



2025

PLANO DE ATIVIDADES

VISÃO ZERO.

ZERO, O ÚNICO NÚMERO ACEITÁVEL DE VÍTIMAS NA ESTRADA.

FICHA TÉCNICA

PLANO DE ATIVIDADES 2025

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

Secção de Planeamento, Desenvolvimento Organizacional e Qualidade

Data de Edição

08 de outubro de 2025

ÍNDICE

_SEGURANÇA RODOVIÁRIA: UM DESÍGNIO NACIONAL	7
_NOTA INTRODUTÓRIA	8
_01 ANSR: APRESENTAÇÃO	9
MISSÃO, VISÃO, VALORES E ATRIBUIÇÕES.....	11
_02 ANÁLISE CONTEXTUAL.....	16
CONTEXTO MUNDIAL.....	16
CONTEXTO EUROPEU.....	20
CONTEXTO INTERNO.....	23
_03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2024-2026 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2025.....	28
ANSR_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	28
OBJETIVOS OPERACIONAIS 2025	30
_04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2025.....	40
ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030 Visão Zero – 2030	40
1º PLANO DE AÇÃO.....	40
OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	41
SISTEMA DE INFORMAÇÃO ÚNICO DE ACIDENTES VIÁRIOS.....	42
SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA DE ACIDENTES RODOVIÁRIOS.....	42
PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO.....	43
SISTEMA DE VIGILÂNCIA DAS ALTERAÇÕES DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	44
SINISTRALIDADE <i>ONLINE</i>	44
ROTA +SEGURA.....	45
SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO II).....	46
TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS.....	47
ANSR <i>Online</i> - REFORMULAÇÃO DO PORTAL DE CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS.....	48
RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR	49
AUTO DIGITAL.....	49
PROPOSTA DE ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR	49
PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2025	50
FISCALIZAÇÃO ÀS INFRAESTRUTURAS - INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (ISSR)50	
TRENDLINE.....	51
CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO	51
CAMPANHAS/EVENTOS E AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO RODOVIÁRIA.....	51
NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR.....	53
NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO	53
ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO	54
_05 RECURSOS HUMANOS E FINANCEIROS	57
RECURSOS HUMANOS	57
PLANO DE FORMAÇÃO 2025.....	59

RECURSOS FINANCEIROS	61
_06 MEDIDAS DE MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA.....	69
_07 PUBLICIDADE INSTITUCIONAL	71
_08 CONCLUSÕES E PROSPETIVA	72

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
ReCAP	Referencial de Competências para a Administração 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 problema grave da sociedade atual, e uma questão de saúde pública. A sinistralidade rodoviária é, também, a primeira causa de morte nos mais jovens e a 12.^a para todas as idades, verificando-se que dois terços das mortes ocorrem entre pessoas em idade ativa (18-59 anos), causando grande impacto económico e social.

Apesar dos progressos assinaláveis de Portugal em matéria de sinistralidade rodoviária nos últimos 30 anos, quando morriam mais de duas mil pessoas, por ano, nas estradas portuguesas, na última década, e com exceção dos anos de pandemia, não se registou redução nas vítimas mortais, tendo-se registado um aumento nos feridos graves. Em 2024, 477 pessoas¹ perderam a vida nas estradas e 2.756² ficaram gravemente feridas, com lesões permanentes. Acrescem a estas consequências humanas trágicas, as consequências ao nível do impacto social, económico e financeiro: a sinistralidade rodoviária no nosso país tem um custo de 7,2³ mil milhões de euros por ano, o que corresponde a 3,0% PIB².

Mas a sinistralidade rodoviária é muito mais do que números ou mera estatística. É um fenómeno com um profundo impacto social que se reflete, de forma dramática, na vida das pessoas. Não nos podemos resignar com a possibilidade de perder a vida ao utilizar o sistema de mobilidade rodoviária. Todos temos o direito de circular nas ruas e nas estradas, nos passeios e nas ciclovias, chegar aos locais que precisamos e de que gostamos, através do modo de transporte que escolhemos, sem correremos o risco de morrer ou de ficarmos gravemente feridos. As mortes e os feridos graves não podem ser uma consequência inevitável da utilização do sistema de mobilidade.

Não há outro sistema de transporte onde estes números sejam aceites. A sociedade não aceita as mortes na aviação, nem no sistema ferroviário, pelo que não podemos continuar a aceitá-las nas nossas estradas. Todos os anos perdem a vida nas estradas portuguesas o equivalente à queda de 3 aviões. Andaríamos de avião se soubéssemos que todos os anos cairiam no nosso país 3 aviões por ano?

A premissa de que nenhuma morte e ferido grave é aceitável no sistema rodoviário está na base da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030. Não se trata de eliminar todos os acidentes - pequenos incidentes vão continuar a acontecer - mas sim eliminar as suas consequências, através da construção de um sistema rodoviário menos agressivo, mais tolerante e autoexplicativo, que aceite o erro humano e respeite a vulnerabilidade humano. Não podemos continuar a aceitar que erros humanos continuem a custar vidas.

É necessário reforçar o compromisso da sociedade com a segurança rodoviária. O combate à sinistralidade rodoviária é uma responsabilidade de todos e exige um esforço partilhado entre o Estado, organizações públicas, autarquias, gestores de infraestruturas, forças de segurança, forças de emergência e socorro, organizações com responsabilidades na segurança e na mobilidade rodoviária, academia, setor empresarial, organizações e associações, e todos os cidadãos. Só assim se conseguirá uma diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências - é nesse registo, e com o compromisso de transformação profunda da segurança rodoviária em Portugal, que se alicerça o presente plano de ação para 2025 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

Zero, o único número aceitável de vítimas na estrada.

¹ Dados de sinistralidade em 24h, inclui Portugal Continental, Região Autónoma dos Açores e Região Autónoma da Madeira.

² Dados de 2023

_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 segundo a Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, na sua versão vigente, e o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, o presente documento teve, também, por base:

- Lei das Grandes Opções 2024-2028 - Lei N.º 45-B/2024, de 31 de dezembro;
- Relatório Anual de Segurança Interna (IASI) 2024;
- Orçamento do Estado para 2025 - Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro;
- Programa do XXV Governo Constitucional, 2025.

No Plano de Atividades para 2025, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, doravante designada por ANSR, reforça o compromisso com a sua missão e potencia os 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 a prosseguir no ano de 2025. De uma forma objetiva, salientam-se as principais atividades, os objetivos operacionais, os respetivos indicadores e as metas, que convergem para o cumprimento dos objetivos estratégicos.

_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 e sem autonomia financeira. Os meios e a estrutura em que deveria assentar a ANSR, foram determinados em 2007, através do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, tendo posteriormente sido adaptado em 2012 pelo Decreto Regulamentar n.º 29/2012 de 12 de março e em 2017 pela Portaria n.º 163/2017 de 16 de maio, mantendo-se, no essencial, inalterada.

A prestação de apoio logístico e administrativo à ANSR foi atribuída à 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.

Contudo, logo desde a criação da ANSR, o modelo de gestão assente em serviços partilhados prestados pela SGMAI não se verificou na sua plenitude. Acresce que neste modelo não estão contratualizados objetivos nem níveis de serviço como determinam as melhores metodologias e práticas de gestão.

A estrutura dirigente da ANSR foi dimensionada aquando da sua constituição em 2007, através do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de março, não tendo sido alterada desde então, com um contexto de um quadro de pessoal exíguo, que não ultrapassava os 50 postos de trabalho, e tendo como objetivo a contratação de serviços em regime de contratação externa e o apoio logístico e administrativo no âmbito dos serviços partilhados a prestar pela SGMAI. Este apoio logístico e administrativo deveu-se ao facto, de à data da sua criação, a ANSR ter um mapa de pessoal exíguo e de não possuir um modelo organizacional com uma estrutura administrativa própria com funções de suporte, nomeadamente ao nível dos recursos humanos, da gestão financeira e do orçamento, da contratação, do planeamento, do apoio jurídico e da estrutura informática.

Contudo, a prestação deste serviço não se verificou na sua plenitude, razão pela qual a ANSR foi contratando trabalhadores em regime de prestação de serviço, os quais integrou nos seus quadros no âmbito do Programa de Regularização Extraordinária dos Vínculos Precários na Administração Pública. Foram cerca de 70 trabalhadores, o que representou um acréscimo de mais de 60% do seu mapa de pessoal da altura³, obrigando à revisão da estrutura orgânica flexível da ANSR. Nesta revisão, operada através do Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, dotou-se a ANSR de uma estrutura administrativa própria - a Divisão de Apoio e Desenvolvimento Organizacional - com competências adicionais nas referidas áreas, prestando serviços de suporte às restantes unidades.

³ Atualmente o quadro de pessoal da ANSR é mais de cinco vezes superior, ao aprovado em 2007, com 279 postos de trabalho, tendo-se mantido inalterável a estrutura dirigente, e a ANSR assegura em boa parte as funções administrativas de suporte.

Adicionalmente, e tendo em vista uma gestão mais eficiente dos recursos, tentando evitar duplicações de trabalho, fixar responsabilidades das partes e prazos a cumprir, foi celebrado com a SGMAL, em 1 de julho de 2021, um protocolo para formalizar e implementar um conjunto de regras enquadradoras, redistribuir e reafectar os serviços entre a ANSR e a SGMAL, de acordo com a prática reiterada e a evolução das competências e dos recursos humanos, entretanto verificados em ambas as entidades.

Contudo, e pese embora estas alterações que estavam ao alcance da ANSR, o que se verifica é que o modelo de gestão da ANSR com serviços partilhados sem contratualização de objetivos e de níveis de serviço, gera ineficiências, demoras e diluição de responsabilidades na cadeia de valor dos processos, criando constrangimentos à sua gestão e impossibilitando a obtenção de melhores resultados operacionais, económicos e financeiros, que contribuam para que a ANSR não atinja os patamares de eficiência que se deseja, que são possíveis e para os quais toda a organização trabalha diariamente.

Acresce que o facto da ANSR não ter autonomia financeira e estar sujeita às mesmas regras de autorizações de despesa que outros organismos públicos, que, pela sua natureza, missão e atribuições, são, essencialmente, geradores de custos e não de receitas, acabam por conduzir a fortíssimas limitações para a ANSR executar o seu orçamento, devido a cativações e a demoras em aprovações de descativações, alterações orçamentais, Portarias de Extensão de Encargos e Resoluções de Conselho de Ministros, gerando um conjunto enorme de ineficiências, com impacto negativo ao nível do cumprimento da missão e, também, ao nível da geração de receitas e, não menos importante, ao nível dos resultados operacionais, económicos e financeiros.

É precisamente pelo acima exposto, tendo em vista a obtenção de uma Autoridade mais eficiente, que a ANSR, de forma proativa e zelosa, na defesa do interesse público, tem vindo a solicitar, de forma fundamentada, desde novembro de 2019, uma alteração à sua estrutura orgânica, designadamente, ao nível dos recursos humanos, do modelo de gestão e da autonomia financeira, mas que é necessária para que esta obtenha melhores resultados operacionais, económicos e financeiros, e não tenha constrangimentos desnecessários, cujas consequências são a perda de receita e a diminuição da sua capacidade de executar a missão de combate à sinistralidade rodoviária. Associada à melhoria de eficiência de funcionamento, à melhoria nos resultados económicos e financeiros e à melhoria no combate à sinistralidade, o novo modelo introduz também responsabilização e capacidade para exigir resultados. Contudo, até esta data, nenhuma das propostas apresentadas à Tutela foi aprovada.

MISSÃO, VISÃO, VALORES E ATRIBUIÇÕES

MISSÃO

Executar a política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicar o direito contraordenacional rodoviário.

VISÃO

- Focar na cidadania rodoviária a missão;
- Valorizar o capital humano;
- Inovar na ação - presente na prevenção, próximo na segurança, pronto na missão, aberto na modernização;
- Congregar os parceiros institucionais na ação.

“Promover um sistema de mobilidade seguro, onde ninguém perca a vida nem sofra ferimentos graves na estrada. O nosso compromisso é com a vida: construir até 2050, um futuro com zero vítimas, com a transformação do atual sistema rodoviário num sistema rodoviário inclusivo, tolerante e autoexplicativo, através da liderança em inovação, cooperação institucional e excelência na gestão do conhecimento, tornando a segurança rodoviária um valor inegociável da sociedade”

VALORES

COMPETÊNCIA

Conhecimento e prática orientada para os resultados em matéria de segurança rodoviária e direito contraordenacional rodoviário.

CREDIBILIDADE

Rigor, equidade e isenção na atuação.

