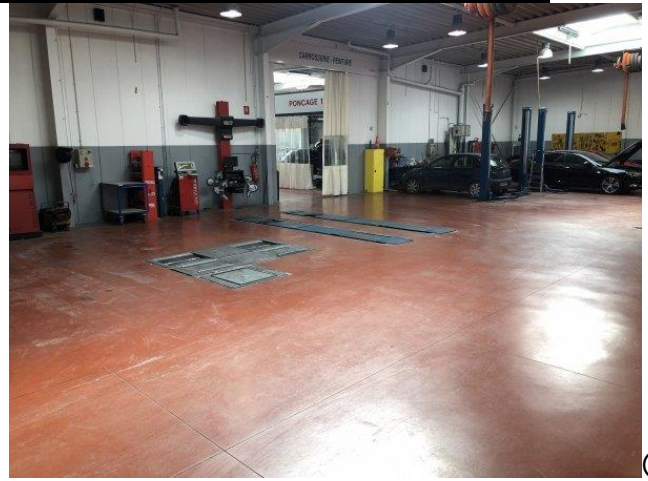


## **Posventa automotriz cae un 11,4% a fines de septiembre de 2020**

Según el barómetro CNPA-Solware, los profesionales mecánicos vieron caer su facturación en un 10,7% y en un 15,2% para los especialistas en carrocería.



En su último barómetro realizado con Solware \*, la CNPA reveló que el mantenimiento-reparación de automóviles se redujo un 11,4% a finales de septiembre de 2020. A pesar de una importante recuperación el pasado mes de mayo tras salir del encierro y durante todo el verano, la actividad posventa está perdiendo fuerza.

### **La recuperación post-Covid se está desvaneciendo**

Los profesionales lo temían: la recuperación observada al final del encierro está cayendo. La variación global de la actividad durante los primeros nueve meses del año respecto a 2019 se mantiene estancada en el -11,4%, cifra idéntica a la de finales de agosto. Esto es lo que se desprende de las cifras agregadas de un panel de 1.133 talleres mecánicos y 517 talleres de carrocería.

La caída de la actividad de carrocería asciende al -15,2% (-16,3% a finales de agosto). Sin embargo, esta es una mejora falsa. Esta última está más ligada a la mejora de la rotación en recambios que a la laboral, que está a la baja, lo que refleja claramente una fuerte caída de la actividad desde mediados de septiembre en la carrocería (*hasta - 25 / - 30% en ciertos sectores*), lo cual es confirmado por profesionales y el nivel de pedidos de pintura es significativamente menor.

La actividad mecánica sigue la misma curva. De hecho, la variación global de la actividad vuelve a bajar, con un - 10,7% respecto a finales de agosto (- 10,5%). La variación de la rotación de la plantilla en los talleres se situó en el -11,1%, mientras que se recuperó hasta el -4,5% a finales de agosto.

Dice el CNPA:

*"Obviamente, el nivel de actividad empresarial varía de un formato empresarial a otro. Pero las tendencias son muy parecidas e indican para algunos, en el*

*mejor de los casos, una estabilidad que, por tanto, no permite recuperar el retraso acumulado y, en el peor, una desaceleración”.*

## **El toque de queda debería seguir afectando la actividad posventa**

Las medidas de restricción de tráfico vinculadas al toque de queda y la prolongación del paro de determinadas actividades, que conllevan una reducción de los kilómetros recorridos (eventos, alquiler de vehículos, etc.), deben seguir pesando sobre la actividad posventa. durante los próximos meses.

\* El panel barómetro CNPA-Solware incluye 1.133 talleres mecánicos y 517 talleres de carrocería que componen el 80% de los agentes de marca y el 20% de los MRA\*\*\*. La rotación toma en consideración las piezas, la mano de obra y otros artículos diversos.

\*\*\* Talleres independientes: que no pertenecen a redes comerciales de constructores. Pueden pertenecer a organizaciones especiales, que se dedican a las reparaciones de ciertos elementos u operaciones específicos en los vehículos

**Nota** Voy aprovechar el contenido de esta nota, para transmitirles una reflexión, muy personal sobre este tema.

Hablare solo de la parte mecánica electrónico en primer término.

