



## Acessibilidades nos transportes “diversidade na acessibilidade”

**Carla Oliveira**

IMT - Instituto da Mobilidade  
e dos Transportes, IP

**André Freitas**

TISPT - Consultores  
em Transportes, Inovação  
e Sistemas, S.A.

A acessibilidade nos transportes e a mobilidade inclusiva implicam promover uma facilidade de deslocação das pessoas. Isso consiste em reduzir não só barreiras físicas, mas também económicas e sociais, por forma a promover uma maior equidade e o respeito pela diversidade social e cultural.

A Estratégia Europeia de Mobilidade Sustentável e Inteligente (2020)<sup>1</sup> estabelece um roteiro para o futuro dos transportes europeus, que se pretende que sejam sustentáveis, inclusivos e inteligentes, apelando a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), de forma a alcançar uma economia com impacto neutro no clima em 2050. Esta transformação, se por um lado promove uma oportunidade de melhoria de qualidade de vida para os cidadãos europeus e para a modernização da indústria europeia, por outro, cria novos desafios, pois a transição para uma mobilidade sustentável e inteligente deve ser justa e não deixar ninguém para trás, desiderato que se encontra, aliás, consagrado nas prioridades do plano de ação do atual executivo que preside à Comissão Europeia.

As mudanças necessárias no setor poderão beneficiar dos processos de digitalização e automação dos transportes, na medida em que estes permitam aumentar os níveis de segurança, fiabilidade e eficiência nas infraestruturas e serviços de transporte. Ao promover esta transformação é fundamental assegurar que as opções de mobilidade estejam disponíveis para todos, a preços acessíveis, independente das regiões onde os cidadãos residam ou pretendam deslocar-se, e que tenham as condições necessárias para poderem ser utilizadas por pessoas com mobilidade condicionada e/ou com limitações físicas e sociais particulares.

Paralelamente, releva-se também a importância de o setor conseguir oferecer empregos atrativos e boas condições sociais e oportuni-

1 - Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro, 2020 - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>.

dades de requalificação profissional. A este respeito, o Pilar Europeu dos Direitos Sociais, proclamado em 2017, constitui a bússola europeia para garantir que as transições ecológica e digital são socialmente justas e equitativas, colocando os transportes entre os serviços essenciais a que todos têm direito a aceder (Princípio 20).

Serve este enquadramento para sublinhar que a União Europeia pretende alcançar um modelo social e económico de geometria variável, que abraça a diversidade (de sexo, raça ou origem étnica, religião ou crença, deficiência, idade ou orientação sexual) como um singular elemento de valorização e de prosperidade para todos. Com efeito, é hoje reconhecido que diferentes grupos de pessoas têm diferentes necessidades como utilizadores de transporte e é importante garantir que o sistema de transporte seja inclusivo e disponível para todos. A equidade implica reconhecer que as pessoas são diferentes e precisam de apoio e recursos diferentes para garantir que os seus direitos são realizados.

O Parlamento Europeu na sua resolução sobre a proposta<sup>2</sup> da Comissão relativa ao Fundo Social para o Clima, adotada em junho de 2022, votou para introduzir uma definição de '*pobreza em mobilidade*', referindo-se a famílias com elevados custos de transporte ou acesso limitado a meios de transporte públicos ou alternativos acessíveis, necessários para satisfazer necessidades socioeconómicas básicas. A crise económica pós-covid, intensificada pela guerra, evidenciou a necessidade de uma mobilidade económica e acessível para todos os utilizadores de transporte, visto que a mobilidade continua a ser dispendiosa para as pessoas com baixos rendimentos e não é suficientemente acessível às pessoas com deficiência ou de mobilidade reduzida e às pessoas com poucos conhecimentos de informática. Além disso, a composição da força de trabalho de alguns sub-setores dos transportes não reflete adequadamente os cidadãos que estes servem. A título de exemplo, é de reter que, de acordo com dados do Eurostat, a vasta maioria de trabalhadores no setor (sensivelmente 85%) são do sexo masculino, sendo esta per-

centagem ainda mais pronunciada em alguns sub-setores. Por exemplo, quando analisado este padrão de forma mais granular, nota-se diferenças muito significativas entre modos e sub-setores. A percentagem de mulheres empregadas como motoristas no setor do transporte rodoviário de mercadorias é de apenas 2%. Já no transporte público urbano, apesar da maioria de utilizadores ser do sexo feminino, a percentagem de trabalhadores ainda está longe de ser equiparada. Exemplos representativos de outros exemplos de iniquidades podem ser encontrados no facto de que mais de um terço dos trabalhadores empregados têm 50 ou mais anos (37%) e os níveis de empregabilidade de pessoas com mobilidade reduzida são inferiores a 50%, consideravelmente abaixo do rácio de empregabilidade registado para pessoas sem esses condicionalismos.

A este respeito importa sublinhar que já existe um conjunto alargado de estudos que confirmam que a diversidade na composição



© Freepik

***"(...) é fundamental assegurar que as opções de mobilidade estejam disponíveis para todos, a preços acessíveis, independente das regiões onde os cidadãos residam ou pretendam deslocar-se, e que tenham as condições necessárias para poderem ser utilizadas por pessoas com mobilidade condicionada e/ou com limitações físicas e sociais particulares."***

2 - [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0247\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0247_EN.html).



da estrutura de empresas e organismos públicos não é um custo ou um fardo, devendo antes ser reconhecido como geradora de eficiência, produtividade e coesão organizacional, alinhada com valores consonantes com o espírito Europeu. Considerando a atual falta geral de atratividade do setor e a falta de profissionais qualificados que é crítica em alguns sub-setores, é importante inverter estas estatísticas, desmistificando estereótipos vinculados de que existem profissões talhadas para pessoas com determinadas características pessoais e promovendo melhores condições de trabalho.

