ENTREVISTA COM RUI RIBEIRO, PRESIDENTE DA AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA:

"O NOSSO OBJETIVO É QUE NÃO HAJA MORTOS NEM FERIDOS GRAVES NA ESTRADA..."

A 31 de julho de 2020, quando já presidia a entidade em regime de substituição, Rui Ribeiro, Professor Universitário e investigador, tomava posse do cargo de Presidente da ANSR, em regime de comissão de serviço, na sequência de procedimento concursal. Durante a cerimónia, na qual também tomou posse a Sra Vice-Presidente, Eng. Ana Tomaz, o Ministro da Administração Interna, Eduardo Cabrita, destacava os resultados positivos alcançados nas últimas décadas, mas também uma necessidade para os tempos futuros: que se deixasse de ser aceite como natural o número de vítimas na estrada e se orientasse o foco na inversão dessa realidade. Estava dado o mote para os próximos cinco anos do mandato que então se iniciava, enfrentando uma realidade tão exigente como desafiante. Desde logo, porque não são hoje admitidos retrocessos estatísticos em matéria de segurança e sinistralidade rodoviária, mas também porque a fasquia se encontra atualmente alta em Portugal, sugerindo-se muitas vezes comparações com realidades, contextos e alocação de recursos de países completamente díspares. A Presidência iniciou o trabalho na ANSR pela base, definindo uma estratégia de intervenção que inclui planos legislativos, jurídicos, administrativos e financeiros e que determinam o início de um caminho que passou pela revisão da estrutura orgânica e, num curto prazo, numa maior autonomia administrativa e financeira. No início deste percurso começou a projetar-se a prossecução de desígnios comuns, como afirma Rui Ribeiro: "A sinistralidade rodoviária é um problema de saúde pública, de responsabilidade coletiva e um desígnio de todos. Não podemos continuar a conviver com a atual realidade, a qual só pode ser combatida se se exigir um claro compromisso dos decisores nas entidades publicas e privadas e de toda a sociedade. Não é tolerável que se percam vidas nas estradas». Em entrevista a Dependências, Rui Ribeiro aponta vetores decisivos para intervenção, como o veículo, as infraestruturas e o comportamento humano e revela que a aposta deve residir especialmente na prevenção, sensibilização e educação: é a partir de uma maior aposta nas crianças e jovens que Portugal poderá perspetivar um melhor futuro.

Comecemos pelas atribuições da ANSR... entre outras, compete a este organismo contribuir para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária. Parece-nos pertinente questionar se essas contribuições são habitualmente levadas em conta pelos decisores políticos ou se, pelo contrário, raramente são priorizadas…

Rui Ribeiro (RR) – Achamos que não existem incompatibilidades quando falamos sobre este tema. O desejo da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária é comum a todos os portugueses, o de não haver vítimas mortais nem feridos graves na estrada, e é evidentemente o desejo Estado. Diz-se que Roma e Pavia não se fizeram num dia e a implementação de políticas públicas de combate à sinistralidade carecem de tempo implementação e para que os seus efeitos sejam visíveis.; Há efetivamente um progresso que tem sido construído, e que tem recebido acolhimento por parte das entidades decisoras. A ação da ANSR encontra-se sustentada numa forte componente técnica, a qual tem contribuído para, a título de exemplo, a elaboração dos planos estratégicos de segurança rodoviária, nomeadamente a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020, estando já em elaboração a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero 2030, em conjunto com os nossos parceiros. Por outro lado, a ANSR também coordena outras medidas de caráter legislativo, como sejam as alterações ao Código da Estrada e legislação complementar, ao Regulamento da Sinalização do Trânsito ou o estudo da sinistralidade e de outras vertentes do fenómeno da sinistralidade rodoviária. Por outro lado, trabalhamos diariamente com as forças de segurança e como já referi, nesse âmbito implementámos um Plano Nacional de Fiscalização. Temos assim, um conjunto de medidas que a ANSR promove, na sua competência de apoio à política em matéria de segurança rodoviária, que são visíveis. Obviamente, que no universo das medidas que preconizamos e defendemos, nem tudo está implementado, sabemos que demorará o seu tempo e, por isso, defendemos que as coisas sejam feitas de forma consistente, estruturada e à velocidade possível. Quer eu, quer a Sra. Vice-Presidente, Ana Tomaz, estamos em funções há quase dois anos e o nosso desejo seria conseguirmos mudar tudo num mês, mas sabemos que não é possível.

Outra atribuição da ANSR consiste na promoção e realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução. Em que medida terão os portugueses, em geral, assumido já essa cultura e preocupação?