COOPERAÇÃO

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

CIDADANIA

Orientação no cidadão e assunção de responsabilidade partilhada em matéria de segurança rodoviária, para induzir 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, assim como 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 legais, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar.

ENQUADRAMENTO LEGAL

- Lei orgânica do MAI;
- Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, que define a missão, as atribuições e a 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 fixou a estrutura nuclear dos serviços em duas unidades orgânicas e seis unidades orgânicas flexíveis;
- Despacho n.º 7348/2019, de 20 de agosto, que veio definir as unidades flexíveis;
- Despacho n.º 1593/2025, de 04 de fevereiro, que altera a estrutura orgânica flexível;
- 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, 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, na redação que lhe foi introduzida pelo Despacho n.º 1593/2025, de 04 de fevereiro de 2025, tem a seguinte apresentação:

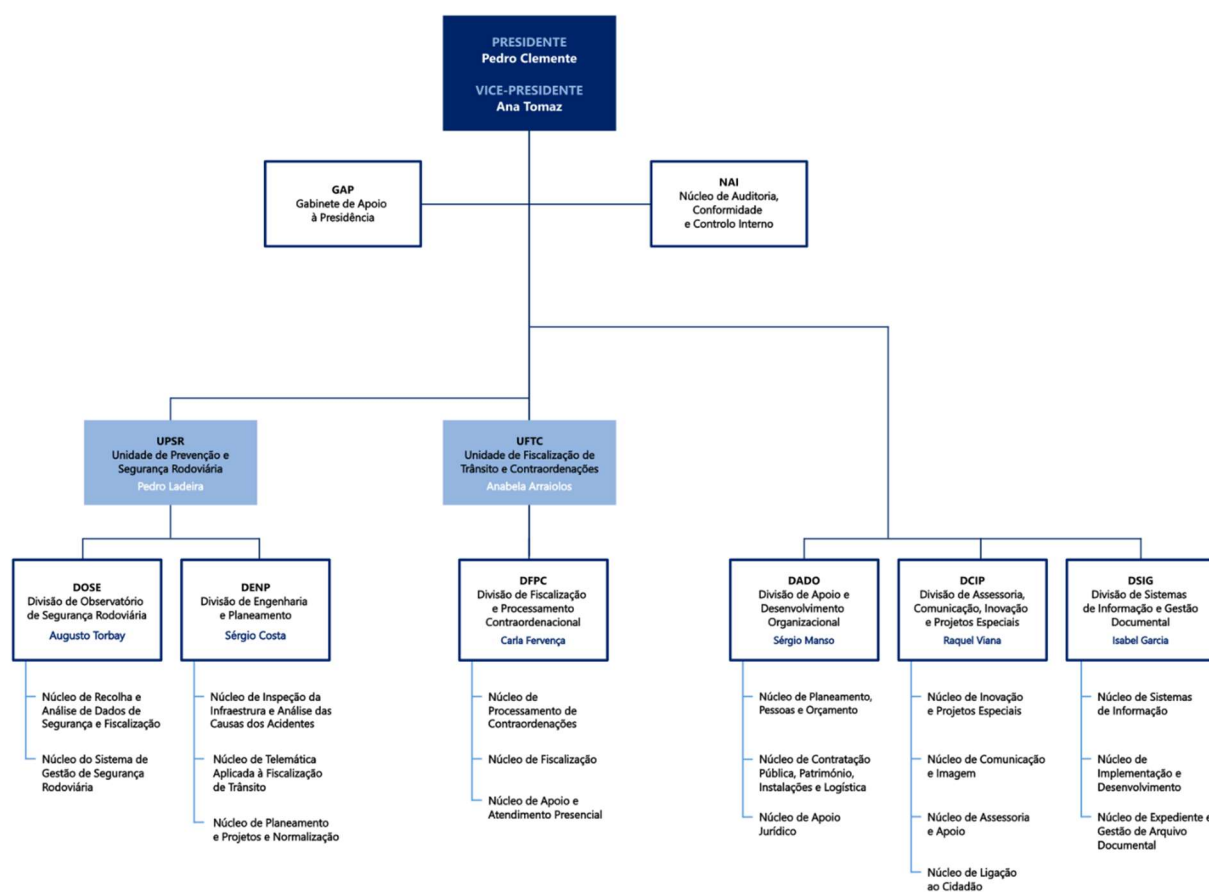


Figura 1. Organograma ANSR (04.08.2025)

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]	- 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]	- 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]	- Núcleo de Processamento de Contraordenações - Núcleo de Fiscalização - Núcleo de Apoio e Atendimento Presencial
		DIVISÃO DE OBSERVAÇÃO DAS CONTRAORDENAÇÕES [DOCO]	- Núcleo de Avaliação e Melhoria Contínua do Processo Contraordenacional - Núcleo de Habilitação e Qualificação
		DIVISÃO DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL [DADO]	- 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
			- 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 2025, 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, a serem 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.⁴

SALVAR VIDAS – PACOTE DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO⁵

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.

⁴ Fontes: doc.: 'Save Lives – A road safety technical package' – WHO; sustainabledevelopment.un.org/

⁵ Fonte: doc.: 'Global status report on road safety 2018' – WHO

AGENDA GLOBAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2030

O ano de 2020 foi o ponto de partida de ação para a Agenda Global de Segurança Rodoviária 2030 e as 12 Metas Globais para a Segurança Rodoviária, definidas na 3.ª Conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária⁶, 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 nesta 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]	RESPOSTA PÓS-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.

⁶ 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;
- **apela** 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;
- **incentiva** os Estados-Membros a atuar com coragem e determinação, na prossecução de um novo rumo que privilegie e concretize uma abordagem integrada no combate à sinistralidade rodoviária, baseada na abordagem do Sistema Seguro e da Visão Zero. Esta abordagem, centrada na prevenção de mortes e feridos graves, deve colocar a segurança rodoviária como um elemento determinante na mobilidade e no desenvolvimento sustentável.

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;
- **reconhece** as lições aprendidas com a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020, tais como a necessidade de promover uma abordagem integrada à segurança rodoviária, o sistema seguro e a Visão Zero, através de soluções de segurança sustentáveis e de longo prazo, fortalecendo a colaboração intersectorial nacional, incluindo o envolvimento com organizações não governamentais, a sociedade civil e a academia, bem como empresas e indústrias, que contribuem e influenciam o desenvolvimento social e económico dos países;
- **apela** aos Estados-Membros para continuarem a agir em todos os objetivos relacionados com a segurança rodoviária dos ODS e a incluírem a segurança rodoviária como elemento integrante do planeamento do uso do solo, do desenho das ruas, dos sistemas de transporte e da governação, tendo em conta as necessidades dos utilizadores vulneráveis, nomeadamente através da promoção de uma abordagem de sistema seguro;
- **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;
- Portugal foi um dos copatrocinadores da presente resolução.

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 e reconhece que as pessoas, veículos e a infraestrutura viária devem interagir de forma que assegure um alto nível de segurança, pelo que um Sistema Seguro:
 - prevê e considera os erros humanos;
 - incorpora projetos de vias e veículos que limitam os impactos dos acidentes a níveis que estão dentro da tolerância humana para prevenir mortes ou lesões graves;
 - encoraja os que projetam e realizam a manutenção das vias, fabricam veículos e administram programas de segurança a partilharem a responsabilidade pela segurança com os utilizadores das vias, de modo que quando um acidente ocorrer, sejam encontradas soluções em todo o sistema, ao invés de somente culpar o condutor ou os outros utilizadores do sistema rodoviário;
 - procura um compromisso com a melhoria proativa e contínua das infraestruturas e dos veículos para que todo o sistema seja seguro, e não apenas os locais ou as situações onde ocorreram os acidentes;
 - adere à premissa básica de que o sistema de transporte deve causar zero mortes ou lesões graves e que a segurança não deve ser comprometida devido a outros fatores, tal como custo ou o desejo de menor tempo de transporte.
- **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);
- **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

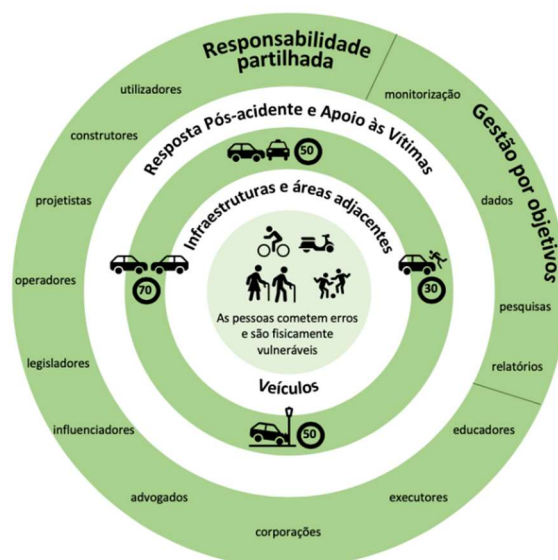
Utilizadores Seguros.

Infraestruturas Seguras.

Velocidades Seguras.

falha de forma a evitar danos maiores.]	Veículos Seguros.
	Resposta pós-acidente
DEVERES SUBJACENTES AO SS	Absorver as limitações físicas do ser humano.
	Absorver os erros de condutor.
	Ser tolerante e autoexplicativo.
CONCEITOS	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 natural e instintivamente um comportamento coerente com a conceção e a função de cada estrada.
	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. 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, uma inevitabilidade.

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.

Tradicionalmente, as políticas de segurança rodoviária centravam-se na redução dos acidentes e dos erros humanos, ou seja, os esforços eram maioritariamente dirigidos aos utilizadores do sistema, identificados como a principal causa do problema. No rescaldo de um acidente rodoviário, os utilizadores eram habitualmente responsabilizados por comportamentos incorretos e de risco. O ambiente rodoviário e a sua influência nas decisões e nas escolhas dos peões, dos ciclistas ou dos condutores e nas consequências do acidente, eram sistematicamente menosprezados. De acordo com um estudo do International Transport Forum cerca de 30% dos acidentes graves são causados pela adoção deliberada de comportamentos de risco.

A maioria dos acidentes graves ocorre com pessoas que, normalmente, cumprem as regras do trânsito, mas que cometem erros de perceção e de interpretação do sistema rodoviário, que não induz o utilizador a adotar, natural e instintivamente, um comportamento coerente com as características e com a função da estrada ou da rua em questão. O sistema rodoviário deve, pois, ser autoexplicativo, para garantir que o utilizador adote o comportamento e a velocidade adequados às características e à função da estrada. Esta é uma das premissas fundamentais para a construção dum sistema seguro.

Na abordagem do Sistema Seguro, a ênfase está 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. Para a segurança rodoviária, a questão fundamental que devemos colocar não é quem é o culpado de um determinado acidente, mas sim porque é que essa pessoa morreu ou ficou ferida num acidente.

Ao mudarmos a abordagem, somos obrigados a desenvolver soluções que apontam para um “culpado” diferente: o sistema rodoviário que, na maioria dos casos, foi construído sem ter em consideração que as pessoas cometem erros. Para além de cometer erros, o ser humano é frágil e tem uma tolerância limitada ao impacto que ocorre numa colisão rodoviária, num despiste ou num atropelamento. Portanto, o sistema rodoviário deve ser projetado tendo em consideração a fragilidade humana e deve acomodar os erros humanos e mitigar as suas consequências. O sistema rodoviário deve ser tolerante, deve proteger o utilizador caso este cometa um erro, e deve garantir que outro elemento do sistema (veículo ou infraestrutura) irá compensar o seu erro e mitigar as consequências. Esta é mais uma das premissas fundamentais para a construção de um sistema seguro.

As ações para melhorar o comportamento dos utilizadores do sistema rodoviário e para dissuadir comportamentos de risco continuam a ser necessárias, mas por si só, não são suficientes para erradicar o flagelo que é a sinistralidade rodoviária, e para que todos os que circulam nas nossas estradas e nas nossas ruas, o possam fazer sem correr o risco de morrer ou de ficar gravemente ferido, na sequência de um acidente rodoviário.

A abordagem tradicional não permite ter a ambição de proteger integralmente a vida humana, pelo que temos de colocar o foco na melhoria de um sistema rodoviário que nem sempre consegue proteger as pessoas e de melhorar e investir na nossa rede rodoviária, tornando-a mais autoexplicativa e mais tolerante, para além de continuar a desenvolver, de forma integrada, medidas na área da educação, campanhas de sensibilização e fiscalização, de modo a alcançar um **sistema de mobilidade seguro, onde ninguém perca a vida nem sofra ferimentos graves na estrada.**

CONTEXTO INTERNO

A ANSR é a entidade que realiza a coordenação estratégica, o planeamento e o apoio ao Governo, no âmbito das políticas públicas em matéria de segurança rodoviária, tendo como foco a elaboração e monitorização do plano nacional de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, para além de promover e implementar medidas de sensibilização, prevenção, fiscalização para dissuadir comportamentos de risco, de emitir recomendações às entidades gestoras de via na sequência de inspeções de segurança rodoviária às vias e recolher, analisar, consolidar e divulgar os dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária.

Relativamente à fiscalização rodoviária, para além da implementação, gestão e monitorização do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO), a ANSR uniformiza e coordena 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.

No âmbito das contraordenações de trânsito, a ANSR tem um protagonismo significativo, não só na fiscalização do cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária, em que é entidade fiscalizadora, mas também no processamento e a gestão de todos os autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar, com exceção dos autos de estacionamento leve, que são competência dos Municípios.

A nível internacional, a ANSR representa Portugal em matéria de Segurança Rodoviária num conjunto de organismos tais como a Organização para as Nações Unidas e Comissão Europeia.

Com este amplo campo de ação, torna-se essencial a promoção de alianças que favoreçam a 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 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 parceiros estratégicos (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

Consideram-se parceiros estratégicos as pessoas e entidades, que, de algum modo possuem interesse nos processos e resultados da ANSR, podendo influenciar ou ser influenciados pelos objetivos da mesma. A ANSR, enquanto entidade coordenadora, relaciona-se com uma rede diversificada de grupos e entidades, com diferentes níveis de envolvimento na sua atividade.

Numa análise do grau de influência e interesse dos parceiros estratégicos na atividade da ANSR foram identificados os seguintes elementos:

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

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]	• 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 • Certificação 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]	• Modelo de gestão desadequado (falta de autonomia nas decisões de gestão) • Falta de autonomia financeira • Estrutura orgânica desadequada e subdimensionada • Baixa reputação institucional • Burocracia excessiva • Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos • Resistência à mudança • Inadequação de ferramentas de apoio à gestão (<i>Business Intelligence</i>) • Instalações e equipamentos insuficientes
ANÁLISE EXTERNA	[OPORTUNIDADES]	• 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]	• 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 • 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

Quadro 01. Matriz SWOT

MATRIZ TOWS Diagrama de relações			ANÁLISE INTERNA																		
			PONTOS FORTES [FORÇAS]									PONTOS FRACOS [FRAQUEZAS]									
			Reorganização orgânica Interna	Sistemas de informação geográfica avançados	Ser uma Autoridade	Centralização da gestão das contraordenações	Dirigentes qualificados e orientados para a melhoria contínua da organização	Creditação no sistema de gestão da qualidade (ISO 9001:2015)	Expertise na área de negócio	Orçamento constituído exclusivamente por receitas próprias	Capacidade de definição e coordenação de políticas de segurança rodoviária	Capacidade de adaptação à utilização de novas tecnologias	Baixa reputação institucional	Modelo de gestão desadequado (falta de autonomia nas decisões de gestão)	Falta de autonomia financeira	Estrutura orgânica desadequada e subdimensionada	Burocracia excessiva	Dificuldade de recrutamento e de fidelização de recursos humanos	Resistência à mudança	Inadequação de ferramentas de apoio à gestão (<i>Business Intelligence</i>)	Instalações e equipamentos insuficientes
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		+	-			+	-		-		+	+		-			-		
		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 02. Matriz TOWS – Diagrama de relações

Considerando os resultados obtidos e o caminho traçado até ao momento, verificou-se que se mantêm algumas fragilidades já identificadas em anos anteriores, 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, 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 a explorar pela ANSR.

_03 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 2024-2026 E OBJETIVOS OPERACIONAIS 2025

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

ANSR_ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

Em 2025, a ANSR irá dar continuidade à execução da estratégia delineada, onde se expressa a missão primordial da ANSR e as suas diferentes vertentes de atuação, que contemplam os seguintes Objetivos Estratégicos (OE):

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: REDUZIR A 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 2025” deste documento, dos quais se destacam:

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA VISÃO ZERO 2030 E 1º PLANO DE AÇÃO

Promover o desenvolvimento do Sistema Seguro, que visa garantir maior segurança para todos os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas, com a meta reduzir os mortos e de feridos graves em 50% até 2030, face ao valor registado em 2019.

OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

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

SINCRO II

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

ROTA +SEGURA

O Projeto Rota + Segura pretende dar a possibilidade a todos os utilizadores das estradas portuguesas, independentemente do meio de transporte que escolham, de optar pelo trajeto mais seguro, com a mesma facilidade com que hoje escolhem o trajeto mais rápido.

Na primeira fase deste projeto, serão identificados e disponibilizados ao público os locais que apresentam pontos negros e registos de sinistralidade mais grave. Na segunda fase, será efetuada uma classificação das estradas com base no seu nível de segurança, utilizando um sistema de estrelas semelhante ao EuroNCAP, já amplamente conhecido na avaliação de veículos. Por último, a terceira fase introduzirá uma ferramenta avançada de previsão do risco de acidentes, baseada em modelos preditivos e inteligência artificial.

Toda esta informação será integrada nas plataformas de navegação existentes, tais como o Waze e o Google Maps, bem como numa aplicação dedicada da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). Esta aplicação permitirá aos próprios utilizadores reportarem ocorrências relacionadas com a sinistralidade rodoviária. Adicionalmente, disponibilizará informações atualizadas sobre pontos críticos de segurança, os locais que se encontram a ser fiscalizados, as rotas e as estradas mais seguras, emitindo alertas em tempo real para cidadãos e entidades responsáveis pela segurança, socorro e emergência, de modo a melhorarem a resposta pós-acidente.

A implementação deste projeto garantirá que a informação relativa à segurança rodoviária seja disponibilizada em tempo real, de forma transparente e fiável, promovendo assim uma maior responsabilização de todos os intervenientes.

Para além de ser mais um passo na transparência e na aproximação dos cidadãos, garantindo que todos tenham fácil acesso a informações fundamentais para a promoção da segurança rodoviária, constitui-se como um passo essencial para a antecipação e prevenção da sinistralidade rodoviária, contribuindo decisivamente para uma mobilidade mais segura e sustentável e para a concretização da Visão Zero 2030, onde não é aceitável nenhuma perda de vida ou ferimentos graves decorrentes de acidentes rodoviários.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: AUMENTAR A EFICIÊNCIA DOS PROCESSOS

OE2

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

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

Pretende-se modernizar os sistemas de suporte às contraordenações, nomeadamente o SCoT e o SIGA, o Portal das contraordenações e o website da ASNR. Este projeto irá implementar uma solução tecnológica integrada para as capacidades centrais da ANSR, nomeadamente Fiscalização de Trânsito e Gestão das Contraordenações, modernizando e automatizando os processos, com uma plataforma única que integre os sistemas existentes, centralize as funcionalidades essenciais e aumente a eficiência da organização.

A solução permitirá a automatização de processos, a centralização da gestão de dados e a melhoria da colaboração externa, com o objetivo de promover uma operação mais eficiente, integrada e ágil, não só da

ANSR, mas também das Forças de Segurança, garantindo, por um lado, a entrega de serviços de elevada qualidade, com menor esforço, menos erros e interrupções reduzidas e por outro uma maior eficácia na fiscalização, no processo contraordenacional e consequentemente na redução da sinistralidade e na arrecadação de receitas.

AUTO DIGITAL

O projeto Auto Digital, foi considerado uma medida *iSimplex* 2019-2020, e 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 Rodoviárias. Para tal deverão ser criadas interfaces e desenvolvida a interoperabilidade com outros sistemas TIC existentes na ANSR. É um projeto que foi financiado pelo Sistema de Apoios à Modernização Administrativa (SAMA).

ANSR online - REFORMULAÇÃO DO PORTAL DAS CONTRORDENAÇÕES

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:

AUMENTAR O 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 2025, 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 2025, bem como através da renovação do seu website, da reformulação do modelo de auto de contraordenação e do início do procedimento de notificação eletrónica.

Todos os projetos acima referidos são mais detalhadamente descritos no capítulo 04 “Projetos e Atividades planeadas para 2025” do presente documento.

OBJETIVOS OPERACIONAIS 2025

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 2025, foram definidos 6 (seis) objetivos operacionais e 14 (catorze) indicadores que são representativos das várias áreas nucleares e atividades de suporte, tal como se apresentam na matriz de alinhamento dos objetivos operacionais com os objetivos estratégicos:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS					
OE1	Reduzir a Sinistralidade Rodoviária				
OE2	Aumentar a Eficiência dos Processos				
OE3	Aumentar o Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária				
OBJETIVOS OPERACIONAIS		UO/DO RESPONSÁVEL	OE1	OE2	OE3
OO1	PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA	DCIP	X		X
OO2	CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR	DADO		X	
OO3	GARANTIR PARÂMETROS ELEVADOS DE DISPONIBILIDADE OPERACIONAL DOS EQUIPAMENTOS DE CONTROLO DE VELOCIDADE DO SISTEMA SINCRO	UPSR	X	X	
OO4	AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL	UFTC	X	X	
OO5	GARANTIR UM ATENDIMENTO DE QUALIDADE AO CIDADÃO	DCIP/ GAP		X	X
OO6	MELHORAR O ACESSO À INFORMAÇÃO	UPSR	X	X	X

Quadro 03. Correspondência entre objetivos operacionais e objetivos estratégicos

OO1	PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA i1. N.º médio mensal de contactos/ visualizações nos meios digitais i2. N.º de pessoas diretamente sensibilizadas i3. N.º de campanhas divulgadas
------------	---

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

OO2	CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR i4. Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública i5. Taxa de execução orçamental
------------	--

No âmbito da atividade operacional da ANSR é necessário assegurar uma rigorosa execução do orçamento do estado e do planeamento de aquisições, assegurando a continuidade dos serviços e o desenvolvimento dos projetos planeados. À semelhança do sucedido em anos anteriores, a ANSR, irá manter uma vigilante

monitorização à execução do plano orçamental aprovado para 2025, tal como o grau de execução dos objetivos organizacionais fixados, respetivos projetos e atividades.

003**GARANTIR PARÂMETROS ELEVADOS DE DISPONIBILIDADE OPERACIONAL DOS EQUIPAMENTOS DE CONTROLO DE VELOCIDADE DO SISTEMA SINCRO****i6. Taxa média de disponibilidade operacional dos Equipamentos de Controlo de Velocidade do sistema SINCRO propriedade da ANSR**

O SINCRO é um dos sistemas emblemáticos da ANSR e foi uma das medidas previstas no Plano de Ação do PENSE 2020, funcionando como elemento dissuasor de comportamentos inadequados durante a utilização da rodovia e contribuindo de forma direta para o objetivo primordial de redução dos números de sinistralidade rodoviária.

No âmbito da disponibilidade operacional dos equipamentos de controlo de velocidade, a ANSR procura assegurar que os equipamentos sob a sua gestão estejam em pleno funcionamento, de forma a garantir a eficácia do sistema de fiscalização rodoviária, contribuindo para a redução da sinistralidade e o cumprimento das normas de trânsito.

004**AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL****i7. Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração em processos SINCRO****i8. Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal****i9. Taxa de crescimento dos processos decididos**

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

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

005**GARANTIR UM ATENDIMENTO DE QUALIDADE AO CIDADÃO****i10. Taxa de chamadas atendidas no Call Center****i11. Prazo médio de respostas aos emails recebidos em mail@ansr.pt****i12. Prazo médio de respostas aos emails recebidos em rai@ansr.pt**

A ANSR tem vindo a desenvolver uma política de comunicação externa de forma a garantir que os serviços de atendimento da ANSR sejam eficientes, acessíveis e orientados para a satisfação do cidadão. Através da monitorização destes indicadores pretende-se avaliar e melhorar continuamente a rapidez, eficácia e qualidade do atendimento, promovendo uma interação transparente e eficaz com os cidadãos.

006

MELHORAR O ACESSO À INFORMAÇÃO**i13. Prazo de elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias****i14. N.º de conteúdos de informação técnica no âmbito da Segurança Rodoviária elaborados**

A ANSR tem procurado facilitar o acesso à informação relevante garantindo que dados e conteúdos técnicos relacionados com a segurança pública sejam disponibilizados de forma clara, acessível e em tempo útil, promovendo a transparência e a utilidade da informação para os cidadãos e entidades interessadas. Para isso, será monitorizado o cumprimento dos prazos para a elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias, documento essencial para decisões estratégicas informadas e a prestação de contas à sociedade; e o número de conteúdos de informação técnica no âmbito da Segurança Rodoviária elaborados.

ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS OPERACIONAIS E AS PRINCIPAIS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS PARA 2025

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

LEI DAS GRANDES OPÇÕES 2024-2028⁷

A Lei das Grandes Opções (LGO) para 2024-2028 define seis desafios estratégicos que enquadram a política governamental, destacando-se os seguintes com relevância para a ANSR:

I. UM PAÍS COM UM ESTADO MAIS EFICIENTE

- Reforço da modernização, simplificação e desburocratização do Estado para tornar a Administração Pública mais eficiente e acessível.

II. UM PAÍS MAIS DEMOCRÁTICO, ABERTO E TRANSPARENTE

- Reforço da transparência e combate à corrupção.

III. UM PAÍS MAIS VERDE E SUSTENTÁVEL

- Promoção da mobilidade sustentável.

RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA INTERNA (RASI) 2024

O Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) 2024 estabelece orientações estratégicas para a segurança rodoviária em 2025, destacando-se as seguintes:

I. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA - VISÃO ZERO 2030

⁷ Lei das Grandes Opções 2024-2028, Lei n.º 45-B/2024, de 31 de dezembro.

- Implementar uma Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030, com o objetivo de reduzir 50% as vítimas mortais e os feridos graves, até 2030, em relação aos dados registados em 2019 (ano de referência da EU).

II. ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

- Iniciar o processo para a revisão do Código da Estrada (CE), e alterações legislativas à condução sob influência de substâncias psicotrópicas;

III. REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

- Melhorar a eficiência do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) e a sua monitorização regular;
- Implementar os novos procedimentos de fiscalização rodoviária aplicáveis à fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas;

IV. MODERNIZAÇÃO DIGITAL DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

- Continuar a transformação digital da ANSR (modernização do SCOT e do SIGA);
- Implementar uma plataforma única que integre os sistemas existentes e que centraliza as funcionalidades essenciais e aumente a eficiência da organização (reforço da interoperabilidade das bases de dados dos vários serviços, envolvidos nos processos das contraordenações rodoviárias das FS, bem como adoção de IA). (PRR).

PROGRAMA DO XXV GOVERNO CONSTITUCIONAL

O Programa do XXV Governo apresenta uma agenda transformadora, que reflete a ambição de mudança para o País, destacando-se os seguintes no âmbito da Segurança Rodoviária:

I. ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA - VISÃO ZERO 2030

- Aprovar e implementar a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária.

II. Inverter, em matéria de segurança rodoviária, uma trajetória de abrandamento da convergência com a média europeia em termos de sinistralidade

III. REFORÇAR A PREVENÇÃO E O COMBATE À SINISTRALIDADE

- Implementar o Plano Estratégico Nacional de Combate à Sinistralidade Rodoviária - Rota +Segura
- Reforçar os meios de prevenção e fiscalização no âmbito da sinistralidade rodoviária;

IV. APROXIMAR A ANSR DOS CIDADÃOS E DAS FS

- Aproximar a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária dos cidadãos e das Forças de Segurança (FS) através de:
 - Simplificação do pagamento e a burocracia processual das contraordenações rodoviárias;

- Aumentar a interoperabilidade das bases de dados das forças de segurança e da Autoridade Nacional.

QUADRO SÍNTESE DE ALINHAMENTO DO PROGRAMA XXV GOVERNO CONSTITUCIONAL COM OS PROJETOS DA ANSR

PROGRAMA DO XXV GOVERNO CONSTITUCIONAL	PROJETOS ANSR
Aprovar e implementar a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária	1 - Aprovar e implementar a nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
Inverter, em matéria de segurança rodoviária, uma trajetória de abrandamento da convergência com a média europeia em termos de sinistralidade	2 - Implementar o 1º Plano de Ação, nomeadamente os Programas: P1- VZ Municípios, P3 – VZ Tratamento Travessias Urbanas, P4 - VZ Separação de Sentidos e P5- VZ Tratamento da Área Adjacente
Reforçar os meios de prevenção e fiscalização no âmbito da sinistralidade rodoviária	3 - Implementar o 1º Plano de Ação, nomeadamente os Programas: P9 – VZ Fiscalização de Infraestruturas, P13 – VZ Gestão de Velocidades 4 - Expansão do SINCRO com Fiscalização Automática de condutores a outras infrações
Implementar Rota+ Segura	5 - Observatório Segurança Rodoviária, incluindo: - Sinistralidade online - SIVIG – Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade
Aproximar a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária dos cidadãos e das forças de segurança através de: • Simplificação do pagamento e a burocracia processual das contraordenações rodoviárias; • Aumentar a interoperabilidade das bases de dados das forças de segurança	6 - Transformação Digital da área das Contraordenações Rodoviárias, incluindo: - Novo Sistema de Gestão das Contraordenações Rodoviárias - Auto digital - Morada única digital - ANSR Online - Alteração ao Código da Estrada 7 - Observatório de segurança Rodoviária

Quadro 04. Síntese de alinhamento dos projetos com o programa do XXV Governo Constitucional

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

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS GOVERNAMENTAIS		001	002	003	004	005	006
LGO 2024-2028	UM PAÍS COM UM ESTADO MAIS EFICIENTE		X		X	X	X
	UM PAÍS MAIS DEMOCRÁTICO, ABERTO E TRANSPARENTE		X		X	X	X
	UM PAÍS MAIS VERDE E SUSTENTÁVEL	X					
RASI 2024	ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA - VISÃO ZERO 2030	X					X
	ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS		X		X		
	REFORÇO DA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA		X	X	X		
	MODERNIZAÇÃO DIGITAL DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL		X		X	X	

PROGRAMA DO XXV GOVERNO CONSTITUCIONAL	ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA - VISÃO ZERO 2030	X				X
	REFORÇAR A PREVENÇÃO E O COMBATE À SINISTRALIDADE	X		X	X	X
	APROXIMAR A ANSR DOS CIDADÃOS E DAS FS		X		X	X

Quadro 05. Síntese de alinhamento dos objetivos operacionais com as orientações estratégicas governamentais

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO 2025

Versão 02: 10/07/2025

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

MISSÃO: Executar a política do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicar o direito contraordenacional rodoviário.

VISÃO: Focar na cidadania rodoviária a missão; Valorizar o capital humano; Inovar na ação – presente na prevenção, próximo na segurança, aberto na modernização; Congregar os parceiros institucionais. “Promover um sistema de mobilidade seguro, onde ninguém perca a vida em ferimentos graves na estrada. O nosso compromisso é com a vida: construir até 2050, um futuro com zero vítimas, com a transformação do sistema rodoviário num sistema rodoviário inclusivo, tolerante e autoexplicativo, através da liderança em inovação, cooperação institucional e excelência do conhecimento, tornando a segurança rodoviária um valor inegociável da sociedade”

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OE1. Reduzir a Sinistralidade Rodoviária

OE2. Aumentar a Eficiência dos Processos

OE3. Aumentar o Reconhecimento das Políticas Públicas de Segurança Rodoviária

OBJETIVOS OPERACIONAIS

EFICÁCIA

PONDERAÇÃO: 30%

OO1. PROMOVER A SENSIBILIZAÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Peso: 50%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio
Indicador: N.º médio mensal de contactos/visualizações nos meios digitais						
i1 Fórmula de Cálculo: N.º total anual de contactos /visualizações nas redes sociais e site da ANSR a dividir pelo número de meses do ano	2 582 979	2 300 000	30%	-	-%	-%
Indicador: N.º de pessoas direta e indiretamente sensibilizadas						
i2 Fórmula de Cálculo: Contagem do número total de pessoas direta e indiretamente sensibilizadas em campanhas, escolas, festivais e outros eventos	n.a.	450 000	30%	-	-%	-%
Indicador: N.º de campanhas divulgadas						
i3 Fórmula de Cálculo: Contagem do número de campanhas divulgadas	30	33	40%	-	-%	-%

OO2. CONTRIBUIR PARA A EFICÁCIA OPERACIONAL DA ANSR

Peso: 50%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio
Indicador: Taxa de execução de procedimentos de Contratação Pública						
i4 Fórmula de Cálculo: (n.º de procedimentos de CP efetuados em 2025/ n.º de MN com entrada no NCP em 2025) x 100	98,79%	90%	50%	-	-%	-%
Indicador: Taxa de execução orçamental						
i5 Fórmula de Cálculo: (total da despesa compromissada / total da dotação líquido de cativos) x 100 - Aplicado aos agrupamentos.	89,80%	80%	50%	-	-%	-%

EFICIÊNCIA

PONDERAÇÃO: 30%

OO3. GARANTIR PARÂMETROS ELEVADOS DE DISPONIBILIDADE OPERACIONAL DOS EQUIPAMENTOS DE CONTROLO DE VELOCIDADE DO SISTEMA SINCRO

Peso: 40%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio
Indicador: Taxa média de disponibilidade operacional dos Equipamentos de Controlo de Velocidade do sistema SINCRO propriedade da ANSR						
i6 Fórmula de Cálculo: média mensal dos índices de disponibilidade	n.a.	75%	100%	-	-%	-%

OO4. AUMENTAR A EFICIÊNCIA DO PROCESSO CONTRAORDENACIONAL

Peso: 60%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
i7	Indicador: Taxa de redução do prazo médio entre registo de infração e notificação da infração em processos SINCRO Fórmula de Cálculo: (Prazo médio 2024 - Prazo médio 2025) / Prazo médio 2024 x 100						
	n.a.	30%	50%	-	-%	-%	-
i8	Indicador: Taxa de crescimento dos processos enviados a Tribunal Fórmula de Cálculo: (N.º de processos enviados em 2025 - n.º de processos enviados em 2024) / n.º de processos enviados em 2024 X 100						
	n.a.	20%	25%	-	-%	-%	-
i9	Indicador: Taxa de crescimento dos processos decididos Fórmula de Cálculo: (n.º de autos decididos em 2025 - n.º de autos decididos 2024) / n.º de autos decididos 2024 x 100						
	n.a.	15%	25%	-	-%	-%	-

QUALIDADE
PONDERAÇÃO: 40%
OO5. GARANTIR UM ATENDIMENTO DE QUALIDADE AO CIDADÃO
Peso: 50%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
i10	Indicador: Taxa de chamadas atendidas no Call Center Fórmula de Cálculo: (N.º de chamadas atendidas tendo por base o limite de 300 conforme contrato / n.º de chamadas recebidas) X 100						
	84,51%	85%	35%	-	-%	-%	-
i11	Indicador: Prazo médio de respostas aos emails recebidos em mail@ansr.pt Fórmula de Cálculo: média do prazo de resposta aos emails tendo por base o limite de 400 conforme contrato						
	4,10 dias úteis	5 dias úteis	35%	-	-%	-%	-
i12	Indicador: Prazo médio de respostas aos emails recebidos em rai@ansr.pt Fórmula de Cálculo: Média de dias úteis na resposta aos emails recebidos em rai@ansr.pt.						
	n.a.	5 dias úteis	30%	-	-%	-%	-

OO6. MELHORAR O ACESSO À INFORMAÇÃO
Peso: 50%

	Resultado 2024	Meta 2025	Peso	Resultado 2025	Taxa de Realização	Desvio	Classificação
i13	Indicador: Prazo de elaboração dos relatórios mensais de sinistralidade, fiscalização e contraordenações rodoviárias Fórmula de Cálculo: Contagem de dias úteis a partir da data de receção dos dados corretos das forças de segurança.						
	3,80 dias úteis	4,5 dia úteis	50%	-	-%	-%	-
i14	Indicador: N.º de conteúdos de informação técnica no âmbito da Segurança Rodoviária elaborados Fórmula de Cálculo: Contagem de documentos concluídos						
	n.a.	1	50%	-	-%	-%	-

OBJETIVOS RELEVANTES
OO1, OO4, OO5
ALINHAMENTO ENTRE OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E OBJETIVOS OPERACIONAIS

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

RECURSOS HUMANOS

Designação	Pontuação atribuída	Nº de Efetivos Planeados	Pontuação Planeada	Nº de Efetivos 2025	Pontuação Executada	Desvio efetivos	Desvio Pontuação	Taxa de Execução dos RH	UERHP / UERHE (%)
Dirigentes – Direção de Topo	20	2	40						
Dirigentes – Dir. Intermédia e Chefes de Equipa	16	8	128						
Técnicos Superiores	12	187	2 244						

Especialista de Informática	12	6	72
Coordenador Técnico	9	13	117
Técnicos de informática	8	7	56
Assistentes Técnicos	8	52	416
Assistentes Operacionais	5	4	20
Total	279	3 093	

