

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind asigurarea unei tranziții sectoriale incluzive către un sector feroviar digitalizat****(aviz din proprie inițiativă)**

(2020/C 47/04)

Raportor: **Alberto MAZZOLA**Coraportor: **Guy GREIVELDING**

Decizia Adunării Plenare	21 februarie 2019
Temei juridic	Articolul 32 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Secțiunea competentă	Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI)
Data adoptării în CCMI	2.10.2019
Data adoptării în sesiunea plenară	30.10.2019
Sesiunea plenară nr.	547
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	202/0/5

**1. Recomandări**

1.1. Digitalizarea ajută transportul feroviar de călători și de marfă să devină **mai eficient și mai convenabil**, dar în același timp expune sistemele feroviare la riscuri de securitate cibernetică. Prin urmare, CESE recomandă o cooperare mai strânsă între ENISA și ERA.

1.2. CESE consideră că implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (*European Rail Traffic Management System – ERTMS*), elementul central al strategiei digitale a UE în domeniul feroviar, trebuie considerabil accelerată. Investițiile necesare, care depășesc 100 de miliarde EUR, trebuie realizate prin intermediul unei inițiative specifice a Comisiei, susținută de un angajament bugetar puternic al UE și sprijin concret din partea statelor membre, și printr-un aport substanțial de capital privat (InvestEU).

1.3. CESE încurajează sectorul transportului feroviar să elaboreze, împreună cu alte moduri de transport public, un cadru cuprinzător și interoperabil de „mobilitate ca serviciu” (MaaS) care să urmărească atât accesul facil și convenabil la mobilitate și transport public pentru toți cetățenii, ca serviciu public de interes general, cât și realizarea unui cadru IT deschis de tip *plug and play* destinat distribuirii biletelor multimodale în Europa. Calea ferată ar putea reprezenta elementul de bază în procesul de dezvoltare a componentei „mobilitate” a **identității digitale europene**.

1.4. CESE solicită Federației Europene a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), Comunității Căilor Ferate Europene (CER) și Asociației Europene a Administratorilor de Infrastructură Feroviară (EIM), ca participanți la dialogul social al UE, să instituie un dialog transparent și proactiv, de exemplu sub forma unei „foi de parcurs digitale”, și să lanseze inițiative comune care să identifice și să anticipeze impactul automatizării și al digitalizării și să mențină la nivel înalt gradul de ocupare a forței de muncă și garanțiile sociale, în cadrul unei tranziții juste din punct de vedere social.

1.5. CESE pledează pentru instituirea unui organism european de reglementare în domeniul feroviar, care să însoțească dezvoltarea pieței unice a transportului feroviar din UE și să acopere și aspectele digitale.

## 2. Introducere

În prezent, sistemul european de mobilitate și transport se transformă, devenind mult mai ecologic și mai digitalizat.

Lanțurile logistice se vor transforma, deoarece **noua tehnologie** va facilita integrarea digitală a diferitelor moduri de transport, un flux mai dens al informațiilor privind traficul și sistemul de urmărire, accesul mai ușor la servicii și informații pentru pasageri, utilizarea mai eficientă a capacității infrastructurii și un grad mai mare de previzibilitate în ceea ce privește orarul.

Digitalizarea va mări și volumul de date de care dispun întreprinderile feroviare: utilizarea acestor date, în deplină conformitate cu normele privind viața privată și proprietatea asupra datelor, va crea **oportunități pentru noi inițiative de afaceri**.

## 3. Necesitatea de a asigura tranziția sectorului căilor ferate către tehnologiile digitale

### 3.1. Calea ferată ca parte a Europei unice digitale

Baza realizării depline a pieței unice digitale europene și a digitalizării căilor ferate o reprezintă conectivitatea.

Pentru a oferi informații fiabile, cum ar fi mersul trenurilor, disponibilitatea biletelor, instrumentul de planificare a călătoriilor, datele privind terminalele de marfă etc., este necesar și un nivel înalt de conectivitate. Aceasta este o așteptare fermă din partea clienților și a personalului, deoarece îmbunătățește calitatea serviciilor și a lucrărilor de întreținere.

Digitalizarea în continuare a căilor ferate se bazează pe buna cooperare atât între societățile de căi ferate, cât și cu actorii din domeniul telecomunicațiilor. **Noile rețele 5G** reprezintă o mare oportunitate pentru căile ferate, făcând posibile, printre altele, **internetul obiectelor și îmbunătățirea informațiilor oferite în timp real**.

