



LIVRE

Deputado Único Representante do Partido LIVRE

Proposta de Lei n.º 38/XV/1

Aprova o Orçamento do Estado para 2023

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Título I

Disposições Gerais

Capítulo IX

Outras Disposições

[NOVO] Artigo 132-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 antevê-se o mesmo para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP), que se encontra atualmente em consulta pública.

Nesta última estabelece-se que as componentes ciclável, objeto da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, e pedonal, objeto da ENMAP 2030, compreendem, em conjunto, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA). Prevê-se também a criação de um “Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa (GPMA), que tem por missão garantir a execução da ENMA nas componentes ciclável e pedonal, implementando as medidas que as compõem” 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.” O Orçamento do Estado 2022 previa um orçamento de até 1 000 000 de euros para a ENMAC e a PL 38/XV/1 mantém a transferência de 1 000 000 de euros para a ENMA - que compreende a ENMAC e a ENMAP. Este é um valor claramente insuficiente e que deve ser fortemente reforçado em 2023 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.