

La gestión pericial de la DANA de Valencia: retos, medidas y lecciones aprendidas

Pablo José López Vilares - Subdirector de Tasaciones

María del Carmen Morales Olmedo - Responsable de Área en la Subdirección de Tasaciones

Francisco de Asís Navarro Ruiz - Responsable de Área en la Subdirección de Tasaciones

Mayca Rodríguez Toquero - Responsable de Área en la Subdirección de Tasaciones

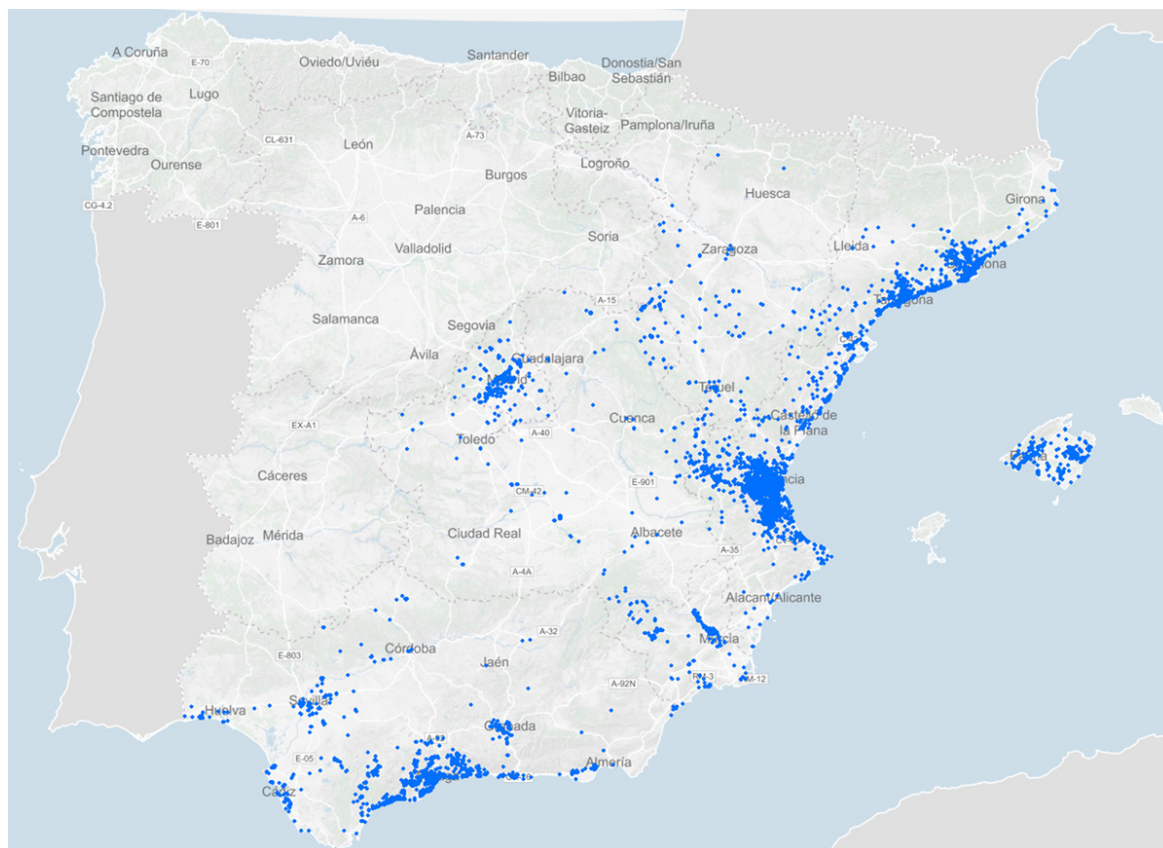
Carlos Baños Gallego - Responsable de Área en la Subdirección de Tasaciones
Consortio de Compensación de Seguros

Valencia es una provincia con alto riesgo de inundación que ha sufrido históricamente frecuentes e importantes siniestralidades, algunas de ellas tan devastadoras como la *Gran Riada* de octubre de 1957 que propició el desvío artificial del cauce del río Turia, o la *Pantanada* de Tous de octubre de 1982. Pero la DANA¹ de 28 de octubre a 4 de noviembre de 2024 es, sin duda, el episodio más catastrófico a que ha tenido que hacer frente el Consorcio de Compensación de Seguros en sus más de 70 años de historia, y la gestión pericial de esta macrosiniestralidad está suponiendo un reto sin precedentes.



La DANA de 28 de octubre a 4 de noviembre de 2024 es, sin duda, el episodio más catastrófico a que ha tenido que hacer frente el Consorcio de Compensación de Seguros en sus más de 70 años de historia, y la gestión pericial de esta macrosiniestralidad está suponiendo un reto sin precedentes.

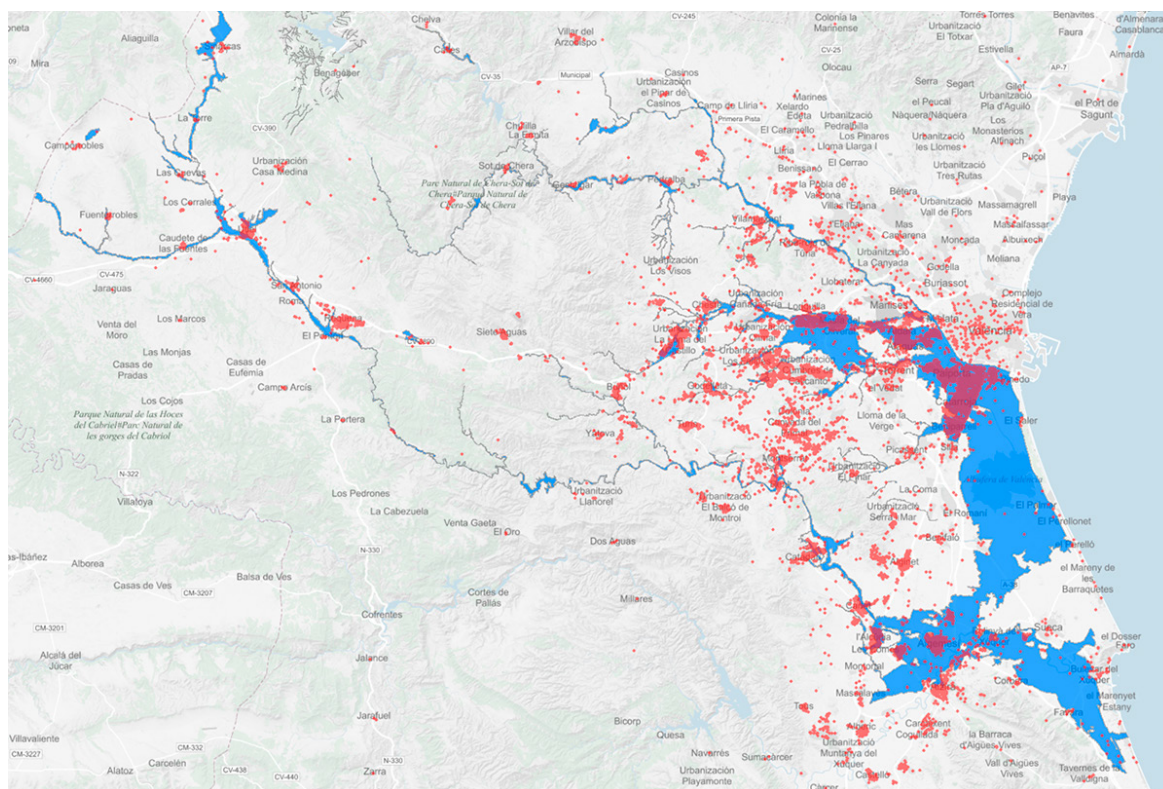
¹ DANA es el acrónimo del fenómeno meteorológico denominado depresión aislada en niveles altos.