Calea ferată ar putea reprezenta elementul de bază în procesul de dezvoltare a componentei „mobilitate” a unei identități digitale europene printr-un „**cadru de reglementare care să stimuleze concurența și inovarea** și care să confere cetățenilor și întreprinderilor încredere, ajutându-i să conștientizeze beneficiile tehnologiilor digitale utilizate în transporturi, energie și servicii de interes general pentru cetățeni, consumatori, întreprinderi și lucrători, inclusiv beneficiile tuturor acestor servicii combinate într-o singură «persoană electronică»”<sup>(1)</sup>.

### 3.2. Noi produse specifice și IT

Implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (*European Rail Traffic Management System – ERTMS*) ar trebui să fie un element central al strategiei tehnice a UE pentru a permite concretizarea avantajelor sale (de exemplu, armonizarea tehnică și operațională, creșterea capacității rețelei, îmbunătățirea siguranței și a fiabilității, reducerea costurilor de întreținere). În ultimii 20 de ani, mai puțin de 10 % din rețeaua centrală TEN-T a fost echipată cu ERTMS. Ritmul de punere în aplicare ar trebui accelerat, fără a neglija accesibilitatea rețelei feroviare regionale.

În plus, printre prioritățile agendei feroviare ar trebui să figureze dezvoltarea, cu respectarea deplină a dialogului social, a cadrului tehnic și juridic legat de intensificarea operării automate a trenurilor, îmbunătățirea conectivității datelor de-a lungul rutelor feroviare, inclusiv mulțumită tehnologiei 5G, precum și evoluțiile digitale viitoare cu relevanță pentru transportul feroviar.

#### 3.2.1. Procese feroviare interne

3.2.1.1. Oportunități: creșterea capacității infrastructurii, întreținerea și întreținerea predictivă, reducerea costurilor, operarea automată a trenurilor, siguranța, gestionarea crizelor

Sistemele de control, comandă și comunicare ar trebui să nu se limiteze doar la contribuția adusă controlului și separării în siguranță a trenurilor, ci să devină un sistem flexibil, inteligent și operațional în timp real de gestionare a traficului și de asistență decizională.

Sistemele actuale nu valorifică suficient noile tehnologii și practici, inclusiv utilizarea tehnologiilor de poziționare prin satelit, sistemele de comunicații de date de mare viteză, de mare capacitate și de comunicații de voce (Wi-Fi, 4G/LTE, 5G), automatizarea sau sistemele inovatoare de colectare, prelucrare și comunicare a datelor în timp real. Acestea au potențialul de a îmbunătăți considerabil traficul, contribuind astfel la creșterea capacității, la reducerea consumului de energie de tracțiune și a emisiilor de dioxid de carbon, la reducerea costurilor operaționale, la sporirea securității și a siguranței, inclusiv în cazul trecerilor de nivel prin C-ITS, și la o informare accesibilă, fiabilă și ușor de înțeles a consumatorilor. Întreținerea în funcție de condiții, bazată pe senzori și tehnologie digitală, va îmbunătăți semnificativ eficiența, fiabilitatea și reziliența sistemului, atât în ce privește infrastructura, cât și materialul rulant.

(1) JO C 353, 18.10.2019, p. 79.

### 3.2.1.2. Amenințări: securitatea și cibersecuritatea

Digitalizarea ajută transportul feroviar să devină mai eficient și mai convenabil, dar în același timp expune sistemele feroviare la riscuri de securitate cibernetică. Satisfacerea nevoii de măsuri solide de securitate cibernetică și pregătirea răspunsului la atacuri ciberneticе, inclusiv la evenimente pe scară largă, reprezintă provocări semnificative pentru întregul sector feroviar.

O „interpretare omogenă a normelor privind securitatea cibernetică, inclusiv recunoașterea reciprocă între statele membre, [...] un cadru de certificare și sisteme de certificare [...] ar putea asigura o bază comună [pentru digitalizare] [...ERA...] ar trebui să fie implicate în acest proces și, în anumite cazuri, cu acordul ENISA pentru a garanta coerența, să fie delegate să elaboreze sisteme de securitate cibernetică. Standardele europene minime pentru securitatea IT ar trebui adoptate în cooperare cu CEN/Cenelec/ETSI.”<sup>(?)</sup>

### 3.2.2. Noi servicii

#### 3.2.2.1. Noi aplicații pentru pasageri: e-ticketing, e-rezervări, ticketing integrat, ticketing multimodal, MaaS, platforme digitale, stații digitale

Pentru a îmbunătăți informațiile legate de călătorii, a facilita alegerea unui tren adecvat și a unor călătorii intermodale și a sprijini emiterea de bilete directe, unele căi ferate europene au lansat împreună cu principalii vânzători de bilete un proiect denumit „modelul serviciului complet” (*Full Service Model*), cu scopul de a crea un cadru IT deschis, de tip *plug and play*, pentru distribuirea biletelor de tren, în locul soluțiilor IT bilaterale între distribuitori și furnizorii de servicii feroviare.

