

Parecer do Comité Económico e Social Europeu — Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre o Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)

[COM(2020) 78 final]

(2020/C 364/21)

Relator: **Alberto MAZZOLA**

| | |
|---|---|
| Consulta | Parlamento Europeu, 10.3.2020 Conselho, 13.3.2020 Conselho da União Europeia, 13.3.2020 |
| Base jurídica | Artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia |
| Decisão da Mesa | 24.4.2020 |
| Competência | Secção dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação |
| Adoção em secção | 23.6.2020 |
| Adoção em plenária | 16.7.2020 |
| Reunião plenária n.º | 553 |
| Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções) | 209/1/4 |

1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) saúda a proposta da Comissão e apoia os seus objetivos, em especial o de incentivar e apoiar a União Europeia, os Estados-Membros, os órgãos de poder local e regional, os parceiros sociais e as forças de mercado no sentido de aumentar a percentagem do transporte ferroviário na mobilidade de passageiros e mercadorias.

1.2 O CESE considera que o Ano Europeu do Transporte Ferroviário terá de aproximar um público mais vasto, nomeadamente os cidadãos, os trabalhadores do setor ferroviário, os parceiros sociais, as empresas e, em especial, os jovens, do debate público das instituições da União Europeia (UE) sobre as políticas de sustentabilidade e mobilidade e sobre o futuro da mobilidade europeia, a fim de promover o transporte ferroviário como modo de transporte sustentável, inovador e seguro.

1.3 Na opinião do CESE, o Ano do Transporte Ferroviário deve constituir uma oportunidade para dar a conhecer as credenciais dos caminhos de ferro em matéria de sustentabilidade, inclusive, e se disponível, como alternativa a voos de curta distância, a estratégia para uma mobilidade sustentável e inteligente, bem como as políticas de investimento da UE no setor ferroviário.

1.4 O CESE recomenda que, durante o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, se avalie a qualidade dos serviços ferroviários, adaptando-os, se for caso disso, às necessidades dos utilizadores de modo a cumprir os critérios estabelecidos no Protocolo n.º 26, relativo aos serviços de interesse geral, anexo ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), se desenvolvam projetos que promovam uma abordagem holística da acessibilidade, se reforce a ligação entre digitalização e sustentabilidade e se troquem pontos de vista com a comunidade de investidores sobre possíveis iniciativas no contexto do plano de ação sobre o financiamento sustentável da Comissão.

1.5 O CESE apela para que sejam lançadas iniciativas no âmbito do Ano Europeu do Transporte Ferroviário destinadas a recuperar a confiança dos clientes nos transportes públicos, em especial no transporte ferroviário, e a comunicar melhor, principalmente aos jovens europeus, a atratividade de uma carreira nos caminhos de ferro, apoiando iniciativas conjuntas com parceiros sociais, universidades, a comunidade académica em geral e as organizações de juventude europeias.

1.6 O CESE está firmemente convicto de que o Ano do Transporte Ferroviário deve constituir uma oportunidade para sensibilizar o público em geral para o turismo sustentável e dar novo ímpeto à iniciativa DiscoverEU. O CESE apoia convictamente a iniciativa do Parlamento Europeu de conceder a cada cidadão europeu, quando perfaz 18 anos, o direito a um passe DiscoverEU como um símbolo da identidade da UE.

1.7 O CESE salienta que o Ano do Transporte Ferroviário deverá ser utilizado para prestar mais informações sobre o calendário de iniciativas da Europália, bem como para partilhar com um público mais vasto os conteúdos criados em eventos culturais já existentes, como festivais de cinema (Cannes, Veneza, Berlim) e exposições de arte. No mesmo contexto, as estações e museus ferroviários poderão ser, ao longo de 2021, o cenário de grandes iniciativas que liguem o futuro e o passado dos caminhos de ferro a setores importantes como a arquitetura e construção, o *design*, o setor eletromecânico, a alimentação e o turismo. Neste contexto, o CESE poderia incluir no seu programa cultural para 2021 uma exposição sobre os caminhos de ferro.

1.8 É necessário que o Ano do Transporte Ferroviário incentive a participação de todos os museus ferroviários europeus, convide os cidadãos a descobrir as suas coleções através da digitalização e promova os intercâmbios entre museus e um circuito europeu de museus ferroviários.

1.9 O CESE está firmemente convencido de que o Ano Europeu do Transporte Ferroviário deve ser também uma oportunidade para promover objetivos muito ambiciosos com valor acrescentado europeu em termos socioeconómicos e também simbólicos — e inclusivamente como forma de reagir à dramática crise da COVID-19 — como o relançamento dos esforços para realizar a rede ferroviária de alta velocidade, prevista no Livro Branco sobre os Transportes (2011), a fim de ligar todas as capitais e cidades europeias com mais de 500 000 habitantes.

