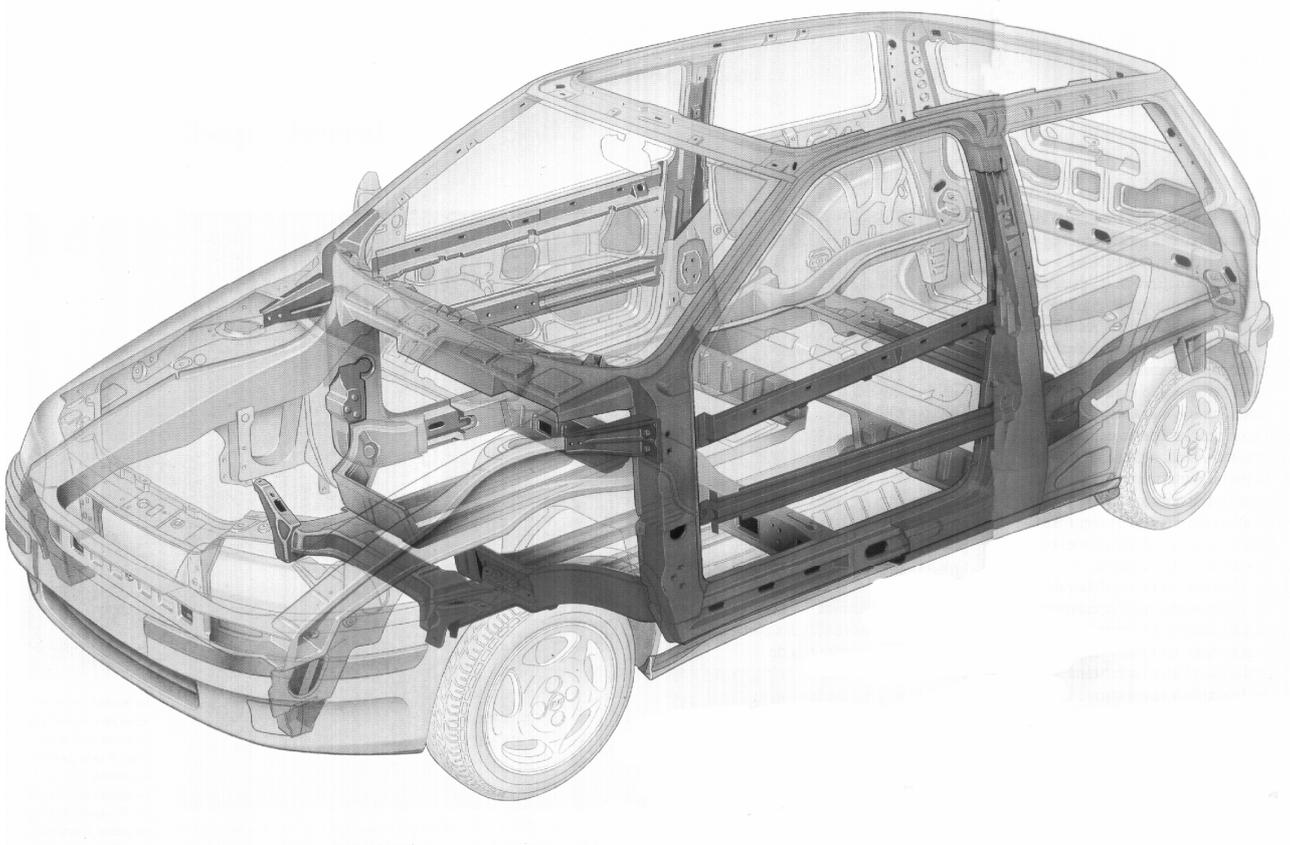


PERITACIÓN Y VALORACIÓN DE DAÑOS



ÍNDICE

- Índice	2
- Introducción	3
- El perito, el seguro y las herramientas de peritación	3
- Metodología de la confección de peritaciones	4
Fase 1. Identificación del vehículo y su seguro	
Fase 2. Localización y clasificación de daños	
Fase 3. Valoración de daños	
- Presupuesto abierto y cerrado y valor venal	8
- Aplicación de la teoría a un caso real: Land Rover Defender	9

INTRODUCCIÓN

Hoy en día es cada vez más escaso el comenzar una labor sin saber el tiempo y el dinero que conlleva. Por ello la realización de una valoración de daños antes de reparar automóviles es un hecho necesario.

