

Los tiempos de pintura varían con la superficie a pintar y la magnitud del daño

Baremo de Pintura CESVIMAP

Hasta hace poco tiempo se han estado valorando los trabajos de pintura de modo relativamente subjetivo. No están muy lejos las valoraciones de pintura mediante importe fijo por pieza a pintar, sin desglosar tiempos y materiales, por lo que unos trabajos podían o no compensarse con otros. Esta falta de rigor no facilitaba la organización y gestión del taller, pues impedía controlar ratios de productividad y consumos de productos. El conocimiento por separado de los tiempos y materiales a emplear en cualquier reparación permite establecer valoraciones más objetivas. El Baremo de «Tiempos y Materiales de Pintura CESVIMAP» ha sido pionero en este campo y lleva ya más de cuatro años en el mercado. Actualmente su utilización está prácticamente generalizada.



La evaluación de daños en vehículos siniestrados está formado por varias partidas: valoración del trabajo del chapista, del mecánico, del pintor y del coste del repuesto, principalmente.

De entre los capítulos enumerados, el relacionado con la valoración de trabajos de pintura ocupa un lugar relevante, no por ser la partida más significativa en costes, sino por ser la más difícil de valorar. En

buna parte, esa dificultad se origina en un menor conocimiento de este capítulo con respecto a los demás. No en vano, hasta hace poco, se han valorado los trabajos de pintura con un importe fijo por pieza, sin aludir siquiera a tiempos y materiales.

Los principales interesados en valorar los costes de repintado a través de métodos objetivos y fiables son el sector reparador, el colectivo pericial tasador, y, por ex-

tensión, los propios usuarios. Pero son los peritos tasadores y los reparadores los dos colectivos que deben ponerse de acuerdo, en cada caso, sobre los elementos de la carrocería que van a sustituirse o repararse, los que deben pintarse y cómo. De la misma manera son ellos quienes deben acordar los tiempos y costes de los materiales necesarios para conseguir un grado satisfactorio de acabado.

En consecuencia, surge la necesidad de contar con referencias fiables para efectuar estas valoraciones bajo criterios objetivos y constatados; además, éstas deben poder ser consultadas rápido y sencillamente por los distintos profesionales implicados en las valoraciones de daños.

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE inició en 1983 pruebas y experiencias reales para elaborar un sistema fiable de evaluación de trabajos de pintura capaz de dar cabida a la práctica totalidad de variantes posibles.

Siete años después, tras recoger multitud de datos y realizar numerosas experiencias, en 1990, comenzó a ser difundido a nivel nacional el denominado «Baremo de Tiempos y Materiales de Pintura CESVIMAP», más conocido como Baremo de Pintura CESVIMAP.

Actualmente, tras más de cuatro años de presencia en el mercado, su utilización está extendida y prácticamente generalizada. Evidencia de esta afirmación es el siguiente dato aportado por AUDATEX, empresa cuya actividad se centra en ofrecer una base de datos para peritación por ordenador que incluye el Baremo de Pintura CESVIMAP: «Actualmente, el 95,9 por 100 de las peritaciones que se tramitan por AUDATEX optan por el Baremo de Pintura CESVIMAP.»

A pesar de este nivel de implantación, CESVIMAP continúa contrastando datos y actualizando contenidos permanentemente (nuevos vehículos, modificaciones de precios de los materiales, etc.).

ENFOQUE Y CRITERIOS FUNDAMENTALES

La ley fundamental que rige el Baremo CESVIMAP es la siguiente: «los tiempos y materiales de pintura están en relación con

No se incluyen en el Baremo de Pintura CESVIMAP

Tiempos: Los tiempos de secado en cabina, los tiempos de aplicación de selladores, anti-piedras, ceras de cuerpos huecos, etc. En muchos casos estos tiempos están considerados en la partida «mano de obra» de chapa. Tampoco se incluyen los tiempos de pulido y abrillantado adicionales, ni el desmontaje y montaje de accesorios.

