



Juan Ángel López

presidente de Apcas (Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías)

info@apcas.es

La necesaria colaboración entre perito y taller

En el actual entorno de dura competencia y mercados a la baja, la reparación de vehículos se ve fuertemente condicionada por la capacidad de adaptación y gestión de sus empresas. En este campo, y ahora más que nunca, talleres y peritos deben colaborar para aprovechar sinergias en beneficio de todos.

Sólo a través de la optimización de la gestión se puede hacer frente a factores inherentes a nuestro mercado, como el incremento de los costes de las reparaciones y el descenso del número y los tiempos de las intervenciones, debido a la caída en la cifra e intensidad de los siniestros.

Considero que las soluciones radican en la capacidad de adaptación a la evolución tecnológica y, muy especialmente, en la evolución del servicio y la gestión del mismo, para mantener unos elevados parámetros de calidad. Dadas las inversiones que esto requiere, en la coyuntura de restricción financiera actual, esto

constituye un gran reto para los talleres. Sin embargo, los nuevos modelos de vehículos precisan una actualización constante a la que, si no se responde, se corre el riesgo de ser expulsado del mercado.

En este contexto de mayor exigencia y de márgenes y beneficios decrecientes se puede identificar al perito como un factor negativo, cuya actuación es contraria a los intereses del taller. Esta simplificación del papel del perito es un cliché que está muy lejos de la realidad.

SINERGIAS. En la relación cotidiana entre peritos y talleres, cuando hay profesionalidad por ambas partes, se establecen importantes sinergias en los modos

Los baremos precisan una adaptación continua y deben estar adaptados a la evolución del automóvil, las técnicas de reparación y los materiales empleados

de actuación. Quedan atrás los tiempos en los que esta relación se concebía como un desencuentro permanente.

Independientemente de cualquier otra consideración, el perito y el taller deben adaptar el importe de la reparación a lo que en cada caso consideren se ajuste más a la realidad de los daños de que se trate.

En este sentido, hay una segunda idea que deseo destacar. El perito debe centrar su función en valorar los tiempos y materiales a emplear en la reparación de los daños, y no en valorar el coste de la mano de obra. El precio de la mano de obra debe ser acordado comercialmente entre el taller y la entidad aseguradora desde el respeto a las normas de la libre competencia.

Por otro lado, y dada su importancia en el día a día de la actividad de taller, los baremos de reparación, una vez aceptada su existencia, deberían ser consensuados por los técnicos intervinientes en las reparaciones: talleres, centros de investigación y peritos de seguros, al objeto de que se adapten a las



Quedan atrás los tiempos en los que la relación entre peritos y talleres se concebía como un desencuentro permanente.

reparaciones reales a realizar y no choquen con los intereses de ninguna de las partes intervinientes. Los baremos precisan también una adaptación continua y deben estar adaptados técnicamente a la evolución del automóvil, las técnicas de reparación y los materiales empleados. Por tanto, todos los agentes mencionados deben participar en las actualizaciones.

En un entorno como el que he podido dibujar en estas breves líneas, debemos esforzarnos por reorientar las habitualmente tormentosas relaciones entre talleres y entidades aseguradoras e ir hacia un espacio de confianza recíproca, lo que sólo es posible a través de una actitud de honestidad y profesionalidad que el perito debe transmitir a ambas partes en sus intervenciones. ◀

