



## Ángel Palacios

editor  
de InfoCap

angelpalacios@infocap.es

# El precio, primer factor para elegir taller

**El precio se ha convertido en el factor más influyente para decidir en qué tipo de taller reparar un vehículo industrial. En un escenario de crisis, el canal multimarca, asociado a reparaciones más baratas, reduce la ventaja de las redes franquistas en el negocio de la posventa de V.I., especialmente en operaciones de mantenimiento.**

**Drástico envejecimiento** y menor número de unidades, una combinación diabólica que define la evolución del parque de V.I. en España desde el comienzo de la crisis. Si a ello le añadimos el descenso en la utilización de las unidades en circulación, con poco más de 100.000 kilómetros recorridos al año de media, encontramos el escenario más propicio para que el precio se alce como factor principal a la hora de elegir taller. Lo que nunca había pasado en un negocio en el que primaba la calidad y rapidez del servicio, dadas las peculiares necesidades del transportista.

Con el mercado a la baja en precio, tiende a ganar el canal multimarca, sobre todo en las intervenciones

más sencillas, asociadas al mantenimiento y al cambio de productos de desgaste. La consultora Gipa cifra en el 51,5% la cuota de mercado de las redes oficiales de marca, claras dominadoras del negocio de la posventa del V.I. en el pasado.

El tamaño y la configuración actual del parque de vehículos pesados ayudan a encontrar explicaciones a esta tendencia. Hoy se matricula el 50% menos de camiones que en 2007, el número de unidades en circulación ha descendido el 10,3% desde 2008, hasta un total de 482.000, y la edad media del parque se sitúa en 9,9 años (8,1 en 2008). Como para echarse a temblar, aunque de esta coyuntura también se derivan oportunidades.

## FACTORES DE ELECCIÓN DE TALLER POR PARTE DEL TRANSPORTISTA

1. Precio de las reparaciones
2. Competencia-calidad en la reparación realizada
3. Rapidez de la intervención
4. Honestidad (en el sentido de no querer engañar)
5. Respeto de los plazos
6. Servicios ofrecidos (vehículo de sustitución, etc.)
7. Relación personal
8. Disponibilidad

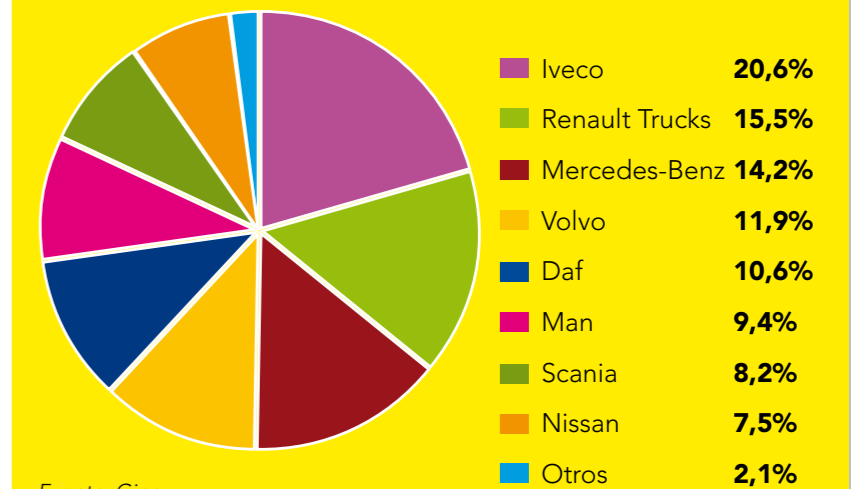
Fuente: Gipa.

En esta tesitura, el canal más abocado a sufrir será el franquista, a pesar de las cada vez más frecuentes e intensas acciones para llevar tráfico a sus talleres, con promociones más agresivas, descenso del precio de sus recambios, contratos de garantía extendida, etc. La reducción del parque más joven juega también en su contra: sólo uno de cada cuatro vehículos tiene menos de cinco años. Y frente a este porcentaje, otro muy relevante: casi uno de cada cinco tiene más de quince años. Oportunidad sin duda para la representación multimarca.

**TALLERES DE FLOTAS.** Pierden terreno también los talleres propios o integrados de las grandes flotas. El porcentaje de intervenciones de mantenimiento y reparación del parque de vehículos industriales en España realizadas por estos talleres, sumado al calificado como do-it, supone el 17,8% del total. Las flotas más grandes siguen siendo las que mantienen instalaciones y personal propio específicos para atender sus vehículos. Según datos de Gipa, el 40% de las empresas con más de 20 camiones cuenta con un taller integrado.

Más allá de los datos y de la coyuntura económica actual tan desfavorable, el camino para la viabilidad

## COMPOSICIÓN DEL PARQUE DE V.I.



Fuente: Gipa.

## Con un parque envejecido y un uso más limitado de los vehículos pesados, el canal franquista está abocado a sufrir más en el mercado de la reparación

de las empresas que reparan vehículos industriales pasa más que nunca por la excelencia en el servicio, la capacidad para ajustar su oferta a una demanda disminuida y sensible al precio, la capacitación técnica de los operarios y las habilidades comerciales de todo el equipo humano del taller.

Y, por supuesto, sin abandonar variables totalmente asociadas a la reparación del vehículo industrial: agilidad de respuesta y rapidez en las intervenciones, para mantener inmovilizado el vehículo el menor tiempo posible. Algo que, desgraciadamente, ya registran muchas flotas, sin mediar avería técnica. ◀