Parlamento Europeu
2019-2024

Comissão dos Direitos das Mulheres e da Igualdade dos Géneros

2022/2140(INI)

3.3.2023

PROJETO DE RELATÓRIO

sobre a garantia de que os transportes europeus respondem às necessidades das mulheres
(2022/2140(INI))

Comissão dos Direitos das Mulheres e da Igualdade dos Géneros

Relatora: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Relatora de parecer da comissão associada, nos termos do artigo 57.º do Regimento
Caroline Nagtegaal, Comissão dos Transportes e do Turismo

PR_INI

ÍNDICE

Página

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU 3

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS 9

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a garantia de que os transportes europeus respondem às necessidades das mulheres
(2022/2140(INI))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta os artigos 2.º e 3.º do Tratado da União Europeia,

– Tendo em conta os artigos 8.º, 10.º, 19.º e 157.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

– Tendo em conta os artigos 21.º e 23.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia,

– Tendo em conta a Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável e os respetivos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), nomeadamente o objetivo 5 e as suas metas e indicadores,

– Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres, de 18 de dezembro de 1979,

– Tendo em conta as diretivas da UE a partir de 1975 relativas a vários aspetos da igualdade de tratamento entre homens e mulheres, incluindo a Diretiva 79/7/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1978, relativa à realização progressiva do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres em matéria de segurança social[1], a Diretiva 92/85/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à implementação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde das trabalhadoras grávidas, puérperas ou lactantes no trabalho[2], a Diretiva 2004/113/CE do Conselho, de 13 de Dezembro de 2004, que aplica o princípio de igualdade de tratamento entre homens e mulheres no acesso a bens e serviços e seu fornecimento[3], a Diretiva 2006/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Julho de 2006 , relativa à aplicação do princípio da igualdade de oportunidades e igualdade de tratamento entre homens e mulheres em domínios ligados ao emprego e à atividade profissional[4], a Diretiva (UE) 2019/1158 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa à conciliação entre a vida profissional e a vida familiar dos progenitores e cuidadores e que revoga a Diretiva 2010/18/UE do Conselho[5], bem como a Diretiva 2010/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, relativa à aplicação do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres que exerçam uma atividade

[1] JO L 6 de 10.1.1979, p. 24.
[2] JO L 348 de 28.11.1992, p. 1.
[3] JO L 373 de 21.12.2004, p. 37.
[4] JO L 204 de 26.7.2006, p. 23.
[5] JO L 188 de 12.7.2019, p. 79.

independente e que revoga a Diretiva 86/613/CEE do Conselho[6],

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 17 de junho de 2009, intitulada «Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização» (COM(2009)0279),

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 5 de março de 2020, intitulada «Uma União da Igualdade: Estratégia para a Igualdade de Género 2020-2025» (COM(2020)0152),

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» (COM(2020)0789),

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 14 de julho de 2021, intitulada «Objetivo 55: alcançar a meta climática da UE para 2030 rumo à neutralidade climática» (COM(2021)0550),

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 14 de dezembro de 2021, sobre o novo quadro da UE para a mobilidade urbana (COM(2021)0811),

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos[7],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 21 de janeiro de 2021, sobre a perspetiva de género na crise COVID-19 e no período pós-crise[8],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 21 de janeiro de 2021, sobre a Estratégia da UE para a Igualdade de Género[9],

– Tendo em conta a sua Resolução, de 6 de outubro de 2021, intitulada «Quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 — Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero»[10],

– Tendo em conta o índice de igualdade de género de 2022 do Instituto Europeu para a Igualdade de Género (EIGE),

– Tendo em conta o estudo do Departamento Temático dos Direitos dos Cidadãos e dos Assuntos Constitucionais da Direção-Geral das Políticas Internas, de 16 de dezembro de 2021, intitulado «Women and transport» [Mulheres e transporte],

– Tendo em conta o relatório da Comissão, de 14 de setembro de 2022, intitulado «Study

