



Bruxelas, 13.5.2020
C(2020) 3139 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

COVID-19: Orientações sobre o restabelecimento progressivo dos serviços de transporte e da conectividade

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

COVID-19: Orientações sobre o restabelecimento progressivo dos serviços de transporte e da conectividade

I. Introdução

1. O surto de COVID-19 está a ter um impacto significativo nos transportes e na conectividade na UE. As medidas destinadas a contê-lo resultaram numa redução drástica da atividade no setor dos transportes, e em especial do transporte de passageiros¹. O fluxo do transporte de mercadorias foi menos afetado, em parte graças aos esforços coletivos da UE para garantir a sua continuidade, embora tenha igualmente sofrido uma redução devido ao declínio da atividade económica e à perturbação das cadeias de abastecimento.
2. A Comissão emitiu orientações sobre as restrições de viagens não indispensáveis², tendo apresentado uma panóplia de medidas que incidem especificamente sobre o setor dos transportes, inclusive sobre a gestão das fronteiras³. Emitiu igualmente orientações para a implementação de corredores verdes para o transporte de mercadorias⁴, além de orientações destinadas a facilitar as operações de carga aérea⁵, bem como sobre os marítimos, os passageiros ou outras pessoas a bordo de navios⁶. A Comissão forneceu orientações sobre a melhor forma de proteger os trabalhadores dos transportes e os passageiros, preservando a continuidade do transporte de mercadorias.
3. Enquanto continuarem a aplicar-se restrições à circulação de pessoas e os fluxos de mercadorias continuarem a ser suscetíveis de serem afetados, estas medidas e recomendações sobre o fluxo de mercadorias, a livre circulação de trabalhadores que exercem profissões de importância crítica⁷, o trânsito e o repatriamento de passageiros e tripulações devem continuar a ser aplicados de forma coerente e concertada por todos os Estados-Membros. Os Estados-Membros devem continuar a utilizar a rede de pontos de contacto nacionais em matéria de transportes para dar resposta à crise de COVID-19, coordenada pela Comissão.
4. Uma vez que a situação em termos de saúde pública está a começar a melhorar, é importante que os serviços de transporte e a conectividade sejam progressivamente restabelecidos dentro dos limites ditados pelas condições epidemiológicas, uma vez que desempenham um papel crucial de facilitadores na UE e na economia mundial, bem como na vida quotidiana dos cidadãos da UE.

¹ Por exemplo, comparativamente, cerca de -90 % de tráfego aéreo do que há um ano (Fonte: Eurocontrol), -85 % de serviços de transporte ferroviário de passageiros de longa distância, -80 % de serviços regionais de transporte ferroviário de passageiros (incluindo suburbanos), uma paralisia quase total dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros (Fonte: CER); mais de -90 % no que se refere aos navios de cruzeiro e de passageiros em meados de abril em relação há um ano atrás (Fonte: EMSA).

² COM (2020) 115 final, COM (2020) 148 final, e C (2020) 2050 final, JO C 102 I de 30.3.2020, p. 12.

³ C(2020) 1753 final, JO C 86 I de 16.3.2020, p. 1.

⁴ C(2020) 1897 final, JO C 96 I de 24.3.2020, p. 1.

⁵ C(2020) 2010 final, JO C 100 I de 27.3.2020, p. 1.

⁶ C(2020) 3100 final, JO C 119 de 14.4.2020, p. 1.

⁷ C(2020) 2051 final, JO C 102 I de 30.3.2020, p. 12.

5. Em 15 de abril de 2020, a Comissão Europeia, em cooperação com o Presidente do Conselho Europeu, apresentou um Roteiro Europeu Comum com vista a levantar as medidas de contenção da COVID-19⁸, que contém recomendações. O Roteiro Europeu Comum anunciava que a Comissão iria além disso apresentar «orientações mais pormenorizadas sobre a forma de restabelecer progressivamente os serviços de transporte, a conectividade e a livre circulação, tão rapidamente quanto a situação sanitária o permitir, também com vista ao planeamento das viagens de férias de verão».
6. A saúde dos cidadãos, incluindo dos trabalhadores dos transportes e dos passageiros, continua a ser a principal prioridade. Deve ser consagrada especial atenção às populações vulneráveis, como os idosos e pessoas com patologias crónicas subjacentes, no pleno respeito da sua privacidade. Por conseguinte, a flexibilização das restrições às viagens e das restrições operacionais deve ser gradual, de forma a proteger a saúde e a assegurar que os sistemas e serviços de transporte e outros sistemas conexos (por exemplo, os controlos nas fronteiras externas) possam ser reajustados em função de volumes mais elevados no transporte de mercadorias e de passageiros. Concomitantemente, devem ser organizadas campanhas de comunicação continuamente atualizadas para assegurar que os viajantes possam fazer planos e agir com plena consciência da situação e, por conseguinte, também da sua responsabilidade individual no que toca ao cumprimento das recomendações sanitárias durante as viagens.
7. O restabelecimento progressivo dos serviços de transporte e da conectividade irá depender integralmente da abordagem adotada quanto às restrições de viagem, das avaliações epidemiológicas, bem como do aconselhamento médico especializado sobre as precauções necessárias em matéria de saúde e de proteção sanitária. As presentes orientações da UE com vista ao restabelecimento dos serviços de transporte e da conectividade não prejudicam estas políticas, devendo continuar a ser plenamente alinhadas e coerentes com as mesmas, e a ser aplicadas no quadro do Roteiro Europeu Comum.
8. Proporcionam um quadro comum para apoiar as autoridades, as partes interessadas, os parceiros sociais e as empresas que operam no setor dos transportes durante o restabelecimento gradual da conectividade. As orientações consistem em princípios gerais aplicáveis a todos os serviços de transporte e em recomendações específicas realistas e pragmáticas, que terão em conta as características específicas dos diferentes modos de transporte. O seu objetivo é fornecer orientações adicionais sobre a forma de restabelecer progressivamente os serviços de transporte, a conectividade e a livre circulação, tão rapidamente quanto a situação sanitária o permitir, protegendo simultaneamente a saúde dos trabalhadores dos transportes e dos passageiros. Devem ser aplicadas no setor dos transportes nos Estados-Membros, e entre os mesmos. No entanto, tendo em conta a natureza transfronteiriça dos transportes, estas orientações devem ser igualmente aplicadas aos serviços de transporte entre Estados-Membros e países terceiros, à medida que a situação epidemiológica o permita.
9. O surto de COVID-19 afetou toda a UE, mas os seus impactos diferem consoante os Estados-Membros, as diversas regiões ou zonas. A fim de restabelecer a conectividade em toda a UE de forma segura para todas as pessoas envolvidas e de

⁸ Roteiro Europeu Comum com vista a levantar as medidas de contenção da COVID-19, JO C 126 de 17.4.2020, p. 1.

restaurar a confiança do público no sistema dos serviços de transporte, os Estados-Membros e as instituições e agências da UE terão de proceder em regime de estreita cooperação. Não é viável um ambiente totalmente isento de risco, como acontece aliás com qualquer outra atividade. Porém, na medida do possível, os riscos devem ser minimizados enquanto o surto durar. Até que seja desenvolvida e esteja amplamente disponível uma vacina eficaz, é plausível que ocorra uma segunda vaga de infeções ou de focos do surto; Devem, pois, ser estabelecidos planos para a eventual reintrodução de medidas, se necessário.

