

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

As diferentes partes dos automóveis inservíveis podem voltar para as estradas dentro de novos corpos de metal. A prática é regulamentada no Brasil, mas é manchada pela atuação de criminosos, que vendem materiais roubados

CARROS VIRAM DOADORES DE PEÇAS

» ALINE BRITO
» PEDRO GRIGORI

O automóvel em fim de vida serve como doador de peças para veículos que ainda apresentam condições de continuar nas estradas. Durante a desmontagem, desde o motor até os bancos têm a oportunidade de ganhar lugar em um novo corpo de metal. E se por um lado o Brasil ainda patina na reciclagem da sucata, por outro, o comércio de peças usadas tem um lugar consolidado dentro da indústria automotiva.

A sala de cirurgia onde esses transplantes têm início é, na grande maioria das vezes, o pátio dos ferros-velhos espalhados pelo país. O reaproveitamento das peças também é considerado um modo de reciclagem, e é de extrema importância do ponto de vista econômico, já que reduz gastos com a produção de equipamentos novos; e também do ambiental, por diminuir a quantidade de resíduos automotivos que vão parar em aterros sanitários.

No entanto, essa prática tão comum no Brasil é envolta por regras rígidas para tentar coibir uma ação criminosa que ocorre em todos os cantos do país: o roubo de carros. Na terceira reportagem da série *Autópsia da sucata: para onde vão os carros após a morte?* o *Correio* mostra como funciona o mundo dos transplantes de peças usadas.

Mercado vantajoso

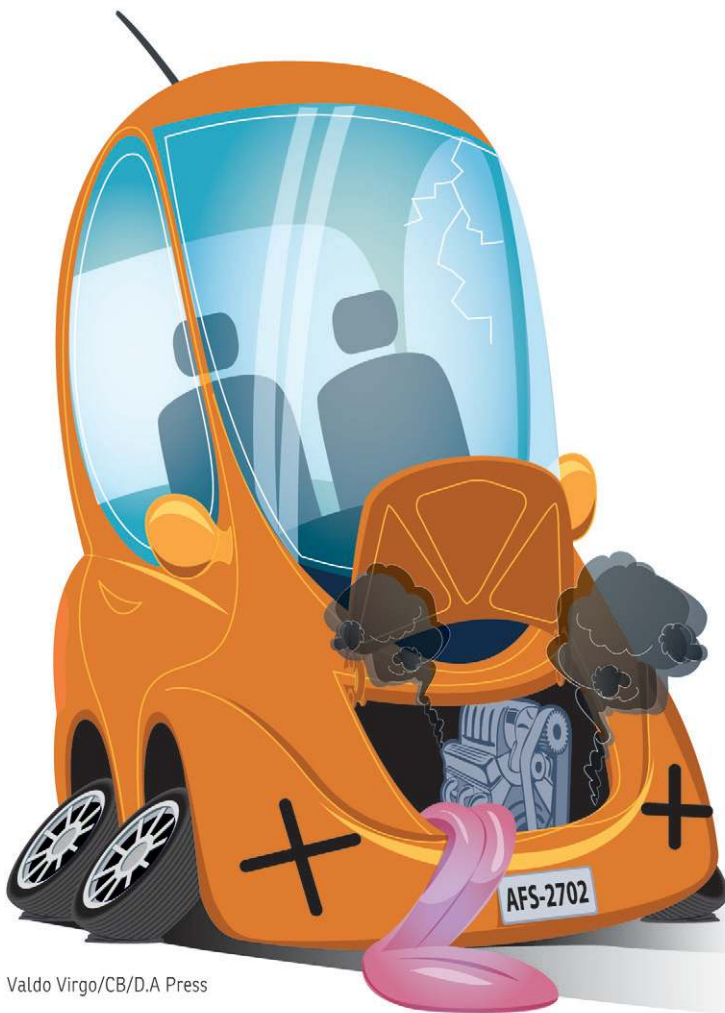
As partes mais visadas pelas lojas de peças seminovas são os materiais mecânicos e de performance, como motores e equipamentos de injeção e alimentação. “São essas partes mais específicas que costumam ser mais reaproveitadas. Às vezes, você pode ter um cabeçote ou um motor de partida que estão nas suas integridades e podem ser colocados de volta ao mercado”, explica o doutor em química Harrison Lourenço Corrêa, professor de engenharia mecânica da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

O reúso de peças é regulamentado pela Lei nº 12.977, de 2014, e pela resolução nº 611 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que estipulam quais peças podem ou não serem reutilizadas. Os itens de segurança, como airbags e cintos, por exemplo, não podem ser reaproveitados por não ser possível garantir a funcionalidade deles.

