

GVB: Baterias de automóvel e Economia Circular

9 de Março, 2022

Quando se fala em baterias de automóvel e economia circular, quase se espera que o tema sejam carros elétricos e baterias de lítio. Contudo, os ainda escassos resultados alcançados na reciclagem de lítio, os elevados investimentos necessários e muitas outras incertezas, não permitem certezas.



Por outro lado, e embora raramente referido, as baterias de automóvel de chumbo-ácido, que se encontram em todos os carros de motor a combustão e na maioria dos elétricos, são um exemplo firme e invejável, de economia circular.

A taxa anual de recolha destas baterias é superior a 98%. Isto é, das baterias novas que são colocadas todos os anos no mercado, é recolhido quase o mesmo número de baterias velhas. Comparando com os outros resíduos abrangidos pela mesma legislação (UNILEX), como sejam embalagens, equipamentos elétricos, etc, nenhum consegue taxas de recolha sequer semelhantes.

As baterias recolhidas são enviadas para recicladoras, onde as mais eficientes, como a que existe em Portugal, na Azambuja, recuperam cerca de 99% dos materiais. Estes – chumbo e plástico – são usados no fabrico de novas baterias.

– Que melhor exemplo de economia circular podemos arranjar?

98% de recolhas, 99% de materiais recuperados e totalmente reintegrados no processo de fabrico de novas baterias.

Sendo um caso de sucesso, porque não é mais citado como exemplo de economia circular e porque não se obtêm os mesmos resultados em outros resíduos também

abrangidos pela mesma legislação?

A resposta à primeira questão, deve-se certamente ao embaraço de ter que apontar como melhor exemplo de economia circular, uma tecnologia que estamos a tentar substituir por outra, sem que sobre a nova existam certezas sobre o seu contributo.

A resposta à segunda questão, é mais complexa pois mexe com mais variáveis. Em primeiro não é o facto de termos uma legislação (UNILEX) que condiciona todos os resíduos aos mesmos processos e métodos de gestão, que vai levar à obtenção dos mesmos resultados. Os resíduos são diferentes – em características e quantidades e, conseqüentemente, no seu valor económico e forma como o mercado se organiza.

Nas baterias de chumbo ácido, o sucesso alcançado terá como base três características deste resíduo: circuito de recolha conveniente, integridade do resíduo e valor económico.

As baterias velhas são maioritariamente provenientes de oficinas. Leva-se o carro à oficina, chega-se à conclusão que se tem que comprar uma bateria nova e a velha fica logo na oficina. Quase não existem baterias abandonadas ou recolhidas pelos sistemas municipais e também não existe nenhuma vantagem no seu desmantelamento, para obter maior valor económico, como acontece com outros resíduos.

O valor económico do próprio resíduo, resultante da grande eficiência do processo de reciclagem e da procura dos seus materiais secundários para o fabrico de novas baterias, leva a que todos os envolvidos possam lucrar com a sua gestão.

****Este artigo foi publicado na edição 91 da Ambiente Magazine.***