10. Tendo em conta a dimensão mundial do surto de COVID-19 e a natureza internacional dos serviços de transporte, é indispensável um quadro para a aceitação mútua da situação em matéria de saúde pública e das medidas em vigor entre países, regiões e zonas, incluindo entre Estados-Membros e entre a UE e os países terceiros, com vista a um restabelecimento gradual, oportuno e seguro dos sistemas de transporte, a nível europeu mas igualmente mundial. Nesta conjuntura, as autoridades competentes da UE necessitam de cooperar o mais amplamente possível com os países terceiros e com as organizações setoriais internacionais⁹. Por conseguinte, as medidas devem, tanto quanto possível, ser harmonizadas no atinente aos seus objetivos e efeitos, e ser aceites como equivalentes.
11. Como referido no Roteiro Europeu Comum, estas orientações são igualmente pertinentes tendo em vista a época de férias de verão e o planeamento dos serviços de viagem conexos. O turismo é um setor importante da economia da UE, intrinsecamente ligado ao transporte e às viagens, dependente da disponibilidade de serviços de transporte de passageiros, que é uma condição prévia indispensável para o turismo. Por conseguinte, o restabelecimento atempado da conectividade adequada é crucial para o restabelecimento gradual do turismo.

II. Princípios subjacentes ao restabelecimento seguro e gradual do transporte de passageiros

a) Princípios gerais para o restabelecimento da conectividade

12. Todos os **modos de transporte devem ser progressivamente restabelecidos a título prioritário, sob reserva da aplicação efetiva de medidas proporcionadas e eficazes para proteger a saúde dos trabalhadores dos transportes e dos passageiros**. Estas medidas devem estar em conformidade com as recomendações, os critérios gerais e os princípios estabelecidos no Roteiro Europeu Comum, nomeadamente no que diz respeito à situação epidemiológica e às políticas em matéria de controlos nas fronteiras e de restrições de circulação e viagem.
13. Assim, **as medidas suscetíveis de restringir as operações de transporte, bem como as medidas de proteção e prevenção sanitárias, devem continuar a ser limitadas, no seu âmbito e duração, ao estritamente necessário para proteger a saúde pública**. Além de serem **proporcionadas**, essas medidas devem ser **devidamente fundamentadas, transparentes, relevantes, específicas para os diferentes modos de transporte, além de serem não discriminatórias e de manterem condições de concorrência equitativas no mercado único**. Os Estados-Membros terão de

⁹ Tais como a Organização Marítima Internacional, a Organização Internacional do Trabalho, a Organização da Aviação Civil Internacional, o Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes, etc.

assegurar a conformidade destas medidas com as regras em matéria de auxílios estatais e com todos os outros elementos do direito da UE.

14. Ademais, devem ser continuamente monitorizadas para que possam, se necessário, ser reavaliadas e ajustadas, tendo em conta todos os conhecimentos especializados e considerações pertinentes, continuando a ser proporcionais ao nível atual das necessidades no domínio da saúde pública. À medida que forem estando disponíveis novas soluções mais eficazes, deverá ser dada prioridade à sua implantação, a fim de **suspender as medidas menos eficientes ou mais onerosas. O princípio da relação custo/eficácia deve ser respeitado.** Tal implica que, se existirem várias alternativas possíveis para alcançar efeitos comparáveis em termos de garantia da saúde dos trabalhadores dos transportes e dos passageiros, deverá ser dada preferência à opção menos onerosa.
15. Para proteger e restabelecer o pleno funcionamento do mercado único, a prestação transfronteiras de serviços de transporte, a plena eficácia das medidas relacionadas com a saúde e a confiança do público, **os Estados-Membros devem tomar medidas de forma concertada e cooperativa.** Os Estados-Membros devem basear as suas decisões sobre a supressão das restrições de viagem relacionadas com a COVID-19 nas orientações da Comissão relativas às fronteiras internas de 13 de maio de 2020¹⁰. Essas decisões devem ser notificadas à Comissão e aos Estados-Membros. A Comissão está disposta a coordenar o levantamento das restrições e o restabelecimento dos serviços de transporte através da rede de pontos de contacto nacionais.
16. Tal implica também uma **abordagem coordenada não só com os países vizinhos da UE, mas também mais além.** Os canais de coordenação já foram alargados, por exemplo, nos Balcãs Ocidentais, às autoridades nacionais competentes, que operam em estreita colaboração com a rede da UE de pontos de contacto nacionais para os transportes. O objetivo comum é assegurar a prestação de serviços de transporte e a conectividade.
17. Em conformidade com os princípios acima referidos, de acordo com os quais as medidas devem ser proporcionadas e específicas para os diferentes modos de transporte, devem ser identificadas **opções de mobilidade seguras, ao invés de medidas de proibição geral que conduzam à paralisia dos serviços de transporte** na UE. Um exemplo poderia consistir na intensificação da limpeza e da desinfeção regulares e na ventilação adequada das plataformas de transporte e dos veículos de transporte¹¹, ao invés da proibição total dos serviços de transporte relevantes. Essas alternativas permitirão atender às fontes de risco, facilitando simultaneamente o regresso gradual às atividades económicas regulares e às atividades quotidianas. Neste contexto, será crucial uma cooperação estreita entre as autoridades sanitárias e as autoridades competentes em matéria de transporte, bem como entre as principais partes interessadas.
18. **O transporte de mercadorias deve continuar a ser salvaguardado para assegurar a funcionalidade das cadeias de abastecimento.** Segundo o Roteiro Europeu

¹⁰ Comunicação da Comissão - Covid-19: Rumo a uma abordagem faseada e coordenada do restabelecimento da livre circulação e do levantamento dos controlos nas fronteiras internas, de 13 de maio de 2020.

¹¹ No contexto da presente comunicação, o termo «veículo» refere-se, conforme o contexto, a todos os tipos de veículos, incluindo, entre outros, automóveis, camiões, autocarros, comboios, aeronaves, navios, barcos, transbordadores, etc.

Comum, «na fase de transição, devem ser envidados esforços para manter o fluxo livre das mercadorias e para assegurar as cadeias de abastecimento». Tomando como base os 15 minutos atualmente necessários para passar os corredores verdes nas fronteiras, os controlos efetuados devem ser gradualmente facilitados, de forma coordenada, utilizando os canais de coordenação estabelecidos, como os pontos de contacto nacionais para a COVID-19 e o Mecanismo Integrado da UE de Resposta Política a Situações de Crise (IPCR), com o intuito de permitir, em última análise, a todos os veículos de transporte de mercadorias e a todas as mercadorias, a passagem das fronteiras internas nos mesmos moldes em que ocorria previamente à introdução das restrições relacionadas com a COVID-19. Uma vez que o tráfego voltará a aumentar, o papel das plataformas multimodais, como os portos ou os terminais de contentores, no apoio aos corredores verdes merece especial atenção. Há que utilizar da melhor forma todos os modos de transporte, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte ferroviário de mercadorias, para garantir cadeias de abastecimento funcionais. É necessário garantir a livre circulação, sem entraves, dos trabalhadores essenciais do setor dos transportes. Para o efeito, deve ser considerada possibilidade de acesso a vias rápidas (*fast-track*) nas plataformas de transporte. Durante o período de transição gradual, e na sequência de recomendações das autoridades competentes em matéria de saúde pública, deve proceder-se à redução gradual dos controlos sanitários, devem ser levantadas as quarentenas sistemáticas (isto é, aplicadas independentemente dos sintomas apresentados e dos resultados dos testes efetuados), devem ser abolidos os comboios de pesados, as restrições normais de circulação poderão ser novamente introduzidas se a fluidez do tráfego o permitir, e as novas derrogações às regras relativas aos tempos de condução e de repouso após o final de maio de 2020 poderão tornar-se mais harmonizadas e limitadas ao estritamente necessário, a fim de reinstaurar gradualmente regras uniformes e facilmente aplicáveis na UE.