RR – A segurança rodoviária é um fenómeno complexo e assenta em três vetores essenciais: veículo, infraestruturas e comportamento humano. Temos vindo a trabalhar estes vetores, sendo que pouco podemos fazer relativamente aos veículos cujas homologações incumbem ao IMT. No entanto, daria como exemplo de medidas de segurança que promovemos juntamente com outras entidades competentes, a obrigatoriedade de implementação do arco de proteção nos tratores agrícolas. De resto, já todos os veículos automóveis vêm equipados de fábrica com outros mecanismos de segurança ativa e passiva que asseguram a proteção dos seus ocupantes e dos demais utilizadores da via. Por outro lado, as infraestruturas têm realizado um investimento consequente nos últimos tempos e são mais tolerantes ao erro humano, ainda que menos do que seria desejável. Pelo facto de terem uma distração, as pessoas não têm que perder a vida na estrada. Esta tem que ser construída de modo a proteger a vida dos seus utilizadores, mesmo quando erram. No que concerne ao comportamento humano, temos vindo a eleger duas formas de trabalho: a sensibilização e a eficácia do processo contraordenacional, sendo que, obviamente, privilegiamos as mudanças de comportamento. A sensibilização de proximidade ficou algo comprometida pela atual situação pandémica, por não podermos estar juntos das pessoas, estratégia que encaramos como fundamental. Mas temos desenvolvido um conjunto de atividades desde intervenções junto de jovens e crianças, uma aposta que considero mais útil e potenciadora de resultados a longo prazo. Se conseguimos incutir nas crianças a consciência ecológica nos últimos 15 anos e assim projetar um futuro melhor, também conseguiremos um futuro melhor em matéria de segurança rodoviária se elegermos como foco esta faixa etária da população. Sabemos que se trata de um trabalho que não terá visibilidade imediata, mas que continuará a ser uma aposta clara, apesar dos constrangimentos recentes provocados pela pandemia.

Esse objetivo pressupõe uma participação efetiva por parte de todos os agentes ligados à área da educação…

RR – Claramente! Voltando à questão anterior, em relação aos comportamentos humanos, tentamos sensibilizar as pessoas para a adoção de um convício salutar, cívico, social e com respeito pelo próximo e, quanto mais disponíveis estiverem as pessoas para absorver estes conceitos, mais eficácia teremos ao nível da segurança rodoviária. Retomaremos as ações de sensibilização em faixas etárias mais jovens, e voltaremos certamente aos concertos de verão, às queimas das fitas e a todos os contextos em que estejam jovens, à semelhança do que fizemos no passado e estamos a retomar em força para 2021. Temos uma ação curiosa destinada aos jovens, em que recorremos a óculos que simulam um estado de embriaguez em vários níveis de taxa de álcool no sangue, bem como de fadiga e o efeito de substancias psicotrópicas, que tem um efeito surpreendente em todos os que fazem esta experiência, Depois, obviamente, temos campanhas para a população em geral que abordam os principais comportamentos de risco, potenciadores da ocorrência de acidentes rodoviários, sendo

que para mim o último reduto para educar as pessoas é o recurso à fiscalização e às coimas que funciona como um dissuasor, para quem a sensibilização não produz qualquer efeito, teimando em continuar a desrespeitar as regras vigentes, colocando-se a si e aos outros em perigo, sendo as contraordenações e as suas consequências a última medida.

Sendo evidente que a evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal tem sido bastante positiva, fica satisfeito com os indicadores mais recentes ou considera possível melhorá-los?

RR – Não fico satisfeito! A ANSR não fica satisfeita! Não podemos ficar satisfeitos quando há mortes e feridos graves na estrada. Em 2019, morreram tantas pessoas na estrada em Portugal como teriam morrido se tivessem caído três aviões "Airbus A320". Não toleraríamos tantas mortes num outro sistema de transportes como as que ocorrem nas estradas. O nosso objetivo, em linha com o europeu, é que não haja mortos nem feridos graves na estrada em 2050. Até lá, há um caminho a percorrer, sendo que o objetivo para a atual década reside numa redução de 50% nesses indicadores e acredito que seja possível, desde que haja uma consciência da sociedade e que compreendamos que a segurança rodoviária é uma responsabilidade de todos nós. Temos de estar conscientes dos custos que isto representa, desde a perda de vidas humanas, da quebra de produção de riqueza para a nação, uma série de custos económicos, sanitários e sociais estimados em cerca de 3.714 milhões de euros (valores de 2019), que representam cerca de 1,6% do PIB.

Existe alguma explicação para a existência de tanta sinistralidade rodoviária em Portugal?

