



PEQUENOS DANOS

Confira como é a regulação desse tipo de sinistro e o que deve ser uma negociação técnica entre regulador e oficina

Na oficina de funilaria e pintura, são considerados pequenos danos aqueles que dispensam grandes intervenções para o reparo no veículo, permitindo um trabalho mais rápido e uma quantidade menor de processos – além de um custo operacional baixo. Na maioria das vezes, a necessidade do reparo é exclusivamente estética – um dano pequeno não chega a afetar o funcionamento do veículo. Pequenos danos tanto podem incluir apenas funilaria leve, sem necessidade de pintura (como nos casos de RSP – reparação sem pintura –, o famoso martelinho de ouro) ou o contrário: somente processos de preparação e pintura, sem demanda de correção da superfície da chapa por funilaria.

Confira a seguir os tipos de pequenos danos que costumam chegar à oficina.

DEFORMAÇÕES SEM DANO À PINTURA

Podem ser distribuídas ou pontuais, vincos ou ressaltos.

Na deformação distribuída, o dano na chapa do veículo é esférico e regular (cavidade ou protuberância), causado por aplicação de força ou projeção de agente externo. Na deformação pontual, a força foi exercida numa área específica,

muito pequena, provocada normalmente por objetos pontiagudos ou impactos.

O vinco é uma deformação retilínea, causada por contato de objeto ou corpo estranho, de perfil laminar, ou objeto pontiagudo, que exerça deslocamento sobre a chapa quando em contato com ela.

Já o ressalto é uma saliência que pode se formar na região periférica das deformações – não importando se elas forem pontuais, distribuídas ou vincos.

MICRODANOS

É classificado como microdano, sem remoção de pintura, aquele cuja intensidade não permite o uso da técnica de RSP (reparação sem pintura). Dependendo da análise do profissional, ele pode ser reparado como um microdano com dano à pintura, por meio da técnica de microrretoque.

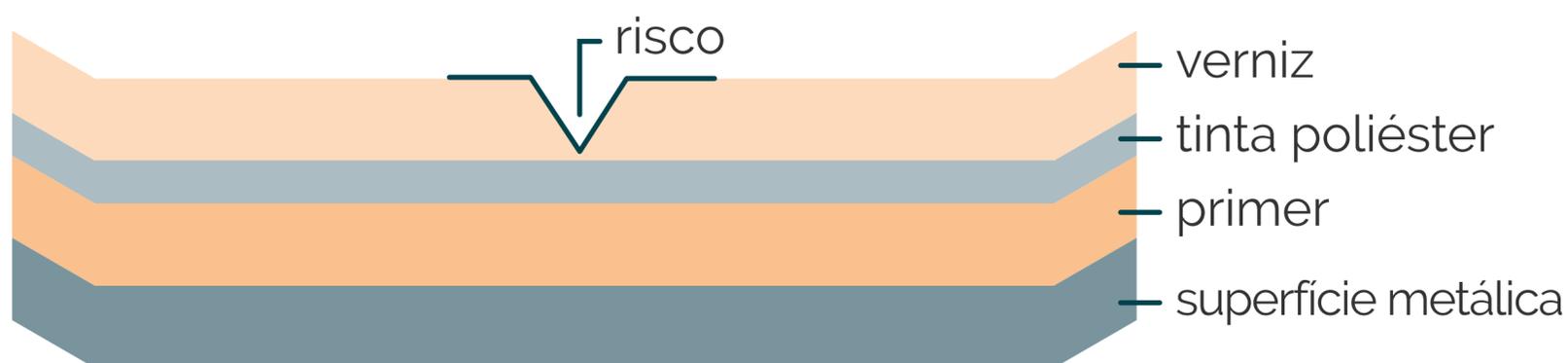
Caso não seja possível aplicar microrretoque, esse caso deverá ser interpretado como dano leve e submetido às técnicas convencionais de funilaria e pintura.

DEFORMAÇÕES COM DANO À PINTURA

É importante compreender os tipos de danos que podem passar por serviços rápidos de repintura:

