



LIVRE

Deputado Único Representante do Partido LIVRE

Proposta de Lei n.º 109/XV/2.ª

Orçamento do Estado para 2024

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Título I

Disposições Gerais

Capítulo IX

Outras disposições

[NOVO] Artigo 119-B

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa

- 1 - O Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa (GPMA), que tem por missão garantir a execução da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa nas componentes ciclável e pedonal, implementando as medidas que as compõem, é composto por trabalhadores do IMT, I.P.;**
- 2 - O IMT, I. P. é autorizado a abrir procedimentos concursais para o preenchimento de até 20 postos de trabalho para apoio exclusivo do GPMA;**
- 3 - O GPMA é responsável por gerir as dotações inscritas no orçamento, e por transferir as dotações para entidades, serviços e organismos responsáveis por cada uma das medidas da ENMA, com vista a suportar os respetivos encargos de execução;**
- 4 - O IMT, I. P., desenvolve um programa de formação e capacitação de técnicos de autarquias, institutos públicos e outros organismos do Estado nas áreas da mobilidade ativa, inclusiva e sustentável e cidadania rodoviária.**

Nota Justificativa:

A construção de uma estratégia nacional é inútil se depois não se afetam os recursos necessários para a implementar. Tem sido o caso da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), aprovada em 2019, e é agora o que acontece com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA), que engloba a ENMAC e a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP). A Resolução do Conselho de Ministros 67/2023, de 7 de julho, cria o Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa (GPMA), composto por apenas três pessoas: um coordenador e dois técnicos superiores - o que é manifestamente insuficiente para a implementação de uma estratégia tão ambiciosa e necessária.

Como contraponto, a agência governamental Active Travel England, que coordena a execução das políticas nacionais para a mobilidade activa em Inglaterra, prevê a contratação de um staff constituído por cerca de 100 pessoas, o que equivaleria à contratação em Portugal de 20 pessoas para a implementação das duas estratégias, segundo a MUBI - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta.

Além dos recursos humanos essenciais para a concretização da ENMA, é também necessário assegurar os recursos financeiros. Assistimos a um investimento muito forte em vários países europeus. Novamente citando a MUBI: “Na Alemanha, o plano nacional para a utilização da bicicleta prevê um investimento anual de 30 euros per capita neste modo de transporte. A República da Irlanda decidiu alocar, ao longo dos próximos cinco anos, 10% do orçamento do estado para transportes à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal. São 360 milhões de euros por ano (um milhão por dia) para os modos activos, num país com metade da população portuguesa.” Os Orçamentos do Estado anteriores previam um orçamento de até 1 000 000 de euros para a ENMAC (2022) e ENMA (2023), e a PL 109/XV/2.^a mantém a transferência de 1 000 000 de euros para a ENMA. Este é um valor claramente insuficiente e que deve ser fortemente reforçado em 2024 e aumentado nos anos seguintes.

A alocação de recursos humanos e financeiros suficientes é essencial para que a ENMA cumpra as suas metas e objetivos, que são fulcrais para que o país cumpra as suas metas de redução de emissões de gases de efeito de estufa e para combater o sedentarismo e a obesidade e para contribuir para o aumento da qualidade de vida e do espaço público.