RR – Estes números são importantes, representam um flagelo que não pode continuar a existir e creio que nos fazem cair na realidade, mas é preciso que entendamos que Portugal tem feito uma evolução muito positiva nos últimos anos. Em 1990, havia mais de 2.500 mortes anuais na estrada. Na última década, esse número reduziu muito significativamente, mais até do que a média da Europa. É verdade que não atingiremos os objetivos a que nos propusemos no PENSE 2020, mas é importante que esta curva de resultados se mantenha a decrescer. Só assim atingiremos o objetivo global. Em suma, estamos no bom caminho. Claro que há muito a melhorar, em comportamentos como o excesso de velocidade, consumo de álcool ou distrações com o telemóvel, que são questões em que temos estado a trabalhar. Também há muito a fazer nas infraestruturas, apesar do muito que tem sido feito. É importante que todos entendamos que estamos perante um problema complicado que não se pode resolver apenas com campanhas na televisão, por exemplo, ou só com coimas, ou só com veículos mais seguros. Temos que continuar a trabalhar para que os três vetores do sistema, veículo, infraestruturas e pessoas, assegurem um nível de proteção adequando a este sistema de transporte, e que, se um deles falhar, os outros dois ofereçam um nível elevado de confiança. O nosso objetivo é continuarmos a trabalhar para que estes resultados continuem a melhorar até atingir o único resultado aceitável: Zero Vitimas Mortais e Zero Feridos Graves.

A Comissão Europeia tem vindo a estudar programas de bloqueios de álcool na Europa. Que avaliação faz deste tipo de medidas?

RR – Creio que essa medida representa a consciencialização do problema da condução sob efeito de álcool a nível europeu. Na ANSR, o nosso trabalho tem sido no sentido de consciencializar as pessoas de que quando não estão em condições de conduzir, não o façam. Seja pelo consumo de álcool ou drogas ou porque tiveram uma tontura, não devem arriscar e não devem conduzir. Mas essa é uma questão cultural, algo interiorizado na sociedade que, num processo de autoavaliação, cada condutor deverá ser capaz de decidir, de forma responsável, se está capacitado para conduzir. Diria que já se começa a verificar um trabalho muito eficaz por parte da sociedade civil em muitos contextos, com um trabalho notável desenvolvido por várias organizações e que potencia esse tipo de cultura que tanto desejamos, nomeadamente em contextos festivos e outros mais propícios a desvios comportamentais. Quando constato o que a sociedade civil está a fazer neste domínio, verifico que estamos no bom caminho. Os donos das discotecas não querem que os estabelecimentos fiquem associados a acidentes com vítimas e muitos promovem atualmente um consumo responsável. Implementámos muitas iniciativas nesse sentido, nomeadamente com a ANEBE, entidade responsável pelo projeto 100% Cool; estamos a trabalhar em parceria com a Associação Nacional de Municípios Produtores de Vinho, uma entidade que representa parte da nossa cultura e economia e que interioriza uma vertente de responsabilidade social corporativa. Na vertente do condutor, a estratégia passa por promovermos um consumo responsável a partir de uma série de parcerias desenvolvidas com entidades da sociedade civil. Entretanto, a UE promoveu que os novos veículos passem a estar equipados com alcohol lock, havendo países onde estes mecanismos já estão implementados, como seja o caso da França, ainda que voluntariamente como medida substitutiva da inibição de conduzir. O condutor pode, em certos casos, ter à sua disposição a possibilidade e optar por conduzir um veículo equipado com este sistema que impede o veículo de começar a trabalhar se o condutor tiver acusado valores de álcool superiores aos previamente fixados. Creio que existe aqui um aspeto educativo que merece ser explorado. Em Portugal, acompanhamos temos acompanhado esta solução, em relação à qual auguro um futuro interessante.

Partindo de um diagnóstico global da segurança rodoviária em Portugal, convidá-lo-ia a terminar, não só como presidente da ANSR, mas igualmente como investigador, com uma análise swot da nossa realidade…

RR – Tem havido muitos progressos nesta área. Os investigadores portugueses não estão parados. Estão a desenvolver, por exemplo, novos separadores para as autoestradas, metodologias que permitem perceber que os condutores excedem a velocidade ou se estão a utilizar o telemóvel, utilização do alcohol lock, cruzam informações e estatísticas, tentam perceber se as infraestruturas podem ser melhoradas, incrementando a segurança das pessoas. A sociedade não está de braços cruzados na expectativa de que os problemas se resolvam sozinhos. Sob esse ponto de vista, há uma atividade de investigação e desenvolvimento, que não é do conhecimento de todos, mas que está aí. Na ANSR, por exemplo, temos um observatório de segurança rodoviária que todos os dias analisa dados de sinistralidade com o objetivo de promover a segurança rodoviária.

Não estamos parados e não paramos até que atingir este desígnio nacional de Zero Mortes na estrada, o único número aceitável.

Os desafios de uma década:
zero vítimas mortais na estrada

"Portugal tem desenvolvido um trabalho que acompanha as linhas estratégicas da UE. Para os próximos anos, elegemos como objetivo fundamental Zero Vítimas mortais. É o único número que podemos tolerar! Não podemos continuar a conviver de outra maneira! Para isso vamos trabalhar, contando com todos, pois este é um problema de todos".