În acest nou context, „mobilitatea ca serviciu” (MaaS) descrie tranziția de la modurile de transport aflate în proprietatea personală către soluții de mobilitate care sunt consumate ca serviciu. Conceptul-cheie care stă la baza MaaS este de a oferi călătorilor soluții de mobilitate „de la ușă până la ușă” (*door-to-door*), pe baza nevoilor și opțiunilor lor de transport, asigurând accesul facil și convenabil la mobilitate și transport public ca serviciu de interes general. MaaS consideră întregul sistem de transport ca pe o entitate unitară, iar calea ferată, cu nivelul său scăzut de emisii, trebuie să facă parte din aceasta.

#### 3.2.2.1.1. Aspecte noi: protecția datelor, respectarea vieții private, drepturile pasagerilor

Pentru a se realiza schimbarea radicală necesară în domeniul emiterii de bilete, este esențial să existe stabilitate legislativă. Informațiile ușor de utilizat de către clienți cu privire la emiterea de bilete directe sunt esențiale pentru a răspunde cerințelor realiste ale UE din Regulamentul privind drepturile călătorilor din transportul feroviar.

Căile ferate trebuie să continue să promoveze accesibilitatea într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Dispozițiile inutile în materie de relații dintre întreprinderi creează sarcini administrative de prisos și ar trebui abordate pe bază de contract și, dacă este cazul, în cadrul legislativ relevant pentru schimbul de date.

#### 3.2.2.2. Pentru mărfuri

Sectorul feroviar a adoptat o declarație comună, intitulată „Declarație sectorială”, cu ocazia Zilelor TEN-T din 2016, de la Rotterdam, prezentând măsurile care trebuie luate în vederea îmbunătățirii transportului feroviar internațional de marfă în Europa. Din declarația sectorială au fost identificate zece acțiuni prioritare, în special în ce privește urmărirea trenurilor, ora estimată de sosire și facilitarea implementării pe teren a ERTMS. În plus, la 2 decembrie 2015, partenerii sociali europeni din sectorul feroviar au semnat Declarația privind transportul feroviar de mărfuri, prezentându-și propunerile privind îmbunătățirea acestui tip de transport.

Testarea frânei automate va permite o creștere semnificativă a eficienței activităților de compunere a trenurilor. Protecția datelor comerciale privind transportul de mărfuri trebuie, de asemenea, să fie garantată.

### 3.3. Finanțarea tranziției digitale, a cercetării și a inovării

#### 3.3.1. Finanțarea digitalizării căii ferate: Europa digitală, MIE, InvestEU, programe naționale

Ar trebui să se garanteze un sprijin adecvat din **fonduri UE și fonduri naționale** pentru toate segmentele sistemului feroviar și pentru finalizarea unei rețele feroviare europene eficiente.

<sup>(?)</sup> JO C 227, 28.6.2018, p. 86.

**Mecanismul Conectarea Europei trebuie să continue și să crească după 2020.** Trebuie subliniat modul în care MIE ar trebui să pună accentul pe aspecte legate de digitalizare, cum ar fi echipamentele ERTMS terestre și de la bord. Implementarea ERTMS în rețeaua TEN-T, cu instalații de centralizare digitale, necesită mai mult de 100 de miliarde EUR, astfel de costuri investiționale putând fi suportate numai printr-o inițiativă dedicată, cu un angajament bugetar puternic al UE, însoțit de un **sprijin concret corespunzător din partea statelor membre și a capitalului privat (InvestEU)**. Pentru a mobiliza resursele necesare, Comitetul consideră că rolul proactiv al Comisiei trebuie consolidat și că ar trebui elaborat un cadru de reglementare în acest sens. De asemenea, MIE II va finanța coridoarele feroviare 5G transfrontaliere pentru îmbunătățirea conectivității.

