



La posventa de automoción, crucial para electrificar la movilidad

De nada sirve fabricar y vender vehículos electrificados si cuando se averían no pueden repararse

Mucho está hablándose de la electrificación, si bien son cada vez más los estudios de mercado e investigaciones que apuntan a que el futuro pasará por la neutralidad tecnológica. En Posventa de Automoción hemos contactado con actores destacados con el fin de arrojar luz al respecto.

› Texto **Irene Díaz**

Para el desarrollo de la electrificación en España, resulta fundamental la cadena de valor de la industria de la automoción en todas sus dimensiones, de la que forman parte la posventa, los proveedores y, por supuesto, los constructores de vehículos. Un buen ejemplo de esto lo constituye Future: Fast Forward (F3), agrupación que tiene la meta de

desarrollar 86 proyectos en nueve comunidades autónomas diferentes bajo una premisa muy clara: electrificar la movilidad en España y convertir a nuestro país en un HUB del vehículo eléctrico en Europa. Su insignia será una planta de producción de baterías de nueva implantación en Sagunto (Valencia). La agrupación, encabezada por Seat y Volkswagen, está formada por 52

socios, de los que muchos son fabricantes y proveedores, como Valeo, Bosch o Gestamp. Y el proyecto, sin duda, dispone de músculo. Y es que, según avanzaba el colectivo hace aproximadamente un año, durante la presentación del proyecto consiguieron movilizar una inversión de 10.000 millones de euros. De este total, 7.000 millones de euros correspondían a Grupo



LA CADENA DE VALOR DE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN EN TODAS SUS DIMENSIONES RESULTA FUNDAMENTAL PARA EL DESARROLLO DE LA ELECTRIFICACIÓN EN ESPAÑA

Volkswagen, Seat y PowerHoldco; 3.000 millones al resto de los socios y 357 millones a fondos del Gobierno de España.

Asimismo, la posventa resulta crucial para conseguir la electrificación de la movilidad. Y es que, sin ella, el engranaje no funcionaría. De nada serviría fabricar y vender vehículos que se averían por el tiempo y el desgaste si luego no pueden repararse.

Y lo cierto es que ya convivimos con la electrificación desde hace algún tiempo, si bien todavía hay dudas sobre su implantación masiva o su predominio frente a otras tecnologías en el futuro. Así nos lo contaba Sergi Guardado, formador de Assistec Re-Evolution, en una entrevista publicada en el número 42 de nuestra revista: "Asumir la electrificación es tener la capacidad de ir adaptándose a esos vehículos que ya tenemos en el taller y que ya tienen de cinco a ocho años. Porque hoy en día, y desde hace tiempo, ya trabajamos con vehículos que tienen muchos elementos electrificados".

MUCHO TRABAJO POR HACER

En definitiva, que la electrificación viene de largo. Tanto es así que, ya en 2020, la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto) ofrecía algunas pistas sobre todo lo que queda por hacer para conseguir electrificar la movilidad, como aumentar la producción europea de coches electrificados y de baterías o mejorar el acceso a materias primas para fabricar el señalado componente. Claves que siguen teniendo vigencia hoy en día, de lo cual se deduce que queda mucho trabajo por hacer para conseguir la electrificación masiva. En el corto plazo, y a juicio de Luis Miguel González, director de AutoRevista, repercutirán en la dinámica del sector factores como la

lenta evolución de las ventas de eléctricos puros a causa de su precio (aún considerablemente elevado respecto a similares de combustión); la falta de infraestructura de recarga alineada con la geografía y el potencial del mercado o, en última instancia, un alto porcentaje de clientes que todavía no muestran la confianza suficiente.

"Si a estos factores unimos la cronificación del envejecimiento del parque de vehículos, con una media superior a los 14 años, cabe pensar que, en España, el sector de la posventa tendrá diez años por delante con bastante tarea en cuanto a vehículos de combustión se refiere", asegura.

En relación a los posibles

LOS TALLERES LO PASAN MAL PARA RECIBIR RECAMBIOS DE VE. HAY MUCHA ESCASEZ Y ES UN PROBLEMA TENER EL COCHE HACINADO EN EL ESTABLECIMIENTO HASTA DOS SEMANAS



crecimientos de las ventas de eléctricos, el director de AutoRevista pronostica que, seguramente, estarán relacionados con la creciente oferta de las marcas europeas, asiáticas y americanas tradicionales. Pero también, y en buena medida, a la imparable irrupción de fabricantes chinos. "El ejemplo más claro en 2023 ha sido el de la histórica marca de origen británico MG, ahora englobada en el constructor chino SAIC, que colocó a >



YA EN 2020, SERNAUTO OFRECÍA ALGUNAS PISTAS SOBRE TODO LO QUE QUEDABA POR HACER PARA CONSEGUIR LA ELECTRIFICACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL, COMO EL AUMENTO DE LA PRODUCCIÓN EUROPEA DE COCHES ELECTRIFICADOS O EL AUMENTO DE LA PRODUCCIÓN DE BATERÍAS

su modelo ZS en cuarta posición en las ventas totales de turismos, teniendo en cuenta que no comenzó a venderse hasta principios de año. El mundo de la posventa deberá definir estrategias para reparar también esos modelos de diferentes marcas chinas que seguirán apareciendo en el mercado en los próximos meses”, indica. En cuanto a la posventa, considera que deberá adaptarse: “Como integrante de la cadena de valor y del círculo virtuoso de la automoción, la posventa debe adecuarse al proceso de transformación que está atravesando el mundo del automóvil. Un proceso que ya había comenzado con la hibridación, pero que se acentúa con la progresiva introducción de modelos eléctricos”, concluye.