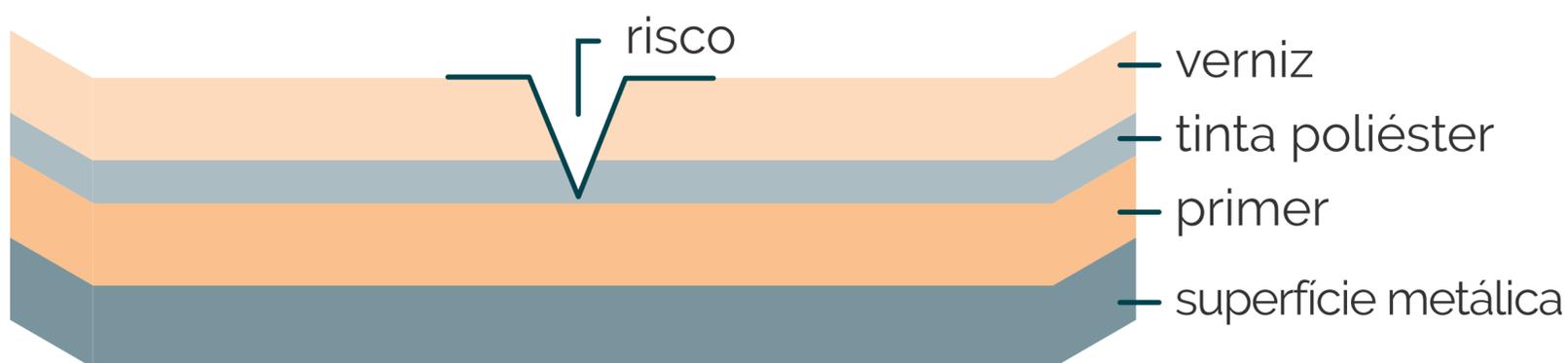
Risco superficial

A profundidade não excede a camada de verniz, e o risco pode ser removido por polimento. Esse tipo de dano geralmente é provocado pelo contato com tecido grosso e por pequenos atritos com objetos pontiagudos, como chaves, canetas, galhos etc.



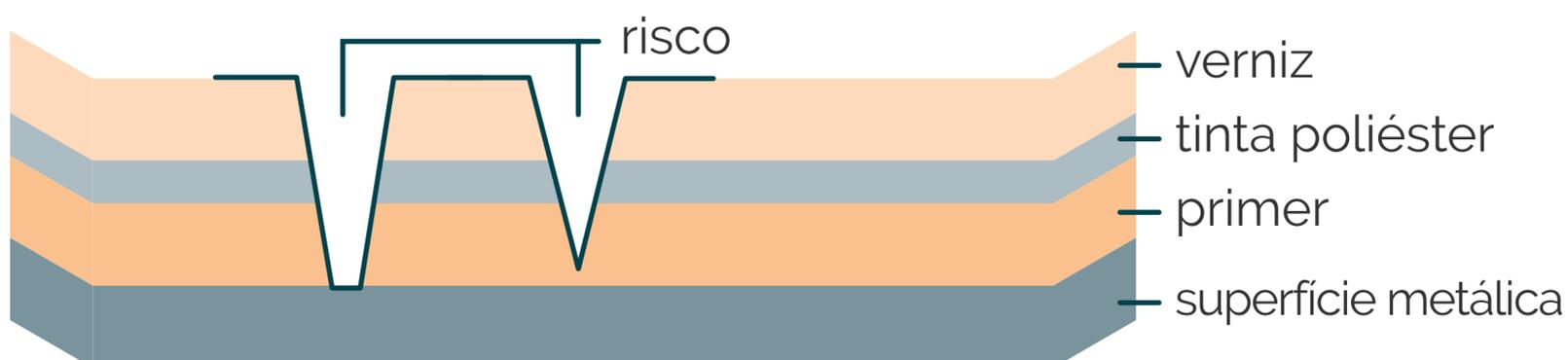
Risco intermediário

A profundidade não excede a camada do pigmento, mas só o polimento não é mais suficiente para remover o dano, que precisa ser submetido à técnica de reparo rápido



Risco profundo

A profundidade atinge o primer abaixo da pintura ou a própria chapa. O risco pode ser reparado a partir da aplicação de fundo.



Complementando essa classificação de danos para reparo rápido, pode haver ainda a necessidade de pequenos reparos na superfície metálica (chapa) a fim de corrigi-la e retirar imperfeições.



COMO FUNCIONA A REGULAÇÃO DESSES SINISTROS

De acordo com os processos utilizados no CINS, ferramenta de regulação e gestão de sinistros do CESVI, vamos apresentar como são as análises para essa regulação no caso de pequenos reparos. Tomamos como exemplo fictício os danos que seriam provocados por uma chuva de granizo. Os aspectos que o regulador precisa levar em consideração são os seguintes:

1

INTENSIDADE DOS DANOS

É preciso analisar o tipo de moosa (cavidade ou pequeno amassado) resultante do impacto da chuva de granizo.

- **Danos de nível leve:** são danos mais superficiais, quando a maioria das mochas não ultrapassa 1 cm de diâmetro, sem afetar a pintura e com profundidade rasa. Geralmente essas mochas são de difícil visualização a olho nu, exigindo um maior esforço dos olhos para constatação – ou até mesmo a ajuda de iluminação artificial.

- **Danos de nível médio:** danos menos superficiais, cuja mochas ultrapassam 1 cm de diâmetro, com profundidade média, mas ainda sem afetar a pintura. Essas mochas já são de fácil visualização a olho nu.

- **Danos de nível alto:** danos maiores que 1 cm de diâmetro e de profundidade. Ocasionalmente chegam a

trincar a pintura da peça afetada, ou sua extensão é tão grande que, quando a chapa é nivelada com a técnica de RSP, ela estica demais, exigindo o emprego da técnica de encolhimento de chapa – ou até mesmo a pintura da peça para corrigir defeitos oriundos do processo de reparação.