1.10 O CESE destaca a importância do Ano Europeu do Transporte Ferroviário como oportunidade única para comunicar sobre o sistema de registos de segurança ferroviária, que é único entre os modos de transporte por via terrestre. Neste contexto, o CESE lembra que, todos os anos, o dia 11 de junho é comemorado como Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível (ILCAD, na sigla em inglês) e que, em 2020, se celebrou o 12.º aniversário deste Dia. Deve dedicar-se especial atenção a este Dia no âmbito do Ano Europeu do Transporte Ferroviário.

2. Proposta da Comissão

2.1 A proposta de declarar 2021 «Ano Europeu do Transporte Ferroviário» visa promover o transporte ferroviário em conformidade com os objetivos estabelecidos na Comunicação da Comissão sobre o Pacto Ecológico Europeu, nomeadamente no que se refere à mobilidade sustentável e inteligente. Através de projetos, debates, eventos, exposições e iniciativas em toda a Europa, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário promoverá o transporte ferroviário, como forma atrativa e sustentável de circulação na Europa, junto dos cidadãos, empresas e autoridades, realçando a sua dimensão europeia e inovadora. A sensibilização dos cidadãos, para além do setor ferroviário, através de eventos específicos e de campanhas de comunicação, permitirá convencer mais pessoas e empresas a utilizarem os caminhos de ferro ⁽¹⁾.

2.2 O objetivo do Ano Europeu do Transporte Ferroviário é incentivar e apoiar os esforços desenvolvidos pela União, pelos Estados-Membros, pelos órgãos de poder local e regional e por outras organizações no sentido de aumentar o número de passageiros e mercadorias que circulam por caminho de ferro. Em particular, o Ano Europeu deverá promover o transporte ferroviário como modo de transporte sustentável, inovador e seguro, junto de um público mais alargado, especialmente os jovens. Deverá também realçar a dimensão europeia e transfronteiriça do transporte ferroviário, aproximando os cidadãos e permitindo-lhes explorar a União em toda a sua diversidade, fomentando a coesão e contribuindo para a integração do mercado interno da União. Visa ainda reforçar o contributo do transporte ferroviário para a economia da União, a sua indústria e a sociedade em geral, e promover este modo de transporte enquanto elemento significativo das relações entre a União e países terceiros ⁽²⁾.

3. O transporte ferroviário e a pandemia de COVID-19

3.1 O setor ferroviário foi e continua a ser afetado pelas medidas de contenção tomadas pelos Estados-Membros para combater a propagação da pandemia de COVID-19 e pela enorme redução na mobilidade.

⁽¹⁾ COM(2020) 78 final.

⁽²⁾ COM(2020) 78 final.

3.2 Segundo as primeiras estimativas aproximadas, calculadas por associações do setor como a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CCFE), as receitas perdidas por todos os operadores de transporte de passageiros em consequência da pandemia ascendem a 900 milhões de euros por semana desde o início da crise. O impacto do surto de COVID-19 provocou uma redução média aproximada de 25 % nas receitas do transporte de mercadorias em toda a União Europeia (UE-27) em março e abril de 2020, com uma perda de receitas de aproximadamente 78 milhões de euros por semana. Apesar da forte resiliência demonstrada, o transporte ferroviário de mercadorias poderia ter conseguido resultados ainda melhores se as medidas relativas aos «corredores verdes» se aplicassem integralmente ao transporte ferroviário, se as taxas de acesso às vias fossem reduzidas para zero e se a Suíça tivesse suspenso a proibição introduzida em 1 de janeiro de 2020. Os gestores das infraestruturas ferroviárias sentem cada vez mais o impacto do surto de COVID-19.

3.3 Apesar da queda muito acentuada da procura, os operadores e trabalhadores ferroviários continuaram a prestar serviços sempre que possível, permitindo que o pessoal médico e os trabalhadores essenciais se deslocassem para o local de trabalho. Além disso, os operadores têm disponibilizado «comboios médicos» destinados a transportar pessoas portadoras do vírus, deslocando-as das regiões mais afetadas para os hospitais menos lotados.

3.4 O relançamento da Europa após a COVID-19 será também uma oportunidade para relançar e melhorar o transporte ferroviário de passageiros e mercadorias. O Plano de Recuperação para a União Europeia, orientado para o Pacto Ecológico Europeu e a Agenda Digital para a Europa, apoiará a curto prazo os serviços ferroviários, centrando-se em investimentos a curto e longo prazo, eventualmente com auxílios estatais, para relançar o transporte ferroviário após a enorme perda de receitas provocada pela crise do vírus.

3.5 Se, na sequência da crise provocada pela COVID-19, se esperar que o comboio substitua determinadas rotas aéreas, os caminhos de ferro devem beneficiar do auxílio estatal previsto para essas rotas, tendo em vista, nomeadamente, a preservação dos postos de trabalho e a reconversão profissional dos trabalhadores em causa.

3.6 Os trabalhadores dos transportes estiveram e continuam a estar em contacto direto com passageiros na linha da frente, correndo o risco de contrair o vírus no desempenho das suas funções diárias. São também afetados pelas consequências económicas desastrosas do vírus, quer profissionalmente, enquanto trabalhadores do setor ferroviário, quer como cidadãos. Os trabalhadores ferroviários mantêm a Europa em movimento neste período conturbado, assegurando que os cuidados médicos e os bens essenciais chegam aos locais onde são necessários.

