

Segurança Rodoviária em Portugal, 2021-2030

Proposta de Bases para o Reajustamento da Política Sectorial de Médio/Longo Prazo

Súmula de propostas cardinais

Visão de longo prazo: *Inculcar, nos distintos extractos etários, a noção de que a Sinistralidade Rodoviária é efeito cumulativo de comportamentos individuais e de que a Segurança Rodoviária é corolário de comportamentos éticos e activa compreensão de que também a esfera da Mobilidade tem de, por motu próprio, ser protegida de actuações de cariz anti-social.*

Meta de curto prazo: *Tornar referenciais e sustentáveis, ao longo do biénio 2021-2022, os ganhos em redução da Sinistralidade Rodoviária nacional registados em 2020, tal como expressos pelos melhores índices de consecução deste ano.*

Objectivo estratégico: *Projectar externamente o desempenho sustentável da Segurança Rodoviária em Portugal, assumido como um dos indicadores de estágio de desenvolvimento social e económico do País.*

Objectivo operacional: *Articular a Política de Segurança Rodoviária com outras Políticas Sectoriais, quer do foro Administração Interna, quer do âmbito Inovação ao serviço da Economia.*

Perspectivação

1. A circunstância de a ANSR, na actual primeira fase de elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para o próximo decénio, contemplar essa Estratégia como matriz orientadora da elaboração dos subsequentes Planos de Acção bienais, dá azo ao que se poderia designar (aliás, usando uma expressão consagrada) como «revolução na continuidade». Especificamente: o País já acumulou a experiência da execução de uma sequência de Planos Estratégicos neste sector, pelo que dispõe de orientações testadas e estabilizadas, susceptíveis de ser mantidas mesmo para além dos correspondentes prazos de execução inicialmente estipulados. Assim sendo, afigura-se que nada obsta a que o primeiro dos citados Planos de Acção viabilize instâncias complementares de desenvolvimento/especificação de determinadas vertentes subsectoriais do Plano Estratégico – com o objectivo de tornar o respectivo *processo de elaboração autenticamente inclusivo* –. Ou seja, criar mecanismos que permitam uma mais profunda, activa, participação *ex-ante* de (e não meramente validatória por) *key players* – que, assim, poderão tornar-se parte verdadeiramente integrante da própria especificação de objectivos e modalidades de intervenção a consignar no Plano Estratégico. Essa, a lógica que subjaz às considerações que seguem.

2. No quadro do esforço nacional de recuperação económica e social (concomitante com a, e futuramente subsequente à, pandemia), particular apelo está a ser feito pela governação a um reforço – autónomo – da capacidade nacional de **inovação tecnológica**, com ênfase no que possa tornar-se directamente transferível para a esfera da produção (indústria e serviços). O justificado alinhamento do Plano Estratégico com as macro-orientações afins, europeias e

internacionais, em conjugação com esse apelo à inovação ao serviço da produção, abrem renovadas oportunidades de lançamento/participação em projetos transfronteiriços (bi- ou pluri-, nacionais/empresariais) para a aceleração do desenvolvimento de tecnologias centradas na Segurança Rodoviária. Se Portugal foi um conseqüente promotor da opção (doméstica) por veículos automóveis de tracção eléctrica, decerto nada obsta a que se elejam outros quadros, adentro da Mobilidade, onde, para além dos esquemas habituais de comparticipação tecnocientífica, o País possa oferecer acolhimento, orgânico e institucional, e incentivos tangíveis para o desenvolvimento de específicas tecnologias, preferencialmente europeias. Um exemplo seria o apoio ao condicionamento tecnológico de comportamentos de risco na condução de veículos automóveis (*embedded systems*). Questão a retomar abaixo.

Equacionamento

3. Tudo aponta para que, este ano, a Sinistralidade Rodoviária em Portugal seja das mais baixas, se não a mais baixa, de sempre – como é bem sabido, por virtude da pandemia. Contudo, se essa não é uma razão auspiciosa não significa a impossibilidade de conter virtualidades passíveis de ser exploradas em sentido positivo. De facto, por virtude das sérias implicações do quadro pandémico e medidas de excepção que implicou, a actual conjuntura configura-se como 'momento' singular para o lançamento de empreendimentos que, em condições ditas 'normais', não seriam exequíveis. Por outras palavras, é este o momento certo para lançar uma Política de Segurança Rodoviária *disruptiva* relativamente aos pretéritos Planos Estratégicos. É disso que trata o presente *position paper*. Mas, esclareça-se desde já: não em conflito; pelo contrário, assumindo como fundação os resultados alcançados via execução desses mesmos Planos Estratégicos.

4. Mesmo um olhar *en passant* pelo diagrama de valores da sinistralidade rodoviária portuguesa desde que se compilam as correspondentes estatísticas revela que ao ganho substancial ao longo dos primeiros anos se seguiu uma 'aproximação à saturação', ou seja, o fim da tendência monotónica de contracção dos indicadores de sinistralidade grave. Isso significa que os (bem conhecidos) factores mais influentes naquele primeiro estágio de evolução positiva (imposição do uso de cintos de segurança, capacetes de motociclista, cadeiras de transporte de crianças, etc., etc.) por si só já não são bastantes para assegurar o desejado, continuado, declínio da sinistralidade. Que mais fazer, então? O que se defende no que segue é a necessidade de evoluir para uma reformulação triangular, isto é, integrada, dos *factores críticos* para análise e intervenção em Segurança Rodoviária: **humano, tecnologia e fiscalização**.

