nível de produtividade do trabalhador, designadamente, proporcionar aos trabalhadores e dirigentes o acesso a formação profissional adequada à sua qualificação nos termos da legislação especial, *cfr* previsto na alínea c) do artigo 5.º da LTFP.

Por sua vez, sem prejuízo do estabelecido no normativo anterior e dando cumprimento às orientações do Programa do Governo, foi instituído o Decreto-Lei n.º 86-A/2016, de 29 de dezembro, que aprovou o Regime de Formação Profissional na Administração Pública, visando reforçar o papel da formação profissional como instrumento estratégico da modernização e transformação. Deste modo, sendo a formação reconhecida como variável estratégica, o planeamento da formação desta Autoridade pretende assegurar, em função das necessidades identificadas, os seguintes pontos:

- Políticas de desenvolvimento de recursos humanos e de inovação e de modernização administrativas, garantido uma abordagem prospetiva da atividade formativa;
- A pertinência dos objetivos e do conteúdo da formação em relação ao posto de trabalho, visando a mobilização das equipas para alcançar os objetivos fixados, aferidas de entre as áreas estratégicas;
- Aumento do nível de conhecimentos gerais, quer para responder às aspirações individuais de desenvolvimento profissional, quer para permitir aos vários trabalhadores participar na evolução desta Autoridade, diversificando os processos de formação.

Em 2022, procedeu-se ao diagnóstico organizacional para levantamento de necessidades de formação para 2023, estando planeadas as seguintes formações para os trabalhadores da ANSR:

| ÁREAS TEMÁTICAS | N.º DE CURSOS | N.º DE HORAS DE FORMAÇÃO |
|-----------------------------|---------------|--------------------------|
| CIDADANIA E PARTICIPAÇÃO | 3 | 98 |
| COMPETÊNCIAS DIGITAIS | 74 | 1 816 |
| INOVAÇÃO | 2 | 28 |
| INTERESSE E SERVIÇO PÚBLICO | 170 | 3 789,5 |
| LIDERANÇA | 4 | 121 |
| TOTAL | 253 | 5 852,5 |

Tabela 02. Plano de Formação 2023

RECURSOS FINANCEIROS

RECEITA

Para o ano de 2023, em relação à previsão de receitas totais, a ANSR prevê arrecadar 123,65 milhões de euros, um aumento de 59% face ao executado em 2022, ano que ficou marcado por severas limitações de recursos, nomeadamente de recursos humanos, e com suspensões temporárias da aplicação do direito contraordenacional, em consequência da incapacidade da ANSR em contratar serviços postais durante 4 meses, por motivos a si alheios, e em consequência das restrições impostas pela aprovação da lei da videovigilância (onde a ANSR não foi considerada como entidade autorizada a utilizar os sistemas de vigilância eletrónica), o que impossibilitou esta Autoridade de registar infrações no SINCRO, entre 28 janeiro de 2022 e 8 de janeiro de 2023.

Deste montante global, cerca de 64,94 milhões de euros (52,51%) são receitas entregues transferidas: 43,89 milhões de euros (35,50%) são entregues ao Estado, 18,73 milhões de euros (15,15%) às forças de segurança e 2,31 milhões de euros (1,87%) ao fundo de modernização da justiça. Os restantes 58,72 milhões de euros (47,49%) são receitas da ANSR, que são constituídas na sua maioria por receitas próprias resultantes do exercício da sua atividade (58,40 milhões de euros: 47,49% das receitas totais e 99,46% das receitas da ANSR) e por receitas provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020 (0,32 milhões de euros: 0,26% das receitas totais e 0,54% das receitas da ANSR).

Para a sua atividade, a ANSR prevê utilizar cerca de 39,77 milhões de euros (32,16 % das receitas totais cobradas e 67,73% das receitas ANSR), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 17,95 milhões de euros (14,52% das receitas totais e 30,57% das receitas da ANSR) e às Entidades Municipais cerca de 1 milhão euros (0,81% das receitas totais cobradas 1,7% das receitas da ANSR).