3.7 O ressurgimento da Europa após a COVID-19 será também um ressurgimento do transporte ferroviário de passageiros e uma confirmação do transporte ferroviário de mercadorias. Os recursos disponibilizados pelo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027 revisto, que serão geridos a nível da UE e nacional, terão de chegar também aos caminhos de ferro para não deixar cair as ambições do Pacto Ecológico Europeu e da Agenda Digital para a Europa.

3.8 Há um leque muito variado de projetos ferroviários capazes de absorver os recursos adicionais do Quadro Financeiro Plurianual e do Instrumento de Recuperação da União Europeia: projetos de infraestruturas ferroviárias — para passageiros e mercadorias, nacionais e transfronteiras, com linhas convencionais ou de alta velocidade —, projetos relativos ao material circulante, bem como todos os projetos relacionados com a automatização e a digitalização do sistema ferroviário, que incluem as tecnologias de acoplamento automático digital, uma maior eletrificação da rede europeia, a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), a atualização dos vagões com a tecnologia de cepo de freio para todas as condições climáticas e programas de desmantelamento para a renovação do material circulante. A modernização das estações ferroviárias (em especial as plataformas, incluindo o acesso para pessoas com mobilidade reduzida) é outra atividade que necessita de fundos e produzirá efeitos económicos positivos a curto prazo. O reforço dos investimentos na RTE-T e a manutenção e renovação das linhas existentes poderia contribuir de forma rápida e significativa para a recuperação económica da UE.

3.9 Os objetivos globais de melhorar a capacidade e a eficiência do transporte ferroviário de mercadorias e passageiros no âmbito de um sistema de transporte multimodal inteligente, conforme descrito na comunicação sobre o Pacto Ecológico, poderão ao longo do tempo dar um contributo significativo para a recuperação económica, reduzindo a quota de mercado do transporte rodoviário de mercadorias e a pegada ambiental dos transportes.

3.10 As iniciativas no âmbito do Ano Europeu do Transporte Ferroviário devem procurar, em especial, recuperar a confiança dos clientes nos transportes públicos e, nomeadamente, no transporte ferroviário. Importa realizar iniciativas destinadas a sensibilizar o público para as medidas de higiene suplementares tomadas pelas empresas ferroviárias e para as políticas relativas às máscaras e ao distanciamento social. No que diz respeito aos direitos dos passageiros, deve proporcionar-se clareza quanto aos reembolsos e aos vales voluntários. Estas medidas devem ser acompanhadas de uma aplicação rigorosa dos direitos dos passageiros em todos os serviços ferroviários, protegendo esses direitos na totalidade dos percursos, explicando-os adequadamente ao público e assegurando a sua aplicação efetiva através de regimes de resolução alternativa de litígios e organismos nacionais de controlo.

4. Observações gerais

Antecedentes

4.1 A longa história dos caminhos de ferro e da tecnologia ferroviária celebrará muitos aniversários em 2021. Como destacou a Europália no catálogo do seu festival de arte de 2021, os Caminhos de Ferro belgas e franceses celebrarão em 2021 o 175.º aniversário da ligação ferroviária entre Paris e Bruxelas. Em 1846, estas cidades tornaram-se as primeiras capitais do mundo ligadas por uma linha ferroviária. No mesmo ano, Bruxelas e Londres foram também ligadas pela ferrovia através do eixo Ostend-Dover. Em 2021 celebrar-se-á também o 25.º aniversário da rede Thalys e o 170.º aniversário do primeiro serviço da ligação ferroviária entre a Saxónia e a Boémia, nomeadamente entre Praga e Dresden. Ainda no domínio ferroviário, celebrar-se-ão em 2021 o 50.º aniversário do Museu Ferroviário de Mulhouse e o 75.º aniversário dos Caminhos de Ferro do Luxemburgo. Importa salientar que em 2021 se assinalará também o 45.º aniversário do primeiro Pendolino em Itália, o 40.º aniversário do TGV em França e o 30.º aniversário do ICE na Alemanha, bem como o 20.º aniversário da publicação do primeiro Livro Branco sobre os caminhos de ferro na Europa.

4.2 O Ano do Transporte Ferroviário será uma oportunidade para celebrar a história dos caminhos de ferro, a história da sua evolução tecnológica, bem como a história da aproximação gradual do continente europeu através das ligações ferroviárias. Simultaneamente, é uma oportunidade para avaliar os progressos realizados até ao momento.

O Pacto Ecológico Europeu

4.3 Em 2019, a Comissão apresentou a sua comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu. A comunicação incita a UE a descarbonizar progressivamente a sua economia, de forma a alcançar a neutralidade climática até 2050, e define uma estratégia política para cumprir esse objetivo. O Pacto Ecológico Europeu apoia a estratégia da Comissão para aplicar a Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável definidos pelas Nações Unidas.