Mapa 1. Solicitudes de indemnización de la DANA de octubre de 2024.
Fuente: Instituto Geográfico Nacional y Consorcio de Compensación de Seguros.

Aunque la DANA persistió durante más de una semana y afectó a amplias zonas de España, los daños más graves se produjeron el martes 29 de octubre en Valencia por desbordamiento de la rambla del Poyo, el río Magro y otros cauces en las comarcas de L´Horta Sud, la Ribera Alta, Camp de Túria, La Hoya de Buñol-Chiva, Requena-Utiel y las pedanías del sur de Valencia capital, así como en las poblaciones castellanomanchegas de Letur y Mira.

Junto con las inundaciones, en la tarde del 29 de octubre se produjeron diez tornados en la Ribera Alta que causaron daños adicionales por la acción combinada del viento y la lluvia.



Mapa 2. Zona más afectada por la DANA de octubre de 2024.

Fuente 1 (en azul, la lámina de inundación de los cauces desbordados): Instituto Geográfico Nacional e Institut Cartogràfic Valencià.

Fuente 2 (en rojo, las solicitudes de indemnización georreferenciadas): Consorcio de Compensación de Seguros. Obsérvese que hay solicitudes de indemnización situadas fuera de la lámina de inundación fluvial, que corresponden a inundaciones de tipo urbano por incapacidad de las redes públicas de saneamiento.

Este artículo describe las medidas adoptadas por el Consorcio y sus peritos colaboradores para afrontar una siniestralidad inédita, tanto por el número de siniestros como por la gravedad de los daños y su repercusión social y mediática.

Características de la siniestralidad

Vehículos automóbiles

Una de las características singulares de esta siniestralidad es el elevadísimo número de vehículos automóbiles dañados en Valencia (más de 131.000), que suponen el 7 % del parque automovilístico de la provincia. Solo en la zona más afectada, L´Horta Sud², se inundaron más de 97.000 vehículos, que suponen el 75 % de toda la siniestralidad y el 33 % de los vehículos registrados en dicha comarca³.

En las inundaciones, lo habitual es que los vehículos automóbiles supongan entre el 20 y el 35 % de todas las solicitudes de indemnización. La cifra concreta es más o menos elevada dependiendo del día y hora en que se

² Los términos municipales con mayores daños de esta comarca situada en la zona sur del área metropolitana de Valencia han sido Paiporta, Catarroja, Aldaia, Alfafar y Sedaví.

³ Datos del parque de vehículos extraídos de la Dirección General de Tráfico.

produce cada episodio, del tiempo de concentración de la avenida y la consiguiente antelación con que pueden activarse los sistemas de alerta temprana y las recomendaciones y medidas de protección civil. En la DANA de octubre de 2024 dicho porcentaje fue altísimo, del 57,90 % (ver tabla 1).

	DANA oct-24		DANA sep-19		DANA sep-23	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Vehículos automóviles	145.082	57,90%	20.079	28,01%	6.350	26,47%
Viviendas	82.416	32,89%	42.716	59,59%	15.001	62,53%
Oficinas, comercios, naves, almacenes y otros riesgos sencillos	17.710	7,07%	7.299	10,18%	2.240	9,34%
Industrias	5.303	2,12%	1.511	2,11%	377	1,57%
Obras civiles	74	0,03%	76	0,11%	24	0,10%
TOTAL	250.585	100,00%	71.681	100,00%	23.992	100,00%

Tabla 1. Solicitudes de indemnización por clases de riesgo. Se compara la DANA de 28 de octubre a 4 de noviembre de 2024 (datos actualizados a 16/11/2025) con otros dos episodios graves y recientes de inundación: la DANA de septiembre de 2019 que afectó, principalmente, a Murcia y Alicante, y la de septiembre de 2023, que afectó sobre todo a Toledo y Madrid.

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros. Elaboración propia.

Los vehículos automóviles con pérdida total han supuesto el 78,5 % del total de vehículos dañados, valor inusualmente elevado y muy superior, por ejemplo, al 48,1 % de la DANA de septiembre de 2019 en Alicante y Murcia o el 65,7 % de la DANA de septiembre de 2023 en Toledo y Madrid (ver tabla 2).



Foto 1. Vehículos inundados en Paiporta.

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

También es significativa la gran cantidad de daños en camiones, autocares, vehículos industriales y agrícolas: se han recibido más de 8.300 solicitudes de indemnización de este tipo, lo que supone el 5,4 % del total de vehículos reclamados, porcentaje superior al 3,5 % de la DANA de septiembre de 2019 en Murcia y Alicante o el 1,9 % de la DANA de octubre de 2023 en Toledo y Madrid (ver tabla 2).



Foto 2. Vehículos industriales afectados en Riba-roja de Túria.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

	DANA oct-24 ⁴		DANA sep-19		DANA sep-23	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Vehículos automóviles dañados	143.293	100,00%	17.476	100,00%	5.669	100,00%
Turismos y motocicletas	127.024	94,59%	16.865	96,50%	5.562	98,11%
Autocares, camiones, tractores y vehículos industriales	7.269	5,41%	611	3,50%	107	1,89%
Vehículos dañados con pérdida total	105.377	78,47%	8.401	48,07%	3.724	65,69%

Tabla 2. Número de vehículos dañados por tipo de vehículo y magnitud.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros. Elaboración propia.