RECURSOS FINANCEIROS

Agrupamento de despesa	OE Aprovado	OE Execução	Desvio (€)
Pessoal	9 881 087,00€		
Aquisição de Bens e Serviços	17 349 106,00€		
Juros e outros Encargos	10,000,00€		
Transferências correntes	14 428 770,00€		
Outras Despesas Correntes	2 820 698,00€		
Investimentos	6 822 028,00€		
Total de Despesa	51 311 689,00€		

INDICADORES, CRITÉRIO DE SUPERAÇÃO E FONTES DE VERIFICAÇÃO

#	Critério de superação	Fonte de Verificação
i1	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 2\,415\,000$)	Redes Sociais, relatórios de execução de empresas de meios e Site da ANSR
i2	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 472\,500$)	Site da ANSR, Relatórios de eventos e monitorização DCIP
i3	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida (≥ 35)	Site e Redes Sociais da ANSR
i4	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 94,50\%$)	Smartdocs; Mapa de monitorização dos procedimentos do NCP 2025
i5	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 84\%$)	Gerfip/excel
i6	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 78,75\%$)	Relatório de execução do contrato
i7	Supera se resultado for <5% à meta estabelecida ($\leq 28,50\%$)	SCoT
i8	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 21\%$)	SIGA
i9	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 15,75\%$)	SIGA
i10	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida ($\geq 89,25\%$)	Relatório da empresa de Contact Center
i11	Supera se resultado for <5% à meta estabelecida ($\leq 4,75$)	Relatório da empresa de Contact Center
i12	Supera se resultado for <5% à meta estabelecida ($\leq 4,75$)	Outlook, Ficheiro de monitorização
i13	Supera se resultado for <5% à meta estabelecida ($\leq 4,28$)	Relatórios submetidos por smartdocs ou Outlook
i14	Supera se resultado for >5% à meta estabelecida (≥ 2)	Documentos submetidos por smartdocs ou Outlook

Quadro 06. Quadro de Avaliação e Responsabilização

_04 PROJETOS E ATIVIDADES PLANEADAS 2025

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 1º PLANO DE AÇÃO



VISÃO ZERO 2030

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030®, baseia-se 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 2025, prevê-se a aprovação em Conselho de Ministros da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2023®, a ANSR, para além de elaborar o 1º 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 2025

- A implementação da Estratégia Nacional será antecedida da realização de intervenções piloto, nomeadamente com alguns municípios, escolas, e também na Rede Rodoviária Nacional para Tratamento das Travessias Urbanas, para Separação de Sentidos e Tratamento da Área Adjacente à Faixa de Rodagem conforme previsto nos programas do 1º Plano de Ação
- Aprovação em Conselho de Ministros
- Elaboração do Plano de Ação da Estratégia para o biénio 2025-2026
- Divulgação da Nova Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária – VISÃO ZERO 2030®

Data prevista de conclusão: 4T2026

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, homogênea, 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);
- SIGAV - Sistema de Informação Geográfica de Acidentes Rodoviários;
- CaViaR - Projeto Cadastro Rodoviário;
- Fiscalização das infraestruturas - Inspeção às Condições de Segurança e Sinalização Rodoviárias (ISSR);
- SIVIG - Sistema de Vigilância das Alterações da Sinistralidade Rodoviária;
- Sinistralidade Online;

Estes dois últimos formam no seu conjunto a Rota +Segura.

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 parceiros estratégicos por forma a garantir uma única fonte de dados, fiável, automatizada e eficiente.

Este projeto foi financiado pelo SAMA 2020, sendo 56,95% dos encargos foram suportados por fundos comunitários e o restante 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 2025

- O SIUAV em 2025 irá a funcionar em redundância com o sistema Oracle, tendo em vista assegurar a transição entre sistemas sem qualquer tipo de constrangimento.
- Será uma fase de funcionamento corrente e manutenção (preventiva, corretiva e evolutiva) após entrada em produção, para introdução de correções e melhoramentos.

Data prevista de conclusão: 4T2026

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 e temporais da sinistralidade rodoviária, determinantes para um maior conhecimento do fenómeno e, consequentemente, para um melhor adequar das medidas de prevenção da sinistralidade a realidades locais.

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

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

Data prevista de conclusão: 4T2026

PROJETO CADASTRO RODOVIÁRIO

CaViar

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

Os três objetivos fundamentais consistem em:

- Dotar a ANSR do conhecimento adequado da rede rodoviária de modo 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 2025

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

Data prevista de conclusão: 4T2026

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, e que integra a Rota +Segura, 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.

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, tendo obtido financiamento de 56,95% por fundos comunitários.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Desenvolvimento dos requisitos técnicos para o lançamento do procedimento de contratação da fase relativa aos modelos preditivos.

Data prevista de conclusão: 4T2026

SINISTRALIDADE ONLINE

Sinistralidade ONLINE

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

Este projeto é fundamental para melhorar a qualidade dos dados sobre sinistralidade rodoviária, permitindo análises mais rigorosas e aprofundadas e a adoção de medidas mais eficazes para a prevenção e a redução de acidentes, e é uma peça-chave para a Rota +Segura.

Além disso, este projeto contribuirá para a agilização da divulgação pública dos dados, garantindo maior transparência e acessibilidade da informação, reforçando, assim, a confiança dos cidadãos e das entidades envolvidas na segurança rodoviária.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Será dado um novo impulso com a adesão por parte das Forças de Segurança. A concretização deste projeto decorrerá eventualmente de forma integrada no âmbito dos trabalhos de adoção da plataforma de interoperabilidade.

Data prevista de conclusão: 4T2026

ROTA +SEGURA

ROTA +SEGURA

Este projeto, que integra o projeto Sinistralidade *online* e o SIVIG, pretende dar indicações do trajeto mais seguro a todos os utilizadores das estradas portuguesas, independentemente do meio de transporte que escolham, com a mesma facilidade com que hoje escolhem o trajeto mais rápido.

Na primeira fase deste projeto, serão identificados e disponibilizados ao público os locais que apresentam pontos negros e registos de sinistralidade mais grave.

Na segunda fase, será efetuada uma classificação das estradas com base no seu nível de segurança, utilizando um sistema de estrelas semelhante ao EuroNCAP, já amplamente conhecido na avaliação de veículos.

E na terceira fase introduzirá uma ferramenta avançada de previsão do risco de acidentes, baseada em modelos preditivos e inteligência artificial.

Toda esta informação será integrada nas plataformas de navegação existentes, tais como o Waze e o Google Maps, bem como numa aplicação dedicada da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). Esta aplicação permitirá aos próprios utilizadores reportarem ocorrências relacionadas com a sinistralidade rodoviária. Adicionalmente, disponibilizará informações atualizadas sobre pontos críticos de segurança, os locais que se encontram a ser fiscalizados, as rotas e as estradas mais seguras, emitindo alertas em tempo real para cidadãos e entidades responsáveis pela segurança, socorro e emergência, de modo a melhorarem a resposta pós-acidente.

A implementação deste projeto garantirá que a informação relativa à segurança rodoviária seja disponibilizada em tempo real, de forma transparente e fiável, promovendo assim uma maior responsabilização de todos os intervenientes.

Para além de ser mais um passo na transparência e na aproximação dos cidadãos, garantindo que todos tenham fácil acesso a informações fundamentais para a promoção da segurança rodoviária, constitui-se como um passo essencial para a antecipação e prevenção da sinistralidade rodoviária, contribuindo decisivamente para uma mobilidade mais segura e sustentável e para a concretização

da Visão Zero 2030, onde não é aceitável nenhuma perda de vida ou ferimentos graves decorrentes de acidentes rodoviários.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Lançamento da 1ª fase com disponibilização informação sinistralidade, Pontos Negros e Locais de Concentração de Acidentes Mortais e início piloto Sinistralidade online

Data prevista de conclusão: 4T2026

SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE VELOCIDADE (SINCRO II)

SINCRO

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

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

Os trabalhos de expansão do SINCRO foram iniciados em 2020, tendo em 2023 entrado em funcionamento o primeiro lote de um total de 37 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV), e em 2024 os restantes 25 LCV, aumentando a capacidade do Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO) para 123 LCV. Para 2025 prevê-se a manutenção dos 123 LCV e respetivos cinemómetros, assegurando um funcionamento eficaz.

PLANEAMENTO DO PROJETO ATÉ 2026

FASE I (concluída em 2023)

- Instalação e manutenção de 37 locais de controlo de velocidade (LCV)
- Manutenção dos 37 LCV
- Manutenção do SINCRO existente.

FASE II concluída em 2024)

- Instalação e manutenção de 25 locais de controlo de velocidade (LCV)
- Manutenção dos 25 LCV.

FASE II

- Manutenção dos 123 LCV e respetivos cinemómetros.

Data prevista de conclusão: 4T2026

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DA FISCALIZAÇÃO E CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS

TDAFCR

Com este projeto pretende-se modernizar os sistemas de suporte às contraordenações, nomeadamente o SCOT, o SIGA, o Portal das contraordenações rodoviárias (ANSR Online), e o website da ANSR.

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

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Em 2025, a ANSR irá concluir o estudo de levantamento de processos e de definição de requisitos e elaborar os cadernos de encargos e os procedimentos contratuais para aquisição de uma prestação de serviços para desenvolver modularmente o futuro Sistema de Gestão de Fiscalização e das Contraordenações Rodoviárias.

Data prevista de conclusão: 3T2026

Figura 4. TRANSFORMAÇÃO DIGITAL DA ÁREA DAS CONTRAORDENAÇÕES



De seguida, detalham-se os vários projetos que integram a transformação digital da área da fiscalização e das contraordenações rodoviárias, para além do novo sistema de gestão das contraordenações rodoviárias:

- ANSR Online - Reformulação do Portal das Contraordenações Rodoviárias
- Renovação do Website da ANSR
- Auto Digital

ANSR Online - 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 visou 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.

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

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Em 2025, a ANSR irá concluir o estudo de levantamento de processos e de definição de requisitos e elaborar os cadernos de encargos e os procedimentos contratuais para aquisição de uma prestação de serviços para desenvolver modularmente o futuro Sistema de Gestão de Fiscalização e das Contraordenações Rodoviárias, que inclui a reformulação do Portal das Contraordenações.

Data prevista de conclusão: 3T2026

RENOVAÇÃO DO WEBSITE ANSR

WEBSITE ANSR

A ANSR continuará a investir no reforço da sua estratégia de comunicação, reconhecendo a importância de uma presença digital mais acessível e eficiente para os cidadãos e entidades parceiras. Neste sentido, continuará com os trabalhos para a renovação do website www.ansr.pt garantindo um serviço público mais próximo, acessível e adaptado às necessidades atuais da sociedade.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Em 2025, a ANSR irá concluir o estudo de levantamento de processos e de definição de requisitos e elaborar os cadernos de encargos e os procedimentos contratuais para aquisição de uma prestação de serviços para desenvolver modularmente o futuro Sistema de Gestão de Fiscalização e das Contraordenações Rodoviárias, que inclui o novo website da ANSR.

Data prevista de conclusão: 4T2025

AUTO DIGITAL

AUTO DIGITAL

O projeto Auto Digital é um projeto 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 Sistema de Gestão das Contraordenações Rodoviárias.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

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

Data prevista de conclusão: 4T2026

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR

ALTERAÇÃO CÓDIGO ESTRADA

Em 2025 a ANSR pretende dar continuidade ao trabalho já desenvolvido de elaborar uma proposta de alteração da legislação rodoviária (Código da Estrada e legislação complementar) que é absolutamente fundamental para acompanhar o processo de transformação digital e modernização tecnológica tendo em vista em garantir a

celeridade, a eficácia e a credibilidade do sistema de contraordenações rodoviárias, com o inerente impacto na redução da sinistralidade.

PLANEAMENTO DO PROJETO EM 2025

- Apresentar proposta de alteração legislativa.

Data prevista de conclusão: 4T2026

PROJETOS ANUAIS PLANEADOS

PLANO NACIONAL DE FISCALIZAÇÃO 2025

PNF 2024

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

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

FISCALIZAÇÃO ÀS INFRAESTRUTURAS - INSPEÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (ISSR)

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 ISR serão remetidos às Entidades Gestoras de Via (EGV) para que as medidas identificadas sejam efetuadas, para além de serem publicitadas no site da ANSR nos termos da legislação em vigor.

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.

TRENDLINE

TRENDLINE

Este projeto, promovido pela Comissão Europeia, destina-se à implementação de indicadores chave de desempenho na segurança rodoviária, parcialmente em continuidade do projeto Baseline, mas abrangendo adicionalmente um conjunto de indicadores inovadores em fase experimental.