19. Assim que a situação em matéria de saúde pública o permitir, as restrições ao transporte individualizado (por exemplo, automóveis, motociclos ou bicicletas) deverão ser levantadas. A atenuação das restrições permite um restabelecimento rápido da mobilidade, especialmente a nível local e regional (por exemplo, permitindo que as pessoas viajem mais e mais rapidamente a nível local ou no interior de um Estado-Membro). O levantamento destas restrições para facilitar o transporte individualizado deve ser alinhado com as medidas gerais de distanciamento e de prevenção, exigidas ou recomendadas por cada Estado-Membro.
20. Ao mesmo tempo, a **disponibilidade de opções de transporte coletivo seguro deve ser aumentada**, concomitantemente com o desconfinamento gradual, a fim de proporcionar alternativas de mobilidade a todos os cidadãos. Tal deve ser efetuado e comunicado de forma a contribuir para restaurar a confiança dos passageiros no que respeita à utilização segura dos transportes coletivos.
21. **Deve garantir-se que os operadores de transportes e os prestadores de serviços que oferecem serviços equivalentes no mesmo itinerário estejam sujeitos a medidas equivalentes.** O objetivo deve ser proporcionar o mesmo nível de segurança, clareza e previsibilidade para os passageiros, evitar a discriminação e preservar condições de concorrência equitativas.
22. A fim de assegurar a comparabilidade das medidas à partida e à chegada, aplicáveis a todos os modos de transporte, cujo objetivo consiste em evitar a morosidade das viagens, ou mesmo a sua impossibilidade, é crucial **assegurar que medidas**

equivalentes, baseadas em princípios comuns e suscetíveis de mitigar de forma adequada os riscos sanitários pertinentes, **sejam mutuamente aceites no ponto de partida e no destino final da viagem**. Tal deverá ser facilitado pela coordenação entre Estados-Membros e com os países terceiros.

23. A fim de permitir um planeamento mais informado da viagem, **os operadores de transporte e os prestadores de serviços de transporte poderão disponibilizar informações sobre as taxas médias de ocupação** relativas a ligações ou horários específicos. Tal será especialmente importante para os serviços sem reservas de lugares e para os transportes públicos locais. Essas informações podem ser disponibilizadas em linha ou através de aplicações móveis específicas.
24. A mobilidade urbana já está a ser repensada em vários Estados-Membros, regiões e municípios, prevendo-se designadamente o alargamento dos pavimentos e das bicicletas, a adaptação dos horários e o desenvolvimento de tecnologias inovadoras para gerir os fluxos de passageiros e evitar a concentração de pessoas. **A Comissão incentiva e apoia o desenvolvimento e a aplicação de novas soluções e medidas no domínio da mobilidade urbana** para facilitar a mobilidade ativa, coletiva e partilhada de forma segura e para fomentar a confiança entre os cidadãos.
25. Sempre que necessário, **devem aplicar-se regras claras sobre os direitos e os deveres dos operadores de transportes e dos prestadores de serviços**. Por exemplo, se os operadores forem responsáveis por assegurar o distanciamento ou a recusa de acesso a uma plataforma de transporte ou a um veículo sem máscara, ou se for excedido o número máximo de passageiros, o quadro jurídico que lhes confere a autoridade para instituir estas medidas deve ser claramente definido.

b) Proteger os trabalhadores dos transportes

26. Apesar do risco acrescido que tal representa para a sua saúde e bem-estar, os trabalhadores dos transportes em todos os modos de transporte têm desempenhado um papel fundamental na crise no que respeita ao fornecimento de mercadorias, ao apoio ao funcionamento das cadeias de abastecimento, ao repatriamento dos cidadãos da UE e ao transporte de trabalhadores essenciais para os seus locais de trabalho. **As plataformas de transporte, os prestadores de serviços e os operadores devem aplicar o princípio da continuidade operacional**, a fim de garantir a segurança das operações, **em consulta com os parceiros sociais**. Isto significa também que **os trabalhadores dos transportes devem ser devidamente consultados, equipados, formados e instruídos** sobre a forma de desempenhar as suas funções, minimizando ao mesmo tempo os riscos para a sua saúde, a das suas famílias e também a dos seus colegas e a dos passageiros. Tal deve incluir, por exemplo, informações sobre como utilizar adequadamente os equipamentos de proteção, manter as boas práticas de higiene, minimizar os contactos desnecessários com outros e também, na medida do possível, detetar potenciais infeções.
27. **Os trabalhadores dos transportes que, devido à natureza das suas funções, sejam obrigados a manter um elevado nível de interação com outras pessoas** (por exemplo, tripulações aéreas, pessoal responsável pela inspeção da segurança nos aeroportos e portos, controladores de bilhetes, motoristas de carrinhas e autocarros, tripulações de navios de passageiros, pilotos marítimos, pessoal de assistência a passageiros, incluindo pessoas com deficiência e mobilidade reduzida), **devem dispor de equipamento de proteção individual adequado**, tal como descrito *infra*. Deve ser assegurada, se necessário, a substituição regular desse equipamento, bem como a

sua eliminação segura. A Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho publicou orientações de caráter geral destinadas aos empregadores sobre o regresso ao local de trabalho na sequência da COVID-19, que incluem informações úteis sobre setores específicos, nomeadamente o setor dos transportes¹².

c) Proteger os passageiros

28. Para todas as formas coletivas de transporte de passageiros, devem ser tomadas **medidas razoáveis que permitam limitar o contacto entre os trabalhadores dos transportes e os passageiros, e entre os passageiros**. Sempre que possível, **devem ser aplicadas práticas de distanciamento entre passageiros, se a situação global em matéria de saúde assim o exigir**. Devem ser aplicadas outras medidas a fim de reduzir o risco de infeções, tais como:

- a. Uso de equipamento de proteção individual (máscaras, luvas, etc.) pelos trabalhadores dos transportes.
- b. Reduzir, sempre que possível, a densidade dos passageiros nos meios de transporte coletivo e nas áreas de espera (o funcionamento desses serviços de capacidade inferior poderá ser adequadamente apoiado para manter a viabilidade, por exemplo, através de obrigações de serviço público temporárias em conformidade com as regras da UE aplicáveis¹³).
- c. Manutenção ou inclusão de barreiras de proteção em plataformas e veículos (por exemplo, em torno de condutores, em bilheteiras ou postos de controlo).
- d. Criação de corredores reservados ou separação dos diferentes fluxos de passageiros nas plataformas de transporte (ou seja, portos, aeroportos, estações ferroviárias, paragens de autocarro, portos de desembarque de transbordadores, plataformas de transportes públicos urbanos, etc.).
- e. As plataformas de transporte devem suprimir as instalações que incentivem a concentração de pessoas (por exemplo, bancos, mesas) ou, pelo menos, proceder à sua reorganização para assegurar um distanciamento adequado.
- f. Visualização clara de informações acessíveis sobre os comportamentos recomendados (por exemplo, lavagem frequente ou desinfeção das mãos, distanciamento adequado) e as medidas específicas em vigor nessa plataforma de transporte ou modo de transporte.
- g. Medidas adequadas nos postos de embarque e de controlo de segurança (por exemplo, proibição da entrada ou saída de passageiros pela porta da frente do autocarro, abertura das portas por defeito, desinfeção de tabuleiros) e outras medidas que ajudem a minimizar o contacto (por exemplo, nas rotas de curta distância de transbordadores, permanecer dentro do automóvel ou do camião

¹² «COVID-19: orientações para o local de trabalho» e «COVID-19: Voltar ao local de trabalho - Adaptação dos locais de trabalho e proteção dos trabalhadores», https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

¹³ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.ºs 1191/69 e 1107/70 do Conselho, JO L 315 de 3.12.2007, p. 1; Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, JO L 293 de 31.10.2008, p. 3; Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

poderia ser autorizado se se pudesse garantir um nível suficiente de segurança global).

- h. Deveria ser dada prioridade ao transporte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, bem como de idosos. Os trabalhadores dos transportes que, em conformidade com as regras da UE em matéria de direitos dos passageiros, prestem assistência a pessoas com deficiência, a pessoas com mobilidade reduzida, ou a idosos, devem estar munidos dos equipamentos de proteção individual necessários.
29. **Deve ser exigido aos passageiros o uso de máscaras nas plataformas de transporte e nos veículos utilizados para o transporte coletivo, especialmente se não for possível o cumprimento sistemático das medidas de distanciamento físico**¹⁴. O material informativo acessível para os passageiros sobre o comportamento seguro (distanciamento, limpeza das mãos, etc.) deve ser ostentado de forma bem visível. Os protocolos para a gestão de potenciais infeções nestas instalações devem ser estabelecidos, claramente comunicados aos trabalhadores dos transportes e facilmente acessíveis aos passageiros.
30. **Nos casos em que o distanciamento físico seja mais difícil de assegurar, devem ser previstas salvaguardas e medidas adicionais conducentes a níveis equivalentes de proteção.** Além disso, caso existam diferentes alternativas para chegar a um destino, **deve ser dada preferência às opções em que o distanciamento físico possa ser assegurado de forma adequada**, em conformidade com as recomendações das autoridades de saúde pública.
31. **A redução do risco de infeções nas plataformas e nos veículos de transporte** em todos os modos de transporte deve constituir uma prioridade. A intensificação da limpeza e da desinfeção regulares das plataformas e dos veículos de transporte deve ser implementada em todos os modos de transporte. A disponibilidade de **gel desinfetante deve ser garantida nas plataformas e nos veículos de transporte.**
32. Devem ser previstas instalações e protocolos a aplicar nas plataformas de transporte com vista a **isolar imediatamente as pessoas que se suspeite que estejam infetadas pela COVID-19** até que possam ser tomadas as medidas adicionais adequadas. Para o efeito, dever-se-iam prever áreas de segurança designadas e pessoal com a formação necessária munido de equipamento de proteção adequado. É necessário reforçar **as instalações médicas e o pessoal médico existentes** (por exemplo, nos aeroportos, portos ou a bordo de navios) para poder fazer face ao aumento do volume de tráfego, uma vez levantadas as restrições.
33. **Deve ser dada prioridade à venda eletrónica de bilhetes e à reserva antecipada de lugares** a fim de reduzir as concentrações de grupos de viajantes em áreas específicas (por exemplo, máquinas de venda de bilhetes e pontos de venda) e de

¹⁴ «Máscara»: termo genérico que abrange tanto as máscaras cirúrgicas como as máscaras não-cirúrgicas. O ECDC indica que «se poderá prever o uso de máscaras não-cirúrgicas, feitas a partir de diferentes têxteis, em especial se, em virtude de dificuldades de abastecimento, o uso de máscaras cirúrgicas pelos trabalhadores do setor da saúde for considerado prioritário como equipamento de proteção individual». (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Caberá às autoridades nacionais competentes em matéria de saúde/segurança especificar mais pormenorizadamente, no âmbito das suas discussões com as partes interessadas de cada modo de transporte, e com base no risco epidemiológico nos respetivos países, a disponibilidade, além de outras considerações. Alguns trabalhadores dos transportes e passageiros poderão, respetivamente, estar expostos a diferentes níveis de risco.

controlar melhor o número permitido de passageiros, assegurando simultaneamente a acessibilidade às vendas de bilhetes para as pessoas que não tenham acesso a meios eletrónicos ou que não possam utilizá-los. Na medida do possível, deve ser dada preferência a um ambiente sem contacto.

34. As vendas de outros bens, incluindo alimentos ou bebidas, podem ser limitadas nos veículos. Para reduzir o risco de infeções, os operadores dos **locais de venda a retalho integrados, como lojas francas, devem tomar medidas adequadas**, incluindo, por exemplo: a gestão dos fluxos de passageiros para garantir o distanciamento (incluindo a utilização de marcadores no chão, a otimização das configurações e, se necessário, impondo restrições ao número de clientes); a limpeza e a desinfeção regulares de locais, equipamento e mercadorias; a instalação de barreiras entre os clientes e o pessoal nas caixas registadoras dos locais de venda a retalho; a disponibilização, em número suficiente, em todos os locais de venda a retalho, de pontos de desinfeção obrigatória das mãos, nomeadamente nos acessos e nas saídas; a prestação aos clientes de informações claramente visíveis sobre um comportamento seguro e adequado; bem como assegurar que o pessoal do comércio a retalho seja devidamente formado e equipado para lidar com clientes e mercadorias, observando as orientações fornecidas pelas autoridades sanitárias sobre o comportamento seguro durante o surto de COVID-19.
35. Para além de outras medidas destinadas a limitar o risco de infeção, **os passageiros poderão utilizar, a título voluntário, medidas de alerta e rastreio de contactos**, por exemplo através da utilização de aplicações móveis que permitam detetar e interromper as cadeias de infeção e evitar o ressurgimento de infeções, enquanto os riscos de transmissão persistirem. O acesso aos serviços de transporte não deve estar sujeito à utilização de aplicações de rastreio de contactos. Devido à natureza transfronteiriça dos transportes, é importante assegurar a interoperabilidade e a aceitação mútua destas medidas. Se implementadas, as medidas de rastreio de contactos devem ser estritamente limitadas para efeitos de gestão do surto de COVID-19 e estabelecidas em consonância com o conjunto de instrumentos da UE da rede de saúde em linha (e-Saúde) em matéria de aplicações móveis para apoiar o rastreio de contactos no âmbito da luta da UE contra a COVID-19¹⁵, bem como com as orientações da Comissão respeitantes a aplicações móveis¹⁶ e com as orientações do Comité Europeu para a Proteção de Dados¹⁷, garantindo-se o nível mais elevado de proteção da privacidade dos dados pessoais.
36. Os operadores de transportes e os prestadores de serviços devem aplicar **protocolos específicos no caso de os passageiros adoecerem ou apresentarem sintomas da COVID-19 durante ou imediatamente após a viagem, ou no caso de se encontrarem numa plataforma de transporte**. Esses protocolos devem incluir áreas seguras claramente identificadas, reservadas aos passageiros sintomáticos, medidas destinadas a minimizar a sua exposição a outros passageiros e aos trabalhadores dos transportes, assim como medidas com vista a coligir e analisar todas as informações pertinentes sobre os contactos com outros passageiros e trabalhadores dos transportes, etc. No caso de viagens com reservas, tal deverá incluir a possibilidade de identificar e alertar outros passageiros que se encontrem na sua proximidade.