### 3.3.2. *Shift2Rail și Shift2Rail2*

Este necesar și sprijinul UE pentru stimularea inovării în sectorul feroviar, în special în ceea ce privește continuarea întreprinderii comune de succes Shift2Rail. Viitorul parteneriat între instituțiile europene ar trebui să beneficieze de un buget mai mare și să poată conta pe un sistem de guvernare simplificat și îmbunătățit, care, pe de o parte, să țină seama în mai mare măsură de nevoile operatorilor din sistemul feroviar și de cele ale clienților lor și, pe de altă parte, să fie în măsură să mobilizeze întregul ecosistem de inovare din domeniul feroviar, din toate statele membre. Finanțarea cercetării în domeniul inovării digitale trebuie să includă fonduri semnificative destinate evaluării impactului social al acestora și al măsurilor de facilitare a unei tranziții echitabile.

## 4. **Necesitatea de a asigura caracterul incluziv al tranziției**

### 4.1. **Pentru angajați**

Este de așteptat ca introducerea tehnologiilor digitale în mediul feroviar să aducă un plus de eficiență și de productivitate în avantajul competitivității sectorului, dar acest lucru va necesita, în același timp, schimbări calitative și cantitative în ceea ce privește locurile de muncă din sectorul feroviar și organizarea muncii.

Această tranziție este deja în desfășurare, iar întreprinderile feroviare trebuie să pregătească și să gestioneze schimbările care le afectează forța de muncă în timp util și în mod incluziv, pentru a rămâne angajatori atractivi și de bună calitate.

Vor exista schimbări profunde în ceea ce privește natura muncii și cererea de competențe. CESE subliniază importanța gestionării acestor schimbări structurale prin asigurarea unei tranziții echitabile și ușoare și prin găsirea de soluții pentru deficitul de competențe, alături de monitorizarea adecvată a progreselor.

Impactul asupra sănătății lucrătorilor din sectorul feroviar nu ar trebui să fie subestimat, inclusiv generarea unei solicitări mentale care ar putea duce la boli și ar putea provoca tensiuni în viața lor privată.

Asigurarea unei tranziții incluzive înseamnă gestionarea schimbării într-un mod responsabil din punct de vedere social, începând cu un dialog deschis și transparent cu angajații și cu reprezentanții acestora. Un astfel de dialog ar trebui să contribuie la abordarea potențialelor temeri legate de digitalizare și să asigure gradul necesar de implicare a personalului pe întreaga durată a schimbării.

Ar trebui să se dea dovadă de cea mai mare prudență atunci când se pune în aplicare digitalizarea, pentru a se evita tranzițiile perturbatoare și disensiunile sociale. Este absolut esențial ca partenerii sociali europeni – ETF (Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi), CER (Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Administratorilor de Infrastructură) și EIM (Asociația Europeană a Administratorilor de Infrastructură Feroviară) – să se reunească, pe tema proiectelor comune, în cadrul dialogului social sectorial al UE privind căile ferate, pentru a identifica și a anticipa mai bine impactul automatizării și al digitalizării, în scopul menținerii la nivel înalt a gradului de ocupare a forței de muncă și a garanțiilor sociale, în cadrul unei tranziții juste din punct de vedere social.

Factorii de decizie europeni și naționali și partenerii sociali ar trebui să asigure coordonarea dintre dialogul social european și negocierile naționale care abordează consecințele sociale și în materie de muncă ale procesului de digitalizare a sistemului feroviar european integrat.

La nivel național, întreprinderile feroviare, împreună cu reprezentanții angajaților, trebuie să elaboreze din timp o „foaie de parcurs digitală” și să ofere reprezentanților angajaților cursuri de formare privind identificarea proceselor digitale și a factorilor de influență.

În plus, este necesar să se negocieze contractele colective de muncă cu reprezentanții lucrătorilor la nivel național cu privire la:

- drepturile de consultare, de participare și de reprezentare colectivă, înainte de introducerea noilor tehnologii;
- definirea activităților/locurilor de muncă alternative, a recalificării și a calificărilor, precum și condițiile aferente;

- securitatea și sănătatea la locul de muncă, dreptul de a se deconecta, protecția datelor lucrătorilor (în raport cu monitorizarea permanentă);
- un program de lucru mai scurt și/sau formule de lucru (flexibile).

Siguranța traficului și securitatea pasagerilor și a personalului nu pot fi garantate numai prin intermediul sistemelor digitale și automatizate; este necesară prezența umană.