Materiales: Los no consumibles en zona de pintura sobre el propio vehículo, tales como: monos del pintor, equipos autónomos de respiración, mascarillas, calzado, pistolas de aplicación y sus repuestos de mantenimiento, soportes de discos para máquinas rotativas, electricidad, agua, gasoil de cabinas, filtros de cabinas, etc.

la superficie a pintar y con la magnitud del daño».

Por tanto, ante situaciones idénticas y las mismas piezas, cuanto mayor sea la superficie a pintar mayores serán también los tiempos y materiales de pintado.

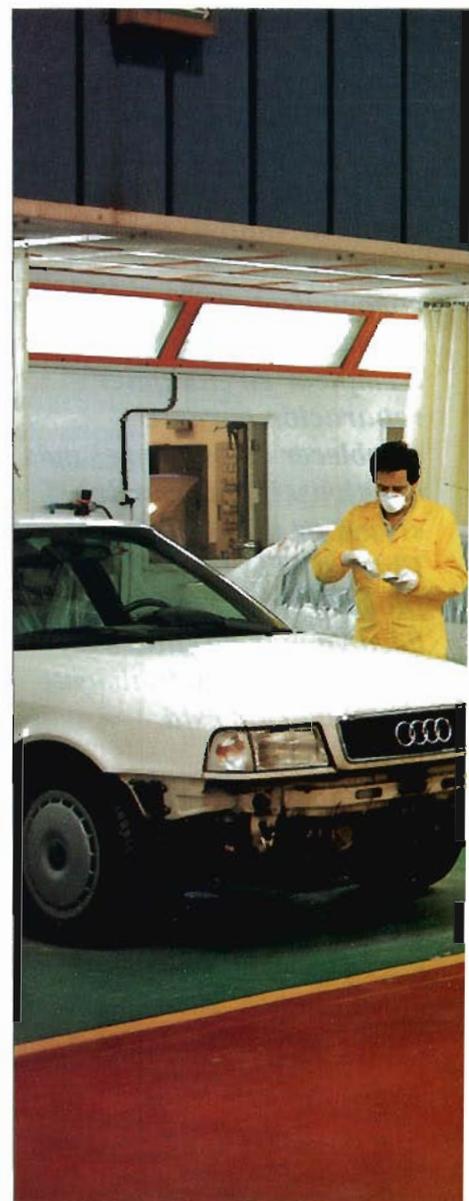
DEFINICIÓN DE LA SUPERFICIE A PINTAR

La superficie a pintar se define como aquella que va a recibir el color o barniz de acabado; por ejemplo, si se va a pintar medio puerta, por existir moldura, se tomará la mitad de la puerta. Asimismo, si una superficie va a ser difuminada en un proceso bicapa, también es superficie a pintar y su valoración debe hacerse adicionalmente.

NIVELES DE PINTADO

El pintado de una pieza tiene dos fases claramente diferenciadas, la preparación o fondeado de la superficie y la aplicación última de color o acabado.

La primera fase, preparación o fondeado previo a la aplicación de color, está muy relacionada con el daño o deformación que presenta la superficie; cuanto mayor es el daño o deformación mayor es también el trabajo en fondos.



Se incluyen en el Baremo de Pintura CESVIMAP

Tiempos: Preparación de herramientas, desengrasados, limpiezas, enmascarados, desenmascarados, lijados, igualación de colores, confección de mezclas, tiempos de evaporación entre manos, posibles trabajos defectuosos (mediante coeficiente de asignación por valoración), limpiezas de pistolas, movimientos de vehículos, aplicación de productos de fondos y acabados, etc. Son, en definitiva, las operaciones necesarias para seguir los procesos de pintado recomendados por los fabricantes de pinturas.

Materiales: Los denominados «consumibles» de la zona de pintura: disolventes, lijas y otros abrasivos, papel y cinta de enmascarar, masillas, imprimiciones, aparejos, básicos, catalizadores, diluyentes, filtros, etc.



