

SOLUCIONES INFORMÁTICAS DE AYUDA A LA PERITACIÓN

La utilización de programas informáticos de ayuda a la peritación ha supuesto en los últimos años un apoyo insustituible a la actividad diaria de peritos y entidades aseguradoras. Con éste iniciamos una serie de artículos en los que describiremos sus fundamentos y las ventajas que aportan sobre los métodos tradicionales.



¿Qué es y qué hace un programa de ayuda a la peritación?

Básicamente, un programa de ayuda a la peritación es una aplicación informática que gestiona una base de datos que contiene información detallada de tiempos, precios, operaciones y baremos de todas las piezas de los vehículos con más frecuente siniestralidad del mercado. Con esta herramienta, el perito puede seleccionar las operaciones a realizar sobre cada una de las piezas dañadas en el siniestro, calculando después el programa automáticamente los costes totales de la operación en mano de obra y materiales. La aplicación genera un informe detallado de las intervenciones a realizar en el vehículo, así como su coste. Este informe puede ser impreso posteriormente en papel o transferido electrónicamente a la compañía o al taller, sirviendo así además como documento acreditativo de la peritación.

Así pues, como hemos dicho, un programa de ayuda a la peritación es una aplicación que controla una base de datos. Vamos a detallar a continuación ambos componentes:

LA BASE DE DATOS

En realidad lo que llamamos "base de datos" forma una compleja estructura de datos en tablas interrelacionadas entre sí. Los datos fundamentales que contiene son, información sobre precios y referencias de recambios e información sobre tiempos y operaciones necesarias para la sustitución y desmontaje/montaje de esos recambios. Toda esta información está individualizada para cada modelo concreto de vehículo, por lo que también se dispone de información sobre las diferentes versiones de los diferentes modelos de las diferentes marcas.

Para finalizar, la estructura de datos se completa con

diversas bases de datos con baremos que complementan la información del constructor para ciertas operaciones, como por ejemplo la pintura.

Resumiendo, las cuatro bases de datos fundamentales a tener en cuenta son:

- Base de datos de modelos de vehículos
- Base de datos de precios y referencias de recambios
- Base de datos de tiempos y operaciones
- Base de datos de baremos

Base de datos de modelos de vehículos

Antes de iniciar el trabajo es fundamental tener correctamente identificados los vehículos a peritar. Un error en la elección del modelo conducirá casi inevitablemente a una peritación errónea. La información sobre el modelo se puede jerarquizar en las siguientes categorías:

1. Tipo de vehículo: Para una mejor selección, se pueden dividir los vehículos presentes en la base de datos por tipos, generalmente: Turismos, Vehículos industriales, Todo terrenos, Motocicletas. Habitualmente se dispone de turismos y derivados de turismo, aunque cada vez más se dispone de datos sobre todo terrenos, vehículos industriales y motocicletas.

2. Marca del vehículo. Normalmente las más habituales están bien representadas, sin embargo, marcas exclusivas o con poco volumen de ventas no suelen estar disponibles (p.e. Bugatti o Rolls-Royce).

3. Modelo. Generalmente aparte del nombre del modelo propiamente dicho, se debe tener en cuenta el año del modelo (model year) y el tipo de carrocería (forma y nº de puertas); no tiene nada que ver un Ibiza del 93 con uno del 2002, a pesar de compartir el nombre.



Los constructores recurren a diferentes sistemas para identificar los "model year". Por ejemplo el BMW Serie 3 actual pertenece a una serie que se identifica como E46, y el anterior a éste como E36. Otros constructores lo ponen más fácil al llamar de nombre diferente a carrocerías diferentes, o utilizando números o letras (Golf IV, Vectra C, etc.) o con el año (Mondeo '01). Además aparte del "model year", es importante saber la fecha exacta de fabricación, porque es práctica habitual entre los constructores el realizar cambios menores llamados "restylings" cada cierto tiempo de vida del vehículo (2-3 años habitualmente). Estos cambios no afectan a la carrocería o las piezas de chapa por lo general, pero sí a molduras, paragolpes, plásticos, interiores, etc.

Y dentro de un modelo y año, un mismo modelo se comercializa frecuentemente con distintas variantes de carrocería. Por ejemplo, la gama actual del modelo Mégane II se compone de los siguientes seis tipos de carrocería: Compacto 3p, Compacto 5p, Coupé-cabrio, Familiar (Grand Tour), Sedán 4p y Monovolumen (Scénic).

4. Versión. La forma más habitual de diferenciar las versiones de un modelo es con la motorización (Por ejemplo Alfa 147 1.6 120CV) o con siglas como RXE, SX o nombres como Sport o Club, o una combinación de varias.

5. Equipamiento, de serie y opcional. En ocasiones, es posible elegir un nivel de equipamiento dentro de una misma versión. Usualmente vienen en paquetes que configuran los accesorios, tapicerías, llantas, etc. Además muchas marcas ofrecen posibilidades casi infinitas de equipar el vehículo. Muchos de estos extras influyen a la hora de peritar un vehículo, y han de ser tenidos en cuenta. En el caso de equipamiento de serie, si el programa no dispone de la información, se deberá introducir por el

usuario aquél equipamiento relevante para la peritación. En el caso de equipamiento opcional no queda más solución que introducirlo manualmente. Aquí la inspección del vehículo y la experiencia del perito en identificación del modelo es fundamental. Especialmente complejo es el caso de vehículos que incorporan extras de otras versiones y modelos, o incluso accesorios de terceros fabricantes como llantas o kits aerodinámicos. La peritación de estos accesorios debe hacerse manualmente al no estar disponibles sus datos dentro del programa.

