

# VALORACIÓN DE PÉRDIDAS TOTALES EN



# CAMIONES

*¿Qué **parámetros** justifican una pérdida total en un camión? Realizar una valoración exacta y proporcionada sobre un vehículo industrial requiere de un especial cuidado y conocimiento adecuado al **gran número de variaciones constructivas que pueden existir en un mismo modelo.***



Por **Rodrigo Yuste González**  
ÁREA DE VEHÍCULOS  
✉ [vehiculos@cesvimap.com](mailto:vehiculos@cesvimap.com)



Gama de cabinas del DAF XD (Sleeper Cab, Sleeper High Cab y Day Cab)

Las características de un vehículo industrial son definidas por el uso que vamos a hacer de él. Esto es, la función que va a desempeñar condicionará su configuración: tipo de cabina, longitud del chasis, número de ejes, potencia del motor... También, el equipo adicional que incorpora, en muchos casos con un valor superior al del propio vehículo, varía dependiendo de las necesidades del propietario.

La decisión de declarar un camión como pérdida total, al igual que cualquier otro vehículo, depende del **valor de mercado** y del **coste de la reparación de los daños**. Así que lo primero es peritar el vehículo. Obtenido el importe de la reparación podemos compararlo con su valor de mercado y así tomar una decisión.

No existen guías de referencia fiables para camiones. También hay, en muchos casos, una disparidad de ofertas importante. Así que debemos establecer un criterio de actuación lógico y ordenado. Vayamos paso a paso: en primer lugar, identificamos el tipo de vehículo que queremos valorar: tractora, camión rígido, furgón, remolque o semirremolque. En función de ello, tendremos en cuenta factores

concretos –con distinto grado de relevancia– para fijar el valor de mercado apropiado.

### Fijar el valor de mercado

Para el caso de las **tractoras y los camiones rígidos** tenemos en cuenta los siguientes aspectos: tipo de cabina, potencia, número de ejes (con y sin tracción), capacidad de carga... Y, como en otro tipo de vehículos, marca, modelo, antigüedad y kilometraje.

Factores como la marca y el modelo tendrán una influencia directa sobre el nivel de depreciación; por ejemplo, fabricantes del tipo Scania o Volvo se devaluarán menos con el paso de los años.



Cabeza tractora Scania R500 personalizada



Camión rígido carrozado con una caja basculante



Chasis-cabina carrozado como paquetero





## La decisión de enviar un vehículo industrial a pérdida total depende del valor de mercado y del coste de la reparación de los daños

El **tipo de cabina** también estará enfocado al uso del vehículo. Versiones de alta gama tienen, lógicamente, un valor superior, o modalidades que incluyan litera, techo alto o piso plano.

Un **mayor nivel de potencia** supondrá un valor más elevado. Normalmente, las potencias de serie para transporte de larga distancia estarán comprendidas entre los 440 y los 600 caballos, mientras que para los de corta distancia se ubicarán entre los 320 y los 400 caballos de potencia. Serán de entre 200 y 300 caballos para los vehículos de construcción y de uso urbano (recogida de basuras, conservación de carreteras...).

El **número de ejes** está directamente relacionado con la capacidad de carga. A mayor número de ejes mayor precio, siendo superior si los ejes son direccionales o de tracción. Y, de igual modo, a mayor capacidad de carga más elevado será su valor.

La **antigüedad** de un vehículo, obtenida a partir de la fecha de su primera matriculación, resulta decisiva en el precio final. Existe una vida útil en la que el precio va disminuyendo paulatinamente hasta llegar a un mínimo, que lo mantiene constante a pesar de los años.

Finalmente, el **kilometraje**. Este valor afecta considerablemente al precio del vehículo. Hay que tener en cuenta que en el transporte internacional la media de kilometraje anual se encuentra en torno a los 180.000 km, aproximadamente 130.000 km para transporte nacional, 40.000 km para los vehículos de obras y 70.000 km para los furgones. Si el kilometraje del vehículo a valorar difiere ostensiblemente respecto de estas medias su valor se verá afectado, de manera positiva o negativa.

### Otras influencias

Existen otros factores, relacionados con la **personalización**: spoilers, bocinas o la rotulación





de la cabina, -realizadas según gustos personales-, que pueden influir negativamente en el valor. Bien porque esas modificaciones se alejen del gusto del comprador, bien por sus necesidades (por ejemplo, que el vehículo vaya destinado a formar parte de una flota, con un patrón de decoración concreto). En estos casos hay que tener en cuenta el coste de retirar las decoraciones y dejar el vehículo como estándar, de serie.

Otro punto imprescindible es el **carrozado**, con peculiaridades respecto al del resto del vehículo. Es posible que tenga una antigüedad diferente, que presente distinto grado de daño o que sufra un nivel de depreciación diverso. Hay, así, que valorar cada elemento por separado: el camión, por una parte, y el carrozado, por otra. Lo mismo ocurre con los **equipos** que incorporan los vehículos. Independientemente del resto del conjunto, valoraremos aspectos como la antigüedad, su vida útil o su estado. En muchas ocasiones nos encontraremos equipamiento muy usual: frigoríficos, plumas, plataformas elevadoras, etc., aunque también resultan habituales equipos específicos -y poco comunes- especialmente diseñados para actividades concretas. La presencia de estos últimos en el mercado será prácticamente insignificante. Así que para determinar su valor tenemos que calcular su importe como equipo nuevo restando su grado de depreciación, atendiendo a la duración de su vida útil.

Si no lo supiéramos, hay una forma fiable de obtener valores de mercado para estos vehículos: a través de ofertas de páginas de compraventa propias del sector. A partir de ellas se buscarán marcas y modelos con características

y estado similares. Si no hubiera ofertas nacionales se extenderá la búsqueda a otros países europeos -será imprescindible tener en cuenta las diferencias en cuanto a precios y devaluación existentes en los diferentes mercados-.

## Determinación del valor de restos

Para calcular el valor de los restos tendremos en cuenta los daños del vehículo, analizando cada aspecto que hemos reseñado.

Evaluaremos el estado de la cabina, chasis, motor, caja de cambios, eje delantero, eje trasero... diferenciando su grado de implicación en el precio final.

Además, tendremos en cuenta el tipo y el estado del carrozado y del equipo montado, y el coste de comprobar los daños, desmontar los elementos aprovechables y almacenarlos hasta que tenga lugar su venta.

Todo este proceso de análisis tiene un objetivo muy claro: facilitar una valoración realista, adecuada y justa para todas las partes implicadas.

CESVIMAP tiene formación específica para peritos especialistas en otros vehículos, diferentes de turismos, tanto del camión como de sus restos, y discernir si van a pérdida total o no ●



Escuela CESVIMAP de VI