CONTACT CENTER – SERVIÇO DE ATENDIMENTO NÃO PRESENCIAL AO CIDADÃO

CONTACT CENTER

Garantir um atendimento não presencial de excelência ao cidadão é uma prioridade para a ANSR, assegurando que cada contacto realizado por telefone ou email seja eficiente, rápido e esclarecedor. Para isso, pretende-se manter elevadas taxas de atendimento, reduzir os tempos de resposta e, sobretudo, aumentar os níveis de satisfação dos cidadãos com o atendimento.

Será também iniciado um levantamento de requisitos para o desenvolvimento de um *contact center* automatizado.

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, entre outros.

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 18 campanhas, de um total de 33 previstas (incluindo as 12 campanhas no âmbito do Plano Nacional de Fiscalização 2025):

#	DESIGNAÇÃO	DATA PREVISTA
#01	CARNAVAL	fevereiro
#02	DIA DOS NAMORADOS	fevereiro
#03	PÁSCOA	março
#04	SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES	março
#05	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	maio
#06	SEMANA MUNDIAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DAS NAÇÕES UNIDAS	maio
#07	SANTOS POPULARES	junho
#08	FESTIVAIS DE VERÃO	maio a setembro
#09	VERÃO SEGURO	Julho a setembro
#10	CAMPANHA DUAS RODAS A MOTOR	verão
#11	SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES	julho e agosto
#12	REGRESSO ÀS AULAS	setembro
#13	ROADPOL SAFETY DAYS	setembro
#14	SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE	setembro
#15	PEREGRINAÇÃO A FÁTIMA	10 a 15/outubro
#16	SÉCUR'ÉTE - REGRESSO DE EMIGRANTES	dezembro
#17	NATAL 2025	13 a 26/dezembro
#18	ANO NOVO 2026	27/dezembro a 4/janeiro/2026

Quadro 07. Listagem de Campanhas Planeadas para 2025

EVENTOS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Está planeada para 2025 a realização de ações de sensibilização rodoviária em feiras, escolas, juntas de freguesia, festivais, e em eventos nacionais organizados pelos parceiros estratégicos, ou ainda, em eventos como a Futurália, Lisboa Games Week, Rock in Rio, Queima das Fitas (Porto, Braga e Coimbra) entre outros.

NOTIFICAÇÕES ELETRÓNICAS NA ANSR

NOTIFICAÇÃO ELETRÓNICA

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

NOVO MODELO DE AUTO DE CONTRAORDENAÇÃO

NOVO MODELO DE AUTO

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

ATIVIDADES CORRENTES POR UNIDADE/DIVISÃO

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

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

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

ATIVIDADES CORRENTES	DADO	DCIP	DSIG
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		
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	
Definição, planeamento e controlo da arquitetura de sistemas e da estratégia tecnológica			x
Implementação de automações e desmaterialização dos processos			x
Gestão do sistema de gestão da segurança rodoviária e do sistema nacional de controlo de velocidade			x

Gestão das infraestruturas de tecnologias de informação e comunicação de suporte à ANSR	x
Tratamento de expediente	x
Gestão do arquivo documental dos processos de contraordenação	x

Quadro 08. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO, DCIP e DSIG

_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, foi solicitada autorização à Tutela para abertura de recrutamento para 41 trabalhadores, sem vínculo de emprego público previamente constituído. Os pedidos de autorização foram formalizados nas seguintes datas e para as seguintes áreas:

- **Juristas:** 18 vagas, com pedido inicial submetido em 2 de outubro de 2020, com várias insistências e comunicado anualmente à Secretaria-geral do MAI nos termos do n.º 3 do art. 28.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas para efeitos de elaboração do plano anual de recrutamento;

- **Informáticos:** 5 vagas, com pedido submetido em 2 de dezembro de 2020, com várias insistências e comunicado anualmente à Secretaria-geral do MAI nos termos do n.º 3 do art. 28.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas para efeitos de elaboração do plano anual de recrutamento;
- **Engenheiros:** 18 vagas (16 na área de Engenharia Civil e 2 na área de Engenharia Eletrotécnica), com pedido submetido em 13 de julho de 2021, com várias insistências e comunicado anualmente à Secretaria-geral do MAI nos termos do n.º 3 do art. 28.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas para efeitos de elaboração do plano anual de recrutamento. O pedido para o recrutamento dos 16 engenheiros civis foi autorizado e teve início em 2024 e terá continuidade em 2025⁸.

O mapa de pessoal aprovado pela Tutela para 2024, considerado essencial para a ANSR cumprir com a sua missão e atribuições foi de **279 postos de trabalho**, tendo apenas o mesmo ficado preenchido em 64,52%, isto é a ANSR teve **99 trabalhadores a menos** do que o quadro aprovado (menos 35,5%). Aliás, esta situação, do número de postos de trabalho ocupados no mapa de pessoal da ANSR ser sempre substancialmente inferior ao total de postos de trabalho aprovados, tem-se vindo a repetir pelo menos nos últimos 5 anos. Ora vejamos:

- 2019: Governo aprovou uma necessidade de 192 trabalhadores, a ANSR teve 165 postos de trabalho ocupados, i.e 27 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 14,1%);
- 2020: Governo aprovou uma necessidade de 202 trabalhadores, a ANSR teve 144 postos de trabalho ocupados, i.e 58 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 28,7%);
- 2021: Governo aprovou uma necessidade de 212 trabalhadores, a ANSR teve 159 postos de trabalho ocupados, i.e 53 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 25,0%);
- 2022: Governo aprovou uma necessidade de 260 trabalhadores, a ANSR teve 163 postos de trabalho ocupados, i.e 97 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 37,3%);
- 2023: Governo aprovou uma necessidade de 260 trabalhadores, a ANSR teve 176 postos de trabalho ocupados, i.e 84 trabalhadores a menos do que o aprovado (menos 32,3%).

A ANSR, tudo fez, na defesa do interesse público, para dotar esta Autoridade dos recursos humanos aprovados e cabimentados nos orçamentos de 2021, 2022 e 2023 e 2024, absolutamente necessários para poder cumprir a sua missão e atribuições, aliás, como reconhecido pelo próprio Governo.

Para 2025, foi aprovado um quadro de pessoal de 279 trabalhadores, conforme se apresenta de seguida, sendo essencial o preenchimento do seu quadro de pessoal e a adequação dos recursos à sua estrutura orgânica:

CARREIRA/CATEGORIA	Nº DE POSTOS DE TRABALHO PLANEADOS PARA 2025
Presidente	1
Vice-presidente	1
Diretor de Serviços	2
Chefe de Divisão	6
Especialista de Sistemas e Tecnologias de Informação	6

⁸ Face à renumeração oferecida corresponder à 1ª posição remuneratória, a ANSR só conseguiu recrutar 5 engenheiros das 16 vagas disponíveis

Técnico Superior	187
Coordenador Técnico	13
Técnico de Sistemas e Tecnologias de Informação	6
Técnico Informático Adjunto	1
Assistente Técnico	52
Assistente Operacional	4
TOTAL	279

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2025

A estrutura dirigente da ANSR foi dimensionada aquando da sua constituição em 2007, não tendo sido alterada desde então, com o contexto de um mapa de pessoal exíguo, que não ultrapassava na altura os 50 postos de trabalho, e tendo como objetivo a contratação de serviços em regime de contratação externa. Volvidos quase 18 anos, as atribuições da ANSR cresceram, e apesar do mapa de pessoal ter aumentado mais de cinco vezes (de 50 para 279), a estrutura dirigente mantém-se inalterada, resultando num rácio de 35 trabalhadores por dirigente, mais de três vezes superior ao número médio de trabalhadores por dirigente noutras organizações semelhantes na Administração Pública.

Para tentar ultrapassar esta situação, a ANSR propôs várias soluções, entre as quais a alteração à estrutura orgânica da ANSR, nomeadamente ao Decreto Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março e a alteração da Portaria n.º 163/2017, que define a estrutura nuclear e o número de unidades flexíveis desta Autoridade, tendo considerado, mesmo, ser esta uma condição prévia essencial para que a ANSR conseguisse cumprir com a sua missão. Esta alteração, com um impacto financeiro residual no orçamento da ANSR, para além dos ganhos de economia, eficiência, eficácia e qualidade resultantes da adequação da atual estrutura orgânica da ANSR à sua missão e atribuições, seria largamente compensada com o aumento de receitas que esta reorganização permite gerar, nomeadamente, pela otimização dos serviços e processos. Contudo, até esta data, nenhuma das propostas apresentadas à Tutela foi aprovada.

PLANO DE FORMAÇÃO 2025

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, conforme 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, 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 2024, procedeu-se ao diagnóstico organizacional para levantamento de necessidades de formação para 2025, tendo sido identificadas as seguintes competências transversais nucleares RECAP (Referencial de Competências para a Administração Pública) para a ANSR:

- Orientação para a Mudança e Inovação
- Orientação para os Resultados

E, as seguintes áreas temáticas de formação por divisão orgânica:

- Interesse e serviço público
- Competências digitais: formação essenciais
- Competências digitais: formação avançada
- Liderança
- Cidadania

Sendo a capacitação e desenvolvimento de recursos humanos uma área com forte componente estratégica desta Autoridade, o orçamento aprovado para a formação profissional dos trabalhadores na ANSR têm uma expressão significativa, conforme se apresenta na tabela 02:

CLASSIFICAÇÃO ECONÓMICA DA DESPESA	RUBRICA DE DESPESA	VALOR ORÇAMENTADO (€)
D020215A000	Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC)	14.899,00
D020215B000	Outras	84.404,72
TOTAL		99.303,72

Tabela 02: Orçamento aprovado para 2025 para formação profissional

RECURSOS FINANCEIROS

RECEITA

Para o ano de 2025, em relação à previsão de receitas totais, a ANSR prevê arrecadar 118,43 milhões de euros, um aumento de 34,26 % face ao executado em 2024 (77,86 milhões de euros), uma vez que em 2024, a ANSR teve fortes limitações à contratação e execução de serviços fundamentais ao processamento das contraordenações rodoviárias, decorrentes não só de uma questão estrutural base, designadamente de a ANSR ter um modelo de gestão desadequado, com uma estrutura orgânica desacertada, e com os recursos humanos escassos e desajustados, para além de não ter autonomia financeira e estar sujeita às mesmas regras de autorizações de despesa que outros organismos públicos, que pela sua natureza, missão e atribuições, são, essencialmente geradores de custos e não de receitas, como é o caso da ANSR, que é um centro de receitas, e que em 2024 foi agravada pela elevada taxa de cativação aplicada no orçamento da ANSR e na demora nas aprovações das descativações, e nas publicações das Portarias de Extensão de Encargos e demais autorizações necessárias.

Deste montante global de 118,43 milhões de euros, prevê-se que cerca de 67,12 milhões de euros (56,67%) são receitas transferidas:

- 42,69 milhões de euros (36,05% das receitas totais e 63,61% das receitas transferidas) são entregues ao Estado;
- 21,30 milhões de euros (17,99% das receitas totais e 31,73% das receitas transferidas) às forças de segurança (15,00 milhões de euros à GNR e 6,3 milhões de euros à PSP);
- 2,25 milhões de euros (1,90% das receitas totais e 3,35% das receitas transferidas) ao fundo de modernização da justiça;
- 0,88 milhões de euros (0,74 % das receitas totais cobradas e 1,71% das receitas da ANSR) às Entidades Municipais.

Os restantes 51,31 milhões de euros (43,32%) são receitas da ANSR, que são constituídas na sua maioria por receitas próprias resultantes do exercício da sua atividade (51,28 milhões de euros: 43,30% das receitas totais e 99,94% das receitas da ANSR) e por receitas provenientes dos Programas Europa 2020 e Portugal 2020 (0,03 milhões de euros: 0,02% das receitas totais e 0,06% das receitas da ANSR).