El parque de vehículos de la zona tiene una antigüedad media muy alta, superior a 13 años, lo que implica que las indemnizaciones previstas en los contratos de seguro se sitúen, frecuentemente, por debajo de los valores de reposición a valor de nuevo. En los vehículos con más antigüedad, esa diferencia se acentúa⁵.

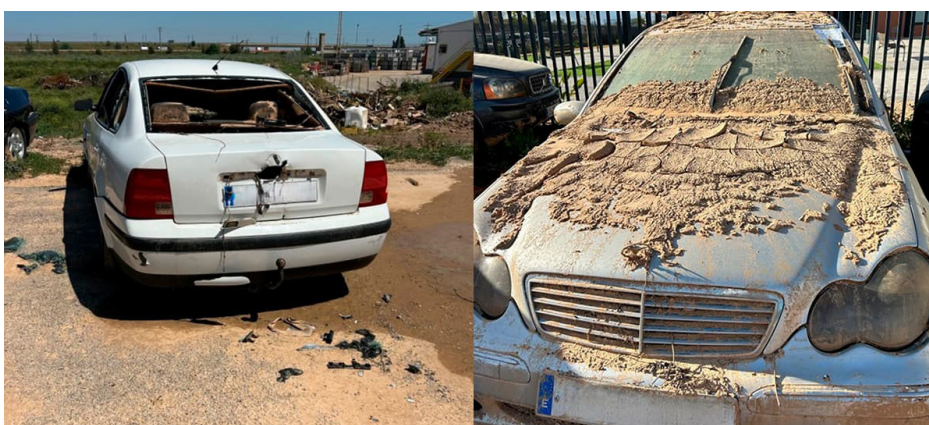


Foto 3. Vehículos inundados con más de 20 años de antigüedad.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

⁴ Datos a 16 de noviembre de 2025.

⁵ En caso de pérdida total de vehículos con más de dos años de antigüedad, las pólizas suelen establecer la indemnización a valor de mercado de un vehículo de características, estado y antigüedad equivalentes a las que tenía inmediatamente antes del siniestro. En su caso, el importe indemnizable de las reparaciones queda normalmente limitado a dicho valor de mercado.

En los meses siguientes a la catástrofe se produjo un colapso generalizado de los talleres mecánicos de la zona, por exceso de trabajo o por imposibilidad de prestar servicio al haber sufrido directamente graves daños materiales por la inundación, y en consecuencia han aumentado mucho los plazos de reparación de los vehículos que no sufrieron pérdida total.

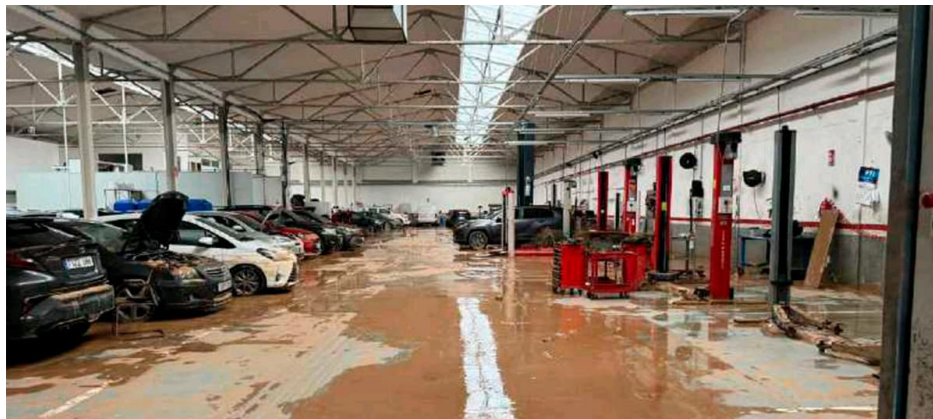


Foto 4. Taller de automóviles inundado en el área de Pista de Silla (Eje viario V-31).

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

Viviendas y comercios

En la zona central de la siniestralidad el agua superó de forma generalizada el metro de altura y las viviendas, comercios y almacenes sufrieron graves daños en el continente de sus plantas bajas o bajo rasante, pérdidas totales del contenido e inhabitabilidad o pérdida de beneficios empresariales durante semanas o meses.

En muchos casos, la insuficiencia de capital asegurado hizo necesaria la aplicación de la regla proporcional por infraseguro⁶. Si bien la gran mayoría de las pólizas de vivienda incluían la garantía de inhabitabilidad, esto no sucedió con la pérdida de beneficios por paralización de actividad de comercios, almacenes, oficinas y otros riesgos similares, que con frecuencia no estaba incluida entre las garantías contratadas.



Foto 5. Fachada de vivienda inundada en Paiporta.

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

⁶ La regla proporcional en los contratos de seguro establece que si el capital asegurado es inferior al valor de un bien, en caso de siniestro, la aseguradora indemniza el daño parcialmente, en la misma proporción existente entre el capital y el valor del bien.



Foto 6. Viviendas afectadas en Picanya, junto a la rambla del Poyo.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.



Foto 7. Detalle de restaurante reabierto provisionalmente a los pocos días de la DANA en Picanya.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

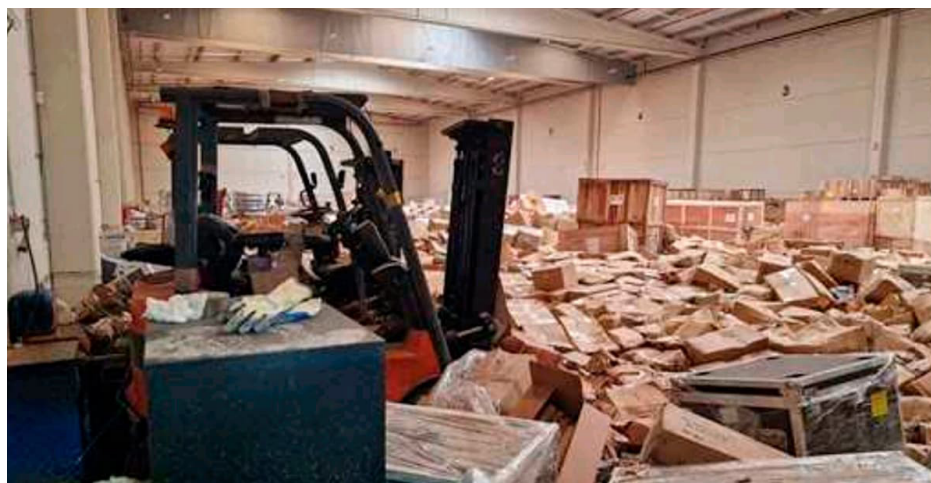


Foto 8. Daños en un centro logístico en el polígono industrial Sur en Ribarroja de Túria (Eje de la Autovía A-3).
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