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

| DISTRIBUIÇÃO DAS RECEITAS COBRADAS E TRANSFERÊNCIAS PARA VÁRIAS ENTIDADES | OE/2022 APROVADO (€) | OE/2023 APROVADO PELO MAI(€) | RECEITAS TOTAIS (%) | RECEITAS ANSR (%) | VARIAÇÃO 2023/22 (%) |
|---|----------------------|------------------------------|---------------------|-------------------|----------------------|
| Total de Receitas Cobradas pela ANSR | 77 616 878 | 123 653 545 | 100,00% | | -15,18% |
| Receitas Cobradas Transferidas | 45 806 479 | 64 935 382 | 52,51% | | -27,73% |
| Receitas Transferidas para o Estado ⁸ | 25 455 019 | 43 894 615 | 35,50% | | -24,75% |
| Receitas Transferidas para a GNR ⁹ | 4 913 354 | 12 921 392 | 10,45% | | -34,38% |
| Receitas Transferidas para a PSP ⁹ | 1 970 128 | 5 809 132 | 4,70% | | -36,50% |
| Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ⁹ | 605 480 | 2 310 243 | 1,87% | | -13,72% |
| Total de Receitas da ANSR | 31 810 399 | 58 718 163 | 47,49% | 100% | -10,70% |
| Receitas Próprias | 31 777 827 | 58 399 672 | 47,23% | 99,46% | -10,69% |

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

⁹ 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.

| | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|---------------|---------------|----------------|
| Receitas Cofinanciadas | 32 571 | 318 491 | 0,26% | 0,54% | -12,25% |
| Receitas Próprias ANSR transferidas | 19 332344 | 18 950 241 | 15,33% | 32,27% | -4,46% |
| Transferências para MAI ¹⁰ | 8 462 618 | 17 950 241 | 14,52% | 30,57% | -5,45% |
| Transferências para o Estado ¹⁰ | 10 642 423 | 0 | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Transferências para Entidades Municipais ¹¹ | 227 303 | 1 000 000 | 0,81% | 1,70% | 17,65% |
| Receitas Próprias que ficam para a ANSR cumprir com a sua missão | 12 447 948 | 39 767 922 | 32,16% | 67,73% | -12,96% |

Tabela 03. Distribuição das receitas cobradas e transferência para várias entidades 2022/23

DESPESA

Da análise da Tabela 03. Distribuição das receitas cobradas e transferências para várias entidades, verifica-se que a ANSR é uma entidade geradora de resultados financeiros positivos (as receitas próprias por si geradas são superiores aos seus custos), sendo que os custos de funcionamento e de investimento da ANSR são totalmente cobertos pelas receitas por si geradas. Os 39,77 milhões de euros que a ANSR prevê utilizar para a sua atividade, representam 32,16 % das receitas totais cobradas e 67,73% das receitas ANSR, sendo que o remanescente é entregue a várias entidades conforme discriminado na Tabela 03. Distribuição das receitas cobradas e transferências para várias entidades.

No quadro seguinte apresenta-se uma síntese das despesas alocadas para o funcionamento da ANSR e para esta Autoridade cumprir com a sua missão, nomeadamente em matéria de segurança rodoviária e aplicação do direito contraordenacional, em 2023:

| DESPESAS PARA O FUNCIONAMENTO DA ANSR E PARA A ANSR CUMPRIR COM A SUA MISSÃO | PREVISÃO ORÇAMENTAL (€) |
|--|-------------------------|
| 01. Despesa com o Pessoal | 6 805 151 |
| 02. Aquisição de bens e serviços | 16 060 685 |
| 03. Juros | 10 000 |
| 06. Outras despesas | 3 125 827 |
| 07. Aquisição de bens de capital | 13 766 259 |
| TOTAL | 39 767 922 |

Tabela 04. Despesas para funcionamento da ANSR e para a ANSR cumprir com a sua missão

Para que esta Autoridade possa cumprir com a sua missão prevê-se um aumento das despesas para funcionamento da ANSR face ao executado em 2022, uma vez que por um lado se prevê um aumento substancial da receita face à executada em 2022, não só porque 2022 foi um ano marcado por uma quebra nas receitas pelos motivos já referidos e que não se prevê que se repitam em 2023, mas também porque se prevê que entrem em

¹⁰ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto.