La superficie a pintar es aquella que va a recibir el color o barniz

Por tanto, una misma superficie a pintar, en función del daño que presente, requerirá un trabajo de fondos más o menos importante. Estas distintas necesidades en trabajos de fondos, ha obligado a introducir varios niveles de pintado, para así recoger la práctica totalidad de los trabajos de fondos que puede presentar la superficie a pintar.

Los cuatro niveles que contempla el Baremo de Pintura CESVIMAP quedan delimitados por unos porcentajes de superficie deformada respecto a la superficie a pintar, con unos valores mínimo y máximo, que contempla cualquier situación.

Se debe tener en cuenta que los niveles no se definen como superficie a fondear, o a enmasillar, sino como superficie deformada. Esto se debe a que la superficie a enmasillar puede ser variable en función de los usos de cada pintor.

La correcta identificación de cada caso, con su nivel correspondiente, es de vital importancia a la hora de obtener tiempos y materiales finales. Por tanto, el conocimiento de los cuatro niveles debe ser preciso, tal y como describe el citado baremo, y aplicarse con decisión, pues de lo contrario los valores obtenidos no serían válidos.

CONTENIDO DEL BAREMO

El Baremo de Pintura CESVIMAP está constituido por unas fórmulas concretas diferenciadas para tiempos y otras para materiales, obviamente distintas para cada nivel.

Las fórmulas no son productos de la casualidad, sino que se han obtenido tras un meticuloso análisis estadístico de los datos obtenidos en las experiencias realizadas durante los siete años previos de recogida de información.

Este análisis o estudio previo a la publicación de las fórmulas que rigen el Baremo se ha enfocado hacia la identificación de los tiempos y materiales que resultan de la aplicación del Baremo con las necesidades de un taller de tipo medio, equipado con herramienta normal o estándar, con operarios de cualificación media, con una media de entrada de vehículos con estado de conservación intermedio, y con una frecuencia de trabajos defectuosos normal o media.

Esta identificación o asimilación con el taller de tipo medio se ha efectuado mediante coeficientes de corrección sobre tiempos directos de fichajes; cabe destacar, entre otros:

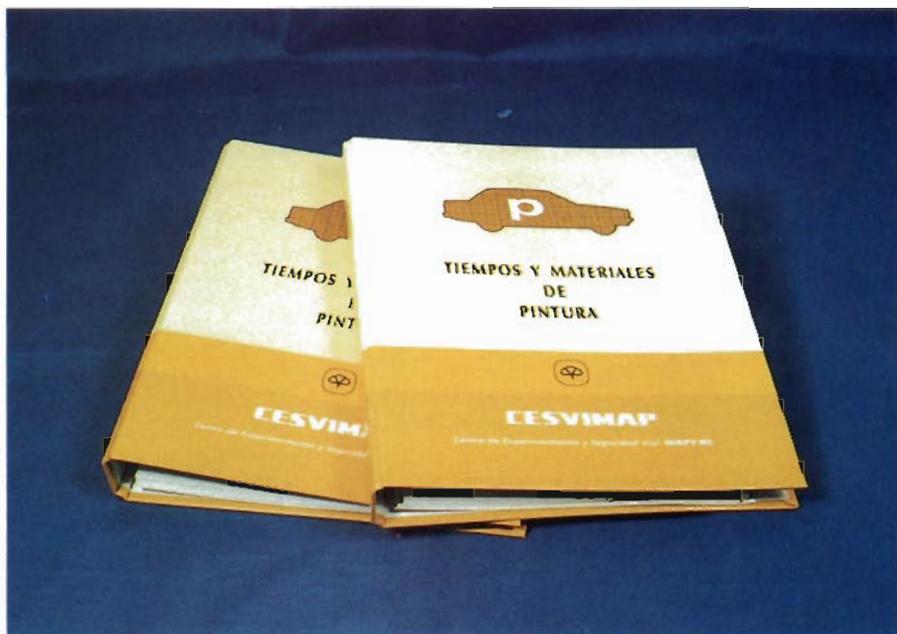
- Coeficiente de eficacia del operario: aplicado para adecuar los tiempos del trabajo a los invertidos por un operario con grado de cualificación media.
- Coeficiente de relajación permitida: aplicado para que el operario se recupere del esfuerzo realizado.
- Coeficiente por repetición en trabajos defectuosos: para contemplar la frecuencia real de estos inevitables trabajos repetitivos
- Coeficiente por estado del vehículo: aplicado para que los tiempos y materiales del baremo se correspondan a un vehículo con estado de conservación intermedio, teniendo en cuenta el parque de vehículos que entra en el taller por años de antigüedad.
- Coeficiente para trabajos adicionales: contempla movimientos de vehículos, cumplimiento de fichas, desplazamientos del operario fuera de la zona de trabajo.