Industrias

Valencia es una de las provincias más industrializadas de España. En concreto, la zona afectada por la DANA tiene un tejido industrial potente y diversificado, y se produjeron inundaciones en fábricas del sector alimentario, de componentes eléctricos y electrónicos, auxiliares de la automoción, madera y muebles, plásticos y otros productos químicos, productos metálicos o textiles. En general, los daños fueron muy graves y produjeron paralizaciones de la actividad productiva, en muchos casos de larga duración y no siempre aseguradas.

Además, durante los primeros días y semanas hubo importantes problemas de acceso y movilidad en las zonas más afectadas, así como restricciones de suministro eléctrico, agua y telecomunicaciones, lo que dificultó la adopción de medidas por los asegurados para evacuar el agua, reducir la humedad o recuperar bienes dañados, así como la labor pericial inicial, que habrían contribuido a reducir las consecuencias económicas del siniestro.

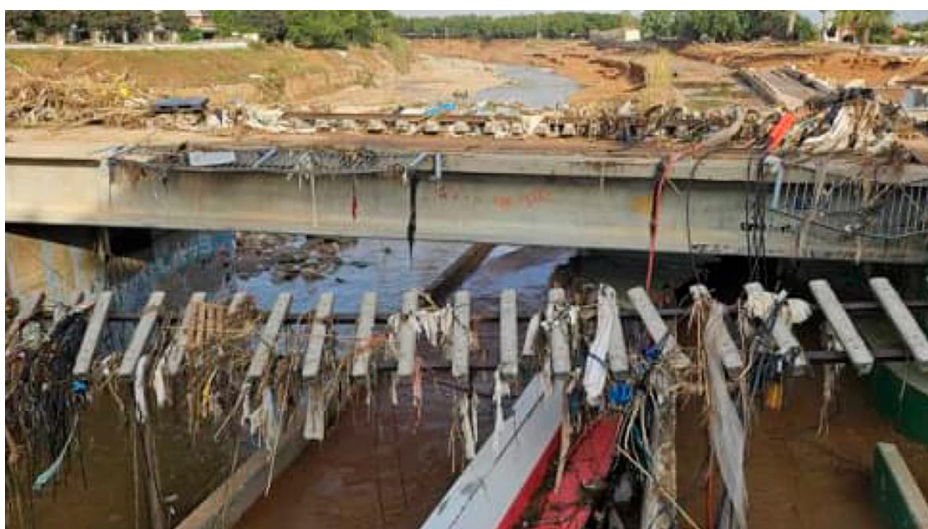
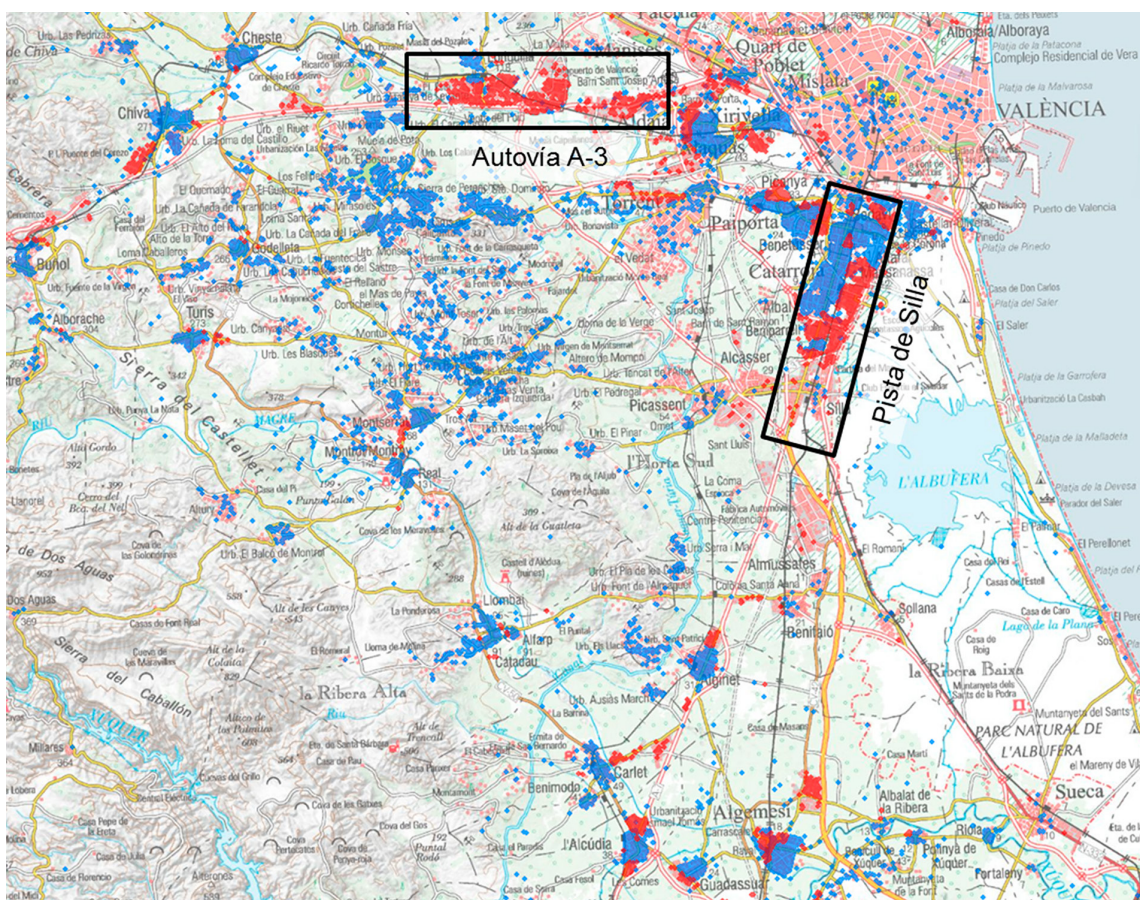


Foto 9. Daños en un viaducto de Metrovalencia sobre la rambla del Poyo.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

Las zonas industriales más afectadas fueron las siguientes (ver mapa 3):

- Eje de acceso a la capital por la autovía A-3 (zona industrial y logística de Riba-roja de Túria y Quart de Poblet).
- Eje de la Pista de Silla (Viario V-31) en municipios al sur de la capital (Sedaví, Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell y Silla).
- Polígonos industriales de las poblaciones situadas entre los dos ejes anteriores (Aldaia, Xirivella, Alaquàs, Torrent, Picanya y Paiporta).
- Polígonos industriales de otras poblaciones como Chiva, en la cabecera de la rambla del Poyo, o Algemesí, en el río Magro.