[6] JO L 180 de 15.7.2010, p. 1.
[7] JO L 249 de 31.7.2020, p. 1.
[8] JO C 456 de 10.11.2021, p. 191.
[9] JO C 456 de 10.11.2021, p. 208.
[10] JO C 132 de 24.3.2022, p. 45.

on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report» [Estudo sobre a dimensão social do futuro sistema de transportes da UE no que se refere aos utilizadores e aos passageiros – relatório final],

– Tendo em conta o artigo 54.º do seu Regimento,

– Tendo em conta o parecer da Comissão dos Transportes e do Turismo,

– Tendo em conta o relatório da Comissão dos Direitos da Mulher e da Igualdade dos Géneros,

A. Considerando que a igualdade de género é um valor fundamental da UE e tem de ser integrada em todas as políticas da UE; que o direito à igualdade de tratamento e à não discriminação é um direito fundamental consagrado nos Tratados e na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia;

B. Considerando que o trabalho de investigação levado a cabo em todos os Estados-Membros demonstrou que a violência baseada no género perpetrada em espaços públicos e infraestruturas de transportes públicos constitui um problema crescente;

C. Considerando que políticas de transportes mal delineadas podem agravar a pobreza e a exclusão social existentes; considerando que continua a verificar-se uma falta de dados repartidos por sexo e de análises sob a perspetiva de género a respeito dos transportes, o que obsta à aplicação de políticas de transportes devidamente direcionadas para as pessoas e as famílias em toda a sua diversidade;

D. Considerando que, para melhorar a qualidade de vida das mulheres, é fundamental adotar uma abordagem em matéria de planeamento urbano que seja sensível ao género;

E. Considerando que a utilização dos transportes difere, em termos de complexidade, frequência, modo, duração, finalidade, custo, segurança e proteção, em função do género, bem como de outros fatores;

F. Considerando que compreender os padrões de transporte e da mobilidade é fundamental para o desenvolvimento de políticas de transportes sensíveis às questões de género, por forma a que as utilizadoras dos transportes possam tomar parte em modos de transporte seguros, acessíveis, fiáveis, sustentáveis e não discriminatórios;

G. Considerando que as mulheres utilizam mais do que os homens modos de transporte mais sustentáveis e, muitas vezes, conjugam uma série de trajetos secundários com os trajetos principais que efetuam («trip chaining»);

H. Considerando que uma adoção bem-vinda de novos veículos e novas tecnologias de automatização deve ter em conta as necessidades específicas das mulheres;

I. Considerando que a sustentabilidade dos transportes requer a igualdade de acesso às infraestruturas, através de medidas que garantam uma maior mobilidade para todos e a mesma qualidade de serviço nas zonas urbanas e rurais;

J. Considerando que a conceção de veículos, nomeadamente os dispositivos de segurança,

tem frequentemente como base uma maior estatura física, tipicamente masculina, tornando-se, assim, menos eficaz para as pessoas de estatura mais baixa;

K. Considerando que as infraestruturas de transporte que dispõem de zonas circundantes bem concebidas, sob vigilância e seguras se repercutem positivamente tanto na segurança real como na segurança percecionada[11];

L. Considerando que os entraves à mobilidade dificultam o acesso das mulheres a empregos e a serviços essenciais, como a saúde e a educação, afetando a acumulação tanto do seu capital humano como do dos seus filhos;

M. Considerando que, no setor dos transportes, as mulheres estão, a todos os níveis, sub-representadas em termos de emprego; que, quando está em causa a tomada de decisões, o planeamento e a investigação, a sua sub-representação reforça a falta de integração da perspetiva de género nos transportes;

N. Considerando que o ambiente de trabalho no setor dos transportes não tem em conta as necessidades específicas das mulheres, o que tem implicações mais vastas sobre a segurança das mulheres;

O. Considerando que as empresas de transporte enfrentam importantes problemas em matéria de recrutamento; que o recrutamento de mulheres pode representar uma solução para fazer face à escassez de pessoal no setor dos transportes[12];