¹⁵ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

¹⁶ Comunicação da Comissão - Orientações respeitantes a aplicações móveis de apoio à luta contra a pandemia de COVID-19 na perspetiva da proteção de dados, JO C 124 I de 17.4.2020, p. 1.

¹⁷ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

d) Perspetivas para o futuro

37. A fim de restabelecer os níveis regulares de serviços de transporte e a conectividade, enquanto não estiver disponível uma vacina, será necessária uma combinação flexível **da utilização acrescida de equipamento de proteção individual adequado, de ventilação adequada e segura, utilizando na medida do possível o ar exterior e evitando a mera circulação de ar interior, além de mais capacidades de rastreio voluntário de contactos e de mais capacidades de descontaminação.**
38. A médio/longo prazo, recomenda-se que todas as medidas extraordinárias introduzidas durante o surto de COVID-19 sejam objeto de um acompanhamento contínuo, de uma avaliação e de uma revisão em tempo útil, a menos que a situação epidemiológica exija a prorrogação do período durante o qual são aplicáveis, ou que essas medidas tenham sido benéficas em termos de eficiência e de melhoria dos sistemas de transporte.
39. A aplicação contínua das medidas de confinamento, bem como a sua atenuação e o restabelecimento progressivo dos serviços de transporte e da conectividade **não devem conduzir a uma redução, ainda que meramente temporária, dos elevados níveis das normas de segurança e proteção da UE no setor dos transportes, incluindo em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores dos transportes.** É necessário evitar complexificar as questões que enfrentamos atualmente relacionadas com o surto de COVID-19 com outras questões de segurança ou proteção no domínio dos transportes.

III. Orientações práticas sobre medidas específicas para garantir a segurança do transporte de passageiros para todos os modos de transporte no contexto do surto de COVID-19

a) Recomendações transversais

40. Os princípios acima referidos devem orientar o relançamento global progressivo e o aumento do transporte de passageiros em toda a UE para todos os modos de transporte durante o levantamento das restrições introduzidas devido ao surto de COVID-19, bem como durante a subsequente fase de recuperação. Estes princípios comuns devem facilitar a aceitação mútua das medidas aplicadas na UE, mas também em relação aos países terceiros, a fim de permitir a continuação efetiva dos serviços de transporte. Tal como referido na secção anterior, alguns princípios e medidas devem ser aplicados às plataformas e aos veículos de transporte para todos os modos de transporte, com ajustamentos específicos que tenham em conta as circunstâncias, as necessidades específicas e a exequibilidade.
41. Essas medidas transversais incluem, nomeadamente:
- a. Pelo menos durante a flexibilização inicial das restrições, em determinados modos de transporte, poderá ser necessário reduzir o número de passageiros nos veículos, a fim de garantir que os requisitos de distanciamento físico aplicáveis possam ser adequadamente respeitados.
 - b. A utilização voluntária de aplicações móveis de rastreio de contactos deve ser considerada como um nível suplementar de atenuação dos riscos.

- c. Os trabalhadores dos transportes devem estar equipados com EPI e, sempre que possível, separados dos passageiros por barreiras.
 - d. Limpeza e desinfecção frequentes de plataformas e veículos e recolha de resíduos com maior frequência.
 - e. Instalação sistemática de postos de desinfecção das mãos, cuja utilização deverá ser obrigatória sempre que possível.
 - f. Reforço da ventilação e de aparelhos para filtrar ou depurar o ar e, se for caso disso, utilização prioritária de ar natural.
 - g. O uso de máscaras pelos passageiros, especialmente nos casos em que as medidas de distanciamento não possam ser sistemática e plenamente observadas.
 - h. Os bilhetes e as informações devem ser obtidos por via eletrónica e automaticamente. A pré-venda eletrónica de bilhetes deve ser fortemente encorajada e considerada prioritária, bem como os procedimentos antecipados de registo de passageiros, reserva e registo.
 - i. O registo, a carga e a descarga de bagagens devem ser organizados de forma a evitar a concentração de passageiros.
 - j. A encomenda antecipada de serviços e refeições a bordo deve, sempre que possível, ser facilitada no momento da reserva, a fim de reduzir o contacto entre o pessoal e os passageiros.
 - k. As informações acessíveis sobre procedimentos de comportamento seguro, bem como sobre o equipamento de proteção necessário para os passageiros, devem ser afixadas de forma bem visível nas plataformas e nos veículos, e disponibilizadas previamente a qualquer deslocação.
42. As organizações de partes interessadas, os operadores e os prestadores de serviços ativos nos diferentes modos de transporte devem desenvolver e aplicar medidas adequadas que respondam às circunstâncias específicas de cada modo de transporte. Devem estar em conformidade com os princípios e as recomendações de cariz geral e específico estabelecidos nas presentes orientações. Essas medidas devem ser continuamente revistas e, se necessário, adaptadas para garantir a sua eficácia na proteção da saúde dos trabalhadores e dos passageiros dos transportes.
43. Além disso, devem ser implementadas e aplicadas as seguintes medidas, tendo em conta as características e as necessidades específicas de cada modo de transporte:

b) Aviação

44. A aviação possui uma vasta experiência de gestão dos riscos em matéria de proteção e segurança e de operação num ambiente altamente controlado. Fomentar nos passageiros a confiança de que a aviação é um meio de transporte seguro será fundamental para sair da crise. Para o efeito, será essencial que **as partes interessadas dos setores da aviação e da saúde comuniquem amplamente as medidas em vigor**, bem como a forma como estas medidas atenuam os riscos. O setor da aviação deve certificar-se de que as medidas sejam altamente visíveis, coordenadas e sistematicamente comunicadas aos passageiros.
45. **A atenuação do risco de propagação da COVID-19 deve seguir os princípios utilizados para a gestão dos riscos em matéria de segurança interna e operacional**, incluindo o controlo da conformidade, a revisão da eficácia das medidas a intervalos regulares e a adaptação das medidas à evolução das necessidades e à melhoria dos métodos e tecnologias – sem deixar, no entanto, de ter em conta que os

aeroportos e as companhias aéreas não estão qualificados para prestar serviços de saúde, como, por exemplo, a tomada de decisões de rastreio de passageiros, que deve incumbir às autoridades competentes.