Para a sua atividade, a ANSR prevê utilizar cerca de 36,88 milhões de euros (31,14% das receitas totais cobradas e 71,88% das receitas da ANSR), entregando ao MAI, ao abrigo da Lei de Programação de Infraestruturas e Equipamentos das forças e serviços de segurança cerca de 14,43 milhões de euros (12,18 % das receitas totais e 28,12% das receitas da ANSR)

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

DISTRIBUIÇÃO DAS RECEITAS COBRADAS E TRANSFERÊNCIAS PARA VÁRIAS ENTIDADES	ORÇAMENTO EXECUTADO 2024(€)	ORÇAMENTO APROVADO 2025 (€)	RECEITAS TOTAIS (%)	RECEITAS ANSR (%)	VARIAÇÃO 2025/24 (%)
Total de Receitas Cobradas pela ANSR	77 861 748,24	118 425 024,20			34,25
Receitas Cobradas Transferidas	43 538 952,33	67 113 335,20	56,67		35,13
Receitas Transferidas para o Estado ⁹	26 476 235,92	42 687 193,44	36,05		37,98
Receitas Transferidas para a GNR ¹⁰	11 601 094,18	15 000 000,00	12,67		22,66
Receitas Transferidas para a PSP ¹¹	4 068 136,14	6 300 000,00	5,32		35,43
Receitas Transferidas para Fundo de Modernização Administrativa da Justiça ¹²	1 393 486,09	2 246 141,76	1,90		37,96
Receitas Transferidas para Entidades Municipais ¹³	0,00	880 000,00	0,74		0,00
Total de Receitas da ANSR	34 322 795,91	51 311 689,00	43,33		33,11
Receitas Próprias	34 288 044,17	51 284 511,96	43,31	99,95	33,14
Receitas Cofinanciadas	34 751,74	27 177,00	0,02	0,05	-27,87
Receitas Próprias ANSR transferidas	14 901 501,71	14 429 620,00	12,18	28,12	-0,00
Transferências para MAI ¹⁴	11 896 612,51	14 429 620,00	12,18	28,12	0,00
Transferências para o Estado ¹⁵	3 300 407,53	0,00	0,00	0,00	0,00
Receitas Próprias que ficam para a ANSR cumprir com a sua missão	19 423 542,46	40 882 069,00	34,52	79,67	52,49

Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as entidades 2024/25

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

A ANSR é responsável por arrecadar 84 milhões de euros em receitas totais (médias 2020-2024), libertar 68 milhões de euros anuais ao Estado (média 2020-2024), 34 milhões de euros diretamente (29 milhões de euros decorrentes da atividade de cobrança e 5 milhões de euros de saldos de gerência) e 34M€, indiretamente, entregues a diversas entidades, nomeadamente SGMAI (LPIEFSS), Ministério da Justiça, GNR, PSP, e Entidades Municipais.

Os saldos de gerência desta Autoridade têm sido utilizados, desde 2020, por determinações governamentais, para colmatar insuficiências orçamentais de outras entidades (ANEPC, GNR, PSP, SGMAI e FAMI), num total de 75M€. Por cada euro gasto na ANSR, em média, o Estado arrecada 5,4 euros de receitas e a ANSR gera 2,3 euros de receitas próprias.

⁹ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro, e Decreto-Lei n.º 197/2008 de 7 de outubro

¹⁰ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro

¹¹ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro

¹² Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14/2011

¹³ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro

¹⁴ Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto

¹⁵ Saldos de gerência

Estes resultados foram obtidos num contexto de fortes limitações estruturais, nomeadamente com um modelo de gestão desadequado, com uma estrutura orgânica desacertada, com os recursos humanos escassos e desajustados às necessidades, com ausência de autonomia financeira, e com suspensões temporárias da aplicação do direito contraordenacional, motivadas por atrasos na aprovação de autorizações de despesa e suspensão de contratos essenciais. Este cenário tem condicionado de forma significativa o cumprimento da missão da ANSR e o seu potencial de gerar receitas. De facto, estima-se que, com as condições adequadas - com uma estrutura orgânica corretamente dimensionada, com os recursos adequados e com um modelo de gestão eficiente, a ANSR conseguiria cumprir de forma plena a sua missão, nomeadamente, no combate à sinistralidade rodoviária na aplicação do direito contraordenacional, aumentando em pelo menos 50% as receitas atualmente geradas.

DESPESA

Da análise da Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as várias entidades, verifica-se que a ANSR é uma entidade geradora de resultados financeiros positivos (as receitas próprias por si geradas são superiores aos seus custos), sendo que os custos de funcionamento e de investimento da ANSR são totalmente cobertos pelas receitas por si geradas. Os 36,14 milhões de euros que a ANSR prevê utilizar para a sua atividade, representam 30,52 % das receitas totais cobradas e 70,44% das receitas ANSR, sendo que o remanescente é entregue a várias entidades conforme discriminado na Tabela 03. Distribuição das receitas cobradas e transferências para várias entidades.

No quadro seguinte apresenta-se o orçamento aprovado¹⁶ para a ANSR pela Assembleia da República (AR) para 2025, bem como a sua comparação com o orçamento aprovado em 2024 e também com o executado.

ORÇAMENTO DA ANSR	APROVADO PELA AR 2024 (€)	EXECUTADO EM 2024 (€)	TAXA EXECUÇÃO 2024	APROVADO PELA AR 2025 (€)	DESVIO FACE AO APROVADO EM 2024	DESVIO FACE AO EXECUTADO EM 2024
Agrupamento D.01. Despesa com o Pessoal	8 490 878,00	5 561 809,71	66%	9 881 087,00	16%	78%
Agrupamento D.02. Aquisição de bens e serviços	23 370 249,00	9 186 732,90	41%	17 349 106,00	-26%	89%
Agrupamento D.03. Juros	10 000,00		0%	10 000,00	0%	
Agrupamento D.06. Outras despesas	2 412 305,00	950 446,45	39%	2 820 698,00	17%	197%
Agrupamento D.07. Aquisição de bens de capital	8 118 434,00	2 914 944,68	36%	6 822 028,00	-64%	134%
TOTAL ORÇAMENTO FUNCIONAMENTO ANSR	42 401 866,00	18 613 933,74	44%	36 882 919,00	-13%	98%
Agrupamento D.04 – Transferências correntes	17 589 025,00	12 408 454,64	71%	14 428 770,00	-18%	16%
TOTAL	59 990 891,00	31 022 388,38	52%	51 311 689,00	-14%	65%

Tabela 04. Orçamento da ANSR aprovado para 2025

O orçamento de funcionamento da ANSR para 2025 apresenta um decréscimo de 9% em relação ao valor previsto para 2024, uma vez que, como se verá no ponto seguinte, a Assembleia da República reduziu em 12 milhões de

¹⁶ Não foi considerado o agrupamento D.04 'Transferências Correntes', uma vez que não se trata de uma despesa da ANSR efetiva, mas sim uma transferência de receitas da ANSR quer para o MAI ao abrigo do Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto, quer para outra entidade por via de despachos de membros do governo, ou ainda para as entidades municipais, ao abrigo do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro.

euros (18,95%) o orçamento da ANSR, que por sua vez já tinha tido uma redução pelo MAI, face à proposta inicial da ANSR de 26,34%.

Quando comparado com a execução de 2024, o orçamento da ANSR para 2025 situa-se 98% acima, uma vez, que conforme já referido, em 2024 a ANSR teve fortes limitações à contratação e execução de serviços fundamentais ao processamento das contraordenações rodoviárias, nomeadamente à paralisação parcial dos serviços de suporte essenciais ao mesmo, como a manutenção do ScoT, SIGA, Portal Contraordenações e Portal das Entidades Externas, a desmaterialização das notificações e dos comprovativos das notificações, os serviços de printing&finishing das notificações, a inserção de Pedidos de Identificação de Condutor (PIC), os serviços jurídicos e administrativos às fases de decisão, os serviços de suporte à área e informática, o que no seu conjunto teve não só um grande impacto na quebra da receita, mas também na taxa de execução orçamental, nomeadamente no agrupamento D.02. Aquisição de bens e serviços, que teve uma taxa de execução de 40%.

Neste contexto, importa recordar que a capacidade de a ANSR gerar maiores receitas e melhores resultados no cumprimento da sua missão e atribuições está diretamente relacionada com a sua capacidade de execução dos projetos e serviços que são aprovados em sede de orçamento e que são fundamentais para a obtenção daqueles resultados e receitas, pelo que a inexistência de autonomia financeira, conjugada com o atual modelo de gestão, comum a organismos que não geram receita, impõe limitações severas à execução do orçamento da ANSR. Cativações, demoras em descativações, autorizações de despesa, alterações orçamentais, Portarias de Extensão de Encargos e Resoluções do Conselho de Ministros geram ineficiências que comprometem a missão da ANSR, e a geração de receita.

ORÇAMENTO PROPOSTO vs ORÇAMENTO APROVADO PARA 2025

Para o orçamento de 2025, a ANSR propôs um orçamento de 57,95 milhões de euros para o seu funcionamento, donde se destaca os 4,58 milhões de euros para a execução dos programas da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, 11,5 milhões de euros para a execução de serviços necessários para o procedimento contraordenacional, 10,05 milhões de euros para serviços informáticos e de sistemas de informação, associados ao processo de transformação digital, 5,05 milhões de euros para campanhas e eventos de segurança rodoviária 4,18 para projetos na área da prevenção e dos dados e 13,81 para despesas com pessoal.

Acresce ao orçamento de funcionamento, 10,37 milhões de euros, para a comparticipação de projetos e obras a executar pelos municípios ao abrigo do “Programa Visão Zero Municípios” no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030 e 17,63 milhões de euros que correspondem às transferências que a ANSR tem de efetuar ao abrigo da Lei da programação de infraestruturas e equipamentos das forças e serviços de segurança do Ministério da Administração Interna 2023-2027 (Decreto-Lei n.º 54/2022, de 12 de agosto, de 3 de março), e que não é uma despesa da ANSR.

A proposta de orçamento teve em conta quatro premissas fundamentais para o combate à sinistralidade rodoviária:

1 - Garantir os recursos técnicos e financeiros necessários para a implementação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, nomeadamente dos seus Programas e medidas tendo em vista a inversão de crescimento da sinistralidade rodoviária, recolocando Portugal numa trajetória de diminuição acentuada da

sinistralidade rodoviária e em linha com a UE, cumprindo as metas a que está obrigado até 2030: redução de 50% no número de vítimas mortais e de feridos graves face ao registado em 2019;

2 - Que as receitas geradas pelas contraordenações rodoviárias fossem aplicadas na melhoria da segurança rodoviária;

3- Garantir os recursos técnicos e financeiros para acelerar processo de transformação digital na ANSR, quer na área de segurança rodoviária (dados), quer na área das contraordenações;

4 - Aumentar a eficiência desta Autoridade, de modo a obterem-se melhores resultados operacionais, económicos e financeiros, assegurando, na sua plenitude, o cumprimento da sua missão.

Nesse sentido o orçamento proposto contemplava as seguintes propostas, entre outras:

1 - Reorganização da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, dotando-a de estrutura orgânica corretamente dimensionada, de recursos adequados e de um modelo de gestão eficiente.

Neste ponto, importa ter presente que a ANSR é uma entidade geradora de receitas - um centro de receitas - com resultados de exploração positivos. A especificidade da ANSR, neste contexto, é diferenciadora da generalidade das restantes entidades do MAI que são entidades essencialmente gestoras de centros de custos. A ANSR é responsável por arrecadar receitas anuais para o Estado, direta e indiretamente de 84M€ (média 2020-2024), e por gerar receitas próprias anuais, de 36M€ (média 2020-2024). As despesas com o seu funcionamento ascendem a cerca de 16M€ (média 2020-2024), representando 18% do total de receitas arrecadas e 44% das receitas próprias.

A ANSR é responsável por entregar ao Estado 68M€ anuais ao Estado (média 2020-2024), 34M€ diretamente (29M€ decorrentes da atividade de cobrança e 5M€ de saldos de gerência) e 34M€, indiretamente, entregues a diversas entidades, nomeadamente SGMAI (LPIEFSS), Ministério da Justiça, GNR, PSP, ANEPC, e Entidades Municipais. Os saldos de gerência desta Autoridade têm sido utilizados, desde 2020, por determinações governamentais, para colmatar insuficiências orçamentais de outras entidades (ANEPC, GNR, PSP, SGMAI e FAMI), num total de 75M€. Efetivamente a capacidade de a ANSR gerar maiores receitas e melhores resultados está diretamente relacionada com a sua capacidade em cumprir a missão e atribuições conferidas. pelo que é fundamental dotar a ANSR de um modelo de gestão ajustado à atual realidade da ANSR, uma entidade geradora de receitas e não um centro de custos, através da alteração à estrutura orgânica desta Autoridade, com os recursos adequados e com um modelo de gestão eficiente, para que a ANSR possa cumprir de forma plena a sua missão, nomeadamente, no combate à sinistralidade rodoviária e à aplicação do direito contraordenacional, com receitas próprias superiores, com receitas para o Estado também superiores e com excedentes também superiores.

Acresce que esta reorganização também é uma peça fundamental para garantir os recursos humanos adequados para a implementação Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030.