La tecnología actual es más segura, que la de hace unas dos décadas atrás y responden a una premisa válida para todos los constructores “*Nadie compra algo para tener que repararlo*”, los constructores hacen grandes esfuerzos, para satisfacer esta premisa y nos lo demuestran ampliando los periodos de garantía. Actualmente nadie tiene garantía de 6 meses o un año para sus unidades como algunas décadas atrás, hoy las garantías van desde 3 años a 5 años y en kilómetros ya empiezan a sobrepasar las 100.000 hasta 150.000km.

La tecnología de las unidades ofrece fiabilidad y durabilidad. Las tecnologías van evolucionando y la electrónica está a la orden del día y ha proporcionado menores consumos, más potencia, mayor seguridad y confort.

Las tecnologías de mañana, además de la electrónica, que seguirá existiendo, tendremos sistemas de comunicaciones embarcadas las cuales transmitirán muchos datos y nos facilitarán resolver muchas de nuestras actuaciones.

Sin olvidar que al final de la década de 2020 estaremos con los autos autónomos, la mayoría con motores movidos por hidrogeno y baterías a celdas eléctricas. Aun seguirán por mucho tiempo las unidades con las tecnologías actuales. Excepto que los gobiernos emiten regulaciones que les prohíben circular.

Nota Ya existen en algunos países, como por ejemplo prohibición de comercializar unidades con más de 10 años de antigüedad y al mismo tiempo controles técnicos vehiculares (VTV) más estrictos para las unidades con antigüedad superior a 10 años.

Según los que son conocedor de estas unidades (*principalmente las empresas tecnológicas, que hoy penetraron en nuestro mercado y otras están por llegar*) prevén que las entradas a los talleres serán mínimas, la mayoría de las reparaciones serán realizadas vía conexiones a internet y/o por unidades de auxilios que se desplazarán hacia las unidades con desperfectos. Los conocedores estiman que solo un 5 a 8% de las unidades necesitaran intervenciones en los talleres fijos.

Digo esto, pero estamos en Argentina y pensamos que estas tecnologías llegaran dentro de muchos años. Ojalá que lo que piensan así, tengan razones de pensarlo.

De toda manera la estrategia de una empresa se prepara con un plan a 3 y/o 6 años como mínimo.

El grave problema actual de las redes comerciales de concesionarios es la competencia que realizan los talleres independientes, generalmente de estructuras chicas o medianas. En la mayoría de los casos actúan fuera de las normas impositivas, que los hace competidores muy privilegiados frente al publico en general.

Hoy con los sistemas de comunicaciones existentes tienen accesos a los datos de casi todas las tecnologías, pero al mismo tiempo este acceso tiene un costo que algunos empresas de reducidos tamaños, no desean o no pueden afrontar.

Tenemos que tener un personal adaptado a estas nuevas tecnologías basadas en la electrónica y las transmisiones embarcadas. Al mismo tiempo, con la aparición del mercado de la movilidad, que ya se está implementando fuertemente en algunos países y según los dichos de presidentes de grandes marcas internacionales algunas ya centenarias, asistiremos a una disminución de los parques circulantes entre 40 y 50%.

Todo lo anterior nos hace pensar que las entradas a los talleres mecánicas y electrónicas en el mediano y largo plazo, tendrían que mermar de manera más o menos importantes.

### **Parte Chapa y Pintura**

Será casi seguro, por un plazo bastante largo, la parte mas rentable de la reparación. Lo que si deberán adaptarse a los métodos modernos de reparación y tener un personal formado a la electrónica y la internet de las comunicaciones.

Además, si este taller nos permite reparar y preparar los vehículos usados. Por supuesto, como el taller anterior podrá sufrir mermas importantes por la reducción de los parques circulantes. Algo sobre lo cual existe una gran incógnita es sobre el parque circulante de autos autónomos, no tenemos ninguna experiencia ¿Seguirán los accidentes de tránsito? O disminuirán fuertemente, debería ser el caso cuando estas unidades estén bien a punto.