Mapa 3. Zonas industriales más afectadas en la DANA. En rojo, las solicitudes de indemnización de industrias; en azul, el resto de solicitudes de indemnización (no industriales); en rectángulos negros, las dos zonas industriales con mayor concentración y gravedad de daños. Obsérvese que muchos polígonos industriales se sitúan en zona inundable.

Fuente: Instituto Geográfico Nacional y Consorcio de Compensación de Seguros.



Foto 10. Daños en una industria alimentaria en Torrent.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

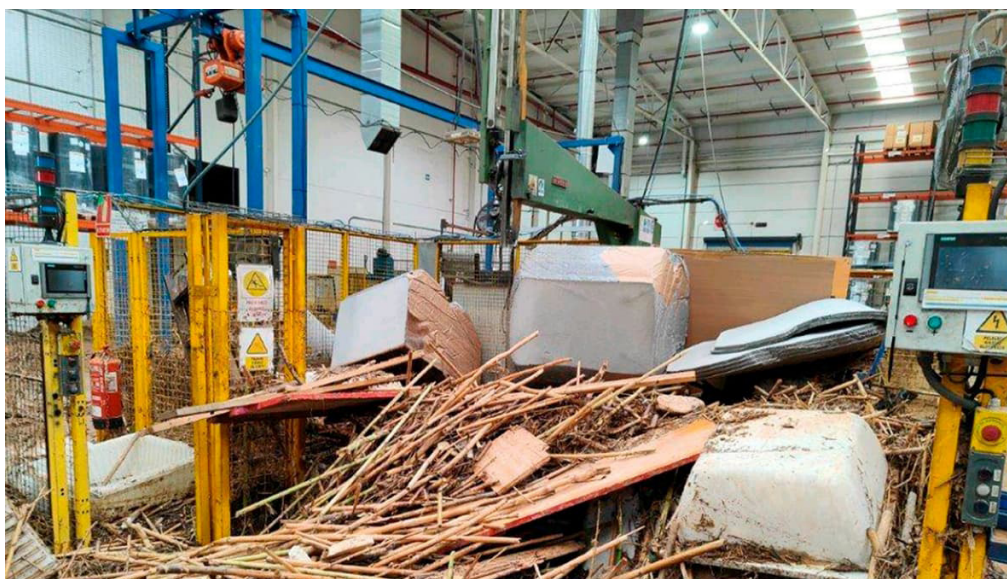


Foto 11. Daños en una industria auxiliar del sector de la automoción en Riba-roja de Túria. Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

En la siguiente tabla se relacionan los polígonos industriales más afectados:

Cuenca	Término municipal	Polígono industrial
Rambla del Poyo	Albal	P.I. Albal
	Aldaia	El Pou
		La Lloma
	Benetússer	P.I. Benetússer
	Beniparrell	Carrascal
		Vereda
	Catarroja	El Bony
	Cheste	Castilla
	Chiva	La Pahilla
	Loriguilla	Masía del Conde
	Massanassa	P.I. Massanassa
	Paiporta	La Mina
		La Pascualeta
		L'Estació
	Picanya	Alquería de Moret
		Alquería de Raga
Quart de Poblet	Valencia 2000	
	Zona industrial de la A3	

Cuenca	Término municipal	Polígono industrial
Rambla del Poyo	Riba-roja de Túria	Casanova
		El Oliveral
		Sector 12
		Sector 13
		Sector 14
		Sur
	Sedaví	P.I. Sedaví
	Torrent	Mas del Jutge
	Valencia	P.I. Forn d'Alcedo
	Ríos Magro y Júcar	Xirivella
Zamarra		
Algemesí		Cotes
		Xara
L'Alcúdia		La Creu
		Cami Reial
Guadassuar		La Garrofera
Alberic		La Marquesa
Carlet		Ciutat de Carlet
		Sant Bernat
Alzira		El Pla
		Río Verde
		Estació d'Alzira
		Carretera d'Albalat
Polinyà de Xúquer		P.I. Polinyà de Xúquer

Tabla 3. Principales polígonos industriales afectados.

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros. Elaboración propia.

Costes medios

El coste medio por siniestro⁷ de la DANA de octubre de 2024 es de 23.338 €⁸, importe muy superior al de otros episodios recientes de inundación, como la DANA de 2019 en Alicante y Murcia (9.486 €) o la DANA de septiembre de 2023 en Toledo y Madrid (8.698 €), y solo equiparable al coste medio de las inundaciones en Zaragoza de julio de 2023 (25.939 €), que tuvo daños localizados pero muy importantes en zonas industriales próximas a la capital aragonesa.

⁷ Importe total indemnizado (actualizado a 31/12/2024) dividido por las solicitudes de indemnización recibidas e indemnizadas (sin incluir las denegadas).

⁸ Dato a 16 de noviembre de 2025.

Solicitudes de indemnización

El número de solicitudes de indemnización recibidas en los días siguientes a la catástrofe fue elevadísimo. En los 30 primeros días se recibieron más de 208.000 solicitudes (6.950 por día natural), con 9 días consecutivos –entre el 31 de octubre y el 9 de noviembre– en que se recibieron más de 10.000 solicitudes diarias y una punta de más de 23.000 solicitudes el 7 de noviembre, récord absoluto en la historia del Consorcio.

Todas estas circunstancias extremas superaron la capacidad del Consorcio para valorar los daños con sus medios habituales, y por ello fueron necesarias medidas especiales.

Soluciones adoptadas

Ampliación de la red pericial y del personal técnico del Consorcio

Con carácter general, el Consorcio contrata los servicios de peritación a sociedades o profesionales colaboradores externos previamente homologados, que deben cumplir los requisitos de formación y experiencia previstos en la normativa de contratación de la entidad. La red de colaboradores habituales del Consorcio en la situación previa a la DANA se componía de 337 peritos.

