

Autópsia da sucata: para onde vão os carros após a morte?

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Aponte a câmera do celular no QR Code para assistir ao vídeo sobre a reportagem

UM CEMITÉRIO TÓXICO

Levantamento exclusivo feito pelo **Correio** mostra que o Brasil produz cerca de 5,6 milhões de toneladas de sucata automotiva por ano. Sem reciclagem, esses carros tornam-se resíduos com propriedades nocivas que serão jogadas no meio ambiente

» ALINE BRITO
» PEDRO GRIGORI

Costuma-se medir o impacto que um automóvel causa no meio ambiente pelas emissões de gases de efeito estufa que ele produz. Um carro popular corretamente regulado, por exemplo, libera, em média, 12 toneladas de gás carbônico (CO₂) na atmosfera a cada 100 mil quilômetros rodados. No entanto, este não é o único impacto que a indústria automobilística causa no planeta.

Há um outro valor que

precisa ser adicionado a essa conta: **1.079kg**. Esse é o peso médio dos automóveis vendidos no Brasil em 2012. Há 10 anos nas estradas, esses carros já superam a idade média da frota brasileira — de acordo com a edição de 2021 do Relatório da Frota Circulante, do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) — e agora começam a percorrer um caminho fúnebre em direção ao fim da vida.

Mesmo após a “morte”, um carro não deixa de ser um problema para o planeta. De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito

ENTENDA O NÚMERO

Com orientação de especialistas da engenharia automobilística, chegamos a um peso médio de 1.079kg para os automóveis vendidos naquele ano. Para calcular este valor, multiplicamos o número de unidades comercializadas dos 50 veículos mais vendidos em 2012 pelo peso de cada um deles. Os resultados foram somados e divididos pelo total de unidades comercializadas.

(Senatran), 5.195.582 automóveis foram vendidos no Brasil apenas em 2012. Levantamento inédito feito pelo **Correio** mostra que, a partir deste ano, um cronômetro é acionado, e esses veículos

passam a se transformar em cerca de 5,6 milhões de toneladas de sucata automotiva. Caso nada seja feito, essa montanha de entulho pode parar nos aterros brasileiros — o que significaria 7% de

todos os resíduos sólidos produzidos anualmente no Brasil.

Como a venda de carros no país continuou em alta na última década, essa quantidade milionária de sucata seguirá crescendo a cada ano. O único modo de impedir que toda essa frota se torne lixo é reciclando os automóveis.

Hoje, é possível reciclar até 99% do peso de um carro. Mas o Brasil ainda está longe de atingir esse patamar e, em média, se recicla apenas 70% do peso total, o que ainda deixaria um entulho de cerca de 1,6 milhão de toneladas para serem descartadas no

natureza a cada ano.

Para dimensionar o tamanho do problema que uma frota de carros inutilizados pode trazer para o meio ambiente, o **Correio** publica a série *Autópsia da sucata: para onde vão os carros após a morte?*

Em quatro reportagens, mostraremos o impacto que cada peça de um automóvel causa no planeta, o cenário da reciclagem de carros no Brasil e os desafios e soluções que o setor de transporte apresenta para resolver um problema escondido em depósitos, ferros-velhos e desmanches.

AS BARREIRAS DA RECICLAGEM

Não há legislação a nível federal que disponha especificamente sobre o processo de reciclagem de veículos, mas a categoria pode ser enquadrada na Política Nacional de Resíduos Sólidos, de 2010, que estabelece a logística reversa.

Quando se pensa no carro como um todo, no entanto, ainda não há uma cadeia de reciclagem preparada para dar destinação a uma das maiores frotas automotivas do planeta. “O principal gargalo está associado a unir uma série de atores que possam efetivar essa cadeia de reciclagem, que é um setor interessante, um setor que pode trazer um retorno econômico, social e ambiental”, explica o doutor em química Harrison Lourenço Corrêa, professor de engenharia mecânica da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Como essa cadeia de reciclagem não existe, cerca de 98,5% da frota nacional termina em desmanches e depósitos, segundo

estimativa do Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não Ferrosa (Sindifesa). A partir deste ponto, não é possível ter dados oficiais sobre o destino dos veículos em final de vida.

Doutor em Saúde Pública pela Universidade de São Paulo (USP) e consultor da Invento Consultoria, Alexandre Aguiar produz artigos acadêmicos sobre reciclagem de veículos há mais de uma década. Em um dos trabalhos, ele pontua que o ciclo de vida dos automóveis está cada vez menor, o que aumenta ainda mais a quantidade de veículos a serem reciclados. “A demanda por produtos novos e mais modernos tem implicado em um grande custo para nossos recursos naturais, como excessiva utilização de matérias-primas, água e energia, durante a produção, uso e final de ciclo de vida destes bens”, pontua.

“Isso significa que, num futuro próximo, teremos

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Ferro velho em Taguatinga: dificuldade de unir todas as pontas da cadeia de reutilização se impõe

quantidades cada vez maiores de veículos em fim de vida útil para serem destinados. Separar os materiais, classificá-los e buscar diferentes soluções de destino final dessa sucata pode se tornar, portanto, um desafio considerável”, explica.

Não existe um consenso sobre qual a vida útil de um automóvel. De acordo com pesquisadores e trabalhos acadêmicos analisados pela reportagem, a média fica entre 10 e 20 anos, a depender de fatores como o modelo do automóvel, as condições climáticas

a que ele é exposto e a conservação dada pelo motorista.

Alexandre Aguiar diz que o tempo de uso de um veículo está ligado a diversos fatores, como as situações econômicas e culturais de um país. “Mesmo que se observe essa troca mais rápida de

veículos, notamos também que o avanço da tecnologia fez com que partes de um carro durem mais tempo. Um motor, antigamente, rodava 100 mil km. Hoje, ele supera os 200 mil”, diz.

» LEIA MAIS: NA PÁGINA 8