



INFLUENCIA DEL COSTE DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN SUPLEMENTARIA EN LA REPARACIÓN DE SINIESTROS

Cuestión de impacto

LOS PROFESIONALES DE LA REPARACIÓN VIENEN ADVIRTIENDO, DESDE HACE TIEMPO, LA PROGRESIVA **DISMINUCIÓN EN LAS REPARACIONES DE GOLPES GRANDES**, LLEGÁNDOSE INCLUSO A CUESTIONAR LA RENTABILIDAD DE INVERTIR EN DETERMINADOS EQUIPAMIENTOS, COMO ES EL CASO DE LA BANCADA. ESTA CIRCUNSTANCIA NO SE FUNDAMENTA EN LIMITACIONES TÉCNICAS, QUE HAGAN QUE LOS VEHÍCULOS ACTUALES SEAN MENOS REPARABLES QUE SUS ANTECESORES, NI EN LA FALTA DE DESTREZA POR PARTE DEL PERSONAL REPARADOR. LAS RAZONES HAY QUE BUSCARLAS EN LAS PROPIAS LEYES DEL MERCADO, COSTE DE LA REPARACIÓN Y VALOR DEL VEHÍCULO

Por Francisco Javier Alfonso Peña

Por sistemas *de retención suplementaria* (SRS) se entiende el conjunto de airbags y pretensores de los cinturones de seguridad, sistemas que hicieron su aparición para reducir los daños en los impactos frontales, dado que los cinturones de seguridad, por sí solos, no se mostraron efectivos para atenuar los daños en la cabeza y el pecho en colisiones frontales.

Estos sistemas de seguridad pasiva, gestionados de forma electrónica, trabajan en conjunto y tienen como misión reducir las fuerzas y aceleraciones que actúan sobre los ocupantes del vehículo en caso de accidente.

Cada vez es más frecuente que los vehículos dispongan de pretensores en los cinturones de seguridad y de doble airbag frontal (conductor y acompañante). Airbags que pueden verse incrementados en número con la incorporación de airbags laterales, de cabeza e, incluso, de rodilla. La función protectora de este tipo de sistemas es válida para un único accidente; por lo tanto, en caso de activación, habrá que sustituir parte de sus elementos. Esta operación no debe realizarse arbitrariamente, sino bajo la supervisión de profesionales especializados que respeten las normas de seguridad necesarias y sigan los procedimientos de trabajo que aseguren el posterior funcionamiento de los sistemas.

Sustitución de los airbags frontales

Cuando, tras la ocurrencia de un siniestro, llega el momento de plantearse la reparación del vehículo, hay que realizar un análisis lo más completo posible del alcance de los daños y, a partir de ahí, valorar su coste económico. En el caso de activación de los sistemas de retención suplementaria, como consecuencia de un impacto frontal, deben ser sustituidos los siguientes elementos: cinturones de seguridad con sus pretensores, módulo de airbag activado (conductor y pasajero), unidad electrónica de control (algunas admiten más de un disparo antes de su sustitución) y aquellos otros elementos que se vean deteriorados, como cableado, espiral de contacto, volante de dirección, tablero de a bordo, etc., operaciones que implican un coste muy elevado, pudiéndose llegar a convertir, en muchas ocasiones, en la partida más importante de la reparación.



Sistema airbag estallado

Para mitigar esta situación, pueden adoptarse diferentes medidas, como:

- ▶ Dotar al asiento del acompañante de un detector de presencia, de modo que el pretensor y el airbag del acompañante sólo se activen en caso necesario.
- ▶ Montar el airbag del acompañante en un módulo independiente del propio tablero de a bordo; de esta forma, su activación no implicará la sustitución sistemática del salpicadero.
- ▶ Admitir varios disparos en la unidad de control electrónica. En muchos casos, no es más que cuestión de programación.
- ▶ Contemplar la posibilidad de revisar y verificar los diferentes elementos del sistema, admitiendo la reutilización de aquellos que mantengan su operatividad.