Los valores de estos coeficientes, en ocasiones, estaban ya preestablecidos, y cuando no ha sido así, se han obtenido mediante investigación

UTILIZACIÓN DEL BAREMO

Actualmente, el Baremo de Pintura CESVIMAP se puede utilizar manualmente, o bien de forma informatizada mediante un miniordenador personal o a través del sistema AUDATEX, siendo estos dos últimos los más utilizados.

En cualquier caso, el manejo del baremo requiere una familiarización o adiestramiento previo con los criterios establecidos por CESVIMAP. Por tanto, es ineludible la lectura completa de la versión escrita para su correcta comprensión y utilización; en ella se definen peculiaridades relativas a coeficientes por características de las piezas, excepciones, qué operaciones o materiales incluye o no incluye el baremo, cuáles son las constantes de preparación y cómo se tratan las piezas interiores



Baremo de «Tiempos y Materiales de Pintura CESVIMAP» en el sistema AUDATEX

Los usuarios del sistema informático de peritación AUDATEX pueden valorar los trabajos de pintura mediante el baremo de CESVIMAP. La utilización a través de AUDATEX está sujeta a unas normas operativas, cuyo conocimiento es fundamental para la obtención de los valores de tiempos y materiales:

1.º Para utilizar el Baremo de Pintura CESVIMAP en el programa AUDATEX es necesario introducir el precio/hora de pintura en el casillero «pintura por superficie», tanto en el Documento-Base como en el ordenador.

Mano de obra: Precios/Hora*		Tiempo base 10 U.T. = 1 hora	
Chapa/Mecánica	Plas.	Pintura	Plas.
		-Fabricante-	-Cesvimap-

En la valoración impresa aparecerá el texto «pintura por superficie [CESVIMAP]». Si no aparece este texto, en la valoración no se ha utilizado el Baremo CESVIMAP.

2.º El Baremo CESVIMAP únicamente se puede utilizar para valorar las operaciones de repintado de piezas de chapa. Las piezas de plástico no se pueden valorar actualmente a través de CESVIMAP, debiendo hacerse por separado.

3.º Cuando sea necesario valorar la reparación de un bicapa, hay que indicar en el Documento-base y en el ordenador la clave «Y4». En la valoración impresa aparecerá el texto «pintura bicapa».

Características/Equipo	*Código X
PINTURA	
Bicapa	Y4

Si no se hace así, el sistema entenderá que es un monocapa y como tal lo valorará.

4.º El Baremo CESVIMAP establece cuatro niveles de pintado, en función del daño. Su conocimiento y la correcta selección de estos niveles son fundamentales para la obtención de tiempos y materiales.

5.º En la valoración impresa, en el apartado de pintura, figurarán todas las piezas que han sido valoradas para pintar, así como el nivel con que han sido pintadas.

La correspondencia entre el nivel de daños contemplado por el Baremo de Pintura CESVIMAP y la leyenda que aparece en la hoja de valoración AUDATEX es la siguiente:

DAÑO LEVE -	PINTURA SUPERFICIAL
DAÑO MEDIO -	PINTURA REPARACION
DAÑO FUERTE -	PINT. REPARACION LI1
PIEZA NUEVA -	PINTURA SUSTITUCION