2. QUANTIDADE E DISTRIBUIÇÃO DOS DANOS

É preciso analisar a quantidade de mossas por peça danificada e também a quantidade de peças atingidas.

2

3

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA AFETADA

O regulador deve levar em consideração os tipos de áreas danificadas e seus acessos, como tetos, capôs e portas, analisando se os danos ocorrem em regiões que permitem fácil desmontagem de componentes e forrações das peças.

Danos em peças de difícil acesso ocorrem em colunas de para-brisa, colunas de porta, soleiras ou até mesmo capôs com chapa dupla e com acessos limitados. Outra ocorrência possível são danos em vinco de peças, que exigem um reparo mais difícil.

4

TIPO DE PINTURA

Veículos com pinturas foscas tendem a apresentar menos vestígios provenientes do processo de reparo em comparação com outros tipos de pintura.

5

OUTROS ASPECTOS

Também são analisadas a viabilidade, a relação custo-benefício e a qualidade do reparo em peças móveis muito danificadas, de modo a se decidir quanto a uma possível troca da peça.

COMO PRECIFICAR

Verificadas as questões técnicas, passamos a analisar os aspectos financeiros. Ainda no exemplo da chuva de granizo, para uma negociação com o técnico reparador, levamos em consideração a quantidade de veículos danificados. Geralmente se negocia um valor único para cada veículo, ou valores separados por modelo de carro (por exemplo, um valor básico para modelos pequenos, outro para veículos grandes, ou diferenciando entre veículos de passeio e utilitários). Também é possível estabelecer um valor de acordo com a intensidade do dano. Outras variáveis que podem ser usadas para a negociação são as seguintes:

- Prazo necessário para término dos reparos.
- Forma de pagamento.
- Estrutura a ser utilizada.
- Necessidade de montagem de estrutura.
- Oferta e demanda de profissionais na região para o trabalho a ser executado.

ANÁLISE GERAL PARA A REGULAÇÃO DE PEQUENOS DANOS

No momento dessa regulação e negociação de valores, leva-se em consideração o tipo de peça e material (peças metálicas, plásticas, chapas finas, duplas ou peças estruturais). E os seguintes fatores:

Danos apenas na pintura

Para aqueles que não atingem a chapa, levamos em conta a profundidade do risco ou arranhões, analisando quais camadas da pintura foram danificadas. Somente o verniz? Verniz e tinta? E também o tamanho do risco e a localidade do dano na peça. A avaria é centralizada? Está nos cantos?

Há a possibilidade de realizar retoques?

Será preciso fazer cortes em áreas de vínculo ou molduras, ou será necessário o trabalho por completo da peça?

Realizando essa análise, é definido, junto com o técnico reparador, o tipo de serviço a ser executado: polimento, retoque, repintura parcial ou repintura completa. Para a definição de valores para a reparação, o orçamentista utiliza a medida de horas trabalhadas, então multiplicadas pelo valor-hora do serviço.

Com danos na chapa

Levamos em consideração o tamanho do amassado, a profundidade, o tipo de chapa, a localização do amassado na chapa e a existência de vínculos ou dobras que possam dificultar a reparação.

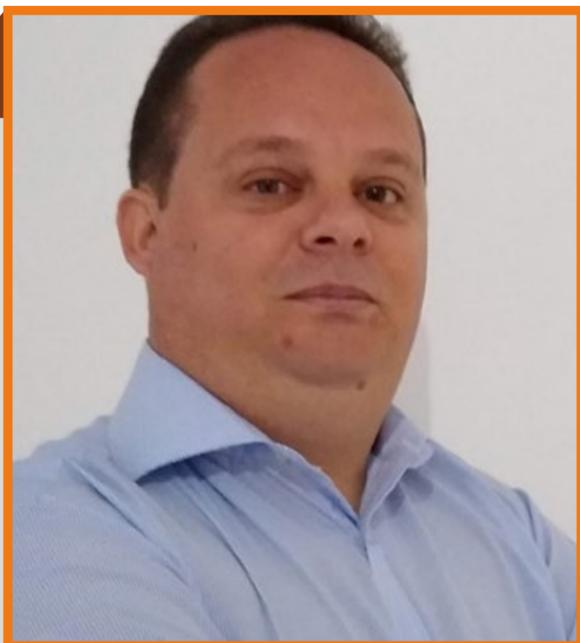
Há também a análise referente à relação custo-benefício-qualidade, contrapondo reparo e troca da peça.

Assim como analisamos a extensão dos danos quando se trata de riscos e arranhões, a análise é similar nos amassados. É necessário verificar se o dano afetou a pintura ou apenas a chapa.



EMERSON FARIAS

Analista de Pesquisa e Desenvolvimento



JORGE CARVALHO GONZAGA

Analista Sênior do CINS