46. A fim de assegurar a comparabilidade das medidas à partida e à chegada, evitando assim a morosidade das viagens, ou mesmo a sua impossibilidade, é fundamental **assegurar que medidas equivalentes**, baseadas em princípios comuns e suscetíveis de mitigar de forma adequada os riscos sanitários pertinentes, sejam mutuamente aceites no ponto de partida e no destino final da viagem. Para facilitar este processo, é útil desenvolver critérios concretos que se devem traduzir numa abordagem internacionalmente reconhecida. A utilização de normas equivalentes e a aplicação da reciprocidade em matéria de medidas, bem como a sua aceitação, podem constituir um elemento facilitador essencial da aviação na UE e no contexto global. Por conseguinte, será essencial uma cooperação estreita com países terceiros e parceiros internacionais, incluindo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
47. Em colaboração com a Comissão, o Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças (ECDC) e as autoridades competentes, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) apresentará nas próximas semanas orientações técnicas operacionais para facilitar uma abordagem concertada e ajudar as autoridades aeronáuticas nacionais, as companhias aéreas, os aeroportos e outras partes interessadas do setor da aviação. Estas orientações técnicas operacionais terão em conta os princípios de gestão da segurança desenvolvidos para garantir a segurança do sistema de aviação europeu e estabelecerão um **protocolo de base para a proteção da saúde na aviação**, proposto para aplicação em toda a UE.
48. Esse protocolo deve comportar as seguintes medidas:
 - a. Reforçar a ventilação, a filtragem do ar de qualidade hospitalar e o fluxo de ar vertical;
 - b. Limitar os riscos de contaminação ao longo do processo de viagem (por exemplo, evitando a concentração de passageiros, limitando a interação a bordo, procedendo à distribuição mais adequada de lugares com base em condicionalismos de ordem técnica e dando prioridade aos documentos e aos meios de pagamento eletrónicos);
 - c. Reduzir o movimento na cabina (por exemplo, menos bagagem de cabina, menos interações com a tripulação);
 - d. Gerir adequadamente os fluxos de passageiros (por exemplo, aconselhá-los a chegar ao aeroporto com a devida antecedência; dar prioridade ao registo eletrónico/autorregisto; garantir o distanciamento físico e minimizar os contactos nos locais de entrega de bagagem, nos postos de segurança e de controlo fronteiriço, no embarque e durante a recolha de bagagem). Devem ser disponibilizadas aos passageiros previamente à viagem informações acessíveis sobre os processos aeroportuários.
49. As futuras orientações técnicas operacionais da AESA/ECDC irão definir medidas de atenuação adicionais, em estreita coordenação com as autoridades nacionais competentes, tendo em vista a operação coerente dos voos em toda a UE.

c) Transporte rodoviário

50. Devem ser assegurados níveis elevados de higiene em todas as partes dos terminais, nas áreas de repouso (por exemplo, nas autoestradas), nos parques de estacionamento cobertos, nos postos de abastecimento de combustível e de carregamento, incluindo a limpeza e a desinfeção regulares, para limitar o risco de contágio para os utentes da estrada. A gestão do fluxo de passageiros deve ser implementada nas estações. Se não

for possível garantir níveis adequados de saúde pública, deve ser considerado o encerramento de determinadas paragens ou estações.

51. **Transporte de autocarro:** Para que o transporte de autocarro seja paulatinamente restabelecido é necessário adotar medidas adequadas, destringendo entre os serviços regionais e os de longo curso. Em especial no que se refere aos serviços internacionais de transporte em autocarro, as abordagens devem ser coordenadas entre os Estados-Membros e os operadores, a fim de serem eficazes. Devem ser introduzidas práticas operacionais seguras, incluindo, por exemplo, a entrada pela porta traseira e a utilização de janelas para a ventilação, tanto quanto possível, em vez do ar condicionado. Além disso, na medida do possível a distribuição de lugares deve ser otimizada (por exemplo, os membros da mesma família podem viajar juntos, ao passo que as pessoas que não viajam juntas devem ser separadas). Nos miniautocarros, os passageiros não devem ser autorizados a ficar sentados ao lado do condutor, a menos que seja possível uma separação física. Os operadores de serviços regulares de autocarro terão de ser autorizados a restabelecer progressivamente o funcionamento da rede, respeitando as restrições nacionais. Para facilitar este processo, os Estados-Membros devem instituir procedimentos simplificados e rápidos que permitam aos operadores adaptar rapidamente os seus serviços, sem comprometer a saúde e a segurança dos trabalhadores dos transportes. Sempre que possível, o manuseamento pelo pessoal das bagagens dos passageiros deve ser limitado, devendo os passageiros ocupar-se eles próprios da carga e da descarga da sua bagagem.
52. **Transporte de automóvel/carrinha a pedido (táxi, veículos privados de aluguer)**
Em grande medida, os serviços de táxi e de veículos privados de aluguer continuaram a ser prestados, com medidas de proteção específicas aplicáveis aos condutores e restrições como a limitação a um único passageiro ou a pessoas que coabitem. Estes serviços devem continuar a funcionar observando-se medidas específicas de higiene e de redução dos riscos. As empresas devem fornecer aos condutores máscaras e desinfetantes. O interior dos veículos deve ser desinfetado com a maior frequência possível. Os táxis e os condutores de veículos privados de aluguer devem evitar o contacto físico com os passageiros e o pagamento eletrónico deverá ser sempre prioritário. As empresas devem fornecer aos condutores separadores físicos (por exemplo, cortinas ou barreiras de plástico) para que o contacto dos passageiros com os veículos seja limitado. Os passageiros não devem ficar sentados ao lado do condutor, a menos que seja possível uma separação física. Antes da viagem as empresas devem prestar aos passageiros todas as informações pertinentes.

d) Transporte ferroviário

53. Para que o transporte de passageiros seja retomado, será importante assegurar a segurança dos passageiros que utilizam transportes coletivos. As medidas devem ser devidamente comunicadas, visíveis e eficazes. Em especial no que se refere aos serviços ferroviários internacionais, as abordagens devem ser coordenadas entre os Estados-Membros e os operadores, a fim de serem eficazes. As associações do setor ferroviário e a organização de trabalhadores estão a trabalhar no sentido de definirem regras comuns.
54. Tendo em conta o elevado número de passageiros transportados diariamente e o número de estações servidas, o cumprimento das regras gerais relativas a um comportamento seguro para proteger a saúde pública, nomeadamente um distanciamento adequado, depende igualmente da diligência e do sentido de responsabilidade de cada passageiro. Os controlos aleatórios devem assegurar um bom nível de conformidade.
55. Uma vez que os caminhos de ferro continuaram a funcionar durante o surto de COVID-19, já existem uma série de medidas que podem ser mantidas e adaptadas, se necessário:

- a. As obrigações de distanciamento devem ser aplicadas aos comboios, sempre que necessário, em especial enquanto o número de passageiros for relativamente baixo. Para permitir o distanciamento, a frequência e a capacidade dos comboios devem ser acrescidas, se necessário, com o intuito de reduzir a densidade dos passageiros.
- b. Os operadores ferroviários deverão aplicar reservas obrigatórias nos comboios de longo curso e regionais, identificando o nome/a origem e o destino dos passageiros. Em alternativa, e especialmente para os comboios de curta distância, os passageiros devem ser obrigados a deixar lugares vazios entre si, exceto se pertencerem ao mesmo agregado familiar.
- c. Para gerir a capacidade, os operadores ferroviários devem utilizar sistemas de contagem de passageiros a bordo, especialmente disponíveis para os comboios suburbanos (baseados no peso, nas pegadas na área das portas e em algoritmos de contagem com recurso a sistemas de CCTV, que não permitam a identificação de pessoas). A atribuição de horários e itinerários podem necessitar de ajustamentos flexíveis, incluindo a otimização da capacidade de forma coordenada para refletir a procura e a necessidade de reduzir a densidade dos passageiros.
- d. A gestão do fluxo de passageiros deve ser implementada nas estações. Se não for possível garantir níveis adequados de saúde pública, deve ser considerado o encerramento de determinadas paragens ou estações.
- e. As deslocações fora das horas de ponta devem ser encorajadas mediante incentivos, tais como preços ajustados, ou horários flexíveis no caso dos comboios pendulares, a fim de evitar a concentração de passageiros.
- f. Para evitar que os passageiros tenham de tocar nos puxadores das portas ou acionar botões, as portas devem abrir-se automaticamente em todas as paragens ou ser comandadas à distância pelo condutor.

56. A Agência Ferroviária Europeia (AFE), que dispõe de competências relevantes em matéria de operações ferroviárias e de métodos comuns de segurança, bem como uma extensa rede de canais de comunicação (com autoridades, operadores e fabricantes), está disposta a desempenhar um papel fundamental para assegurar a partilha das melhores práticas. A fim de compreender os efeitos da concentração de pessoas nas estações, a Empresa Comum Shift2Rail está já a explorar as possibilidades de apoiar o desenvolvimento de aplicações baseadas em dados anonimizados e em dados agregados¹⁸, as quais poderiam igualmente ser úteis para os transportes públicos.

e) Transporte marítimo e fluvial

57. O transporte marítimo e fluvial de passageiros foi significativamente reduzido. A fim de restabelecer a confiança dos passageiros e das tripulações, serão necessárias medidas destinadas a garantir a saúde pública. Essas medidas devem ser adaptadas ao tipo de navio e à natureza e duração da viagem, que podem variar significativamente no setor marítimo e fluvial. Poderá ser necessário aumentar o número de navios e de viagens, especialmente quando o transporte por transbordadores for essencial por razões de conectividade com zonas remotas e insulares.

58. As medidas relativas aos trabalhadores do transporte marítimo encontram-se especificadas nas Orientações em matéria de proteção da saúde das pessoas a bordo dos navios¹⁹. Os trabalhadores, incluindo os que se encontram a bordo de navios e nos

¹⁸ Recomendação (UE) 2020/518 da Comissão de 8 de abril de 2020 relativa a um conjunto de instrumentos comuns a nível da União com vista à utilização de tecnologias e dados para combater a crise da COVID-19 e sair da crise, nomeadamente no respeitante às aplicações móveis e à utilização de dados de mobilidade anonimizados, JO L 114, 14.4.2020, p. 7.

¹⁹ Comunicação da Comissão - Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios, JO C 119 de 14.4.2020, p. 1.

portos, devem ter acesso a equipamento de proteção individual²⁰ e a cuidados médicos adequados a qualquer momento durante o o exercício das suas funções. As interações diretas entre pessoas a bordo devem ser reduzidas, na medida do possível, para evitar o risco de transmissão.

59. A Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) está disposta a facilitar a partilha de boas práticas e informações que possam ser úteis às autoridades competentes e às partes interessadas (por exemplo, sobre a localização de embarcações, a comunicação de informações sobre a saúde, etc.). Além disso, tendo em conta a natureza internacional do transporte marítimo, a cooperação com países terceiros e organizações internacionais, incluindo a Organização Marítima Internacional (OMI), será importante para facilitar a cooperação mundial, bem como a equivalência e a reciprocidade entre as medidas e as práticas relacionadas com a COVID-19.
60. Com base na experiência e nas medidas já aplicadas pelos Estados-Membros, os operadores e todas as outras entidades envolvidas no transporte marítimo e fluvial (portos, terminais de transbordadores, autoridades nacionais competentes) devem aplicar as seguintes medidas:
- a. Assegurar que serão observados os requisitos de distanciamento a bordo dos navios, nomeadamente reduzindo o número de passageiros permitido a bordo.
 - b. Limitar o acesso aos cais de embarque e desembarque aos passageiros com bilhetes; Atribuir lugares aos passageiros.
 - c. Os portos devem prever corredores separados para a entrada e a saída de passageiros.
 - d. Se as condições o permitirem, transferir o maior número possível de passageiros para os espaços do navio ao ar livre.
 - e. Caso seja recomendado ou solicitado aos passageiros que permaneçam dentro dos seus veículos quando a bordo de transbordadores em viagens de curta duração (por exemplo, menos de uma hora), tal medida deverá aplicar-se apenas aos pavimentos descobertos, a menos que sejam tomadas precauções adicionais em matéria de segurança, em conformidade com as regras da UE aplicáveis. Sempre que necessário, a capacidade dos pavimentos deve ser ajustada de modo a garantir a segurança e o pessoal formado para a supressão de incêndios deve estar presente.
 - f. A limpeza e a desinfeção dos navios e das instalações em terra devem seguir os «procedimentos propostos»²¹ pela «Ação comum EU Healthy Gateways».
 - g. Os navios de cruzeiro e, se for caso disso, os transbordadores devem adotar protocolos específicos de limpeza e higiene que minimizem o risco de contaminação cruzada entre as cabinas de passageiros.

²⁰ Ação comum EU Healthy Gateways, *Overview of Personal Protective Equipment (PPE)* [Panorâmica dos equipamentos de proteção individual - EPI], recomendada para o pessoal nos pontos de entrada e a tripulação a bordo de meios de transporte no contexto da COVID-19.

²¹ Sugestões de procedimentos para a limpeza e desinfeção dos navios durante a pandemia ou se tiver sido detetado um caso de COVID-19 a bordo;
https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

- h. Devem ser desenvolvidos protocolos entre os operadores de navios e as instalações em terra para os casos confirmados ou suspeitos de pessoas infectadas com a COVID-19, incluindo medidas antes, durante e após a viagem. Para o efeito, devem estar disponíveis procedimentos de rastreio médico e instalações de quarentena. Deve igualmente ser organizada uma interação adequada com a pessoa em quarentena.
 - i. Os navios de cruzeiro deverão dispor de uma capacidade adequada para realizar testes ao coronavírus a bordo, em caso de suspeita de infeção de um passageiro ou um membro da tripulação.
61. Os anteriores surtos de COVID-19 em navios de cruzeiro puseram em evidência a especial vulnerabilidade dos ambientes fechados durante as viagens de longo curso. Antes de os navios de cruzeiro retomarem as suas operações, os operadores de navios deverão estabelecer procedimentos rigorosos com vista a reduzir o risco de transmissão a bordo e a prestar cuidados médicos adequados em caso de infeções. O restabelecimento gradual dos serviços de cruzeiro deverá ser coordenado a nível da UE e a nível internacional, tendo em conta a situação de saúde pública nos países em causa. Antes de iniciarem as viagens, os operadores de navios de cruzeiro devem, em colaboração com os portos que se encontram na rota prevista, assegurar que, se necessário, serão tomadas as medidas necessárias para que os passageiros e os membros da tripulação possam receber tratamento médico e para que possam ser organizadas repatriações e mudanças de tripulação. A fim de garantir a continuidade e a segurança do transporte marítimo, a Comissão irá continuar a tomar medidas no sentido de secundar e coordenar os esforços envidados pelos Estados-Membros com vista facilitar as mudanças de tripulação nos seus portos.

f) Mobilidade urbana

62. Em muitos municípios e regiões, os **transportes públicos** (autocarros, metropolitanos, metropolitanos, elétricos, urbanos e suburbanos, etc.) têm continuado a funcionar durante o surto de COVID-19. Deverão ser introduzidas medidas preparatórias adequadas, em função das necessidades, a fim de garantir o mais elevado nível de segurança dos passageiros quando o seu número aumentar:
- a. Introduzir a obrigatoriedade de um distanciamento mínimo de segurança, por exemplo, utilizando autocolantes ou indicações no chão para guiar os passageiros até aos veículos, a fim de manter uma distância segura.
 - b. Os contactos entre condutores e passageiros devem ser minimizados (por exemplo, através da utilização de barreiras, não autorizando a entrada pelas portas da frente, promovendo os bilhetes e os métodos de pagamento eletrónicos).
 - c. Aumentar e adaptar a frequência operacional, bem como reajustar as linhas, a fim de permitir um distanciamento mínimo de segurança em caso de aumento do número de passageiros e com o objetivo de servir melhor determinados destinos (por exemplo, quando a procura é particularmente elevada).
 - d. Para evitar que os passageiros tenham de tocar nos puxadores das portas ou acionar botões, as portas devem abrir-se automaticamente em todas as paragens ou ser comandadas à distância pelo condutor.
 - e. Otimizar os fluxos de passageiros nas estações e nas plataformas de transporte, para evitar a concentração e as horas de ponta, bem como para minimizar os

contactos, mediante a utilização de tecnologias inovadoras e de aplicações móveis (por exemplo, previsão da densidade e de multidões, instalação de contadores com um limite máximo de passageiros nos acessos, organização de faixas horárias de viagem por marcação antecipada, etc.), permitindo flexibilidade no horário de trabalho.

63. É essencial comunicar claramente todas as medidas tomadas, facilitar a sua aplicação harmoniosa, tranquilizar os cidadãos e manter a sua confiança nos transportes públicos. As campanhas de comunicação (por exemplo, autocolantes para pisar do tipo «Coloque-se aqui») revelaram ser eficazes. Os efeitos de muitas das medidas eventualmente necessárias (por exemplo, gestão de multidões, acesso a plataformas de transporte e veículos, manutenção do distanciamento físico, etc.) ultrapassam o âmbito dos transportes públicos, devendo as mesmas ser concebidas em cooperação com as autoridades sanitárias e outras partes interessadas, procedendo-se a uma definição clara dos direitos e das obrigações de todos os intervenientes. Os custos adicionais daí resultantes poderiam ser incorporados nos contratos de serviço público.
64. **Soluções de mobilidade partilhada:** As empresas de mobilidade partilhada devem tomar várias medidas para proteger os condutores e os passageiros contra a infeção. Os veículos de aluguer devem ser cuidadosamente desinfetados após cada utilização e os veículos utilizados para a partilha de transporte devem ser desinfetados pelo menos uma vez em cada dia de utilização. A desinfecção de serviços baseados numa estação deve ser reforçada (por exemplo, serviço de bicicletas). As empresas de aluguer de trotinetas e bicicletas devem desinfetá-las, pelo menos a cada mudança de bateria.
65. **Mobilidade ativa:** Muitas cidades europeias estão a tomar medidas para que a mobilidade ativa (andar a pé e de bicicleta) passe a ser uma opção de mobilidade segura e aliciante durante o surto de COVID-19. As zonas urbanas podem considerar a possibilidade de alargar temporariamente os pavimentos e de aumentar o espaço nas estradas destinado às opções de mobilidade ativa para facilitar as necessidades da população de se deslocar de forma segura e eficiente, reduzindo, ao mesmo tempo, os limites de velocidade dos veículos num maior número de zonas de mobilidade ativa.
66. **A partilha de boas práticas,** ideias e inovações para a mobilidade segura nas zonas urbanas e suburbanas durante o surto de COVID-19 foi lançada através de plataformas e redes específicas, sendo fundamental continuar a desenvolver essa cooperação e a partilha de conhecimentos. A Comissão reunirá igualmente os Estados-Membros, as autoridades locais e as partes interessadas ativas no domínio da mobilidade urbana, a fim de analisar o impacto deste surto na mobilidade urbana, retirar ensinamentos, coligir as experiências adquiridas até à data e identificar as oportunidades em prol de uma mobilidade futura mais sustentável na UE, em conformidade com o Pacto Ecológico Europeu.

IV. Conclusão

67. A Comissão continuará a colaborar com outras instituições, agências e organismos da UE, com os Estados-Membros, as partes interessadas do setor dos transportes e com os parceiros internacionais para coordenar as ações e facilitar a aplicação destas orientações de forma transparente e objetiva. A Comissão verificará, em especial, se as medidas de confinamento e o seu levantamento progressivo não prejudicam o mercado único ou criam efeitos discriminatórios contrários aos Tratados entre os operadores de transportes da UE e os prestadores de serviços e não estabelecem

qualquer discriminação entre os cidadãos da UE ou os trabalhadores em razão da nacionalidade.

68. A situação permanece dinâmica e a Comissão continuará a colaborar com as autoridades competentes, as organizações de partes interessadas, os operadores de transportes e os prestadores de serviços para ajustar e atualizar as abordagens e as medidas conjuntas, tendo em conta os mais recentes desenvolvimentos epidemiológicos, o retorno de informação sobre a eficácia das medidas existentes, bem como as necessidades dos cidadãos da UE e os imperativos económicos. Enquanto o surto de COVID-19 persistir, as autoridades públicas, as partes interessadas e os cidadãos deverão permanecer vigilantes, mantendo um elevado estado de preparação para responder a um potencial aumento das infeções. Neste contexto, a Comissão irá acompanhar continuamente a aplicação das presentes orientações e atualizá-las, se necessário, para garantir a sua eficácia tendo em conta a evolução das circunstâncias.
69. No contexto do restabelecimento dos serviços de transporte e da conectividade, é essencial almejar por uma reabilitação inteligente e sustentável do setor dos transportes da UE, para que este possa recuperar a vitalidade que o caracterizava previamente à crise, permanecer mundialmente competitivo e continuar a constituir uma parte fundamental da economia da UE e da vida dos cidadãos. Os ensinamentos retirados da crise da COVID-19 refletir-se-ão na futura estratégia para uma mobilidade sustentável e inteligente em 2020.

CÓPIA AUTENTICADA
Pela Secretária-Geral,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director da Secretaria
COMISSÃO EUROPEIA