4.4 Entre outras iniciativas, o Pacto Ecológico Europeu apela para a aceleração da transição para uma mobilidade sustentável e inteligente, uma vez que os transportes representam um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da União Europeia, que continuam a aumentar. Todos os modos de transporte terão de contribuir para esta redução. Entre outras ações, o Pacto Ecológico Europeu prevê que uma parte substancial dos 75 % de transportes rodoviários internos de mercadorias hoje efetuados passe a ser assegurada pelos caminhos de ferro e vias navegáveis interiores. É necessário agir rapidamente para aplicar este plano ambicioso e assegurar o aumento da quota modal do transporte ferroviário, oferecendo incentivos mais fortes à promoção do transporte ferroviário de mercadorias.

4.5 Para implementar os objetivos gerais definidos no Pacto Ecológico, a Comissão apresentará uma estratégia para uma mobilidade sustentável e inteligente durante o último trimestre de 2020. Esta estratégia centrar-se-á, nomeadamente, em iniciativas destinadas a aumentar a capacidade e melhorar o tráfego de cargas nas ferrovias e vias de navegação interiores e a criar um sistema de transporte multimodal inteligente, harmonioso e atrativo para os utilizadores, a fim de reduzir a quota de mercado do transporte rodoviário e melhorar a atratividade da multimodalidade, incluindo o transporte ferroviário. Na verdade, já estão previstas iniciativas neste sentido para 2021.

4.6 O Ano do Transporte Ferroviário constituirá uma oportunidade para realçar e dar a conhecer as credenciais dos caminhos de ferro em matéria de sustentabilidade, a estratégia para uma mobilidade sustentável e inteligente, bem como as políticas de investimento da UE no setor ferroviário. Os investimentos em infraestruturas ferroviárias podem impulsionar a economia, criar postos de trabalho de qualidade que sejam social e ambientalmente sustentáveis e tornar os serviços ferroviários mais atrativos para os clientes. A sensibilização do público para este tema ajudará a influenciar os comportamentos e as escolhas modais dos consumidores no que diz respeito aos transportes públicos e à mobilidade com baixas emissões.

4.7 O Ano Europeu do Transporte Ferroviário será também uma oportunidade para avaliar a qualidade dos serviços ferroviários, adaptando-os, se for caso disso, às necessidades dos utilizadores de modo a cumprir os critérios estabelecidos no Protocolo n.º 26, relativo aos serviços de interesse geral, anexo ao TFUE.

Uma Agenda Digital para a Europa

4.8 A Agenda Digital para a Europa deve desenvolver esforços significativos para incluir o setor ferroviário na revolução digital e em todas as medidas de apoio concebidas para concretizar essa revolução. Deve igualmente contribuir para impulsionar a aplicação da ERTMS, o desenvolvimento de soluções de mobilidade enquanto serviço e de novas soluções de bilhética, bem como a implantação do 5G na rede principal e na rede global RTE-T. Assim, os caminhos de ferro conseguirão responder às exigências dos seus atuais e futuros clientes.

4.9 No processo de digitalização em curso, os trabalhadores devem obter apoio adequado e os seus postos de trabalho devem ser protegidos. Os requisitos em matéria de género devem merecer especial atenção, a fim de garantir a igualdade de género. As preocupações dos trabalhadores neste processo de transformação devem ser devidamente acauteladas, o que implica a participação de representantes dos trabalhadores e de sindicatos. Os trabalhadores devem ter acesso a formação e a educação contínua para permanecerem em postos de trabalho de alta qualidade e sustentáveis.

4.10 Uma vez que o 5G elevará as tecnologias móveis e da Internet à condição de tecnologias de aplicação geral, o CESE insta as instituições da UE a concluírem o mercado único digital, nomeadamente desenvolvendo capacidades para integrar e utilizar os serviços 5G na proteção e melhoria da competitividade de setores europeus como o dos transportes, em especial o transporte ferroviário. O CESE insta também a Comissão a solicitar uma avaliação de impacto biológico das radiações 5G e do risco de interferências com outras gamas de frequência ⁽³⁾.

4.11 As tendências demográficas, económicas e políticas criarão novas formas de circulação em zonas urbanas e não urbanas, e os operadores ferroviários compreendem que terão de se adaptar às circunstâncias para se conseguirem integrar numa cadeia de transportes multimodal e cada vez mais digitalizada. Em especial, será possível incentivar um número crescente de idosos e jovens a utilizar mais frequentemente o comboio em zonas urbanas e viagens de longo curso se os operadores ferroviários estiverem ainda mais atentos às novas necessidades em termos de conforto e acessibilidade. Simultaneamente, uma geração de clientes mais aptos no domínio tecnológico utilizará bastante menos o transporte privado, privilegiando a mobilidade partilhada e as soluções de transporte público desde que exista um nível adequado de qualidade do serviço.

4.12 Será particularmente decisivo para os caminhos de ferro melhorar as tecnologias de bilhética, facilitando a aquisição de bilhetes com a possibilidade de combinar diferentes zonas de viagem num só bilhete, bem como contemplar a possibilidade de introduzir no futuro a bilhética multimodal. O CESE insta a Comissão Europeia a apoiar iniciativas que visem alcançar este objetivo, por exemplo através de orientações especializadas, partilha de boas práticas, concessão de subvenções, etc.

