



Rubén Llándar

director comercial
de Icer Brakes

rllander@icerbrakes.com

El taller, obligado siempre a renovarse

Un estudio apunta que el mercado español de la posventa apenas tendrá carga de trabajo para 28.000 talleres, por lo que sobrarían alrededor de 17.000. Sólo el que sepa adaptarse a esta situación, con un parque envejecido, podrá sobrevivir.

En esta ocasión, me gustaría afrontar un tema que nos causa una profunda preocupación: los problemas que está generando a los talleres de reparación la crisis económica y de confianza actual, y que lógicamente van a afectar a todos los actores que intervienen en la posventa del automóvil.

Según un estudio de Audatex, presentado en el XXIII Congreso de Faconauto y realizado sobre el análisis de más de 4,2 millones de reparaciones, el mercado español de la posventa apenas tendrá carga de trabajo para 28.000 talleres, por lo que sobrarían alrededor de 17.000 en España.



En este mismo estudio se resaltaba que, en nuestro país, hay un taller por cada 511 vehículos, que la media europea es de un taller por cada 850 vehículos (el 66% más) y que en Reino Unido hay un taller por cada 1.040 vehículos (el 104% más que en España).

Las cifras no ayudan al optimismo. El volumen de reparaciones en los talleres cayó el 7,8% en 2013 y ya suman seis años consecutivos de caídas, lo que supone un descenso acumulado del 26,5%.

Otro dato que reflejaba y que era preocupante es que, en 2017, más de 16 millones de coches tendrán más de diez años. Esta cifra, aunque a primera vista parecería interesante para el sector de la posventa independiente, no lo es tanto si analizamos que este

En España, hay un taller por cada 511 vehículos, el 66% más que la media europea



El volumen de reparaciones en los talleres cayó el 7,8% en 2013.

parque de vehículos pertenecerá en su gran mayoría a mileuristas. Por lo tanto, el nivel de presupuesto destinado al mantenimiento y reparación del vehículo descenderá a lo imprescindible.

CALIDAD VS. PRECIO. Ese envejecimiento del parque es también culpable del desvío de una cuarta parte de las reparaciones que se realizan en el mercado español hacia los talleres ilegales, en los que la calidad no es el aspecto que más importa, prevaleciendo el factor precio.

Este informe, junto a otros de parecida línea, apunta que los talleres tendrán que reconvertirse en empresas donde el volumen de trabajo sea superior al actual y, de esta manera, poder ser más competitivos y cubrir las necesidades del cliente actual, el cual cada vez estará más informado a través de internet y redes sociales y podrá elegir de antemano dónde llevar su vehículo a reparar. Estos datos reflejan una realidad que, como dije antes, afecta directamente

a la distribución y comercialización de recambios, volviéndola mucho más agresiva para poder mantener niveles de facturación a costa del margen.

Esperamos que los análisis realizados no se cumplan al pie de la letra y que los ajustes sean menos severos que los expuestos. No obstante, la realidad nos indica que, efectivamente, estamos en un momento de reconversión importante, profundo y rápido en toda la cadena que forma el mercado de la posventa de automoción.

El que no se adapte desaparecerá y no es una cuestión solamente de riñones económicos. Es básicamente una cuestión de adaptación, de profesionalizar el taller. Y es que el futuro ha sido y es de las especies que mejor se han adaptado a las nuevas circunstancias de su entorno, independientemente de su tamaño y fuerza. ◀