Debido a la magnitud de la siniestralidad fue necesario habilitar, por primera vez, el procedimiento de emergencia previsto en la normativa interna de contratación de peritos, que permite la incorporación inmediata de profesionales sin necesidad de homologación previa en caso de acontecimientos catastróficos o necesidades excepcionales. De esta forma se incorporaron 492 nuevos peritos que, junto con los 337 colaboradores habituales, conformaron una red pericial reforzada de 829 peritos de seguros, de tamaño inédito en la historia del Consorcio, pero aún insuficiente para acometer la ingente tarea de valoración de los daños producidos por la DANA.

El 13 de noviembre de 2024 –tan solo dos semanas después de la catástrofe–, el Consorcio y Unespa⁹, en representación de las entidades aseguradoras, acordaron un nuevo procedimiento de colaboración para la gestión de la DANA que permitió, entre otras decisivas medidas, la incorporación inmediata de 2.369 peritos de seguros colaboradores de las principales entidades aseguradoras privadas.

Este nuevo procedimiento, junto al Convenio aprobado en 2011 por las mismas entidades para la gestión de las tempestades ciclónicas atípicas, constituyen dos iniciativas ejemplares de colaboración público-privada en el ámbito del seguro español e internacional.

Para procurar el correcto desempeño de la labor pericial de todos estos nuevos peritos ha sido necesaria una intensa labor formativa inicial sobre el seguro de riesgos extraordinarios y los procedimientos periciales del Consorcio, así como frecuentes reuniones de coordinación para aclarar dudas y homogeneizar criterios.

La supervisión del trabajo desarrollado por esa enorme red pericial ha requerido una importante dedicación por parte de los servicios técnico-periciales de las entidades aseguradoras privadas, así como del propio Consorcio, que ha debido ampliar sus recursos mediante la contratación temporal de nuevos técnicos, la externalización parcial del servicio para los casos de menor complejidad y el refuerzo del personal dedicado a gestionar la facturación de los peritos y gabinetes periciales.

⁹ Unespa es la asociación empresarial de la mayoría de las aseguradoras que operan en España.

Videoperitación

A causa de las restricciones de movilidad durante las semanas siguientes a la catástrofe, el Consorcio recomendó a los peritos el empleo masivo de la videoperitación, bien sustituyendo a la inspección presencial, en los siniestros más sencillos, o como complemento a posteriores visitas presenciales, en los casos más complejos.

Para facilitar lo anterior, se puso a disposición de toda la red pericial, de forma gratuita, una plataforma de videoperitación de uso generalizado en el sector.

Anticipos a cuenta

Se comunicó a toda la red pericial el objetivo estratégico del Consorcio de realizar masiva e inmediatamente informes de anticipo a cuenta de la indemnización final para aquellos siniestros que no se pudieran indemnizar de forma rápida, y ello sin necesidad de visita presencial previa y una vez acreditado el aseguramiento y estimada, aun de forma muy preliminar, la magnitud de los daños.

En ese sentido, se recomendó a los peritos un criterio objetivo para pagar anticipos no inferiores al 80 % del capital de contenido en viviendas de una planta, o al 50 % en viviendas de dos plantas, si la altura de inundación superaba 1 metro. En el caso de trasteros situados en planta baja o bajo rasante, se recomendó anticipar el sublímite de indemnización establecido en la póliza –o un mínimo de 500 € si no existiera tal sublímite– cuando la altura de inundación superara el medio metro.

Ajuste de precios por inflación

Se recomendó a los peritos el empleo de cuadros de precios de amplio uso en la zona (como el Generador de Precios de la empresa Cype o la Base de Datos de Construcción del Instituto Valenciano de la Edificación) incrementados en un 20 %, en previsión de la inflación que se produciría por sobrecarga de trabajo de los gremios de reparación.

Resolución de dudas a favor del asegurado

En caso de que existieran diferentes interpretaciones razonables sobre cuestiones periciales o del contrato de seguro, se recordó a los peritos el criterio habitual del Consorcio de adoptar la interpretación más favorable a los intereses del asegurado afectado. En concreto, se facilitó a los peritos un modelo de declaración responsable para que los asegurados de las zonas más afectadas pudieran cumplimentarlo en caso de que los bienes dañados hubieran desaparecido antes de la inspección pericial o no hubiera sido posible su conservación, y no existiera soporte documental suficiente. Y se indicó a los peritos que dichas declaraciones tenían presunción de veracidad para el Consorcio.

Peritación de comunidades de propietarios

La aplicación del procedimiento de colaboración entre el Consorcio, Unespa y las entidades aseguradoras mencionado anteriormente fue, sin duda alguna, determinante para agilizar la valoración de los daños, aunque también introdujo un elemento de complejidad adicional en las peritaciones.

En las comunidades de propietarios de viviendas es frecuente que existan dos contratos de seguro sobre el continente de las viviendas: por un lado, la póliza comunitaria y, por otro, la póliza privativa que pudiera tener contratada cada propietario o inquilino. Por ello, siempre es recomendable que los daños en las viviendas, garajes o trasteros de una misma comunidad de propietarios se valoren de forma conjunta por un mismo perito o gabinete

pericial, asegurando así que no se omiten ni duplican daños y que se está considerando todo el capital asegurado a efectos de la posible aplicación de regla proporcional por infraseguro.

Pero en la DANA no siempre fue posible realizar ese tratamiento unitario, ya que en un mismo edificio podía intervenir, por un lado, el perito designado por el Consorcio, en aquellos expedientes de siniestro gestionados directamente por la entidad pública; y, por otro, los diferentes peritos de las entidades aseguradoras privadas en caso de gestión delegada por parte de estas.

Por el motivo anterior se estableció el siguiente criterio de reparto de daños:

Si existe póliza comunitaria:

- Incluir en el expediente de la póliza comunitaria los daños en las zonas comunes y en el continente privativo de las viviendas sin póliza propia.
- En las viviendas con póliza individual, incluir en el expediente correspondiente los daños en su continente privativo.

Si no existe póliza comunitaria:

- Incluir en cada expediente individual, aparte de los daños en su continente privativo, la parte proporcional de los daños de continente en zonas comunes según su coeficiente de participación en la comunidad de propietarios.
- Las viviendas sin póliza privativa no tendrían cobertura, y tampoco la tendría su participación en los daños en zonas comunes.

De esta forma se pudo mejorar el tratamiento de dicha concurrencia de aseguramiento y evitar la omisión o duplicación de daños.

