



Informe CETRAA 2013



UN AÑO DIFÍCIL

2013 no se habrá caracterizado por su facilidad. El sector ha debido hacer frente a nuevos retos que suman a sobrevivir a una crisis de 6 años que ya acumula cerca de un 30% de pérdidas de facturación. No obstante los pronósticos, por primera vez, empiezan a ser positivos.



La crisis pasa factura

El número de reparaciones ha descendido significativamente a pesar de que el parque de vehículos va envejeciendo. Los españoles alargan la visita al taller y cuando acuden no siempre se realizan todos los cambios aconsejados por un profesional. Frente a este descenso de actividad los talleres han debido tomar medidas, ofrecer campañas de fidelización o ampliar los servicios incluidos en el coste de la reparación. Además, a esto hay que añadir el problema de los impagos de algunos clientes o del abandono de vehículos en los talleres.

Y, si bien el gobierno ha intentado buscar una solución, el pago del IVA de facturas

no cobradas, a fecha de hoy, sigue siendo un obstáculo añadido a la hora de hacer cuentas.

Control del mercado por las aseguradoras

La denuncia de los talleres a las aseguradoras por sus prácticas abusivas no es un tema nuevo, pero sus efectos se notan más cuando se atraviesa una coyuntura económica como la actual. Son ya varias las empresas de seguros que instan a sus socios a reparar sus vehículos en determinados talleres dirigiendo el negocio a su propio beneficio. Por otra parte, en los últimos años han diseñado unas políticas de precios de mano de obra más agresivas que apenas dejan margen al profesional.

Más tasas, menos clientes

Ni la presión ejercida por la patronal ni los argumentos presentados en las reuniones pudieron evitar que el pasado 1 de enero entrara en vigor el pago de un nuevo impuesto que atañe a los gases fluorados como los utilizados en los sistemas de refrigeración de los coches. Esta tasa, que deberá repercutirse al cliente final, representa un obstáculo más a la hora de que los conductores visiten el taller y no alarguen o directamente cancelen las revisiones y reparaciones pertinentes.

La economía de un gran sector

El sector de la reparación de vehículos representa una aportación de cerca del 1,2% al PIB nacional. Sin embargo, son pocas las ayudas con las que cuentan estos profesionales en un momento en el que se habla de una caída de entre el 8 y el 10% con respecto al ejercicio anterior. A pesar de las malas cifras, los pronósticos parecen mejorar ligeramente ya que en el cómputo general del segundo semestre de 2013 se registró una pequeña mejoría, en especial al final del año.

100% CETRAA



A lo largo del año CETRAA ha tomado posición en varias acciones de las que se destacan las principales:

Un mes antes de **Motortec**, CETRAA se unió a otros participantes en la **Semana del Taller** como herramienta divulgativa de la importancia de las revisiones y reparaciones en un taller de confianza. La feria sirvió a su vez de marco para albergar la **IV edición de la Convención Ibérica de Reparación del Automóvil** que CETRAA organiza junto con **ANECRA**, sus homólogos lusos, en el que se expusieron los principales retos del sector y se debatieron las posibles soluciones teniendo en cuenta las experiencias de cada organismo en su país.

La Confederación siempre ha desarrollado tres grandes frentes de actuación: la representación, gestión y defensa de los derechos del taller, el desarrollo u apoyo de todo tipo de actividades que permitan el crecimiento del colectivo y la presencia en el mayor número de foros vinculados al sector de la reparación junto a otras organizaciones, patronales o representantes de la Administración Pública.

En el segundo trimestre se firma un **acuerdo de colaboración** con la empresa especialista en formación y asistencia técnica **Carsmarobe** con el fin de que los asociados de CETRAA puedan acceder a sus servicios con unas condiciones muy ventajosas.

Poco después la patronal firmaba un convenio con el **Banco Sabadell** que incluía un conjunto de productos y servicios financieros personalizados y en condiciones preferentes, adaptados a la economía profesional y personal de los asociados.