El valor del vehículo

Valor es una palabra en constante discusión en las modernas prácticas empresariales, y la palabra clave en el negocio del vehículo, nuevo y usado. Pero, ¿de dónde viene el *valor*?

Inicialmente el **valor de nuevo** del vehículo es establecido por el fabricante; éste sugiere un precio de venta al por menor, que incluye el precio base, el precio de las diferentes opciones y costes y el beneficio para el distribuidor, teniendo siempre como referencia los costes de producción y el precio de vehículos similares de la competencia.

Ahora bien, lo que los fabricantes ya no pueden establecer es la demanda para sus productos. La falta de demanda indicará que el precio es elevado, y la opción es que el fabricante lo reduzca o, lo que es más habitual, que realice descuentos u ofertas →



A los vehículos se les hace envejecer cada vez más rápido

Bancada para la reparación de daños estructurales



Los airbags son equipamientos generalizados en la actualidad



La sustitución del sistema airbag supone, en muchas ocasiones, la partida más importante de la reparación

↓
equivalentes que incentiven la venta, lo que no deja de ser otra manera de reducir el coste al cliente.

Una vez pasada la fase inicial de venta, el valor del vehículo deriva a **valor de mercado**. Este es un término que oímos con frecuencia, pero ¿qué significa realmente?

Por **valor de mercado** se entiende el importe neto que podría esperar desembolsar un comprador por la compra de un coche en la fecha de valoración, habiéndose verificado técnicamente sus características y suponiendo una comercialización adecuada, en la que existe al menos un comprador potencial y un vendedor correctamente informados, actuando ambos libremente.

Por **valor venal** se entiende el valor que tiene el vehículo en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro. El dato fundamental para determinar este valor es su antigüedad, aunque también se tienen en cuenta sus kilómetros, su estado de conservación, etc.

Este valor es un espejo lo más fidedigno posible de la situación real del mercado, obteniéndose sobre la base del análisis estadístico de ventas actuales llevado a cabo en todo el territorio nacional. La publicación más conocida, utilizada por los propios profesionales del sector, es el Boletín Estadístico GANVAM de automóviles, comerciales, todoterreno, industriales, tractores y motocicletas, editado por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, en colaboración con el grupo EUROTAX GLASS'S. En definitiva, el **valor**, como cualquier concepto intangible, es un término relativo, no absoluto; por ello, podríamos hablar de *la teoría de la relatividad en el valor del automóvil* (si es que Einstein nos concede la licencia).

Impacto del airbag en el coste de la reparación

En el mundo real, los bienes tienen variaciones de precios por factores técnicos, especulativos, de preferencias o de gustos. La economía busca simplificar su estudio mediante el análisis de la oferta y la demanda.

Esta ley, principio básico de los mercados libres y competitivos, es tan obvia que a veces pasa desapercibida y tan habitual que, en ocasiones, no se valora, pero, básicamente, es la que establece el precio de mercado en una economía.

El automóvil es uno de los bienes de consumo sometido a una mayor devaluación con el paso del tiempo, circunstancia dictada por las leyes de mercado y que se ve acrecentada por el hecho de que los tiempos transcurridos entre la salida de un modelo de vehículo al mercado, sus posteriores *restylings* y, finalmente, su sustitución por otro nuevo modelo, cada vez son más reducidos, lo cual, indirectamente, supone un "envejecimiento" más rápido del mismo.



