



Josep Bosch i Sayols

presidente de AD Parts

Botella medio vacía o medio llena

Aunque son muchos los que se cuestionan el futuro del taller independiente multimarca, éste ha demostrado ser capaz de adaptarse a las circunstancias cambiantes del mercado y seguir mejorando. Todo ello invita a pensar que su futuro está garantizado, a pesar de la competencia de los concesionarios.

Mucho se ha hablado del taller mecánico independiente multimarca y de su futuro, tanto en España como en otros países de la UE. Todos nos atrevemos a hacer pronósticos, y frecuentemente se leen comentarios que dicen que, en un futuro próximo, bastantes cerrarán, que el avance tecnológico de los coches exigirá herramientas y equipos muy sofisticados fuera del alcance de la economía de estos talleres, que no será posible mantener el nivel de conocimientos que se requiere para las intervenciones en los nuevos

autos, que no dispondrán de la información técnica para hacerlas, etc.

Ante este sombrío panorama que algunos agoreros proclaman, en AD, donde nos gusta ver la botella siempre como mínimo medio llena con el fin de ahuyentar tantos temores, hacemos la siguiente reflexión:

- Hace al menos 15 años ya se anunciaba el cierre de muchos talleres, y sigue habiendo más o menos la misma cantidad; unos han cerrado, cierto, y otros tantos han abierto.



Hace 15 años ya se anunciaba el cierre de muchos talleres, y actualmente sigue habiendo más o menos la misma cantidad.

El taller multimarca nunca será un peligro para el concesionario, y viceversa. Cada uno tiene su sitio y su función y, sin ser complementarios, el mercado necesita de ambos

- Los talleres en su mayoría conocen cuál es su situación en el mercado y luchan y se defienden de su competencia, sea del tipo que sea. El trabajo en el automóvil, de un tipo u otro, existe, y ellos se adaptan y lo ejecutan bien.

- La gran mayoría es consciente de que es necesaria la formación, y podemos constatar que las aulas suelen estar llenas si los cursos son interesantes. Sólo en AD, más de 9.500 talleres asistieron a más de 20 horas de clase durante 2006.

- La información para la mayoría de las reparaciones, de no importa qué vehículo, también está a disposición de quien las precise.

- Por último, si hablamos de equipo de taller, para el 90% de las reparaciones practicadas hoy, la mayoría de talleres tiene el equipo adecuado.

TALLER INDEPENDIENTE VS. CONCESIONARIO.

Entonces, ¿dónde está el peligro? ¿Dónde está el problema? Por una parte, hay coches que se averían y hay más de 100.000 mecánicos en el taller multimarca ejerciendo la reparación. Son talleres de pocos trabajadores, cierto, dos o tres personas en su mayoría, aunque muchas veces esto supone una ventaja, puesto que al tener menor plantilla que otros actores tienen

mayor elasticidad para optimizar el trabajo con menos tiempos muertos durante las jornadas de menor carga de trabajo.

Es evidente que un taller multimarca nunca será un peligro para el concesionario, pero estoy seguro de que tampoco el concesionario será nunca un grave peligro para los 40.000-50.000 talleres multimarca. Cada uno tiene su sitio y su función en el mercado y el tiempo ha demostrado, y pienso que seguirá demostrando, que, sin ser complementarios, puesto que en buena parte ejercen de lo mismo, el mercado ha necesitado de ambos.

En AD pensamos que existen señales suficientes para asegurar que el futuro de la reparación no será muy distinto del presente ni del pasado. Nuestro grupo seguirá comprometido como lo ha estado hasta ahora, invirtiendo para la mejora permanente del sector y de sus amigos clientes.

Siempre habrá alguien a quien le vaya mal y cierre, y por lo tanto para éste la botella estará medio vacía, pero no para la inmensa mayoría que quiere seguir en este importante negocio; éstos la verán medio llena, muy a pesar de que haya quien, puede, desearía que fuera todo lo contrario. ◀