



Antonio Atiénzar

vicepresidente segundo
de Cetraa

cetraa@cetraa.com

El reto actual del taller de reparación de V.I.

La crisis se ha cebado especialmente con los transportistas autónomos, el principal cliente de los reparadores independientes. El impacto de la coyuntura económica en estos profesionales y su dificultad para reincorporarse al sector del transporte han dejado en situación precaria a algunos talleres de esta especialidad.

En los últimos tiempos, los talleres independientes de reparación de vehículos industriales en nuestro país se han enfrentado a un serio reto: la drástica disminución de su cliente principal, el transportista autónomo. No en vano, desde el inicio de la crisis en 2007, más del 45% de los autónomos y pequeñas empresas con flotas de hasta cinco camiones ha desaparecido, especialmente aquellos vinculados a la construcción y obra pública, segmentos especialmente castigados por la recesión económica.

En Cetraa esta situación nos preocupa especialmente, ya que ha dejado en la precariedad a muchos de

nuestros talleres asociados. Y es que, en parte, la tímida reactivación de la economía aún no se ha hecho notar tanto como se esperaba en el sector de la reparación de vehículo industrial por la dificultad de muchos autónomos de reincorporarse al sector del transporte. Esto es debido a la severa nueva normativa del Ministerio de Industria, que hace muy difícil a estos profesionales la obtención de una licencia de transportista.

Actualmente, un profesional del transporte sólo puede acceder nuevamente a la tarjeta de transporte para reincorporarse al mundo laboral si dispone de más de 70.000 kg. de tonelaje, es decir, ha de poseer



Los talleres multimarca de vehículo industrial sufren la drástica disminución de su cliente principal, el transportista autónomo.

una flota de tres camiones como mínimo. Una fuerte inversión inicial que está dejando fuera del sector a muchos profesionales autónomos, que han de enfrentarse a esta nueva condición con el obstáculo añadido de la difícil obtención de financiación por parte de las entidades financieras y del veto a la negociación de los pagarés. Ante esta situación, autónomos y pymes se ven forzados a adquirir los tres camiones reglamentarios o a asociarse con otros dos profesionales en una cooperativa, con los inconvenientes que eso conlleva.

IMPACTO NOTABLE. Las dificultades de los profesionales del transporte para acceder nuevamente al mercado laboral es algo que, por fuerza, afecta a los talleres multimarca de reparación de vehículo industrial.

Desde el inicio de la crisis, más del 45% de los autónomos y pequeñas empresas con flotas de hasta cinco camiones ha desaparecido

Las consecuencias ya se dejan ver, y lo hacen de dos modos. Por una parte, los propietarios de flotas grandes de camiones no suelen trabajar con talleres independientes, sino con mecánicos propios. Por otra, a la hora de realizar una reparación, el taller se ve obligado a cobrar al contado el coste de la reparación, que en vehículos industriales suele ser elevado, o arriesgarse a posponer el cobro, solución no exenta de riesgos.

Por todo ello, desde Cetraa no podemos más que denunciar esta situación que afecta tan gravemente tanto a nuestros talleres asociados como a los profesionales del transporte, uno de los sectores clave de la economía española. ◀