5. Pode questionar-se o porquê do adjectivo «integrada» (acima): por que se trata de uma convergência de três dinâmicas interactuantes. Como se procura relevar no que segue:

- (i) os comportamentos individuais não podem, no presente contexto, ser arquetipamente «modelados» sem a aplicação conjugada de fiscalização, esta tecnologicamente suportada;
- (ii) se bem que se tenda a ver a 'tecnologia' como uma aglomerado de técnicas disjuntas, de facto os desenvolvimentos tecnológicos, ainda que tendo de satisfazer exigências sectorialmente distintas, revelam-se normalmente de aplicação multifacetada (*multipurpose*);

(iii) a concepção das próprias modalidades de fiscalização é indissociável do nível educacional do público a que se aplicam, pelo que tem de evoluir em sintonia, quer com a 'resiliência' dos respectivos alvos de actuação, quer com o próprio progresso técnico.

Por outro lado, essa convergência tripartida gera sinergias, cuja intrínseca valia não deveria ser apoucada.

Exposição

Factor humano

6. A experiência portuguesa em matéria de comportamentos individuais no decurso do actual surto pandémico é – talvez sem surpresa – reveladora de uma muito expandida *incapacidade* de lidar com riscos não imediatamente apreensíveis. Se assim é – numa situação que, em boa medida, se pode considerar extrema – torna-se *insustentável* a usual convicção de que os comportamentos individuais são passíveis de modificação/refinamento via 'mecanismos de aconselhamento'. «Chamar as pessoas à razão», por si só não é condição bastante para a redução drástica de atitudes de intencional ignorância activa dos riscos associados a específicos modos de actuação individual; aqui, no quadro abrangente da Mobilidade.

7. Por outro lado, tão-pouco se pode ignorar que, não obstante as repetidas (ao longo do tempo) campanhas de promoção de Segurança Rodoviária, decerto persiste entre nós uma demasiado expandida propensão para o que se pode denominar «táticas de fuga à multa». Distintas razões se podem invocar para tentar explicar esse tipo de comportamento individual – desde logo, o facto de ser expressão de insuficiente nível mediano de instrução formal; talvez mesmo de educação –. Não obstante, há que reconhecer que o suposto «modo punitivo» *per se não* é condição suficiente de erradicação desse tipo de comportamentos. Ora, a alternativa à «repressão» decerto é a **motivação** – seja qual for a acepção que se atribua a este termo –. Basta lembrar o que se passou, neste País, relativamente ao fenómeno «evasão fiscal». Em um ou dois decénios, de motivo de «vanglória por 'aficionados'» evoluiu para o que se poderá classificar como 'proto-convicção' de *dever de cidadania*.

8. A indispensável mudança, a médio/longo prazo, de uma maioria, tão vasta quanto possível, de comportamentos individuais tem de provir do *plano ético*, isto é, da **ética individual**: nem a aproximação *soft* de 'aconselhamento', nem a versão *hard* de 'repressão' são conducentes a um almejado «compromisso da pessoa para consigo própria»; por outras palavras, «ter vergonha» de certos comportamentos pessoais. Para a concretização da (alternativa) *via ética*, dois ingredientes podem ser singularizados como indispensáveis:

(i) o directo, repetido, envolvimento da mais alta magistratura da Nação – uma via de que o Presidente Jorge Sampaio foi precursor;

(ii) um vasto debate nacional, intensamente mediático, com fulcro na «revelação/denúncia» de práticas que, por norma, o condutor auto *alternativo* evita auto-analisar – o que requer campanha profissional de comunicação; aliás opção muito ajustada ao actual modo pandémico de *soul-searching*.

Em suma, a erecção de um **desígnio nacional**, pró-Segurança Rodoviária, transversal ao decénio.

Factor tecnologia inteligente

9. O muito que se tem feito, está a fazer e tudo indica se continuará a fazer em matéria de *sistemas inteligentes de assistência à condução automóvel*, pode, numa perspectiva de avaliação social, ser classificado como «orientado para 'facilitar'» esse exercício (condução auto) – por vezes, trilhando a via de implícita auto-desresponsabilização –. É exactamente o *inverso* do que socialmente se impõe: não «facilitar a vida», conceder «mais tempo livre» ao condutor auto-mobilizado – como erradamente tem acentuado uma certa publicidade (prospectiva) da condução autónoma – mas inseri-lo, inapelavelmente, num *contexto de vigilância e contenção* (não neutralizável, portanto). Se, por exemplo, um sistema *stop/start* pode, não menos do que o acendimento automático de faróis, ser de uso opcional, o caminho a seguir em prol de acrescida Segurança Rodoviária, é o trilhado pela (incontornável) via de detecção de teor alcoólico na respiração do condutor.