4.13 Sendo a multimodalidade essencial, em particular, para o transporte ferroviário de mercadorias, é importante utilizar o Ano Europeu do Transporte Ferroviário para promover o diálogo entre os clientes dos transportes, os caminhos de ferro e outros setores dos transportes, a nível nacional e da UE, para definir problemas práticos que prejudicam o desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias e procurar soluções que tornem estes serviços atrativos para os clientes. O CESE sublinha que é importante envolver todos os setores dos transportes neste diálogo. A procura de paradigmas de cooperação entre empresas que não sejam contrários à legislação em matéria de concorrência poderá ser um aspeto importante deste diálogo.

4.14 A digitalização dos caminhos de ferro permitirá aos operadores ferroviários continuar a adaptar os seus serviços às necessidades dos transportadores, de forma cada vez mais eficiente, por exemplo maximizando a utilização da capacidade disponível dos comboios e combinando diferentes tipos de serviços de transporte de mercadorias. Tendo em conta a atual tendência decrescente da quota de mercado do transporte ferroviário de mercadorias, é importante salientar as possibilidades de melhorar a eficiência e a flexibilidade nos serviços prestados.

4.15 Os gestores das infraestruturas ferroviárias deverão utilizar cada vez mais as ferramentas digitais, a fim de melhorar o seu desempenho operacional em termos de pontualidade e de aumento da capacidade. A aplicação do sistema ERTMS de controlo automático de comboios dará um forte impulso nesse sentido. Mais concretamente, o CESE considera que a implantação do ERTMS deve ser radicalmente acelerada. O investimento necessário (mais de 100 mil milhões de euros, incluindo interligações digitais) deve ser contemplado no Plano de Recuperação, e o CESE incentiva o setor ferroviário a elaborar um quadro abrangente e interoperável da mobilidade enquanto serviço, em conjunto com outros modos de transporte.

4.16 A livre circulação de dados é essencial para permitir a transformação digital dos caminhos de ferro. Por conseguinte, o CESE solicita que sejam encontradas soluções eficazes para eliminar os problemas associados à acessibilidade, à interoperabilidade e à transferência de dados, garantindo simultaneamente uma proteção de dados e confidencialidade adequadas, concorrência leal e uma maior escolha para os consumidores, e disponibilizando informação estática e dinâmica aos passageiros. As mesmas condições devem aplicar-se às empresas públicas e privadas com reciprocidade no tocante ao intercâmbio de dados e à compensação dos custos ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ JO C 353 de 18.10.2019, p. 79.

⁽⁴⁾ JO C 353 de 18.10.2019, p. 79.

4.17 Pelos motivos acima referidos, o tema da digitalização dos caminhos de ferro deve ser um dos pontos centrais do Ano do Transporte Ferroviário. Em especial, a ligação entre a digitalização e a sustentabilidade deve ser realçada através de iniciativas de comunicação adequadas.

Trabalhadores ferroviários

4.18 Os caminhos de ferro europeus empregam diretamente cerca de 1,3 milhões de cidadãos europeus, e indiretamente mais 1 milhão, figurando por isso entre os maiores empregadores na União Europeia. As empresas ferroviárias são um fator essencial na formação de jovens, contribuindo assim para combater o desemprego dos jovens na Europa, principalmente em períodos de dificuldade económica.

4.19 O Ano Europeu do Transporte Ferroviário é também o ano dos trabalhadores ferroviários. É necessário garantir postos de trabalho de elevada qualidade para os trabalhadores dos transportes e um serviço seguro e fiável para os clientes. No espírito de uma Europa social, as condições de trabalho dos trabalhadores devem estar no centro das atenções. O *dumping* salarial e social não tem lugar no setor ferroviário e deve ser eliminado.

4.20 Os trabalhadores ferroviários merecem reconhecimento público. Para isso, é importante dar visibilidade às suas conquistas e reconhecer os seus desafios. Ações à escala europeia devem ajudar a reconhecer as conquistas dos trabalhadores e realçar a exigência de postos de trabalho de qualidade. Todos os trabalhadores ferroviários devem ser protegidos contra o *dumping* salarial e social, a fim de manter operações ferroviárias seguras na Europa. Tal apenas será possível através de uma parceria social ativa no setor.

4.21 A digitalização representa, naturalmente, uma oportunidade para os caminhos de ferro, bem como um imperativo do ponto de vista empresarial. Os caminhos de ferro apenas conseguirão responder aos desafios atuais se digitalizarem os seus processos internos, bem como a forma como prestam serviços. Contudo, a digitalização deve ser realizada com a máxima prudência, a fim de evitar transições destabilizadoras e discórdia social. É absolutamente indispensável que os parceiros sociais europeus se reúnam, no âmbito da sua participação no diálogo social setorial da UE sobre os caminhos de ferro, para decidir projetos conjuntos, a fim de identificar e antecipar com maior exatidão o impacto da automatização e da digitalização para manter um nível elevado de emprego e de garantias sociais no contexto de uma transição socialmente justa⁽⁵⁾.