O professor Ademyr de Oliveira, do curso de engenharia mecânica da Universidade Federal de Goiás (UFG), explica que, além das questões legais, as peças precisam passar por uma avaliação profissional que vai dizer se elas têm ou não condições de voltar ao

O passo a passo legal

A certidão de óbito de um carro — chamada de baixa definitiva — é feita junto ao Detran do estado onde o veículo está registrado



Valdo Virgo/CB/D.A Press

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Pontos de reciclagem de peças tornam-se essenciais para donos de carros antigos e colecionadores

mercado. “Nem todas podem ser usadas de novo. Algumas já passaram da vida útil, outras podem trazer trincas e rachaduras que diminuem a segurança”, diz.

“É preciso destacar que as peças são projetadas com uma vida útil estipulada e, passado este

período, a segurança diminui. Por isso é necessário realizar uma inspeção. No entanto, esse não é um procedimento simples, e muitas vezes não é feito em ferros-velhos espalhados pelo país”, completa Ademyr.

O reúso de peças é ainda mais

1 Realizar o pagamento de todos os débitos em aberto do veículo, como IPVA, DPVAT e multas de trânsito;

2 Comparecer ao Núcleo de Exame Veicular e Emissão de Gases Poluentes — situado no STRC, Trecho 1, Conjunto B, Lts 01/08, Antiga Vadel, Zona Industrial, para realizar a entrega do recorte do chassi e das placas;

3 Imprimir e assinar uma via do formulário Requerimento do solicitante (VE-03) e duas vias do formulário de baixa de veículo (VE-04), disponíveis no site do Detran-DF;

4 Agendar o atendimento para o posto de atendimento do Detran-DF;

5 Realizar o pagamento do boleto de uma taxa de serviço;

6 Após a confirmação do pagamento, retornar ao atendimento do Detran para retirar a Declaração de Baixa Definitiva do Veículo.

troca, os condutores precisam recorrer ao mercado de peças usadas.

É o caso do mecânico Muriilo Santos, 35 anos, dono de um Volkswagen Gol, ano 2000. “Como meu carro é antigo, geralmente não encontro nas lojas peças originais novas, então a melhor alternativa é o ferro-velho. Não é nem pelo preço, porque muitas vezes peças usadas não são mais em conta por estarem sendo vendidas em ferro-velho, muito pelo contrário. Quanto mais antigo o carro, mais caras são as peças usadas”, explica.

Os amantes de carros antigos são os principais clientes de ferros-velhos, mas não são o único público. Donos de veículos mais recentes, com até cinco anos de uso, também estão sujeitos a recorrerem às peças usadas. Mesmo antes da pandemia, alguns equipamentos não eram fáceis de achar e, depois da covid-19, com a escassez de matéria-prima e as dificuldades que a indústria enfrentou, encontrar certas partes de um carro virou uma tarefa ainda mais trabalhosa.

“Eu bati meu carro e precisei comprar um farol novo. Não estava encontrando em lojas de autopeças, então recorri às peças usadas. Como era uma peça externa, tinha que ser exatamente para o modelo do meu carro, um Peugeot 308 Active. Se fosse de outros modelos, até da mesma marca, não encaixaria. Então, eu fui a um ferro-velho e encontrei a peça usada por mais ou menos R\$ 400”, relata o aposentado Antônio de Oliveira, 61 anos.

Seminovos

Com a falta de artefatos novos, formou-se também um comércio de peças paralelas, que chegam a ser vendidas em autopeças, mas não são fabricadas pelas montadoras de carros. O motorista Ary da Silva, 60 anos, explica que esses materiais não apresentam uma boa qualidade, e que é mais vantajoso apostar em peças seminovas.

Apixonado por carros antigos, Ary relata que compra peças usadas desde 1996, quando teve o primeiro carro, e que já passou por situações que mostraram que elas são alternativas mais eficientes. “Certa vez, quando eu tinha um Kadett, precisei trocar o coxim do amortecedor. Comprei uma peça nova, mas paralela, e tive que trocar duas vezes logo após a compra”, relata. “Na primeira vez, eu rodei cerca de 40km e o coxim estourou, fui e comprei outro do mesmo, não andei 500m e ele estourou de novo. Para resolver o problema, eu fui ao ferro-velho, comprei um coxim usado e coloquei no carro. Resolveu o problema, porque o que eu comprei era usado, mas original, então o carro aceitou numa boa”, relembra.