Impõe-se, portanto, dotar a ANSR de uma estrutura orgânica que permita o cumprimento da sua missão de forma ágil, eficiente e racional na utilização dos recursos, o que só é possível através da alteração das leis orgânicas do Ministério da Administração Interna (Decreto-Lei n.º 126-B/2011, de 29 de dezembro), da Secretaria Geral da Administração Interna (SGMAI) (Decreto Regulamentar n.º 29/2012, de 13 de março) e da ANSR (Decreto

Regulamentar n.º 28/2012, de 12 de março, para além da Portaria n.º 163/2017, de 16 de maio que define a estrutura nuclear e o número de unidades flexíveis da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Esta reorganização tem um impacto financeiro reduzido, uma vez que para além dos ganhos já referidos, de economia, eficiência e qualidade, o aumento de custos com a adequação da estrutura orgânica da ANSR à sua missão e objetivos é residual (0,47% do Orçamento proposto para 2025 - 0,4M€) e é largamente compensado com o aumento de receitas que esta reorganização irá permitir gerar, pelo menos mais 50% de receitas por ano.

2 - Atribuição de suplemento remuneratório mensal, variável, em função da produtividade dos serviços a que os trabalhadores da ANSR se encontrem afetos, designadamente, no tocante à superação, em igual medida, das metas estabelecidas no âmbito do Quadro de Avaliação e Responsabilização (QUAR) da ANSR de cada unidade orgânica.

Este suplemento, que tem como limite 20% da respetiva remuneração base auferida, e não acumulável com quaisquer outras remunerações acessórias, e é igual à percentagem de superação das metas do QUAR da unidade orgânica a que cada trabalhadora pertença.

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, com taxas de ocupação sempre inferiores a 70% (em 2024 trabalharam menos 99 trabalhadores do que o número previsto e aprovado pelo Governo, no quadro de pessoal da ANSR que era de 279).

A ANSR tem um atratividade e taxa de retenção baixa, que é consequência direta dos seguintes fatores:

- de uma política salarial baixa, com ausência de complementos salariais e/ou subsídios;
- da impossibilidade de oferecer carreiras atrativas e condições laborais e remuneratórias adequadas, face à exigência das atribuições e da missão desta Autoridade;
- da falta de perspectiva de promoções e progressões de carreira (a estrutura dirigente da ANSR é exígua);
- da carga adicional de trabalho que recai sobre os recursos humanos existentes na ANSR, uma vez que têm de efetuar parte do trabalho dos recursos que não existem (o mapa de pessoal da ANSR em 2024 esteve 64% preenchido);
- da falta de autonomia e do modelo de gestão instituído, designadamente, o modelo de serviços partilhados, que, como se tem comprovado na prática, cria um excesso de burocracia e de trabalho adicional, com resultados deficientes.

A taxa de rotação na ANSR - taxa que mede a saída de trabalhadores em relação ao número de trabalhadores num determinado período - é muito elevada, 26%.

Para que a ANSR possa gerar melhores resultados e cumpra com a sua missão e atribuições é fundamental ter o quadro de pessoal completo e com recursos com competências adequadas, para além de ter uma estrutura dirigente compatível com o quadro de pessoal aprovado, e com as exigências atuais, pelo que a proposta apresentada é necessária não só para captar, mas também para manter recursos humanos mais qualificados, melhorando o desempenho, os resultados da organização e o clima organizacional, e assim dar pleno cumprimento à missão e atribuições da ANSR.

Do ponto de vista financeiro, o impacto é reduzido, uma vez que mesmo considerando que todos os trabalhadores teriam o suplemento de 20%, o que não é expectável, pois para tal todos os trabalhadores teriam de superar em

20% o QUAR, o acréscimo seria de 0,71 milhões de euros (+0,83% do orçamento de 2025) para os postos de trabalho ocupados atualmente e de 1,37 milhões de euros (+1,59% do orçamento de 2025) para o quadro de pessoal proposto no OE2025 - 311 trabalhadores.

3 - Aumento do mapa de pessoal de 279 para 311 trabalhadores (+32; +11%) para dar resposta, por um lado, à necessidade absoluta reorganização da estrutura orgânica desta Autoridade e, por outro, à necessidade de reforçar a Unidade de Prevenção e Segurança Rodoviária, de modo a implementar de forma eficaz a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030 e a reduzir de forma sustentada a sinistralidade nas estradas portuguesas.

Também se pretende reforçar a área de informática e a área de contraordenações para impulsionar o processo de digitalização das contraordenações rodoviárias de forma a garantir uma maior rapidez e eficiência na notificação dos infratores, bem como na instrução e decisão das contraordenações, tendo em vista não só a adoção de comportamentos mais seguros, mas também a arrecadação de receita para o Estado.

4 - Alteração do regime de distribuição do produto das coimas por infrações rodoviárias, nomeadamente:

- do Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro, com a reafecção de 10% do produto das coimas afetas ao Estado para a ANSR tendo em vista o financiamento dos programas e medidas da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030;
- do Decreto-Lei n.º 197/2008, de 7 de outubro, uniformizando-o com o regime geral (Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de setembro).

que vai ao encontro do modelo de financiamento da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, que assenta no princípio de que as receitas geradas pelas contraordenações são para ser investidas em segurança rodoviária, e que é necessária para implementar os programas e medidas da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030.

5 - Inclusão de transferências de verbas para os municípios, nos termos dos n.os 2 e 3 do artigo 22.º e no artigo 71.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, para a comparticipação de projetos e obras a executar pelos municípios ao abrigo do “Programa Visão Zero Municípios” no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, no montante global de 10,37 milhões de euros. Esta proposta é necessária para se poder implementar o Programa “Visão Zero Municípios”, no âmbito da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, em que se pretende promover a execução de projetos e obras de acordo com os princípios do Sistema Seguro, por parte dos Municípios, mediante Cooperação Técnica e Financeira, em que a ANSR financia os municípios em 60%, por via das receitas das contraordenações rodoviárias.

O orçamento proposto pela ANSR, sofreu uma redução de 26,34% (menos 22,64 milhões de euros) pela Tutela, com especial impacto nas despesas para os Municípios ao abrigo da Visão Zero Municípios e Escolas (-51,78%) e nas despesas com o pessoal (-28,47%).

Posteriormente na aprovação do orçamento de estado na Assembleia da República, o orçamento da ANSR sofreu mais uma redução adicional de 12,00 milhões de euros (-18,95%), tendo no seu total reduzido 34,64 milhões de euro (-40,30%), com grande impacto no Agrupamento D.02. Aquisição de bens e serviços, que teve uma redução de 44,31%, passando de um valor propôs de 31,15 milhões de euros para 13,81 milhões de euros, o que é manifestamente insuficiente para que a ANSR possa dar cabal cumprimento aos projetos necessários ao

cumprimento da sua missão e atribuições, nomeadamente ao nível da promoção da segurança rodoviária e do eficaz processamento contraordenacional.

Assim, e conforme se pode verificar na Tabela 05. O orçamento de funcionamento da ANSR passou de um valor proposto de 57,95 milhões de euros para 36,88 milhões de euros.

DESCRIPTIVO	ORÇAMENTO PROPOSTO PELA ANSR	ORÇAMENTO APROVADO PELO MAI	ORÇAMENTO APROVADO PELA AR	REDUÇÃO ORÇAMENTAL TOTAL	REDUÇÃO TOTAL (%)
D.01 - DESPESAS DE PESSOAL	13 813 348,00	9 881 087,00	9 881 087,00	3 932 261,00	-28,47
D.02 - AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	31 154 981,00	26 349 106,00	17 349 106,00	13 805 875,00	-44,31
D.03 - JUROS	10 000,00	10 000,00	10 000,00	-	-
D.06 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES	3 563 340,00	2 820 698,00	2 820 698,00	742 642,00	-20,84
D.07 - DESPESAS DE BENS DE CAPITAL	9 404 033,00	6 822 028,00	6 822 028,00	2 583 005,00	-27,46
TOTAL ORÇAMENTO DE FUNCIONAMENTO DA ANSR	57 946 702,00	45 882 919,00	36 882 919,00	21 063 783,00	-36,35
D.04 - Transferências correntes ao abrigo da LPIESFS	17 634 920,00	12 428 770,00	12 428 770,00	5 206 150,00	-51,78
D.04 - Transferências para Municípios ao abrigo da Visão Zero Municípios e Escolas	10 369 000,00	5 000 000,00	2 000 000,00	8 369 000,00	-46,53
TOTAL GERAL	85 950 622,00	63 311 689,00	51 311 689,00	34 638 933,00	-40,30

Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2025

_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 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, bem como a segunda etapa relativa aos padrões de sinistralidade, segue-se a aquisição de serviços de apoio para implementação dos modelos para funcionamento corrente e suporte à operacionalização. Estima-se que a implementação dos modelos preditivos ocorra até a final de 2026.

Este projeto está inserido no âmbito da construção do Observatório de Segurança Rodoviária, que integra a Rota +Segura, 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.

#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 ONLINE

DESCRIÇÃO

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

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

Este projeto é fundamental para melhorar a qualidade dos dados sobre sinistralidade rodoviária, permitindo análises mais rigorosas e aprofundadas e a adoção de medidas mais eficazes para a prevenção e a redução de acidentes, e é uma peça-chave para a Rota +Segura.

Sendo que a fonte principal deste projeto são os dados remetidos diariamente pelas forças de segurança (GNR e PSP), em 2024 iniciou-se a discussão técnica com a PSP para análise de viabilidade da integração da app com outras ferramentas em projeto por parte desta Força de Segurança, e em 2025 será dado um novo impulso à eventual adesão por parte das Forças de Segurança.

_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 2025, a ANSR tem planeada a realização de 5 (cinco) grandes campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária:

CAMPANHA DE VERÃO

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante as viagens em tempo de férias.
Calendarização: ainda por definir.

CAMPANHA PARA PEÕES

Sensibilização dirigida a peões e condutores.
Calendarização: ainda por definir.

CAMPANHA DE NATAL 2025

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época natalícia.
Calendarização: 13/12 a 26/12.

CAMPANHA DE ANO NOVO 2025

Sensibilização dirigida a todos os cidadãos para uma condução responsável durante a época da passagem de ano.
Calendarização: 27/12/2025 a 04/01/2026

CAMPANHA VISÃO ZERO 2030

Divulgação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030.
Calendarização: ainda por definir

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

08 CONCLUSÕES E PROSPETIVA

O ano de 2025 ficará marcado pela definição da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, que mobilizará toda a sociedade portuguesa para o combate à sinistralidade rodoviária.

Os acidentes rodoviários são assassinos silenciosos, na medida em que muitas vezes passam praticamente despercebidos na esfera pública, ainda que, no seu conjunto, matem tantas pessoas - cerca de 600- como as que estivessem em 3 aviões. 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.

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 Plano de Ação da Estratégia Visão Zero 2030® que definirá medidas a implementar no ano 2025.

Apesar da carência de recursos humanos, da desadequação da estrutura orgânica face às suas ambições e da dependência de outras entidades para executar os seus projetos, a ANSR, em 2025, dará continuidade aos trabalhos associados à Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030 com os projetos: “Observatório de Segurança Rodoviária”, “Sinistralidade Online”, “Rota +Segura”, “Transformação Digital da área das Contraordenações Rodoviárias”, “ANSR Online”, “Auto Digital”, entre tantos outros.

a ANSR dará continuidade, aos projetos da transformação digital da área da fiscalização e contraordenações, à Rota + Segura, ao Observatório de Segurança Rodoviária, Sinistralidade Online, ANSR Online e Auto digital.

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

Espera-se, assim, que 2025 seja um ano emblemático na história da Segurança Rodoviária portuguesa.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organograma ANSR	13
Figura 2. Esquema do Sistema Seguro	21
Figura 3. Observatório de Segurança Rodoviária	41
Figura 4. Transformação Digital da área das contraordenações	47

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 01. Matriz SWOT	25
Quadro 02. Matriz TOWS	26
Quadro 03. Correspondência entre objetivos operacionais, objetivos estratégicos e unidades orgânicas	31
Quadro 04. Síntese de alinhamento dos projetos com o programa do XXV Governo Constitucional	35
Quadro 05. Síntese de alinhamento dos objetivos operacionais com as orientações estratégicas governamentais	35
Quadro 06. Quadro de Avaliação e Responsabilização 2025	37
Quadro 07. Listagem de Campanhas Planeadas em 2025	52
Quadro 08. Listagem de atividades correntes UPSR, UFTC, DADO, DCIP e DSIG	54

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 01. Mapa de pessoal ANSR previsto para 2025	58
Tabela 02. Orçamento aprovado para 2025 para formação profissional	60
Tabela 03. Distribuição da receita e transferências para as entidades 2024/25	62
Tabela 04. Orçamento da ANSR aprovado para 2025	63
Tabela 05. Orçamento da ANSR aprovado para 2025	68



<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 2025, 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 2025.