Entre otras labores de presión a las instituciones gubernamentales, CETRAA acudió a las reuniones convocadas en lo referente al tema de la **formación**. La confederación considera de gran importancia el acceso a formación cualificada bonificada para las pymes

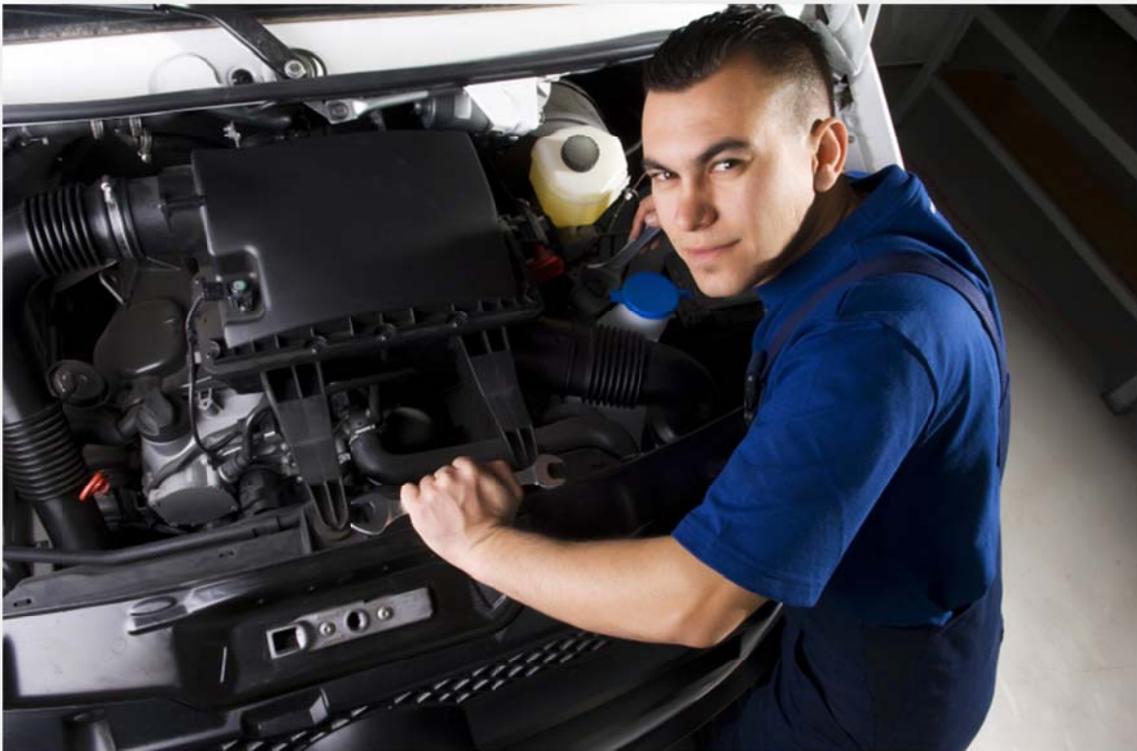
con el fin de que puedan seguir formados en un sector cada vez más tecnológico.

Por último, en el mes de noviembre se anunciaba la puesta en marcha de una

Comisión de Trabajo con **AENOR** para poder obtener una norma de calidad que certifique el trabajo del colectivo y que fuera asequible para todo tipo de talleres de reparación.

ACTUACIONES CONTRA LOS ILEGALES

La crisis ha propiciado la aparición masiva de talleres ilegales que prestan sus servicios y que, según los últimos datos, ya son más de un 20% de los talleres de España. Lejos de estar resuelto el problema, este modelo de negocio fraudulento afecta a muchos niveles no sólo a los talleres regulados sino también al propio consumidor final y al estado.



Un precio aparentemente más bajo

Si bien el cliente suele abonar un importe inferior, la falta de garantías y los posibles efectos adversos derivados de esa reparación pueden incurrir en un gasto mucho más elevado que acudiendo a reparador que cumple con todas las normativas.

Pero el mayor riesgo es para la seguridad. Los talleres ilegales no suelen

disponer de las herramientas y maquinaria necesarias, ya sea porque están desactualizadas o por que no son los elementos que se requieren en cada caso, y en ocasiones sus trabajadores no están debidamente formados. El resultado: un alto porcentaje de vehículos en España circulan por carretera poniendo en peligro la vida de sus ocupantes y la del resto de usuarios de la red vial.

El daño al profesional

Para el sector profesional es un claro acto de competencia desleal ya que no hacen frente a pagos de tasas ni impuestos, obligaciones laborales o cumplimientos de reglamentos industriales. Ante esta diferencia de condiciones, los talleres regulados corren el riesgo de tener que reducir sus plantillas o incluso cesar el negocio.