4.22 A solução para enfrentar este desafio consiste em colocar a tónica nas transições profissionais, apoiadas pela aprendizagem ao longo da vida e por investimentos na empregabilidade do pessoal, a fim de evitar o despedimento de trabalhadores. No que respeita ao setor ferroviário, o desequilíbrio da pirâmide etária da sua mão de obra e as dificuldades de recrutamento, especialmente entre os jovens e as mulheres, são dois desafios importantes⁽⁶⁾.

4.23 O Ano do Transporte Ferroviário deve constituir uma oportunidade para comunicar mais eficazmente, principalmente aos jovens europeus, a atratividade de uma carreira nos caminhos de ferro, apoiando iniciativas conjuntas com parceiros sociais, universidades, a comunidade académica em geral e as organizações de juventude europeias.

Infraestruturas

4.24 O quadro da RTE-T contribuiu de forma significativa para identificar os avultados recursos financeiros necessários para as novas infraestruturas ferroviárias (aproximadamente 500 mil milhões de euros só para a rede principal até 2030), apesar de os recursos disponíveis ainda não serem suficientes para satisfazer todas as necessidades. A conclusão da rede principal deve conduzir a uma rede europeia de alta velocidade que sirva quase todas as capitais e grandes cidades europeias (com mais de 500 000 habitantes). Além disso, a manutenção das infraestruturas da RTE-T foi uma questão amplamente subestimada em vários países, nos quais emerge atualmente de forma bastante acentuada, enquanto noutros foi devidamente realizada.

4.25 O CESE aprova a promoção de ligações ferroviárias entre grandes cidades através de comboios de alta velocidade e da RTE-T, mas recorda a importância de manter níveis adequados de financiamento para linhas nacionais e regionais.

4.26 O CESE solicita que se impulse o investimento para concluir a rede, incluindo zonas rurais e regionais, e cobrir os fundos para a manutenção corrente e extraordinária em toda a RTE-T através do Plano de Recuperação da União Europeia. São necessários mais fundos para o desenvolvimento das ferrovias, investimentos em infraestruturas e uma rede mais densa de transporte de passageiros e mercadorias. Cada euro investido no setor ferroviário cria e mantém postos de trabalho, incluindo na indústria e nas regiões que abastecem esse setor.

⁽⁵⁾ JO C 47 de 11.2.2020, p. 23.

⁽⁶⁾ JO C 47 de 11.2.2020, p. 23.

Financiamento sustentável

4.27 O Plano de Ação para financiar um crescimento sustentável [COM(2018) 97 final], da Comissão Europeia, visa reorientar os fluxos de capitais para investimentos sustentáveis, a fim de assegurar um crescimento sustentável e inclusivo, gerir os riscos financeiros decorrentes das alterações climáticas, do esgotamento dos recursos, da degradação do ambiente e das questões sociais, e promover a transparência e uma reflexão a longo prazo sobre as atividades económicas e financeiras.

4.28 O sistema de classificação (taxonomia) comum da UE, que proporcionará clareza quanto às atividades que podem ser consideradas sustentáveis, é particularmente importante.

4.29 Com base na elaboração da taxonomia de sustentabilidade da UE e nos resultados obtidos até ao momento pelo Plano de Ação, a Comissão anunciou uma revisão do plano de ação no âmbito do Pacto Ecológico Europeu.

4.30 O CESE acolheu favoravelmente as propostas relativas à taxonomia, que constituem uma primeira fase na execução do Plano de Ação para financiar um crescimento sustentável⁽⁷⁾. Acolheu também favoravelmente a proposta relativa à criação de novos índices de referência hipocarbónicos e de índices de referência de impacto carbónico positivo. Além disso, esta base tem de estar em consonância com as elevadas ambições mencionadas no Plano de Ação, segundo o qual a «Europa está bem colocada para assumir o papel de líder mundial». Importa agora agir em conformidade com essa ambição e definir uma taxonomia que vá ao seu encontro.

4.31 Devido às suas credenciais em matéria de sustentabilidade, os caminhos de ferro deverão conseguir encontrar oportunidades em todas as iniciativas de financiamento sustentável. Continua a ser inquestionável que o financiamento para manutenção e expansão das infraestruturas ferroviárias é uma missão pública e deve depender do orçamento público, mas importa dedicar atenção às necessidades de financiamento do sistema ferroviário do futuro, em especial o material circulante e as estações ferroviárias, bem como estudar a possibilidade de participação de investidores privados em projetos ferroviários.

4.32 Para assegurar a viabilidade do quadro estratégico criado pelas iniciativas da Comissão em matéria de financiamento sustentável, é importante que os Estados-Membros concluam o mais rapidamente possível o processo de ratificação do Protocolo sobre Questões Específicas relativas a Material Circulante Ferroviário, de 2007, anexo à Convenção da Cidade do Cabo, relativa a garantias internacionais sobre materiais de equipamento móvel, de 2001 (Protocolo Ferroviário do Luxemburgo).

