



# Evolución en los costes periciales

LA EVOLUCIÓN EN LAS **FORMAS CONSTRUCTIVAS** DE LOS VEHÍCULOS SE HA VISTO REFLEJADA EN LOS **PROCESOS DE REPARACIÓN** Y, POR TANTO, EN LOS COSTES FINALES DE LA **VALORACIÓN DEL PERITO**



Por José Antonio Maurenza Román

La variación en los costes de la valoración de daños materiales en vehículos ha sido notable. La incorporación de nuevas tecnologías –materiales, procesos y equipamientos–; las modificaciones de la red viaria en los últimos años con el incremento del número de carriles, de rotondas, etc.; o el aumento del parque de vehículos SUV y todoterrenos influye en el tipo de daños a peritar, y, por tanto, en los costes a los que se enfrenta el usuario y la compañía aseguradora.

► Citroën DS5, con paragolpes envolvente



## Evolución en los costes medios de las peritaciones

Desde el punto de vista estrictamente pericial, la variación de los costes medios de la reparación depende en gran medida del tipo de siniestro peritado: daños de aparcamiento, siniestros leves y fuertes.

### a) Daños de aparcamiento

El desarrollo de los paragolpes y su capacidad para recuperar su forma a velocidades entre 4 y 8 km/h minimizan los daños de aparcamiento, admitiendo, ante roturas, la reparación de la pieza en lugar de su sustitución.

Daños en paneles exteriores con posibilidad de ser reparados sin necesidad de pintar, el uso de barnices antirrayados en las pinturas o piezas de plástico que minimizan los desperfectos al evitar deformaciones permanentes son ejemplos de cómo en los nuevos vehículos se reducen, en muchos casos, los costes de reparación por daños de aparcamiento.

### b) Siniestros leves

Siempre desde la perspectiva de los daños materiales, se pueden clasificar como *siniestros leves* aquellos en los que no se produce una activación de los elementos de seguridad pasiva: airbags, pretensores, etc. Son golpes de baja intensidad, ligados casi siempre a la circulación por vías urbanas, donde los accidentes suelen darse, fundamentalmente, por alcance o en rotondas. Estos últimos son los que han experimentado un mayor aumento porcentual, con daños en los elementos de la parte delantera y lateral del vehículo.

### c) Siniestros fuertes

Implícitos a estos siniestros son los *daños estructurales*, que requieren el trabajo en bancada, y con mayor probabilidad tener que retirar los conjuntos mecánicos.

Aumentan el coste de la reparación tanto por recambios como por horas de reparación.

En estos siniestros, suelen activarse los elementos de seguridad pasiva y el coste de su reposición implica un porcentaje muy elevado del precio global de una reparación. Este tipo de elementos influye notablemente en el incremento del coste de la reparación, así como en la declaración de siniestro total del vehículo peritado.

### Evolución en la valoración de los elementos de los vehículos

La evolución en los costes de valoración de los elementos está determinada, fundamentalmente, por tres aspectos: configuración y diseño de los elementos,

nuevas formas constructivas e incremento en el número y tipo de equipamientos.

#### ■ Configuración de los elementos

Es una de las soluciones más efectivas para reducir los daños en elementos mecánicos o estructurales de muy costosa sustitución –largueros, faldones e incluso pisos de maletero–.

#### Parte delantera

En los modelos y versiones de vehículos más antiguos la configuración de las carrocerías obligaba, en la mayoría de los casos, a sustituir la punta del larguero, aunque fuera en impactos a baja velocidad. Esta implicación de elementos estructurales producía daños en la mecánica que obligaban al perito a la sustitución. Afectaban a radiadores, condensadores o elementos de la distribución en los motores montados longitudinalmente, aumentando, marcadamente, el importe de la peritación. La incorporación de traviesas y las uniones atornilladas han hecho que el tiempo de sustitución de los elementos afectados se haya reducido, en ocasiones, hasta el 75%.

#### Parte posterior

Los portones, más altos, la incorporación de protecciones y, de forma similar a la parte delantera, el uso generalizado de traviesas y absorbedores de impacto han conducido a un resultado claro: vehículos donde era obligada la sustitución del faldón trasero para reparar el piso maletero, actualmente son valorados con la simple sustitución de la traviesa



NUEVOS MATERIALES

Y SISTEMAS DE

UNIÓN PUEDEN

INFLUIR EN LOS

COSTES DE

REPARACIÓN



▶ Las carrocerías están construidas con diversos materiales

## Variación en el coste de peritación de los faros halógenos frente a tecnología Xenón (euros)

	XENÓN	HALOGENOS
Audi A1 Media Style	328,52	192,15
BMW serie 3 335 xDrive –desde 2008–	873,36	436,66
Citroën C4 Exclusive	1.022,60	251,50
Ford Mondeo 2007 Trend 4p	389,91	138,33
Mercedes clase C c230/250 berlina avantgarde	922,48	329,07
Opel Astra –desde 2009- Essentia 5p	735,00	180,00
Peugeot 508 Business	1.245,00	240,00
Renault Laguna III Privilege	445,07	325,99
Renault Mégane III Expression	337,08	200,84



NUEVOS

EQUIPAMIENTOS Y

SU EXPOSICIÓN A

CUALQUIER TIPO DE

SINIESTRO TAMBIÉN

CONDICIONAN LA

PERITACIÓN



posterior de impactos y alguna pequeña reparación en el faldón trasero o en la zona de apoyo de los absorbedores de impacto.

### ■ Formas constructivas

Desde el punto de vista constructivo o de la seguridad se han incorporado nuevos materiales y sistemas de unión, influyendo en los costes de reparación.

Aluminio, plásticos o aceros de alto y ultra alto límite elástico influyen considerablemente en las reparaciones, por lo que deben ser considerados en la valoración de daños. Traviesas, pisos de maletero, pilares o faldones traseros son algunas piezas diseñadas que incorporan estos materiales. Ello condiciona la peritación; una pieza, fabricada con un material u otro, puede motivar su sustitución. En cuanto al aluminio, se debe diferenciar entre las piezas estructurales del vehículo y los paneles exteriores. En el primer caso, las propias características del material, unido al criterio del fabricante del vehículo, desaconsejan el estiraje y obligan a la sustitución de los elementos estructurales. En el caso de los paneles exteriores de aluminio, daños aparentemente reparables pueden no serlo por las restricciones impuestas a la reparación por el fabricante del vehículo. Los nuevos sistemas de unión aplicados en la fabricación de los vehículos deben ser repuestos en la reparación.

La peritación del profesional se verá influida en dos aspectos:

– La mano de obra, tanto en reparaciones como en sustituciones. Los nuevos sistemas de unión afectan en los tiempos respecto a sistemas de unión tradicionales; así, por ejemplo, es más laborioso eliminar cordones de soldadura láser que los habituales puntos de resistencia.

– La necesidad de considerar partidas de material adicionales, como pueden ser los remaches, para la sustitución de piezas de aluminio, o los adhesivos estructurales, para las sustituciones de ciertas piezas de la carrocería (por ejemplo, techos o costados de aleta).

### ■ Nuevos equipamientos

Sensores de aparcamientos, cámaras, nuevos espejos retrovisores o faros con tecnología de xenón son muestras del cambio de los equipamientos, expuestos a cualquier tipo de siniestro. Muchos de ellos aumentan notablemente el montante total de las peritaciones. Por ejemplo, la incorporación de faros de tecnología xenón puede suponer incrementos de más de 500 € por faro ■

PARA SABER MÁS

Área de Peritos  
peritos@cesvimap.com

CESVIMAP  
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com