Na perspetiva dos utilizadores, num estudo realizado pela Comissão Europeia em 2022 sobre a dimensão social do futuro sistema de transportes da UE relativamente a utentes e passageiros<sup>3</sup>, são identificados 6 grupos de utilizadores com maior probabilidade de serem afetados pelas mudanças no setor dos transportes: mulheres; cidadãos com fraca literacia informática ou com acesso limitado à internet; pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida (exemplo: idosos); pessoas que vivem em áreas remotas (nomeadamente áreas rurais), localidades segregadas ou em regiões menos desenvolvidas; jovens e crianças; e pessoas com baixos rendimentos e, em particular, em risco de pobreza ou exclusão social. Este estudo apresenta recomendações para promover a inclusão destes grupos, que se agrupam em 4 temas principais: melhorar a coordenação entre diferentes decisores; construir conhecimento e práticas; integrar a dimensão social na revisão da prática existente; e fornecer recursos.

Para abordar estas questões, a Comissão Europeia lançou uma rede de 'Embaixadores pela Diversidade nos Transportes' (#DiversidadeNoTransporte). A rede tem como objetivo promover a diversidade, equidade e inclusão no setor dos transportes da UE, por meio da consciencialização e partilha de informação. Em concreto, debruçar-se-á sobre o desenvolvimento e implementação de iniciativas para promover a diversidade no setor dos transportes a partir de vários ângulos, designadamente do ponto de vista dos trabalhadores no setor e também dos passageiros.

Maria Rodrigues, Gestora do projeto Embaixadores pela #DiversidadeNoTransporte, refere que "o setor dos transportes da UE enfrenta atualmente vários desafios, incluindo uma força de trabalho envelhecida, escassez de pessoal, baixa competitividade, pouca resiliência a choques externos (guerras/pandemias) e alterações climáticas. Para adaptar-se a estas mudanças, o setor precisa tornar-se mais inclusivo. Isto oferece ao setor uma vantagem competitiva, ao oferecer uma variedade de perspetivas, habilidades e experiências diferentes. No entanto, a força de trabalho nos transportes carece atualmente de diversidade, com mulheres, pessoas com deficiência e minorias étnicas sub-representadas, especialmente em cargos de liderança/gestão. A falta de diversidade entre as empresas de transporte que trabalham no setor de transporte reflete-se nas soluções de transporte desenvolvidas, que frequentemente não têm em conta as necessidades de diferentes tipos de indivíduos. Fatores como género, idade, emprego, renda, educação, posse de carro, nível de mobilidade e dimensão do agregado familiar,

3 - Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers | Final report (2022) - <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a6cf3c66-34a9-11ed-8b77-01aa75ed71a1>.

afetam negativamente a forma na qual um indivíduo podem aceder e utilizar a rede de transportes, como mostra o trabalho desenvolvido por vários autores (c.f. Goswami et al, 2018; Giannelos et al, 2019; Kuttler and Moraglio, 2020; HiReach, n/d).”

A rede Embaixadores pela #DiversidadeNoTransporte contava, no início de 2023, com um total de 70 Embaixadores, localizados em 19 países diferentes e representando 30 nacionalidades diferentes de todo o mundo. O perfil de Embaixadores é, também ele, diversificado, uma vez que estes são representantes de uma ampla variedade de organizações, incluindo organizações/sindicatos de transporte, académicos (estudantes/pesquisadores/professores), autoridades locais/regionais/nacionais, instituições e órgãos da UE, mas também empresas de transporte e ONGs.

Em paralelo com esta rede de Embaixadores, a Comissão Europeia está a criar uma rede de pontos de contacto nacionais dos Ministérios/Autoridades dos Transportes dos vários Estados Membros com o duplo papel de desenvolver um intercâmbio de ideias sobre mecanismos que coloquem os assuntos sociais dos transportes no topo da agenda política e, por outro lado, dar apoio direto aos Embaixadores dos países de onde são provenientes e/ou onde residem.

O IMT é o ponto focal em Portugal da rede “Embaixadores pela #DiversidadeNoTransporte”, e pretende, no âmbito das suas competências, ajudar a definir estratégias e medidas para combater os problemas que afetam o setor dos transportes, e encontrar soluções que respondam aos desafios colocados, mobilizando, para esse efeito, todas as partes interessadas.

A acessibilidade aos transportes é condicionada por uma série de fatores distintos e a promoção da acessibilidade para todos e da inclusão coloca vários desafios ao setor dos transportes. Do ponto de vista da força de trabalho, ao problema da falta de diversidade têm-se juntado novos desafios como o envelhecimento acelerado dos trabalhadores, a escassez de pessoal qualificado, a baixa competitividade e a pouca resiliência a choques e eventos externos.

Atender aos objetivos de alto nível da Estratégia da União Europeia para os Transportes, os quais assentam na promoção da descarbonização, digitalização e da inclusão, exige promover uma maior diversidade na oferta de serviços personalizados, que não limitem o acesso a opções de transporte, independentemente de restrições físicas, financeiras ou sociais e promover, simultaneamente, culturas de emprego inclusivas. Este é, afinal, o objetivo de longo prazo do trabalho da rede de embaixadores para a diversidade nos transportes no qual o IMT tem participado ativamente. ▲

# booki®

GRUPO PUBLINDÚSTRIA

## A melhor seleção de livros especializados!

### NOVIDADE



### ROBÓTICA INDUSTRIAL PARTE I - INTRODUÇÃO, PROGRAMAÇÃO BÁSICA E MANUTENÇÃO

Filipe Pereira e José Machado

Engebook

[www.booki.pt](http://www.booki.pt)

engebook agrobeek gestbeek artbeek

sportbeek medicabeek juribeek mybeek