

EL BLOG DE EL CHAPISTA

España repara coches de los más viejos de Europa

A más edad más experiencia, eso ocurre en el caso de las personas pero en el caso de los vehículos a más edad, más peligro. Y en España la edad media de los coches se ha disparado de forma alarmante en los últimos años pasando de los siete millones de coches viejos que había en 2007 a los 11,3 millones que se contabilizan en la actualidad. Las previsiones no son nada halagüeñas porque se calcula que, de seguir este ritmo, en 2017 se llegará a los 16 millones de vehículos con más de 10 años, según datos de la consultora experta en siniestros Audatex.

El parque automovilístico de España se ha convertido en uno de los más viejos de Europa y aproximadamente 11 millones de conductores se ponen al volante a diario de coches que tienen más de diez años. Esto supone que el 50% de los vehículos que circulan por las carreteras españolas, es decir la mitad, se encuentran entre los más vetustos de la Unión Europea y son los que encabezan el ranking de veteranía dentro de los cinco mercados europeos más importantes en ventas donde España comparte plantel junto con Alemania, Francia, Reino Unido e Italia.

Por todos es bien sabido cómo las consecuencias de un parque automovilístico tan envejecido inciden directamente en la seguridad y el medio ambiente. Las cifras hablan por sí mismas...

1. Según diversos estudios, la posibilidad de morir en un accidente de tráfico se multiplica por tres en los coches que tienen más de diez años.
2. La posibilidad de sufrir un accidente, sea del tipo que sea, se incrementa a medida que lo hace la antigüedad del vehículo. En el caso de las colisiones fronto-laterales se cuadruplica si el coche tiene entre 15 y 25 años respecto a uno de menos de diez, según datos del RACE.
3. Un vehículo nuevo consume un 30% menos de combustible y emite un 95% menos de partículas que un coche antiguo.

Pero además, el alarmante envejecimiento del parque automovilístico afecta también de manera directa a la actividad de los talleres a sabiendas de que un vehículo viejo se repara menos porque también rueda menos y compensa menos su paso por boxes. Ante esta realidad, los talleres multimarca pero, sobre todo, los talleres oficiales están en un proceso de cambio de chip ya que ahora deben hacer frente a las reparaciones de un colectivo de vehículos que antes apenas tenían en cuenta. Recordemos que antes de la crisis había más de ocho millones de vehículos por debajo de los cinco años; hablamos de vehículos con una tecnología más sofisticada, cubiertos a todo riesgo, más rodados y dispuestos a pasar por el taller a la más mínima...

Ahora hay que cambiar de mentalidad y pensar que las averías y percances de los vehículos más 'ancianos' están llamadas a ser las más numerosas y, por tanto, también hay que arreglarlas a sabiendas de que la rentabilidad que dejan al negocio de posventa es bastante menor.

Con anterioridad a la crisis, la mayor parte de los ingresos de los concesionarios provenían del servicio de posventa, su gran salvavidas, y casi la mitad de la facturación llegaba de los vehículos de menos de cinco años, pero según las previsiones de Audatex en el 2017 se llegará a un reparto equitativo entre todos los grupos: un 33% vendrá de los coches de menos de cinco años; un 34% de los de entre cinco y diez años; y el 33% restante de los vehículos más antiguos.

Por tanto, el objetivo debe ser captar a esos clientes de los coches más veteranos y ofrecerles el mismo trato que al propietario de un vehículo nuevo, y no sólo en calidad de servicio sino también en algo tan crucial y temido por muchos como es la palabra "precio"; y es que con la crisis los usuarios se han vuelto hipersensibles al precio y promodictos a todo aquello que huelga a descuentos, extras y servicios adicionales por igual importe.

Sin embargo, y aquí está el mensaje que quiero transmitirles. La competitividad de los talleres no puede basarse en bajar el precio de la mano de obra o subir el precio de los recambios (le estaríamos haciendo el juego, entre otros, a los desguaces ilegales) sino de algo más ambicioso y largoplacista. Estamos hablando de optimizar los procesos desde que el coche entra por la puerta del concesionario hasta que sale para ahorrar de media un 15% de coste en cada reparación y 30 minutos en tiempo. Multipliquen, multipliquen por el número de vehículos que diariamente entran en su taller ¿a cuánto asciende el ahorro? Cada caso será particular pero la friolera es de miles y miles de euros que podrán repercutir en ahorros en la factura final de los clientes bien fidelizándoles bien atrayendo a los nuevos....

Continuará.

José Luis Gata

Responsable de Ventas, Asociaciones y Marcas de Audatex España.