Pentru a aborda această provocare este esențial să se pună accentul pe tranzițiile profesionale, sprijinindu-se învățarea pe tot parcursul vieții și investițiile în capacitatea de inserție profesională a personalului, pentru a se evita concedierile. Căile ferate se confruntă cu două provocări semnificative: dezechilibrul în piramida vârstelor forței de muncă și dificultățile de recrutare, în special în rândul tinerilor și al femeilor. În consecință, societățile feroviare trebuie să acorde atenție atât capacității lucrătorilor mai vârstnici de a rămâne în locuri de muncă aflate în schimbare rapidă, pentru a se asigura transmiterea cunoștințelor de bază de la o generație la alta, cât și lărgirii bazei de recrutare.

**Din punctul de vedere al sistemelor de la nivel național și al UE, dezechilibrele privind forța de muncă pot fi reduse sau chiar evitate prin dialog și cooperare activă între sectorul educațional și întreprinderi, în vederea pregătirii „forței de muncă a viitorului” prin formarea și recalificarea angajaților și a formatorilor în domeniul competențelor digitale.**

Așa cum s-a menționat mai sus, sistemele naționale de educație – în special învățământul profesional – joacă un rol important în înzestrarea viitoarei forțe de muncă cu competențe adecvate. Se recomandă crearea unor consilii sectoriale în materie de competențe.

#### 4.2. **Călătorii: persoanele în vârstă care accesează servicii puternic informatizate, persoanele cu handicap, zonele rurale etc.**

4.2.1. Digitalizarea va oferi oportunități tot mai mari de a reduce și mai mult impactul asupra mediului al sistemului de transport și de a spori eficiența mobilității. De asemenea, creșterea conectivității ar trebui să faciliteze opțiunile „mobilității-ca-serviciu” și multi-modalitatea. Zonele rurale vor avea de profitat de pe urma acestor evoluții numai dacă vor beneficia de investițiile necesare.

4.2.2. Având în vedere că transportul feroviar este un serviciu, este important ca societatea civilă, asociațiile de consumatori, asociațiile de protecție a mediului, organizațiile persoanelor cu handicap, asociațiile care promovează mobilitatea echitabilă și asociațiile care reprezintă persoanele în vârstă să devină parteneri și în procesul de punere în aplicare a digitalizării sectorului feroviar.

4.2.3. „Pentru a valorifica forța economică a unui procent de 25 % din populația Uniunii reprezentat de cetățenii seniori, CESE consideră că este inadecvat din punctul de vedere al creșterii să fie considerați drept o categorie de cetățeni rămasă în afara mersului vieții, ci ar trebui să li se recunoască potențialul și așteptările și să fie considerați ca actori economici și sociali ai erei digitale”<sup>(3)</sup>.

#### 5. **Digitalizarea căilor ferate în contextul economiei europene a datelor**

5.1. Dezvoltarea de noi tehnologii informatice a facilitat colectarea și exploatarea datelor privind transporturile. Maximizarea utilizării datelor va duce la creștere economică, inovare și beneficii semnificative pentru sectorul feroviar, pentru clienții săi și pentru economia europeană, creând și dezvoltând servicii interoperabile și interconectate. Diferitele aspecte ale deschiderii accesului la date și ale schimbului de date trebuie explorate mai bine, cu scopul de a genera o valoare adăugată clară pentru sectorul feroviar și pentru societate.

5.2. Pentru ca actorii să colaboreze, primul pas este de a asigura interoperabilitatea formatelor de date. În plus, ar fi necesar să se clarifice dreptul de proprietate, de acces și de utilizare a diferitelor tipuri de date. Cooperarea strânsă între autorități, organizații ale consumatorilor, operatori publici și privați, sindicate, administratori de infrastructură și furnizori va fi vitală pentru eliminarea barierelor din calea schimbului de date în ecosistemul feroviar.

5.3. O analiză adecvată a volumelor mari de date va oferi apoi informații cu privire la tendințele și cererile care ar putea contribui la reproiectarea transportului într-un mod mai personalizat și mai flexibil și la o mai mare eficiență a orașelor. Digitalizarea și robotizarea transporturilor necesită un nivel adecvat de disponibilitate, accesibilitate și liberă circulație a datelor. În același timp, trebuie asigurată o protecție corespunzătoare a acestora.

<sup>(3)</sup> Pilonul digital al creșterii: e-seniorii, un potențial de 25 % din populația europeană (JO C 389, 21.10.2016, p. 28).