El objeto de este ejercicio de valoración, también denominado tasación o peritación, es definir el método de reparación mas adecuado, técnica y económicamente, conocer de antemano el tiempo que se empleara en cada proceso, establecer los recambios que serán necesarios en la reparación y saber en concreto su coste.

Todo ello (trabajos, piezas a reparar y sustituir, tiempos necesarios y coste) será finalmente reflejado en un impreso de valoración y en el posterior presupuesto.

EL PERITO, EL SEGURO Y LAS HERRAMIENTAS DE PERITACIÓN

Este trabajo lo realizará una persona experimentada, que normalmente será un perito tasador de automóviles.

Decimos esto ya que casi la totalidad de reparaciones que se llevan a cabo en los talleres de automoción se realizan a través del seguro del vehículo a reparar, para el cual el perito hace la tasación.

Así encontramos un factor de gran influencia en la valoración, el tipo de seguro, pues dependiendo de la cobertura que ofrezca (ya sea de responsabilidad civil, a terceros, a todo riesgo...) se incluirán o no en la valoración por parte del perito, unos daños u otros. Para realizar la peritación, el tasador se apoyará en ciertas herramientas de trabajo que facilitan su labor, como Audatex, Guía de Tasaciones Expert, Glaxmatic, Pets, Valuata, Mitchel...

Las dos primeras son las mas empleadas en España y ambas pueden encontrarse en documento base papel o, más común en la actualidad, en documento base electrónico (soporte informático).

Estos programas de peritación proporcionan todos los datos necesarios para la realización de la misma, así como el informe de peritación o impreso de valoración (que antes eran recogidos en documentos escritos), al cual se acogerá la factura de reparación.

METODOLOGÍA DE LA CONFECCIÓN DE PERITACIONES

El proceso de peritación es el siguiente:

Fase 1. Identificación del vehículo y la cobertura del seguro.

En esta etapa buscamos identificar lo más exhaustivamente posible el bien dañado, con el fin de evitar errores en la peritación. Por lo tanto el objetivo de este apartado es:

- Conocer el número de piezas o accesorios del equipamiento que puedan resultar dañados.
- Asignar a la perfección los tiempos de reparación.
- Aplicar la referencia y precio de piezas a sustituir.
- Saber los procesos de reparación utilizados en los distintos trabajos.
- Dictaminar las causas y valorar las circunstancias del accidente.

Todo ello variará según:

- Los datos generales del vehículo, que son: la marca, el modelo, la fecha de fabricación y matriculación, número de bastidor, la matrícula...
- El equipamiento del que está provisto, que vendrá reflejado en la ficha técnica del vehículo y en definitiva en el seguro, pues todo de lo que este dotado el vehículo debe estar recogido en la cobertura del mismo. Por ejemplo, si adquirimos un vehículo, lo aseguramos, decidimos cambiarle el paragolpes de serie por otro

distinto y tenemos un accidente en el que resulta dañado sin posibilidad de ser reparado, a la hora de la valoración el perito no tendrá en cuenta el paragolpes que decidimos poner sino el que ya venía de serie, ya que es este el reflejado en el seguro.

Fase 2. Localización y clasificación de daños.

Antes de comenzar a valorar los daños de un vehículo siniestrado tendremos que realizar dos operaciones imprescindibles: localizar todos los daños y clasificarlos.

Para localizarlos comenzaremos por realizar un control visual del vehículo que debe ser tanto de la carrocería como de la pintura y del equipamiento eléctrico y mecánico.

La forma de realizar dicho control es desde el exterior al interior del vehículo, observando primero los elementos amovibles del vehículo para seguir con los elementos estructurales, el equipamiento interior del vehículo y finalizar con la verificación de elementos eléctricos y mecánicos que se sospeche puedan haber resultado dañados.

Conviene situarse en aquella zona del automóvil en la que comenzó la colisión, tratando de seguir la misma dirección en la que progresó el golpe (siguiendo un orden para evitar errores y olvidos) y determinando el alcance de los daños. Con ello conseguiremos diferenciar entre daños directos (visibles a simple vista) e indirectos (menos visibles y surgen como consecuencia de la transmisión de las deformaciones).

Vista la forma de proceder en la localización de daños, veremos los indicativos de los mismos:

- Desconchados o grietas en la pintura.
- Desajustes de piezas amovibles.

- Agrietamientos de masillas y selladores de juntas.
- Arrugas o aguas en paneles y grandes superficies.
- Variación de puntos fusibles o deformables.
- Desplazamiento de los conjuntos mecánicos de su posición habitual.

