

12/6/2018

Veículos conectados e autónomos

GMV envolvida em vários projetos de mobilidade do futuro

O mercado de veículos elétricos, sejam ligeiros ou pesados de mercadorias ou de passageiros, tem vindo a crescer e a conectividade e os veículos autónomos são um tema cada vez mais abordado. Atenta a estas tendências, a GMV está envolvida em vários projetos tais como veículos conectados, cibersegurança, comunicações 5G e soluções para portagens.

Na área dos veículos conectados, a empresa está envolvida no projeto Escape – European Safety Critical Applications Positioning Engine, financiado pela agência europeia GSA. O objetivo, segundo Bruno Gonçalves, da GMV, é o “desenvolvimento de um motor de posicionamento para aplicações críticas, a potencialização dos atributos diferenciadores do sistema Galileo Performance da solução focada na integridade da informação e foco na condução autónoma”.

No decorrer de uma conferência, dia 5 de dezembro, promovida pela GMV sobre “O presente e o futuro dos veículos conectados”, Bruno Gonçalves adiantou que “no projeto ESCAPE, a GMV tem como missão o desenho e desenvolvimento de algoritmos de correção e software embarcado a instalar em viatura de testes”.

Quanto aos teste e circulação de veículos autónomos, Ricardo Tiago, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), referiu que “quer face à legislação nacional, quer face aos instrumentos internacionais, é sempre obrigatória a presença do condutor – legalmente habilitado – no veículo e o constante controlo, por parte deste, do funcionamento do veículo em geral e dos sistemas de assistência à condução em particular”. Mais acrescentando que a Convenção de Viena sobre Circulação Rodoviária de 1968 (artigo 8.º, 5 bis), da que Portugal é signatário, acrescenta um novo parágrafo no qual esclarece que *“desde que esteja assegurada a presença do condutor e que este tenha a possibilidade de assumir a todo o tempo os controlos do veículo, entende-se que há controlo total do veículo pelo condutor, estando assim salvaguardada a exigência da Convenção. Note-se que a classificação habitualmente utilizada para descrever os veículos com diferentes níveis de automação (níveis de automação 1 a 5 – SAE 1 a 5) não corresponde a qualquer classificação de veículos considerada na atual legislação relativa à homologação de veículos na União Europeia, obrigatoriamente aplicável em Portugal”*. Ricardo Tiago disse ainda que *“até à data, a realização de testes e ensaios com veículos autónomos em Portugal, autorizados pelo IMT, têm sido realizados, sempre com condutor, em estradas fechadas ao tráfego, com a implementação de basculamentos de trânsito, ou, excecionalmente, em vias temporariamente encerradas ao tráfego, através de cortes móveis assegurados pelas autoridades policiais nas vias utilizadas no teste, mantendo-se em todo o caso a estrada aberta ao tráfego”*. O mesmo responsável referiu ainda que *“os veículos conectados, autónomos e elétricos estão a introduzir uma profunda transformação no setor da*

mobilidade. Perante esta perspetiva de mudança de paradigma, o Conselho Diretivo do IMT, visando acautelar a necessidade de preparar uma resposta estratégica a estes desafios, deliberou constituir, em maio de 2017, o Grupo de Trabalho sobre Veículos Conectados, Autónomos e Eléctricos (CAE)”. Este grupo está a trabalhar em diferentes temas, tais como “apuramento das competências estatutárias do IMT no domínio dos CAE; levantamento dos principais desafios introduzidos pelos veículos CAE; acompanhamento das reflexões externas produzidas no domínio CAE; síntese dos principais impactos/temas dos CAE; síntese das implicações legais dos veículos CAE; preparação da proposta de debate nacional sobre veículos CAE”.

Na conferência, Bruno Gonçalves referiu ainda quais serão os próximos passos da empresa, que passam pelo investimento em comunicações 5G e em soluções de portagem. Relativamente às comunicações 5G, vão desenvolver no âmbito do projeto Celtic-Plus, *“soluções de comunicação para carros autónomos e soluções de comunicação para zonas sem cobertura ITS-G5”*. No que respeita às portagens, têm como objetivo *“eliminar a dependência de um dístico DSRC e utilizar um smartphone como meio de pagamento e de deteção de aproximação de portagem. Um sistema deste género já está a funcionar em Espanha e permite integração com o dashboard da viatura, colaboração com OEMs ou através de MirrorLink/Android Auto/Apple CarPlay e permite ter o veículo com uma ‘linha direta’ a` infraestrutura”*.

Por fim, a segurança será outra das áreas de atuação da GMV, este feita sem estar envolvida em nenhum projeto financiado. A empresa tem um laboratório avançado de testes de penetração, um laboratório de Antimalware, um laboratório forense, serviços de ciberinteligência e foco na análise de novas ameaças através de monitorização constante da dark/deep Web e ainda GMV's Computer Security Incident Response Team (GMV-CERT).

Presente no evento, Alberto de Pedro Crespo afiançou que *“o mercado português esteve calmo nos últimos dez anos e agora existe muito mais atividade”*. O diretor-geral da GMV comentou ainda que a empresa investe por referência 10% da faturação.

Por: Sara Pelicano

Fonte: