

<b>CLIPPING MIRANDA</b>			
<b>MEIO</b>	Jornal Económico		
<b>Nº PAG.</b>	1	<b>DATA</b>	1 de janeiro de 2020

**MIRANDA**  
Miranda & Associados Sociedade de Advogados, SP, RL



## Desafios da mobilidade suave para 2020

Em Portugal já é possível obter uma subscrição mensal para andar de trotinete e bicicleta, tal como hoje pagamos dados móveis. Mas ainda há um longo caminho a fazer no campo da mobilidade suave.

Portugal no campo da mobilidade suave ainda tem um longo caminho a fazer. Em contraste com os 360km nacionais de ciclovias, maioritariamente fora de espaço urbano, por toda a Europa há projetos de milhares de quilómetros de ciclovias em cidades.

Mas a indústria já está a fazer o seu caminho. Em Portugal já é possível obter uma subscrição mensal para andar de trotinete e bicicleta, tal como hoje pagamos dados móveis. A maioria dos serviços de *sharing* de bicicletas e trotinetes está a acabar com o sistema de *juicers* e a recolher com veículos elétricos que diminuam a pegada ecológica. As *apps* contêm novas funcionalidades como a deteção para quem usa capacete ou a obrigatoriedade de estacionar em pontos definidos.

Mas há grandes desafios para 2020 em três áreas: no investimento público, na fiscalidade e na indústria das baterias.

Em primeiro lugar, no investimento público há a destacar a necessidade de aproveitamento do novo quadro de financiamento europeu, que terá de contemplar um compromisso político mais profundo nas infraestruturas. De acordo com o “Bike Friendly Index 2018”, Portugal apresenta um dos mais baixos valores de infraestrutura *ciclável* da Europa, e isso terá de inverter-se.

Em segundo lugar, na área fiscal, é tempo de a taxa de IVA ser reduzida para os transportes da mobilidade suave, como os velocípedes e as trotinetes. Para isso, temos um argumento nacional imbatível: a lista I do Código do IVA admite, desde 2015, uma taxa reduzida de 6% aos serviços de reparação de velocípedes. Não havendo nada contra na Diretiva IVA, porque não avança o legislador para esta redução de taxa?

Em terceiro e último, na área da fabricação das baterias, vamos assistir à possibilidade (real) das trotinetes partilhadas terem baterias substituíveis, o que vai colocar em causa mesmo os regulamentos que ainda estão por ser publicados, como o do Porto, que obriga as trotinetes a serem retiradas durante a noite.