P. Considerando que é importante promover e continuar a garantir uma mobilidade eficiente e a preços acessíveis nas zonas rurais; que a conectividade nas zonas rurais não está suficientemente desenvolvida;

Q. Considerando que as mulheres que vivem em zonas rurais se deparam com obstáculos para obter apoio quando são vítimas de violência baseada no género;

1. Reafirma o empenho da UE em alcançar a igualdade de género no domínio dos transportes e regista, ao mesmo tempo, os progressos alcançados até à data; sublinha que são necessárias medidas concretas para melhorar a segurança, o acesso à mobilidade e as oportunidades de emprego;

2. Salienta que a integração da perspetiva de género nos transportes tem, de uma forma generalizada, repercussões positivas, nomeadamente sobre a inclusão social e as oportunidades de emprego; sublinha a importância da integração da perspetiva de género nos transportes para a consecução das transições ecológica e digital;

3. Recorda que os estereótipos de género e os preconceitos excluem as mulheres de atividades económicas e sociais, o que conduz a uma falta de eficiência e a um desperdício acrescido de recursos humanos; aponta para a necessidade de dispor de recursos, a fim de assegurar que as mulheres estejam representadas na investigação e na tomada de decisões

[11] Fórum Internacional dos Transportes, «*Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*» [A segurança e proteção das mulheres: uma prioridade para os transportes públicos], Publicações da OCDE, Paris, 2018.

[12] Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, «*Good staff scheduling and rostering practices in transport*» — Relatório final, Serviço das Publicações da UE, Luxemburgo, 2021.

em matéria de transportes;

4. Lamenta a falta de dados normalizados e repartidos por sexo e de análises sob a perspetiva do género a respeito de todos os modos de transporte; congratula-se, a este respeito, com o facto de a «energia e os transportes» constituir a orientação temática da edição de 2023 do Índice de Igualdade de Género do EIGE;

5. Destaca a capacidade da inteligência artificial (IA) para agregar conjuntos de dados anonimizados sobre a utilização dos transportes públicos;

6. Congratula-se com o lançamento da nova iniciativa da Comissão «Embaixadores da Diversidade na Rede de Transportes», que procurará promover a diversidade, a igualdade e a inclusão no setor dos transportes da UE;

7. Solicita que os ensaios em matéria de segurança e os testes de colisão prevejam manequins femininos biofiéis; sublinha que a IA deve contribuir para aumentar a nossa compreensão da forma como diferenças na morfologia humana dão azo a reações diferentes em situações de emergência;

Compreender a mobilidade das mulheres e a equidade nos transportes

8. Sublinha a divergência de expectativas, padrões de viagem, necessidades e experiências das mulheres enquanto utilizadoras de transportes; solicita que a legislação pertinente no domínio dos transportes integre plenamente as necessidades das mulheres;

Serviços de mobilidade inclusivos e infraestruturas adequadas

9. Apela à integração de opções de transporte sustentáveis na vida quotidiana das mulheres, para que viagens multimodais confortáveis, seguras e isentas de stresse se tornem uma realidade;

10. Insta os Estados-Membros a assegurarem que as infraestruturas rodoviárias tenham, nomeadamente aquando da sua modernização, plenamente em conta a continuidade e a acessibilidade de ligações pedonais sustentáveis;

Garantir a proteção e a segurança das mulheres em ambientes de transporte

11. Insta a que seja colocada uma maior ênfase na segurança da mobilidade urbana, nomeadamente numa iluminação pública adequada e sustentável, a fim de evitar situações em que as mulheres tenham de passar por locais sombrios e assustadores durante as deslocações entre o seu domicílio e o seu local de trabalho; solicita, além disso, que os projetos em matéria de transporte integrado tenham em conta o «último quilómetro», especialmente fora das horas de ponta;