¹¹ 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).

funcionamento os novos radares do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), e que, conseqüentemente, 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 SINCRO, 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 MAI¹².

Contudo, e conforme se verá no ponto seguinte, a ANSR tinha proposto um orçamento de 85 324 044 milhões de euros, onde se inclui 28 800 000 que são transferências correntes obrigatórias que a ANSR faz ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto, estabelece a programação de infraestruturas e equipamentos das forças de segurança e serviços do Ministério da Administração Interna. Assim, e para o seu funcionamento, a ANSR ficaria com 56 524 044 milhões. Este valor seria o ajustado de modo a contemplar os serviços e os projetos essenciais para que esta Autoridade conseguisse cumprir, cabalmente, a sua missão e atribuições no âmbito do combate à sinistralidade rodoviária e da aplicação do direito contraordenacional rodoviário. Esta proposta, assentava no pressuposto por um lado de que a sua aprovação permitiria à ANSR concretizar um conjunto de projetos estruturantes, nomeadamente a nível das infraestruturas de tecnologias de informação e comunicação em que assenta toda a atividade da organização, com ganhos de eficiência e eficácia, entre outros, a nível da capacidade de arrecadação de receita proveniente da aplicação do direito contraordenacional rodoviário, e por outro na necessidade de concretizar um conjunto de medidas estruturantes previstas na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, cuja aprovação se prevê este ano.

O orçamento proposto pela ANSR à Tutela para o seu funcionamento teve uma redução de 16 756 132 milhões de euros, correspondente a 30%, sendo que posteriormente foram aplicados -8 599 332 milhões de euros em cativos (-22%), resultando numa redução global de 25 355 464 milhões de euros, menos 45% face ao proposto inicialmente pela ANSR.

¹² Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto, estabelece a programação de infraestruturas e equipamentos das forças de segurança e serviços do Ministério da Administração Interna.

ORÇAMENTO DA ANSR APROVADO PARA 2023

Nesta sequência, o orçamento da ANSR de 2023, tem a seguinte configuração:

| DESCRIPTIVO | ORÇAMENTO PROPOSTO PELA ANSR | ORÇAMENTO APROVADO PELO MAI | REDUÇÃO ORÇAMENTAL EFETUADA PELO MAI | ORÇAMENTO APROVADO (1) | ORÇAMENTO CORRIGIDO DE CATIVOS (3)=(1)-(+)(2) | CATIVOS (2) |
|---|------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------|---|--------------------------|
| 513 - RECEITA PRÓPRIA - PROJ 11830 | 2 886 626 | 2 886 626 | - | 2 886 626 | 2 322 617 | - 564 009 |
| D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 232 207 | 232 207 | - | 232 207 | - | - 232 207 |
| D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL | 2 654 419 | 2 654 419 | - | 2 654 419 | 2 322 617 | - 331 802 |
| 513 - RECEITA PRÓPRIA | 81 961 768 | 55 355 887 | -26 605 881 | 55 355 887 | 47 320 564 | - 8 035 323 |
| D.01 - DESPESAS DE PESSOAL | 7 372 272 | 6 805 151 | -567 121 | 6 805 151 | 6 805 151 | - |
| D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 22 785 732 | 15 664 257 | -7 121 475 | 15 664 257 | 9 084 997 | - 6 579 260 |
| D.03 - JUROS | 10 000 | 10 000 | - | 10 000 | 10 000 | - |
| D.04 - TRANSFERÊNCIAS CORRENTES | 28 880 000 | 18 950 241 | -9 929 759 | 18 950 241 | 18 950 241,00 | - |
| D.06 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 3 982 545 | 3 121 898 | -860 647 | 3 121 898 | 1 665 835 | -1 456 063 |
| D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL | 18 931 219 | 10 804 340 | -8 126 879 | 10 804 340 | 10 804 340 | - |
| 483 - PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA | 94 000 | 94 000 | - | 73 273 | 73 273 | - |
| D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 94 000 | 94 000 | - | 73 273 | 73 273 | - |
| 411 - FEDER - COMPETITIVIDADE E INTERNACIONALIZAÇÃO | 224 491 | 224 491 | - | 224 491 | 224 491 | - |
| D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 39 991 | 39 991 | - | 39 991 | 39 991 | - |
| D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL | 184 500 | 184 500 | - | 184 500 | 184 500,00 | - |
| 361 - RP AFETAS A PROJETOS COFINANCIADOS-FEDER | 157 159 | 157 159 | - | 157 159 | 157 159 | - |
| D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 30 230 | 30 230 | - | 30 230 | 30 230 | - |
| D.06 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 3 929 | 3 929 | - | 3 929 | 3 929 | - |
| D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL | 123 000 | 123 000 | - | 123 000 | 123 000 | - |
| TOTAL | 85 324 044 | 58 718 163 | -26 605 881 | 58 697 436 | 50 098 104 | - 8 599 332 |
| D.04 - TRANSFERÊNCIAS CORRENTES ¹³ | 28 880 000 | 18 950 241 | -9 929 759 | 18 950 241 | 18 950 241 | - |
| TOTAL PARA FUNCIONAMENTO ANSR – REDUÇÃO DE 25 355 464 (45%) FACE AO PROPOSTO PELA ANSR | 56 524 044 | 39 767 922 | -16 756 132 (-30%) | 39 767 922 | 31 168 590 | -8 599 332 (-22%) |

Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2023

¹³ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto.

_06 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

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

#91 | IA & Prevenção Rodoviária

DESCRIÇÃO

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

Finalizada a primeira etapa do Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária (SIVIG), referente aos estudos prévios e benchmarking, segue-se a aquisição de serviços de apoio científico de uma universidade para desenvolvimento do sistema de alertas de alterações aos padrões da sinistralidade rodoviária, bem como o desenvolvimento de um documento de requisitos técnicos essenciais à elaboração dos modelos preditivos até final de junho 2023. Estima-se que o desenvolvimento e implementação dos modelos preditivos ocorra durante o ano de 2024.

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

DESCRIÇÃO

Desmaterializar a tramitação de autos de contraordenação rodoviária, permitindo, designadamente, a assinatura eletrónica dos autos pelas forças de segurança e a tramitação eletrónica da notificação do infrator. A medida Simplex #61 prevê desenvolver a referida desmaterialização através de um projeto piloto na região de Lisboa e Setúbal, para depois se alargar a todo o território nacional.

A concretização desta medida está dependente da conclusão dos desenvolvimentos do SCOT+ e das forças de segurança aderirem ao referido projeto piloto.

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

DESCRIÇÃO

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

Esta medida está dependente da finalização da medida #61.

#48 | SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA ON LINE

DESCRIÇÃO

Consiste no registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários, com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros, e com sincronização em tempo real com base de dados única de acidentes rodoviários (Portal de Acidentes rodoviários). Será também contemplado um módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).

Em 2022 foi concluída a primeira fase com o desenvolvimento e implementação de um protótipo que permite o registo eletrónico das ocorrências de acidentes rodoviários com a recolha automática da localização geográfica e preenchimento automático de vários atributos, como a localização administrativa, a via, a data e hora, entre outros.

Prevê-se para 2023 o desenvolvimento da aplicação, incluindo o módulo desenvolvido no protótipo com sincronização com base de dados única de acidentes rodoviários. Caso se consolidem as condições para tal, será desenvolvido o módulo para registo da informação das entidades da área da saúde (hospitais e serviços de emergência).

A medida ainda não prosseguiu pois está dependente da adesão das Forças de Segurança ao projeto. Caso as Forças de Segurança não adiram ao projeto, a implementação do mesmo fica absolutamente comprometida.