4.33 É necessário que os caminhos de ferro e a comunidade de investidores privados dialoguem e troquem ideias sobre possíveis sinergias, nomeadamente no contexto das iniciativas da Comissão em matéria de financiamento sustentável. O Ano Europeu do Transporte Ferroviário deve programar atividades que permitam estes intercâmbios, envolvendo a comunidade ferroviária e a comunidade de investidores privados, em especial investidores a longo prazo oriundos, por exemplo, dos seguros, dos investimentos e dos fundos de pensões.

Acessibilidade

4.34 A promoção do acesso universal conforme previsto no Protocolo n.º 26, relativo aos serviços de interesse geral, e as suas referências a serviços de interesse económico geral implicam o acesso de todos os utilizadores em todo o território (acessibilidade territorial), com a reserva de que as condições de acesso (tempos de espera, densidade de pontos de acesso, infraestruturas, etc.) podem variar consoante as necessidades dos utilizadores. A igualdade de tratamento e a promoção do acesso universal também implicam o combate a todas as formas de discriminação.

4.35 A fim de tornar as viagens de comboio mais atrativas para as deslocações diárias, bem como para as deslocações de longo curso e transfronteiras, será importante reforçar os direitos dos passageiros, sensibilizar os passageiros para essas formas de proteção, bem como manter e, eventualmente, melhorar a acessibilidade dos preços e a qualidade do serviço do transporte ferroviário.

4.36 As empresas ferroviárias, os gestores de estações e os gestores de infraestruturas europeus melhoram continuamente a experiência de viagem das pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência. A acessibilidade dos serviços ferroviários melhorou bastante em relação ao passado, e muitos passageiros com deficiência conseguem entrar em comboios sem ajuda. Os operadores ferroviários contribuem de forma significativa para reforçar a inclusão social das pessoas com deficiência e estão determinados a cumprir os seus compromissos neste domínio juntamente com os poderes públicos e as associações de passageiros.

(7) JO C 62 de 15.2.2019, p. 103.

4.37 Foram realizados investimentos para continuar a remover obstáculos nas estações e nos comboios durante a próxima década, a fim de facilitar a experiência de viagem dos passageiros com mobilidade reduzida ou com deficiência.

4.38 Por conseguinte, será necessário um financiamento permanente de terceiros, concedido pelos governos nacionais ou diretamente pela UE, para que a acessibilidade da rede ferroviária seja continuamente melhorada em conformidade com a atual legislação da UE em matéria de acessibilidade no transporte ferroviário.

4.39 O Ano Europeu do Transporte Ferroviário deve constituir também uma oportunidade para desenvolver projetos que promovam uma abordagem holística da acessibilidade, abrangendo não apenas as iniciativas empreendidas pelo setor ferroviário, tanto nas estações como nos comboios, para melhorar a assistência e a acessibilidade, mas também todas as medidas necessárias para assegurar que todos os passageiros possam chegar aos nós de transportes.

Turismo sustentável

4.40 A União Europeia é uma das regiões turísticas mais desenvolvidas e mais visitadas do mundo. A nível mundial, a UE representa 40 % das chegadas de turistas internacionais e 31 % das receitas do turismo internacional. Encontram-se na UE alguns dos maiores mercados emissores de turistas do mundo e alguns dos destinos mais visitados a nível mundial. Em 2016, quase 270 milhões de residentes na UE (dois terços da população residente à altura) fizeram pelo menos uma viagem de lazer, mais de metade das quais para destinos internacionais. Os transportes representam normalmente 27 % das despesas numa viagem de lazer.

4.41 A tomada em conta do impacto ambiental dos transportes ligados ao turismo é um dos principais desafios identificados na Comunicação da Comissão — Agenda para um Turismo Europeu Sustentável e Competitivo [COM (2007) 621].

4.42 A dinâmica do movimento Fridays for Future, bem como os fenómenos meteorológicos e climáticos extremos, levam os cidadãos a repensar os seus planos de viagem habituais e a ponderar os caminhos de ferro como modo de transporte para chegar ao destino pretendido. As pessoas que viajam por lazer ou em férias representam a maior categoria de viajantes isolados nos caminhos de ferro.

4.43 O turismo atravessa atualmente uma fase de transição, em que destinos consolidados desenvolvem novas visões para reforçar um turismo mais respeitador dos princípios de sustentabilidade económica, social e ambiental. São necessários novos modelos de desenvolvimento do turismo para abordar o impacto ambiental desta atividade e o excesso de turismo.

4.44 Em muitos Estados-Membros e muitas regiões e cidades europeias, o turismo é um contributo fundamental para o tecido económico e social, proporcionando postos de trabalho e rendimentos. Contudo, a pandemia de COVID-19 atingiu duramente este ecossistema.