12. Salienta a importância do Regulamento Inteligência Artificial[13] para ajudar as autoridades responsáveis pela aplicação da lei a combaterem a criminalidade nas redes de transportes públicos e a reduzir o assédio contra as mulheres e as pessoas LGBTQI + que utilizam os

[13] Proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial (Regulamento Inteligência Artificial) e altera determinados atos legislativos da União (COM(2021)0206).

transportes;

13. Observa que as mulheres desempenham um papel decisivo na escolha das opções de mobilidade das famílias e que as suas experiências negativas com a utilização de modos de transporte sustentáveis podem levar a que opções sejam descartadas;

14. Regista os desafios que, nas zonas rurais em que os transportes públicos são relativamente subdesenvolvidos, se colocam às mulheres muitas vezes incumbidas de exercer o papel de cuidadoras; salienta que as políticas que visam promover a sustentabilidade dos transportes não devem excluir os grupos vulneráveis, as mulheres ou as pessoas que vivem em zonas rurais;

Mulheres em empregos no setor dos transportes

15. Sublinha que as mulheres que trabalham no setor dos transportes, seja a que nível for, enfrentam obstáculos como os preconceitos de género, bem como a falta de instalações ou a inadequação das instalações, o que conduz ao assédio e à violência; observa, por conseguinte, a dificuldade em atrair e manter as mulheres em empregos no setor dos transportes;

Capacitar as mulheres no setor dos transportes

16. Salienta que a falta de mulheres no setor dos transportes também deve ser encarada como uma oportunidade; insta a Comissão, os Estados-Membros e as partes interessadas a tomarem medidas proativas para aumentar a empregabilidade e a competitividade das mulheres neste setor;

Sensibilizar e fomentar uma mudança comportamental

17. Insta os Estados-Membros a combaterem a segmentação de mercado no que diz respeito às carreiras profissionais no setor dos transportes e no domínio da ciência, tecnologia, engenharia e matemática; observa que promover o empreendedorismo junta das raparigas desde tenra idade pode contribuir para uma redução dos estereótipos educativos existentes e assegurar que mais mulheres acedam aos setores da logística, da engenharia e dos transportes;

18. Observa a necessidade de campanhas e ações nas redes sociais para assegurar uma cultura de tolerância zero no que diz respeito ao assédio e aos ambientes de trabalho inseguros;

19. Observa que a digitalização e os novos modelos de transportes podem proporcionar às mulheres ambientes de trabalho de melhor qualidade, mais seguros e mais acessíveis;

°

° °

20. Encarrega a sua Presidente de transmitir a presente Resolução ao Conselho e à Comissão.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A mobilidade e os transportes são importantes para todos os cidadãos da nossa União, estando em permanente evolução e modernizando-se ao longo dos tempos. A necessidade de reduzir significativamente as emissões que produz e de fazer com que se torne mais sustentável é, de longe, o maior desafio que se coloca ao setor dos transportes. A via que conduzirá à concretização de um sistema de transportes neutro em carbono terá um impacto considerável nos utilizadores e nos passageiros, bem como nas pessoas que trabalham neste setor. Proporcionará, com certeza, aos cidadãos enormes oportunidades de melhoria de qualidade de vida, criará perspetivas de emprego novas e empolgantes e trará novos produtos e serviços mais perto do que nunca dos cidadãos europeus. Devemos, no entanto, reconhecer, ao mesmo tempo, os desafios que temos pela frente: dará, é certo, um ímpeto novo à sociedade, para que opte por meios de transporte mais sustentáveis, mas pode eventualmente resultar numa maior pobreza em matéria de mobilidade e levar à exclusão de determinados grupos.

A relatora considera, no entanto, que tal não será forçosamente o caso. É evidente que esta evolução empolgante no sentido de transformar os nossos sistemas de transportes numa mobilidade ecológica, acessível e sustentável não deve deixar ninguém para trás. Ora, há, ainda hoje, demasiados exemplos de desigualdades e défices em matéria de transportes, tanto para os utilizadores dos transportes como para os trabalhadores neste setor.