Simplificación de las valoraciones de inhabilitabilidad

Se elaboró, además, un procedimiento para simplificar las peritaciones de inhabilitabilidad de viviendas, que permitió al perito calcular el periodo de afectación sobre la base de la gravedad de los daños materiales y la duración estimada de los trabajos de reparación, sin necesidad de que el asegurado tuviera que aportar documentación acreditativa del gasto de alquiler.

También se recomendó a los peritos incrementar en dos meses la duración de la inhabilitabilidad estimada por ellos, para tener en cuenta los retrasos de tramitación no imputables al asegurado. Y se les facilitó un cuadro de precios de alquiler elaborado por el Consorcio, basado en precios de mercado anteriores a la DANA e incrementado en un 20 % por la previsible inflación posterior a la catástrofe.

Ajuste del valor mínimo de vehículos con pérdida total

Se estableció como valor mínimo indemnizable de los vehículos automóviles con pérdida total el importe fijado para cada marca, modelo, versión y antigüedad concretos en el Boletín Blanco del Vehículo de Ocasión publicado por GANVAM¹⁰, incrementado en un 20 % por la previsible inflación del mercado de vehículos de ocasión.

¹⁰ GANVAM es la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios. Esta asociación publica periódicamente el denominado Libro o Boletín Blanco, publicación estadística de general aceptación que recoge precios de venta de vehículos de ocasión.

Eliminación del valor de restos de determinados vehículos

En pérdidas totales, la indemnización se determina por el valor del vehículo antes del siniestro menos su valor residual después del siniestro. Debido a la devaluación de los valores residuales por saturación de los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos (CAT), se decidió no restar de las indemnizaciones el valor residual en los siguientes casos: para vehículos con valor de mercado inferior a 10.000 €; y para cualquier vehículo depositado como residuo en las campas habilitadas por la administración con destino final a un CAT y sin posibilidad de disposición de los restos por su propietario.

Triage de vehículos en campas

Las decenas de miles de vehículos arrastrados por el agua amanecieron el 30 de octubre repartidos de forma desordenada por las calles, carreteras, aceras, parques, descampados o cauces de las zonas más afectadas, a decenas o centenares de metros del lugar donde estaban estacionados. En los días siguientes a la catástrofe, las fuerzas y cuerpos de seguridad, la administración pública y las entidades aseguradoras comenzaron a retirar dichos vehículos de la vía pública, con maquinaria pesada y grúas de auxilio en carretera, para intentar recuperar rápidamente la movilidad urbana.



Foto 12. Vehículos arrastrados por el agua.
Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

En una primera fase los vehículos se apartaron de la vía pública y tuvieron que apilarse de forma apresurada y provisional en las zonas aledañas. Durante los meses siguientes, los vehículos se fueron trasladando a las campas habilitadas por la administración, o a las calles adyacentes a las campas cuando estas se llenaban. La gravedad de los daños, el insólito número de vehículos afectados y la necesidad de actuar con rapidez dificultaron el orden y el control en la operativa, y no permitieron que esta se hiciera siempre con el conocimiento de los propietarios de los vehículos.



Foto 13. Campa municipal en Sedaví.

Fuente: Consorcio de Compensación de Seguros.

En este contexto, el Consorcio de Compensación de Seguros empezó a recibir decenas de miles de solicitudes de indemnización por vehículos que nadie –ni el propietario, ni su entidad aseguradora, ni el propio Consorcio– sabía dónde estaban, pero cuya localización era imprescindible para poder determinar la causa y valorar los daños.

Ante esta situación tan extremadamente compleja, el Consorcio decidió actuar del siguiente modo:

- Se desarrolló una aplicación para inventariar los vehículos depositados, anotando su matrícula –o número de bastidor si el vehículo no conservara la matrícula–, georreferenciándolos, tomando fotos representativas de su estado y clasificando dicho estado en uno de estos tres tipos: pérdida total, reparable o dudoso.
- A partir del 11 de noviembre y durante 6 meses se desplegó a 90 técnicos por las campas para inventariar todos los vehículos depositados en ellas.
- Diariamente se cruzaba el inventario de vehículos registrados en la aplicación de triaje con los expedientes de siniestro y, en los casos de coincidencia, se incorporaba la información del triaje a la documentación del expediente para su utilización por el perito de seguros encargado de la valoración final de los daños.
- Con la información disponible, el perito podía confirmar la pérdida total –en cuyo caso procedía a realizar la valoración de forma inmediata– o inspeccionar el vehículo en los casos reparables o de reparación dudosa, si lo consideraba necesario, gracias a la georreferenciación realizada por el técnico de triaje.

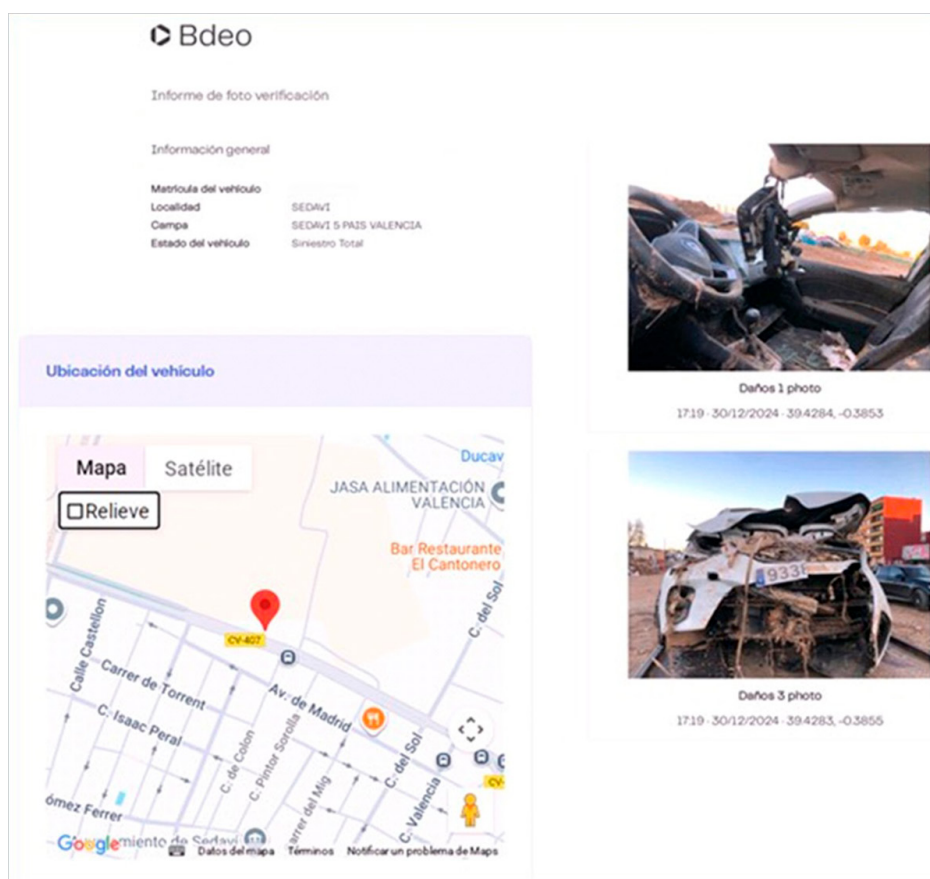


Imagen 1. Ejemplo de informe de triaje.
Fuente: Bdeo.