El valor venal refleja la situación del mercado

	CITROËN C5 5p 1.8 125 CV	FORD FOCUS 5p 1.6 100 CV	OPEL ASTRA 5p 1.6 105 CV	PEUGEOT 307 5p 1.6 110 CV	RENAULT MEGANE 5p 1.6 115 CV	SEAT IBIZA 5p, 1.4 75 CV	VOLKSWAGEN GOLF 5p 1.6 102 CV
Coste sustitución sistemas SRS (€)	3.125,12	1.963,03	2.252,30	1.762,82	1.535,54	1.457,02	2.126,97
Precio vehículo 2006 (€)	19.060	16.475	18.400	18.620	18.700	13.676	18.460
Precio vehículo 2005 (€)	17.400	12.020	13.730	13.260	13.260	9.330	14.990
Precio vehículo 2004 (€)	12.750	10.340	11.810	11.410	11.460	8.110	13.490
Precio vehículo 2003 (€)	11.020	8.970	8.330	9.620	9.510	7.150	11.210
Relación sistemas SRS / Precio vehículo 2003 (%)	28,4%	21,9%	27,0%	18,3%	16,1%	20,4%	19,0%

El mercado del vehículo usado no está regulado y, por tanto, no hay ningún organismo oficial o privado que, a la vista de las diferentes circunstancias, determine el valor de los vehículos usados. Únicamente existen una serie de boletines o revistas especializadas, como se ha comentado en el anterior apartado, que recogen información sobre el valor en torno al cual oscilan los precios en el mercado. Estas guías, editadas al margen de las compañías de seguros, se toman como referencia para determinar el valor venal de los vehículos, en aquellos casos en los que, por desaparición o destrucción total del mismo (o no es factible la reparación), se tenga que aplicar una indemnización por el valor de dicho bien.

Para poner de manifiesto la influencia de la activación de los sistemas de retención suplementaria en los costes, se han seleccionado siete vehículos de diferentes fabricantes, analizándose el coste que supone sustituir los pretensores y los airbags frontales como consecuencia de un siniestro. Se incluye la sustitución de la unidad electrónica y del tablero de a bordo. Para la mano de obra se ha tomado el coste medio del mercado, valorado en 32,80 euros.

Esta información se acompaña del valor venal de los vehículos en los cuatro primeros años de existencia. Para aquellos modelos que han experimentado algún restiling en ese período de tiempo, se ha tomado el precio de la misma versión del año correspondiente.

Analizando la tabla adjunta, podemos ver, en primer lugar, el importante coste de sustitución de los elementos de retención suplementaria y cómo en términos relativos al valor del vehículo, su incidencia es cada vez más trascendental.

Una vez pasados **cuatro años**, sólo ese coste supone, por término medio, **un 21% del valor del vehículo**, dato suficientemente explicativo por sí mismo. Porcentaje que, sin duda, se verá incrementando a medida que el vehículo vaya teniendo más años y su depreciación sea mayor.

Lógicamente, sólo con este desembolso no quedaría reparado el vehículo, sino que habría que añadir el coste de los daños de carrocería, mecánica y pintura para obtener el importe total de la reparación.

Por lo tanto, cuando oímos la aseveración de que cada vez se reparan menos golpes grandes, no es porque en el ánimo de nadie esté declarar el vehículo como pérdida total, sino que es consecuencia directa de la evolución del mercado y de los vehículos.

Una vez hechas estas reflexiones, hay que indicar que la bancada es un equipamiento indispensable en todo taller de reparación de carrocería y, juntamente con el personal adecuado para manejarla, será el binomio capaz de garantizar la correcta y rentable conformación de daños estructurales. Su presencia es uno de los requisitos exigidos por el Real Decreto 1487/1986, que regula la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos.

Por lo tanto, y dado que también nosotros, como taller, estamos sujetos a las leyes del mercado, habrá que buscar soluciones creativas, que influyan positivamente en la rentabilidad del taller ❌

A los cuatro años, el coste derivado de la sustitución de los sistemas de retención suplementaria alcanza, por término medio, el 21% del valor del vehículo

PARA SABER MÁS

- ▶ **Sistemas de retención: cinturones, pretensores y airbags.** Monografías Cevimap. Cevimap, 2002.
- ▶ **Área de carrocería.** carroceria@cevimap.com
- ▶ **Ganvam.** www.ganvam.es
- ▶ **www.cevimap.com** Ceviteca, nueva biblioteca multimedia
- ▶ www.revistacesvimap.com