4.45 Neste contexto, é necessário tomar medidas para ajudar o turismo internacional, continental e nacional a retomar a atividade, de forma a proteger também amplos setores da economia da UE. Os caminhos de ferro podem ajudar a desenvolver destinos turísticos que não têm serviços aéreos adequados, a abrir novas rotas e a fomentar novas cadeias de valor. Para os caminhos de ferro europeus, esta é uma oportunidade de satisfazer as exigências crescentes de um mercado de turistas preocupados com o clima.

4.46 O Ano do Transporte Ferroviário deve ser uma oportunidade para sensibilizar o público para o turismo sustentável e as novas rotas turísticas que os cidadãos europeus podem descobrir devido às ligações ferroviárias. A transferência modal no turismo deve ser um conceito desenvolvido e divulgado através de iniciativas de comunicação adequadas, com o apoio conjunto da comunidade ferroviária, das indústrias culturais europeias e de representantes nacionais e europeus do setor do turismo.

4.47 Neste contexto, o Ano Europeu do Transporte Ferroviário deve também constituir uma oportunidade para sensibilizar o público e dar uma maior projeção às rotas históricas e panorâmicas de toda a Europa, como o comboio Expresso do Oriente entre Paris e Veneza, a linha férrea Creusot, que atravessa o leste e o sul da França, a linha férrea de Munique para o castelo de Neuschwanstein na Alemanha, o itinerário ferroviário do Vale de Orcia em Itália, as rotas ferroviárias Malopolska na Polónia e muitas outras em todo o continente.

DiscoverEU

4.48 Por vários motivos, um número substancial de jovens europeus nunca viajou dentro da Europa ou apenas o fez em raras ocasiões. Embora existam programas de intercâmbio escolar, a UE lançou recentemente um instrumento que oferece a qualquer europeu uma experiência de viagem capaz de ligar melhor os jovens à identidade europeia, aumentando a sensibilização para os valores fundamentais da União Europeia, e de os familiarizar com um modo de transporte sustentável e não poluente. A DiscoverEU é uma iniciativa da União Europeia que proporciona às pessoas a oportunidade de descobrir a Europa através de experiências de aprendizagem. Viajando principalmente de comboio (há exceções, a fim de permitir a participação de quem vive em ilhas ou regiões remotas), os jovens europeus podem descobrir a Europa e as suas cidades.

4.49 O papel das viagens na criação de uma identidade europeia foi reconhecido logo nos trabalhos preparatórios com vista à inclusão deste setor no Tratado de Lisboa. O professor Richard Jobs demonstrou recentemente o papel mais específico desempenhado pelo Passe Interrail na definição de valores comuns europeus⁽⁸⁾.

4.50 O Ano do Transporte Ferroviário deve constituir uma oportunidade para dar novo ímpeto à iniciativa DiscoverEU, apoiando os seus objetivos e chegando a jovens europeus que ainda não participaram no projeto. O CESE apoia a iniciativa do Parlamento Europeu de conceder a cada cidadão europeu, quando perfaz 18 anos, o direito a um passe DiscoverEU como um símbolo da identidade da UE.

A Europália e outros museus ferroviários europeus

4.51 De dois em dois anos, a Europália apresenta ao público, na Bélgica e países vizinhos, um programa de eventos e exposições sobre temas com uma forte dimensão e perspetiva europeia. Normalmente, a Europália atrai um grande número de visitantes, muitos dos quais do estrangeiro.

4.52 O tema da próxima edição (que se iniciará em outubro de 2021) será os caminhos de ferro e a influência que estes tiveram e continuam a ter na forma como viajamos, trabalhamos, comunicamos e vivemos na Europa. A ênfase será colocada nos caminhos de ferro como «precursores» dos esforços da UE para unir nações e cidadãos, bem como nos comboios como agentes da mudança para a mobilidade verde, com base nas ideias que constam do Pacto Ecológico Europeu e na influência dos caminhos de ferro nas artes, salientando o papel das ferrovias como fortes promotores de mudança social, económica e industrial.

4.53 Neste contexto, seria útil aproveitar o Ano do Transporte Ferroviário para prestar mais informações sobre o calendário de iniciativas da Europália, bem como partilhar com um público mais vasto os conteúdos criados em eventos culturais já existentes, como festivais de cinema (Cannes, Veneza, Berlim) e exposições de arte. No mesmo contexto, as estações e museus ferroviários poderão ser, ao longo de 2021, o cenário de grandes iniciativas que liguem o futuro e o passado dos caminhos de ferro a setores importantes como a arquitetura e construção, o *design*, o turismo, o setor eletromecânico e a alimentação.

4.54 É igualmente necessário que o Ano do Transporte Ferroviário incentive a participação de todos os museus ferroviários europeus, convide os cidadãos a descobrir as suas coleções através da digitalização e promova os intercâmbios entre museus e um circuito europeu de museus ferroviários.

Bruxelas, 16 de julho de 2020.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER

⁽⁸⁾ Ver Jobs, R.I. (2017). «Backpack Ambassador — How Youth Travel Integrated Europe» [Embaixador de mochila — Como as viagens dos jovens integraram a Europa], University of Chicago Press, p. 249.