Este novedoso procedimiento funcionó bien y permitió generar orden y claridad en una situación extraordinariamente difícil. Se realizaron 78.109 triajes, con 69.305 vehículos evaluados preliminarmente como pérdida total (el 88,7 %), 2.469 como reparables y 6.335 como dudosos. Además, toda esta valiosa información se puso a disposición de las distintas administraciones involucradas por su evidente utilidad en la gestión de la DANA.

Lecciones aprendidas

La gravedad de los daños de la DANA ha puesto al límite, en muchos casos, los capitales asegurados y se han puesto de manifiesto no pocas imprecisiones en los contratos de seguro, que se han resuelto, en la medida de lo posible, tratando de favorecer al asegurado en caso de existir interpretaciones razonables de la póliza que le pudieran favorecer.

Algunas de las deficiencias detectadas son las siguientes:

- Situaciones de insuficiencia de capital asegurado y de aplicación de regla proporcional por infraseguro¹¹.
- Imprecisiones, omisiones y errores en la definición del riesgo o en el alcance de la cobertura aseguradora.

¹¹ El Consorcio no aplica regla proporcional si la insuficiencia de capital calculada por el perito no supera el 30 % del capital contratado para viviendas y pequeños comercios o el 15 % para industrias y grandes superficies comerciales.

- Situaciones de aseguramiento de la maquinaria industrial a valor real¹², en todos los casos o para máquinas a partir de determinada antigüedad, que suponen una reducción de la indemnización por depreciación en los casos de pérdida total.
- En los seguros de capital flotante¹³, errores u omisiones de comunicación por parte del asegurado de las existencias reales en cada mes y de la posterior regularización de prima por la entidad aseguradora, con la consiguiente reducción del capital asegurado y posible aplicación de regla proporcional.
- Insuficiente penetración del seguro de pérdida de beneficios en las industrias.

A la fecha de redacción de este artículo se ha peritado el 99,0 % de los vehículos automóviles y el 98,1 % de las viviendas, así como gran parte de los comercios, almacenes y otros riesgos similares (el 94,6 %) y de las industrias (el 89,7 %), pero aún están en fase de valoración buena parte de los siniestros más complejos y costosos, que suponen el 21 % del coste total de la siniestralidad¹⁴.

Entre las peritaciones pendientes de finalizar están las pérdidas de beneficios más complejas y graves, ya que ha sido necesario esperar a que finalice el periodo de afectación de los negocios y a que los asegurados o los peritos designados por ellos documenten suficientemente la pérdida sufrida.

Además, aún hay vehículos desaparecidos sobre los que aún no ha sido posible conseguir evidencias que permitan determinar la causa y valorar los daños.

No hay duda de que los plazos de peritación están siendo superiores a los de otras siniestralidades de riesgos extraordinarios. El retraso se ha debido, en muchos casos, a la altísima sobrecarga de trabajo de los peritos colaboradores del Consorcio y de los propios servicios de control y supervisión pericial de la entidad; pero también a la propia complejidad de muchos siniestros; a la larga duración de las pérdidas de beneficios empresariales; y a la sobrecarga de trabajo de los peritos designados por los asegurados.

La incertidumbre es consustancial a los riesgos extraordinarios y, desgraciadamente, no es posible adoptar medidas que eliminen completamente el riesgo: la naturaleza nos recuerda periódicamente que siempre habrá acontecimientos catastróficos que superen las expectativas y las medidas preventivas adoptadas. Pero hay consenso científico en que los fenómenos extremos hidrometeorológicos van a ser más frecuentes e intensos en el futuro, y por ello es necesario reducir la exposición y la vulnerabilidad de nuestro territorio con medidas a diferente nivel: desde la planificación urbanística hasta las medidas de autoprotección de cada asegurado en su vivienda, comercio o industria, pasando por un aumento del nivel de aseguramiento y de la precisión y adecuación de los contratos de seguro a cada situación de riesgo concreta.

Es necesario que los asegurados contraten los seguros con capitales suficientes y que mantengan actualizadas las pólizas, tanto en sus coberturas como en capitales asegurados y límites de indemnización. En esa labor es importante la intervención y el asesoramiento de las entidades aseguradoras y los mediadores de seguros.

¹² El valor real de un bien es su valor de reposición a valor de nuevo menos la depreciación por uso u obsolescencia que tenía inmediatamente antes de producirse el daño.

¹³ El denominado seguro de capital flotante, muy usado en España, es adecuado para el aseguramiento de existencias industriales o comerciales cuando existen fluctuaciones importantes. Al comienzo de la anualidad se establece un capital asegurado fijo o mínimo; al vencimiento de cada mes, el asegurado debe comunicar a la entidad aseguradora las existencias reales habidas en dicho mes; por su parte, la entidad aseguradora debe emitir trimestralmente, o con la periodicidad acordada, los correspondientes suplementos de regularización de prima; y, finalmente, el asegurado debe pagar la prima adicional que corresponda por el exceso de capital sobre el fijo habido en cada periodo de regularización.

¹⁴ Datos a 16 de noviembre de 2025.

La DANA de octubre de 2024 ha puesto de manifiesto el gran valor del trabajo en equipo, tanto más necesario cuanto más compleja es la tarea; que ninguna organización tiene capacidad para resolver sola este tipo de siniestralidades; y que la mejor forma de afrontar con garantías la gestión de futuras catástrofes es afianzar y mejorar la colaboración público-privada.

Afortunadamente, el sistema español de aseguramiento de los riesgos extraordinarios ha demostrado ser sólido y resiliente y, sin duda, tenemos motivos para afrontar con confianza y optimismo los nuevos retos que puedan surgir.