07 PUBLICIDADE INSTITUCIONAL

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

Neste contexto, para 2023, a ANSR tem planeada a realização de 6 (seis) grandes campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária:

- **CAMPANHA DA PÁSCOA**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da Páscoa.
Calendarização: 06/04 a 20/04

- **CAMPANHA DE VERÃO**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante as viagens em tempo de férias.
Calendarização: 01/07 a 15/09

- **CAMPANHA DE NATAL 2023**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia.
Calendarização: 21/12 a 26/12

- **CAMPANHA DE ANO NOVO 2024**

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da passagem de ano.
Calendarização: 28/12 a 02/01/2024

- **CAMPANHA VISÃO ZERO 2030**

Divulgação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2030.
Calendarização: ainda por definir

- **CAMPANHA SEMANA DA JUVENTUDE**

Sensibilização dirigida aos jovens para o comportamento seguro nas estradas portuguesas
Calendarização: ainda por definir

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

08 CONCLUSÕES PROSPETIVAS

O ano de 2023 ficará marcado pela divulgação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2030, designada por Visão Zero 2030®, que mobilizará toda a sociedade portuguesa para o combate à sinistralidade rodoviária.

Inicialmente, será necessário divulgar a cultura da Visão Zero, tanto entre os decisores políticos como na sociedade em geral. Os acidentes rodoviários são "assassinos silenciosos", na medida em que muitas vezes passam praticamente despercebidos na esfera pública, ainda que, no seu conjunto, matem tantas pessoas - cerca de 500 - como as que estivessem num avião. Ninguém aceita as mortes no ar, pelo que também não se deve continuar a aceitá-las na estrada. A premissa de que nenhuma perda de vidas é aceitável precisa de estar na base de todas as tomadas de decisões sobre segurança rodoviária. Assim, a cultura da Visão Zero só estará verdadeiramente assimilada quando a sociedade não aceitar que alguém morra ou fique gravemente ferido na sequência de um acidente rodoviário.

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

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

Estas mudanças de cultura e abordagem ao combate da sinistralidade rodoviária serão materializadas no primeiro Plano de Ação da Estratégia Visão Zero 2030® que definirá medidas a implementar no biénio 2023/2024.

Apesar da carência de recursos humanos, da desadequação da estrutura orgânica face às suas ambições e da dependência de outras entidades para executar os seus planos, a ANSR, em 2023, dará continuidade aos projetos: "Observatório de Segurança Rodoviária" - repositório agregador de informação relacionada com a Segurança Rodoviária; "ANSR Online" - reformulação do atual Portal das Contraordenações; expansão do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) com a instalação de novos cinemómetros; desmaterialização das operações de fiscalização rodoviária e das respetivas contraordenações (SCoT+), entre tantos outros.

Espera-se, assim, que 2023 seja um ano emblemático na história da Segurança Rodoviária portuguesa.

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1. Organograma ANSR | 12 |
| Figura 2. Esquema do Sistema Seguro | 18 |
| Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária | 39 |
| Figura 4. ANSR Online | 46 |

ÍNDICE DE QUADROS

| | |
|---|-------|
| Quadro 01. Matriz SWOT | 22 |
| Quadro 02. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos | 26 |
| Quadro 03. Síntese de alinhamento dos objetivos operacionais com as orientações estratégicas governamentais | 33 |
| Quadro 04. Quadro de Avaliação e Responsabilização 2023 | 34-37 |
| Quadro 05. Listagem de Campanhas Planeadas em 2023 | 48 |
| Quadro 06. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO e DCIP | 50-52 |

ÍNDICE DE TABELAS

| | |
|---|-------|
| Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2023 | 54 |
| Tabela 02. Plano de Formação 2023 | 55 |
| Tabela 03. Distribuição das receitas cobradas e transferência para várias entidades 2022/23 | 56-57 |
| Tabela 04. Despesas para funcionamento da ANSR e para a ANSR cumprir com a sua missão | 57 |
| Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2023 | 59 |



**JÚNIOR
SEGURO**



<https://visaozero2030.pt/>

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

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

www.ansr.pt



Em conformidade com o decreto-lei n.º 183/96, de 27 de setembro, cumpre-se a obrigatoriedade de elaboração e publicação do Plano de Atividades, conjugado com a Lei n.º 66-B/2007 – SIADAP (Sistema Integrado de Gestão e Avaliação do Desempenho na Administração Pública) – da ANSR, referente ao ano de 2023, 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 2023.