5.4. CESE solicită Comisiei să asigure concurența loială și posibilități de alegere pentru consumatori în domeniul accesului la date. În prezent, există preocupări cu privire la nivelul concurenței care rezultă din încercările de a obține acces la datele pasagerilor. Provocări apar și în domeniul transportului public, în care accesul la date (de exemplu, la orarele trenurilor și la localizarea în timp real) va fi esențial pentru instituirea unor servicii multimodale funcționale.

5.5. Comisia Europeană ar trebui să adopte reglementări obligatorii pentru a asigura respectarea principiilor concurenței loiale, fără a discrimina întreprinderile publice și private care furnizează servicii similare, ca și a principiilor referitoare la accesul la datele privind transportul, respectând totodată pe deplin normele privind protecția datelor. „Trebuie să se aplice aceleași condiții întreprinderilor publice și celor private, cu reciprocitate în ceea ce privește schimbul de date și compensarea costurilor <sup>(4)</sup>”, inclusiv platformelor digitale.

## 6. Industria europeană a serviciilor de transport feroviar

6.1. „Digitizarea și robotizarea transporturilor oferă noi oportunități de afaceri, atât pentru industria prelucrătoare, cât și pentru cea a serviciilor, inclusiv pentru IMM-uri, și ar putea reprezenta un domeniu de avantaj competitiv pentru UE. În acest scop, CESE solicită un mediu de afaceri încurajator și stimulant, inclusiv o atitudine deschisă față de noile modele de afaceri, și impulsivitatea dezvoltării platformelor digitale europene <sup>(5)</sup>.”

6.2. Prin documentul privind digitalizarea „Tendențe digitale în sectorul feroviar” UNIFE, Uniunea Industriei Feroviare din Europa, își propune să își exprime punctul de vedere cu privire la modul în care transformările digitale vor contribui la realizarea obiectivelor ambițioase ale sectorului feroviar european și ale sectorului său de aprovizionare, atât în ceea ce privește îmbunătățirea experienței călătorilor din transportul feroviar, cât și în ceea ce privește optimizarea logisticii și a capacității de transport de marfă. În acest scop, au fost identificate cinci domenii de interes importante:

1. volumele mari de date;
2. securitatea cibernetică;
3. inteligența artificială (IA);
4. noi servicii de mobilitate; și
5. digitalizarea serviciilor de logistică în transportul de mărfuri.

## 7. Rolul instituțiilor

### 7.1. ERA

Pentru a se continua dezvoltarea spațiului feroviar unic european și a se evita dezvoltarea fragmentată a unor aplicații telematice, Agenției i-au fost atribuite mai multe responsabilități în domeniul acestor aplicații. În acest scop, a fost împuternicită să acționeze ca autoritate de sistem pentru aplicațiile telematice și, în această calitate, urmează să mențină, să monitorizeze și să gestioneze toate cerințele de subsistem aferente la nivelul Uniunii.

### 7.2. ENISA

Agenția Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică (ENISA) este un centru de expertiză pentru securitatea cibernetică din Europa și contribuie la asigurarea unui nivel ridicat de securitate a rețelelor și a informațiilor în UE.

Agenția lucrează pentru a asigura consiliere și soluții, inclusiv exercițiile paneuropene de securitate cibernetică, elaborarea unor strategii naționale de securitate cibernetică, cooperarea și consolidarea capacităților echipelor CSIRT, studii privind adoptarea în condiții de securitate a *cloud computing*-ului, abordarea aspectelor legate de protecția datelor, dezvoltarea unor tehnologii de protecție a confidențialității și respectarea vieții private în cadrul tehnologiilor emergente, servicii de identificare electronică și servicii de încredere, definirea tabloului amenințărilor cibernetică etc. ENISA și ERA cooperează în aceste domenii.

<sup>(4)</sup> JO C 353, 18.10.2019, p. 79.

<sup>(5)</sup> Implicațiile digitizării și robotizării transporturilor asupra elaborării politicilor UE (JO C 345, 13.10.2017, p. 52).

7.3. ***O autoritate europeană de reglementare în domeniul feroviar***

Directivele UE au prevăzut constituirea obligatorie în statele membre a unor organisme de reglementare dedicate supravegherii concurenței pe piața feroviară. Pe lângă acestea, un spațiu feroviar unic european, în special în ce privește traficul internațional de marfă și de pasageri, necesită și eforturi sporite, la scară continentală, de înființare a unui organism european de reglementare în domeniul feroviar.

Bruxelles, 30 octombrie 2019.

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Luca JAHIER

---