Estos indicativos nos darán razones suficientes para sospechar de posibles daños ocultos, que descubriremos retirando guarnecidos, asientos, elementos amovibles... (En ocasiones esto no será suficiente y deberemos realizar verificaciones del sistema eléctrico y mecánico con los equipos adecuados, verificar la geometría de la dirección, y controlar puntos estructurales con el compás de varas, galgas de nivel y/o en bancada).

Una vez localizados todos los daños, los clasificaremos del siguiente modo:

- En chapa. Se clasificaran según magnitud (extensión) e intensidad (grado de deformación).
- En pintura y piezas plásticas. En ambas se tendrá en cuenta la magnitud (extensión) y el grado de destrucción de la pintura (si solo a afectado a la pintura de acabado o si ha llegado incluso a destruir la protección anticorrosiva) o el plástico (si se trata de un daño superficial o si necesita reparación con fibra de vidrio por ejemplo).
- En electromecánica. Tendremos en cuenta si la pieza es susceptible de ser reparada o si tendremos que sustituir irremediabilmente.

Además en todas las áreas anteriores tendremos en cuenta la dificultad de la reparación (posición de operario, accesibilidad, piezas a desmontar...).

Según los parámetros establecidos en las diferentes áreas, diferenciaremos entre daños de tipo leve, medio o fuerte.

FASE 3. Valoración de daños

En una reparación el principal coste es el de mano de obra, por lo tanto el principal objetivo de este apartado es asignar los tiempos de cada proceso en la reparación. Estos tiempos se expresan en unidades de trabajo (en España el más utilizado es el sistema centesimal en el que $1h = 10 \text{ U.T.}$, y se trabaja en décimas y centésimas de hora, aunque también existe el sexagesimal en el que $1h = 12 \text{ U.T.}$, y $1 \text{ U.T.} = 5 \text{ minutos}$).

El tiempo de reparación se establecerá en función del tipo de daño sufrido (ya sea leve, medio o fuerte). Si el tiempo de reparación es superior o igual al de sustitución se asignará el de este último.

Los tiempos asignados varían de un área a otro del taller (según se trate de una reparación de pintura, chapa, electromecánica, etc.), de un vehículo a otro y de una zona a otra del vehículo. Para asignar tiempos se emplean baremos y tarifarios oficiales, en los cuales ya vienen contemplados los factores anteriores, la información que ofrecen es la siguiente:

- Tarifarios oficiales: Recogen los tiempos que el fabricante estipula en operaciones de sustituciones, tanto en chapa como en mecánica y pintura y que sirven como base para la facturación del taller.
- Baremos: Son tablas de tiempos no editados por los fabricantes. Deben ofrecer la posibilidad de valorar los trabajos de reparación de daños bajo criterios objetivos de forma que los tiempos que se asignen sean realizables por la mayoría de los talleres (en función de las herramientas disponibles..) siguiendo los métodos de trabajo recomendados por los fabricantes. Dan como resultado unas tablas por modelo, piezas y sus posibles zonas dañadas y niveles de daño.

En resumen los tarifarios oficiales nos ofrecen los tiempos para las sustituciones y verificaciones (de elementos mecánicos, del sistema eléctrico...) mientras que los baremos nos facilitan los tiempos de reparación.

Además, a estos tiempos deberemos añadirle los de desmontaje y montaje de piezas y quitarle los de trabajos repetitivos (como por ejemplo los de preparación de herramientas y puesta a punto del área de trabajo). Las herramientas presentadas en soporte informático, empleadas por los peritos, ya tienen en cuenta dichos factores, además de incluir en su base de datos baremos y tarifarios oficiales de tiempos. Como ejemplo podemos nombrar a Audatex.

Tras haber asignado los tiempos necesarios para la completa reparación del vehículo pasaremos a su valoración económica. Para ello diferenciaremos entre reparación o sustitución:

- En caso de reparación simplemente aplicaremos el precio de la hora de mano de obra del taller al tiempo estipulado en la reparación (h. totales x €/hora).
- En caso de sustitución además de aplicar el precio de la hora de la mano de obra del taller al tiempo estipulado en la sustitución le añadiremos el precio del recambio, es decir: (h. totales x €/hora) + precio del recambio. Para saber el precio de los recambios el fabricante suministra unos documentos llamados Guía de Tasaciones en el que nos indica el precio de todas las piezas del vehículo.

PRESUPUESTO ABIERTO O CERRADO Y VALOR VENAL

Realizada la valoración dependiendo de la magnitud de los daños y del tipo de colisión que haya sufrido el vehículo, decidiremos cerrar o no el presupuesto, pues si lo cerramos y durante la reparación aparecen nuevos daños no será posible contemplarlos en el presupuesto.

