

Estudo demonstra que automóveis mais pequenos e leves são essenciais na transição para a mobilidade elétrica

20 de Julho, 2023

À medida que a União Europeia (UE) se prepara para eletrificar o transporte rodoviário, uma medida essencial para alcançar os seus objetivos climáticos, a procura por matérias-primas essenciais para baterias, como dos metais lítio, níquel, cobalto e manganês, aumentará muito e rapidamente. Esta é uma das conclusões de um estudo realizado pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), da qual a ZERO é membro.

O relatório, partilhado em comunicado pela Associação, aponta que a Europa necessitará, até 2050, de 200 vezes mais destes metais do que os que consumiu em 2022, o que é problemático e eventualmente insustentável. Mas a análise revela também que a UE e os governos podem reduzir o seu consumo em praticamente metade (49%) caso adotem um conjunto de medidas, sendo a mais importante para reduzir o tamanho dos automóveis vendidos.

Além da redução do tamanho dos automóveis – “automóveis mais pequenos e leves não necessitam de baterias tão grandes” –, o estudo avaliou o impacto de “diferentes químicas das baterias e diferentes utilizações dos veículos na procura das matérias-primas”, concluindo que “políticas de incentivo à produção e aquisição de automóveis elétricos de entrada de gama, pequenos e acessíveis, a adoção de tecnologias de química inovadora nas baterias e a redução das deslocações em automóvel privado poderão reduzir a procura de metais essenciais em 36-49%”.

O relatório demonstra que a redução do tamanho das baterias, através da produção de veículos elétricos mais pequenos, é a forma mais eficaz de reduzir a procura de metais (19-23%), sendo necessária uma “estratégia europeia”, mas também “políticas públicas” nos Estados-Membros, de incentivo a veículos elétricos pequenos e económicos, de forma a poderem-se impor aos veículos desportivos utilitários (SUV), grandes e gastadores, que atualmente dominam o mercado. As medidas nacionais devem incluir “incentivos fiscais para modelos mais pequenos”, e ao nível da UE são necessárias “normas em termos de eficiência das baterias e regulamentos para os fabricantes de automóveis produzirem mais modelos de entrada de gama”, aponta a análise.

Os automóveis elétricos mais pequenos são também ideais para a aplicação de baterias baseadas em tecnologias químicas menos intensivos em recursos, que podem reduzir a procura de metais até 20%. Para isso, é necessária uma “política industrial forte para aumentar a produção europeia destas novas tecnologias”, como as baterias à base de ferro (LFP) e de iões de sódio. A redução das deslocações em automóveis privados pode permitir uma “redução adicional da procura de 7-9% – efeito alcançável através da construção de menos estradas, redução do espaço disponível para os automóveis, cobrança de taxas de estacionamento, investimento em transportes públicos, e promoção de modos partilhados de mobilidade e deslocações ativas (como andar a pé ou de

bicicleta)”. Não obstante, “é essencial assegurar que os metais que continuarão a ser usados são obtidos de forma responsável e, tanto quanto possível, reciclados”, refere o estudo.

Portugal precisa de uma fiscalidade automóvel que penalize diretamente os veículos mais pesados

Em Portugal, tal como em muitos outros países europeus, os modelos SUV continuam entre os preferidos de quem compra automóveis novos. A ZERO alerta o governo português para a necessidade de criar medidas urgentes que revertam esta tendência, através, por exemplo, da alteração dos critérios na fiscalidade automóvel.

No comunicado, a Associação entende que o “critério cilindrada está obsoleto e é redundante com o critério emissões de dióxido de carbono”, pois, em geral, carros com motores maiores têm mais emissões desse gás. Ao invés, a ZERO propõe que “o peso seja introduzido como critério no Imposto sobre Veículos (ISV), sob a forma de uma taxa em função do peso do automóvel”, passando a mensagem de que “é necessário considerar o impacto dos veículos mais pesados – que além de poluírem mais, provocam um maior desgaste nas estradas, acarretam maiores riscos para os peões em caso de atropelamento, são mais ruidosos e têm uma pegada ecológica de fabrico maior”.

A Associação sugere que esta taxa seja progressiva e que se aplique a partir de um determinado valor de peso do automóvel, podendo começar nos 5 euros por kg adicional de peso a partir dos 1.400 kg de peso do veículo, e subindo para os 10 euros/kg a partir de um peso de 1.800 kg: “A taxa pode ser desenhada numa lógica de impacto fiscal neutro, baixando o ISV nos carros abaixo do patamar de peso, beneficiando assim os automóveis mais leves ao mesmo tempo que se penalizam os mais pesados (lógica de bonus-malus)”.

Esta lógica de penalização direta dos automóveis mais pesados pode e deve ser transposta para as medidas de redução do uso do automóvel nos centros urbanos. A ZERO apela a Lisboa e outras cidades portuguesas que tomem medidas urgentes para “travar a entrada em massa de automóveis no centro”, sugerindo a “imposição de taxas de estacionamento mais elevadas aos condutores com base no tamanho, peso e tipo de motor dos veículos”, à semelhança do que Paris está a fazer para reduzir a presença de SUV na cidade.