O presente relatório procura pôr em evidência a situação difícil a que as mulheres têm frequentemente de fazer face no âmbito dos transportes, colocando uma ênfase especial nas mulheres que executam a maioria das tarefas de prestação de cuidados e cujos padrões de viagem são diferentes dos dos homens. Que as mulheres tenham de enfrentam mais discriminações no seu local de trabalho e que o setor dos transportes nem sempre represente um lugar de emprego exemplar constitui um dos maiores flagelos dos nossos tempos. O relatório analisa igualmente a situação de outros grupos vulneráveis que já há demasiado tempo têm vindo a ser marginalizados e cujas necessidades têm sido ignoradas. Procura encontrar formas de melhorar a situação que se verifica no setor, assegurando, simultaneamente, que todos tirem partido dos benefícios associados à transição ecológica.

Em primeiro lugar, para compreender e analisar melhor aquilo que é necessário para assegurar que os transportes da UE respondam às necessidades das mulheres, é preciso dispor de dados repartidos por sexo e de análises sob a perspetiva do género a respeito dos transportes. Tal contribuirá para melhorar a conceção das políticas, da legislação, dos programas e das ações pertinentes, refletindo as necessidades e preocupações das mulheres em toda a sua diversidade, e ajudará a desenvolver dados abertos para efeitos de fomento da inovação nos transportes.

Além disso, deve ser dada maior atenção à segurança dos passageiros nos transportes coletivos, o que tem várias implicações de grande alcance em relação ao género e à mobilidade. Enquanto utilizadoras de transportes coletivos, as mulheres estão sujeitas ao fenómeno preocupante do assédio sexual e a diferentes tipos de agressões. É extremamente difícil para elas deslocarem-se de e para o local de trabalho, com sacos de compras e carrinhos de bebé e, ao mesmo tempo, tomarem conta de crianças.

Por outro lado, aquando da conceção de automóveis e de outros modos de transporte, a constituição física das mulheres tende a não ser tida em conta, o que significa que as mulheres

estão menos protegidas do que os homens quando estão envolvidas numa colisão de veículos.

Outro problema importante é a pobreza e a exclusão associadas aos transportes, especialmente nas zonas rurais e nas regiões ultraperiféricas. As mulheres têm menos alternativas do que os homens na escolha do modo de transporte a utilizar. E, quando refletimos sobre a descarbonização dos transportes, devemos abster-nos de eliminar completamente os automóveis da vida das pessoas, em especial quando não existem ligações de transporte sustentáveis, acessíveis, seguras e frequentes.

No que diz respeito ao emprego, o setor dos transportes ainda não é suficientemente atrativo para as mulheres, uma vez que não é dada a devida atenção às questões de segurança das mulheres e à acessibilidade de infraestruturas adequadas. Os casos inaceitáveis de assédio sexual, intimidação, acosso e violência são demasiado frequentes e generalizados no setor. Além disso, as mulheres continuam a estar sub-representadas nas profissões do setor dos transportes, uma vez que não são sensibilizadas para essas carreiras. Neste contexto, recomenda-se criar mais incentivos e ministrar às raparigas, numa fase precoce, o ensino que encoraje as mulheres a seguirem uma carreira profissional nas áreas das CTEM. O relatório procura também encontrar soluções e formas de aumentar a participação e o interesse das mulheres nos transportes e na logística.

Assim, garantir que o nosso sistema de transportes seja verdadeiramente resiliente a futuras crises e que responda às necessidades das mulheres e dos grupos vulneráveis deve impreterivelmente constituir um objetivo fundamental da política de transportes da UE para o futuro, sendo primordial para o crescimento e a sustentabilidade do setor a longo prazo. Se essa política responder às necessidades das mulheres, responderá às necessidades de todos: aproveitemos para, sem perder tempo, tirar partido de todos os desenvolvimentos empolgantes que os transportes oferecem no domínio da tecnologia e em termos de emprego competitivo, seguro e resiliente.