Por otra parte los talleres ilegales deterioran en gran medida la imagen del profesional y sus instalaciones a pesar de ser un

colectivo cada vez más preparado, formado y equipado para la reparación de cualquier vehículo.

Otros

En otro orden de cosas, los talleres clandestinos suponen un gran fraude fiscal para las arcas españolas. Si extrapolamos el número de talleres ilegales españoles, significa que aproximadamente el 20% de lo facturado por el sector no paga el IVA, con todo lo que esto implica para la economía española.

Por último, al no estar regulados, no existe control sobre el reciclado de componentes y la gestión de residuos, a pesar de que el colectivo de reparación de automóviles hace tiempo que lucha por seguir la tendencia de preservación medioambiental y minimizar el impacto de sus actividades.

La actuación de CETRAA

CETRAA lleva tiempo trabajando en la persecución de los talleres ilegales. Además de las pertinentes denuncias ante las autoridades, también ha facilitado y promovido las denuncias para que cada año se realicen más detecciones y cierres. En 2013 la confederación ha colaborado estrechamente con entidades como el SEPRONA instruyéndoles acerca de los tipos de talleres que pueden existir, el daño que provocan y aportándoles información de denuncias a nivel local. Siguiendo en esa línea, CETRAA quiere ampliar su radio de actuación y comenzar una campaña de concienciación al usuario final informándole sobre los grandes riesgos de acudir a un taller ilegal.



EL AÑO DE LA CALIDAD

Desde que en 2000 surgiera la iniciativa en Alicante a través de FEMPA y ATAYAPA, la confederación, que desde sus inicios quiso sumarse a este proyecto, ha trabajado duro para poder lograr lo que será la primera certificación de calidad a un precio asequible para todos los talleres.

En noviembre de 2013 se anunciaba el desarrollo de una norma de calidad impulsada por CETRAA. Este proyecto, que se elaborará en el seno de la entidad independiente AENOR, pretende acoger a todos los actores representantes del sector de la reparación, permitiendo que esta nueva certificación sea accesible al mayor número posible de interesados.

Esta norma responde a la necesidad por parte de muchos talleres de cumplir con la legislación vigente dejándose guiar por los organismos que les defienden y obtener una certificación por parte de un tercero imparcial. Por otra parte, para sus propios clientes, se trata de una herramienta que atestigua la

calidad de sus servicios de cara al cliente final. Finalmente, la obtención del sello representa un mayor distanciamiento con los talleres ilegales y la diferenciación de cara al cliente final entre un profesional y sus servicios y otro.

El 5 de diciembre de 2013 se constituyó el grupo de trabajo responsable del desarrollo del documento. En esa primera reunión Ángel Asensio, vicepresidente primero de CETRAA, fue elegido presidente del Comité Técnico de Normalización.

En la primera reunión de trabajo, programada para el próximo día 13 de febrero de 2014, se decidirá quien formará parte del Comité en base a todas las solicitudes recibidas.



NUEVA PRESIDENTA, NUEVO COMITÉ

El pasado 22 de noviembre de 2013 y coincidiendo con la Asamblea General de la confederación, tuvieron lugar las últimas elecciones presidenciales de CETRAA. M^a Carmen Antúnez, única candidata presentada, fue elegida por unanimidad, tomando así el relevo a Manuel García Arenas.

Con la llegada de Antúnez a la presidencia el Comité Ejecutivo de la organización también ha sufrido modificaciones como en el caso de D. Josep Lamolla, nombrado nuevo Tesorero, D. Rogelio Cuesta, nuevo vocal, o D. Clemente Mamposo que viene a sustituir a D. José Rodríguez Robayna, también como vocal.

Por su parte, la nueva presidenta ha anunciado su intención de seguir en la misma línea de trabajo que sus predecesores, apostando por los proyectos ya emprendidos

por CETRAA, abriendo algunos frentes de trabajo más y favoreciendo la asociación con otros actores clave del sector, pero siempre siguiendo un programa realista. A todo esto ha de sumarse la firme intención de continuar con una política de comunicación eficaz, dirigida tanto al taller como a los usuarios finales. Haciendo a los unos partícipes de las actividades realizadas en pro del sector y a los otros conscientes de la enorme importancia de disponer de los mejores profesionales a la hora de delegar en ellos algo tan importante como es el mantenimiento de los vehículos.