10. Nesse sentido, é certamente de aplaudir o recente anúncio pela ANSR de intenção de instalação de sistemas radar para detecção de velocidade média de deslocação em percursos específicos. Se as iniciativas promotoras de acréscimo de Segurança Rodoviária, como as acima indicadas, podem ser assumidas como de conotação «repressora» – ainda que inteiramente justificada – há que olhar, também, a perspectiva «promotora»; mas em plano diferenciado: não individual, no colectivo. O País, em certa medida não está condenado a apenas 'andar a reboque', seja da regulação de âmbito europeu, seja das iniciativas dos grandes construtores automóveis. O domínio do desenvolvimento de sistemas inteligentes de assistência à condução automóvel é área de imenso potencial para projectos tecno-científicos para os quais o País está capacitado, através de estruturas como o CEiiA e departamentos académicos com especializações pertinentes para esse efeito. Igualmente, através de uma capacidade de empreendedorismo tecnicamente muito qualificado – de que há bastas provas no panorama nacional, com expressão internacional. A governação pode/deveria patrocinar contextualmente essa vertente, conferindo-lhe condições enquadradoras de desenvolvimento autónomo de projectos; incluindo a implantação, em território nacional, de ambientes preparados para o *field testing* de aplicações de tecnologia inteligente ao serviço da Segurança Rodoviária. Essa abordagem é, indirectamente, também um elemento contributivo para a *motivação* que acima se invocou.

Factor fiscalização

11. Se há margem para ensaio de soluções tecnologicamente avançadas, tão-pouco se pode ignorar a indispensável componente fiscalizadora – isto é, *boots on the ground*. Porém, desiluda-se quem pense que isso signifique um imparável processo de recrutamento adicional de efectivos para as Forças de Segurança. Pelo contrário, o impulso tem de provir de uma dupla abordagem:

- (i) tirar acrescido partido da *experiência acumulada* 'no terreno' e *conhecimento específico* das entidades fiscalizadoras, com especial destaque para BT/GNR e PSP;
- (ii) dotar esses efectivos de meios tecnológicos avançados, como intensificado recurso a *drones* e, *in extremis*, de actuação ao abrigo de possibilidade legal de implantação de meios de registo de actuação no próprio veículo de mobilidade individual.

É no quadro deste último exemplo que melhor se evidencia o entrosamento dos três factores em análise neste texto. Medidas «arrojadas» implicarão prévio **debate nacional**, o que, por sua vez, é um prestimoso auxílio à inserção dessa temática na agenda pública.

12. Importa, porém, retomar a questão do alargamento da capacidade de intervenção das Forças de Segurança. Tome-se, como exemplo, as iniciativas de formação complementar oferecidas pela GNR a motociclistas privados. Em linha com essa interessante abordagem, põe-se à consideração o seguinte *exercício*: exame da 'possibilidade conceptual' de autorização selectiva de acrescidos limites de velocidade máxima, em auto-estrada, para veículos de alto desempenho – já relativamente vulgares na frota auto nacional – *desde que* os respectivos condutores fossem detentores de adicional *qualificação certificada*, em cuja estruturação seriam chamados a participar, também, peritos da Forças de Segurança. Mais ainda: os veículos em causa teriam de estar dotados de dispositivos que permitissem às Forças de Segurança a verificação externa, em tempo real, de todos os relevantes parâmetros de condução.

13. Opções particularmente exigentes, ainda que reconhecidamente inaplicáveis no curto/médio prazo, mas passíveis de agendamento no longo prazo, indiciam a necessidade de proporcionar atempadamente às Forças de Segurança a requerida progressão técnica. Com o indispensável concurso das competentes Escolas de Formação, haverá que dotar a função Fiscalização de metodologias e atinentes meios técnicos para acrescido desempenho, designadamente, como extensão da já existente perícia de reconstituição de acidentes rodoviários. A contemplar, também, a capacidade de aconselhamento especializado no quadro do desenho de medidas de Política de Segurança Rodoviária.

Da Visão à Acção

14. À *Visão* cabe ser arrojada mas inspiradora; à *Acção*, obstinada mas pragmática. Nesta fase primeira da elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária ficará traçado o nível de ambição para o vindouro decénio: entre grafite e diamante, da cautelosa continuidade ao percuciente discernimento, via determinação convicta. A parte essencial dessa opção constará já do primeiro *draft*. A inerente responsabilidade maior recairá sobre os ombros da Presidência da ANSR. A essência da justeza da decisão radica numa inquebrantável intenção de identificar as *variáveis críticas*, que as primeiras leituras da realidade raramente indiciam – quando, como é o caso vertente, se transita da lógica tecno-científica para o convoluto humanismo. Muito se desbravou e aprendeu nos pretéritos exercícios de idêntica índole. Esta é a hora de lançamento de um novo ímpeto, porque a actual conjuntura é – anseia-se – irrepetível. Haja ânimo e discernimento.

29 Outubro 2020

H. Machado Jorge