La base de datos del programa deberá por lo tanto disponer de la lista completa de versiones y variantes de los modelos de los que disponga, así como las posibles opciones de equipamiento que se puede poner al vehículo.

Base de datos de precios y referencias de recambios

Queda claro que es imprescindible disponer de los precios de todas las piezas disponibles para su selección dentro del programa de peritación, que cada constructor publica con cierta regularidad. Estas listas contienen el número de referencia del constructor, junto con su denominación y precio. El programa relaciona estos datos junto con su referencia interna de pieza, con lo que posibilita el cálculo de los importes de las sustituciones de piezas. La importancia de disponer de los datos de tarifa actualizados es fundamental, ya que el informe final de la peritación incluye la lista de piezas a sustituir, junto con su referencia del constructor y su precio. La peritación debe calcularse con el precio y referencia actualizados de las piezas, dado que si no el taller no estará recibiendo el importe correcto.

Base de datos de tiempos y operaciones. Solapamientos.

Todos los constructores publican los llamados *tarifarios*, que son manuales donde se desglosan las operaciones a realizar en cada sustitución o desmontaje/montaje de cada pieza del vehículo, indicando el tiempo asignado a cada una. Es de estos tarifarios de donde se toma la información para todos los sistemas informáticos de peritación. La fiel transcripción de estos tarifarios a la base de datos del programa garantiza que al perito se le proporcionarán los tiempos aceptados por la marca para la reparación del vehículo. Estos tarifarios son elaborados por cada marca a partir de análisis de métodos y tiempos de cada una de las operaciones a realizar en el vehículo. Además a cada una de las operaciones se les asigna un código.

Normalmente una operación (sustitución o desmontaje/montaje) se subdivide en varias sub-operaciones elementales.





Pongamos el siguiente caso práctico ficticio: supongamos que tenemos que peritar un coche que se ha dado un “bordillazo” con una rueda. A consecuencia de ello se ha doblado la llanta de aleación y la mangueta del lado derecho, y hay que proceder a la sustitución de ambas. El programa de peritación tiene almacenadas en su base de datos la lista de las operaciones a realizar:

Se observa que ambas operaciones contienen dos trabajos (marcados con asterisco) que se repiten. Si sumáramos el tiempo de ambas operaciones si tener cuenta estos trabajos duplicados, nos daría $0,75+0,35h = 1,10$ horas. Sin embargo, la operación cuesta en realidad menos tiempo (1 hora), al haberse contabilizado dos veces los mismos trabajos. A estas operaciones repetidas se llaman operaciones solapadas, o solapamientos de tiempo. Es precisamente éste el trabajo más complejo que efectúan los programas informáticos de peritación. Disponen de todos los tiempos que da el constructor para sustituir y desmontar/montar, y al mismo tiempo de todas las sub-operaciones que contempla cada sustitución y montaje/desmontaje. De este modo puede calcular con total exactitud los tiempos de intervención sobre el vehículo, al restar los operaciones que se solapan entre sí. El trabajo que acarrea elaborar estas bases de datos es muy laborioso, dado el número de operaciones posibles en cada modelo de vehículo. Incluso a veces no es sencillo interpretar los tarifarios, porque cada constructor utiliza sus propios métodos de detallar las operaciones a realizar.

Bases de datos de baremos

Para completar la base de datos es necesario disponer de información para el resto de operaciones que es necesario valorar en la reparación del siniestro, como la pintura y las reparaciones. Así, un baremo, refiriéndolo a la peritación de vehículos, es un sistema de valoración genérico para estimar el tiempo y precio de una operación a realizar en el vehículo, como la pintura o la reparación de piezas.

Sustituir mangueta (0.75h):

- ▷ Preparación del vehículo en el elevador *
- ▷ Desmontar y montar rueda *
- ▷ Desmontar y montar brazos suspensión
- ▷ Desmontar y montar muelle
- ▷ Desmontar y montar amortiguador
- ▷ Desmontar y montar pinza y disco de freno
- ▷ Alinear vehículo

Sustituir llanta (0.3h):

- ▷ Preparación del vehículo en el elevador *
- ▷ Desmontar y montar rueda *
- ▷ Desmontar y montar neumático
- ▷ Equilibrar neumático

Actualmente se encuentran disponibles en el mercado los siguientes tipos de baremos:

- De pintura de piezas de chapa
- De pintura de piezas de plástico
- De reparación de piezas de chapa
- De reparación de piezas de plástico

Estos baremos provienen de dos fuentes: por una parte de Institutos de Investigación como CENTRO ZARAGOZA, y por otra del constructor.

Los baremos, como por ejemplo los de pintura de chapa y plásticos, o los de reparación, encajan a la perfección en un entorno informático, ya que se trata de una serie de fórmulas unidos a su vez a bases de datos de piezas, con lo que el cálculo se integra automáticamente en la peritación. Con el uso de los baremos el perito puede calcular con un solo clic por ejemplo el tiempo y materiales necesarios para el pintado de una o varias piezas, sumándose los importes automáticamente al total de la peritación. ■