Además tras la valoración y antes de proceder a la reparación ha de tenerse en cuenta otro factor, el valor venal del vehículo. Este es el valor del vehículo antes del siniestro y es tan importante porque si el valor contemplado en la valoración alcanza o supera el 75% del valor venal del vehículo se desecha la posibilidad de reparar.

A continuación vamos a aplicar la teoría anteriormente explicada a un caso real.

APLICACIÓN DE LA TEORIA A UN CASO REAL: LAND ROVER DEFENDER

FASE 1. Identificación del vehículo y su seguro.

a) Vehículo a peritar:

- Marca: Land Rover
- Modelo: Defender
- Fecha de fabricación: xxxxxxx
- Fecha de matriculación: xxxxxxx
- Número de bastidor: xxxxxxx
- Matrícula: xxxxxx

b) Cobertura del seguro: Todos el equipamiento (viene de serie) del vehículo viene constatado en el seguro (se trata de un seguro a todo riesgo) y este se responsabiliza del pago de la reparación.

FASE 2. Localización y clasificación de los daños.

- En la carrocería:

- Capó: daños localizados en la esquina delantera derecha además de estar deformado imposibilitando su cierre en su alojamiento (fotografía 3a y 4c). Lo clasificamos como un daño medio ya que además de la abolladura el capó se encuentra deformado y debemos alinearlos.
- Frente con aletas delanteras: daños localizados en la unión entre aletas y frente (en ambas esquinas delanteras del vehículo) (fotografías 3a y 3c). Los clasificados como dos daños leves.

- Puerta delantera derecha: gran abolladura en el panel de puerta y deformación total de su marco de ventanilla (fotografías 3 y 2d). Estos dos daños los clasificamos como daños fuertes.

- Puerta delantera izquierda: pequeña abolladura en el panel a la altura de la maneta y deformación del marco de ventanilla (fotografía 2b). Los clasificamos como daño leve y medio respectivamente.

- Puertas traseras: ambas desalineadas imposibilitando su cierre sobre su alojamiento además de pequeñas abolladuras (fotografías 4a, 4b y 4d). Se podrán clasificar como dos daños leves.

- Panel de aletas traseras: en aleta trasera derecha no observamos daños, sin embargo en la izquierda observamos arañazos y abolladuras en una misma zona (fotografía 4). Clasificándolo como daño medio.

- Portón trasero: Observamos una abolladura en la parte izquierda a media altura y otra en la unión con el techo en la parte izquierda también (fotografías 3b y 3d). Los clasificados como daños medio y fuerte respectivamente

- Techo: hundimiento en la parte trasera con destrucción del marco parabrisas, además de deformación pronunciada en la parte media del techo, y como ya dijimos una abolladura en la unión al portón trasero (fotografías 1, 2, 2a y 2b). Los clasificamos como daño fuerte de la mitad del techo en adelante (de montantes A a B) y daño medio de la mitad de techo hacia atrás (de montantes B a C).

- En equipamiento interior: a parte de la intrusión del techo en el habitáculo por la parte delantera, no se observan más daños (fotografías 2c y 2e).

- En electromecánica: aparentemente se encuentra intacta a excepción de un piloto trasero izquierdo, (fotografía 6), en el compartimento motor no observamos ninguna anomalía (fotografía 5). Tras realizar verificaciones el taller, nos confirman la ausencia de daños en electromecánica.

- En pintura: la localización de daños y la clasificación de los mismos se corresponde con los observados en chapa.











FASE 3. Valoración de los daños

Puesto que no disponemos ni de baremos ni tarifarios oficiales para este vehículo no podemos asignarle los tiempos de reparación a las piezas susceptibles de esa necesidad, ni los tiempos de sustitución a las que sobre pasen este en el tiempo que requeriría su reparación. Pero sabemos de primera mano que la parte del techo de los montantes A al B, las puertas delanteras y el marco del parabrisas serán sustituidos ya el tiempo de reparación sobrepasa el de sustitución.

En definitiva el valor de la reparación total consistirá:

- en el valor del tiempo de reparación de todos los daños.
- En el valor del tiempo de sustitución de las piezas que se ha dicho que se sustituirán mas el valor de su recambio.

NOTA: el presupuesto queda abierto dado que el tipo de colisión ofrece la posibilidad de encontrar más daños durante la reparación (al desmontar piezas, guarnecidos, asientos...).