117

Número de carros roubados a cada hora no Brasil entre 2019 e 2021

32,2 mil

Total de veículos roubados ou furtados no DF em três anos

RE VENDAS SE ESPECIALIZAM EM ITENS USADOS

Os Estados Unidos também contam com leis que regulam a revenda e o uso de peças seminovas. Segundo a Associação de Empresas de Reciclagem de Veículos (ARA, na sigla em inglês), que representa o setor, cerca de 500 mil peças usadas são vendidas por mês para motoristas, oficinas e até mesmo revendedores de automóveis.

“As peças automotivas genuínas e recicladas desempenham um papel econômico importante no mercado, oferecendo aos consumidores uma escolha para suas necessidades de reparo de veículos. Sem a existência de peças recicladas, muitas vezes não haveria opções de peças alternativas”, explicou a ARA à reportagem.

De acordo com a associação, as peças precisam passar por processos de controle de qualidade para identificar quais produtos não atendem aos padrões aceitos pela indústria. Uma empresa brasileira faz um processo semelhante ao dos norte-americanos, a Renova Ecopeças, com sede em São Paulo. O estabelecimento recebe veículos inservíveis e faz o processo de retirada das peças, avaliação e revenda.

Um dos destaques da empresa é o rigor com a documentação. Para garantir que veículos roubados não parem nas prateleiras da loja, os condutores precisam apresentar a documentação de baixa do Detran para vender as sucatas. Depois disso, os veículos passam por desmontagem, desmontagem das peças e por uma avaliação que dirá quais partes poderão ser vendidas. “Nossos técnicos fazem a avaliação das peças, verificando a integridade e o bom funcionamento. As peças destinadas à comercialização são marcadas utilizando nanotecnologia. Cria-se uma marcação única, invariável e que não danifica as peças. Esta identificação é associada à nota fiscal de venda, o que garante a rastreabilidade e a legalidade da peça”, informa a Renova Ecopeças.

As peças em ótimo estado ou com pequenos defeitos voltam para o mercado, com procedência e garantia. Já as peças e os componentes que não podem ser reaproveitados são reciclados por parceiros especializados, conforme detalha a empresa. A última etapa feita pela empresa é a venda das peças seminovas, na sede, em São Paulo, e pela internet.

LEIA AMANHÃ: Iniciativas que colocam o Brasil no caminho certo da reciclagem

COMBATE À ATUAÇÃO CRIMINOSA

O cenário de reaproveitamento de peças também abre brecha para um problema grave de segurança pública: o roubo de carros. Os desmanches ilegais são um dos principais destinos para esses automóveis.

Mais de 1 milhão de carros foram roubados no Brasil entre 2019 e 2021, de acordo com levantamento feito pela plataforma Hello Safe Brasil a partir de dados de todos os Detrans do país obtidos

pela Lei de Acesso à Informação. O Distrito Federal registrou a maior taxa de roubos por 100 mil habitantes, com 280,35 casos.

Diante desse cenário, a então presidente Dilma Rousseff (PT) sancionou, em maio de 2014, a Lei do Desmanche. De acordo com a norma, os Departamentos de Trânsito estaduais ficavam com a responsabilidade de fiscalizar e controlar os desmanches

de veículos. Essas empresas ficam obrigadas a emitir uma nota fiscal a cada carro desmanchado, e todas as peças retiradas devem ser colocadas em um banco de dados com código de identificação.

Mesmo após a legislação, no entanto, desmanches ilegais continuam em operação no país. No último dia 5 de julho, a Divisão de Repressão a Roubos e Furtos da Polícia Civil do Distrito

Federal realizou uma operação em um ferro-velho de Santa Maria que resultou em três prisões. Os agentes apreenderam R\$ 181 mil em espécie e quatro armas de fogo em situação irregular.

Entre os presos, está um casal que era dono de um grande ferro-velho em Santa Maria. Segundo a PCDF, eles vendiam produtos furtados, que eram encaminhados para outros estados em

caminhões não rastreados e vendidos como sucata automotiva.

A PCDF informou que a empresa movimentava um intenso comércio de desvio e receptação de diversos materiais, entre eles concreto e grande quantidade de cobre. Inicialmente, seriam cumpridos apenas mandados de busca e apreensão. Mas, diante do material encontrado, os suspeitos foram presos.