CIFRAS DE VENTA EXIGUAS

Por la irrefutable importancia de la batería de cara a la electrificación, el director general de TAB Spain – fabricante de este componente –, Joan Alcaraz, entiende que no cabe duda de que la electrificación del parque plantea un reto sin

precedentes. “Nos encontramos en un momento en el que la avalancha de información, a menudo ambigua, cuando no contradictoria, conlleva una cierta sensación de preocupación en la que todos estamos en cierto modo inmersos. Mientras las anunciadas inversiones multimillonarias para lograr que los vehículos eléctricos se impongan con claridad a los de combustión se suceden, las cifras de venta de los mismos siguen siendo exiguas. Porcentualmente fantásticas, por supuesto, pero, en unidades... Hay múltiples retos que afrontar y de muy diversa índole”, explica Alcaraz. Con respecto a los citados retos, el director general de TAB apunta no sólo la ampliamente discutida autonomía de las baterías de dichos vehículos, sino a muchos más: la recarga, la red de cargadores en vías públicas y carreteras y su eficacia, el porcentaje de los mismos que realmente ofrece la potencia declarada, la capacidad de la red eléctrica actual y las inversiones necesarias para adecuarla a un escenario de vehículos eléctricos generalizado, la evolución que el



precio de la energía tendrá durante los próximos meses y años o la eficiencia de nuevas opciones que están en estudio y que suponen una posible alternativa futura. Respecto a su compañía, Alcaraz comenta que con la construcción de su nueva planta para la producción de baterías de litio (que está en funcionamiento desde enero de 2023) apuestan por un futuro más verde, pero no focalizado en baterías para turismos o camiones, sino que amplían las miras a carretillas elevadoras, plataformas, vehículos eléctricos para ocio, vehículos de guiado automático (AGV) y doméstico, comercial e industrial.

LA CAPACITACIÓN DE LOS PROFESIONALES DE LA POSVENTA Y LA DISPONIBILIDAD DE PIEZAS SON FACTORES CRÍTICOS PARA GARANTIZAR EL ÉXITO DE LA TRANSICIÓN HACIA UNA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE





GANVAM PRONOSTICÓ QUE EL FUTURO PASARÁ POR LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA Y LA CONVIVENCIA DE DISTINTAS TECNOLOGÍAS EN MATERIA DE MOVILIDAD, DESDE LOS ELÉCTRICOS HASTA LOS E-FUELS O EL HIDRÓGENO

“Entendemos que acumular la energía que se obtenga por cualquier medio es, y seguirá siendo, el gran reto para seguir reduciendo el impacto de nuestras emisiones al medio ambiente. Los vehículos turismos y camiones eléctricos son ciertamente el foco mediático del asunto, pero en TAB entendemos que se trata de un asunto esencial que debe englobar el impacto en nuestras necesidades básicas de cada día”, concluye.

LA FALTA DE RECAMBIOS, UN HÁNDICAP

Pese a que la electrificación está cada vez más desarrollada, no es oro todo lo que reluce. La patronal

Ganvam ya pronosticó que el futuro pasará por la neutralidad tecnológica y la convivencia de distintas tecnologías en materia de movilidad, desde los eléctricos hasta los e-fuels o el hidrógeno. Y es que, implantar la electrificación de forma masiva no es factible a corto plazo. Así lo expresa José Rodríguez Robayna, miembro del comité ejecutivo de la patronal de talleres Cetraa y presidente de la Asociación de Talleres Reparadores de Vehículos, Afines y Nuevas Tecnologías de la Provincia de Las Palmas (Atare): “No estamos preparados para la llegada del eléctrico. Uno puede cargar su coche en su casa cada noche, pero en el caso de garajes comunes, en

los que puede haber hasta cuatrocientos coches, resultaría imposible. No es factible cargar 400 coches a la vez. Ni siquiera las energéticas están preparadas”. Y añade: “De hecho, Toyota ya no piensa en el eléctrico, sino en el hidrógeno”.

En cuanto a los talleres, también hay hándicaps, como la reticencia de los reparadores a manipular ese tipo de vehículos: “Muchos talleres que no están dedicados 100% al eléctrico no se quieren hacer cargo de los eléctricos puros, aunque sí de los híbridos. Los eléctricos puros les dan miedo. Y, además, se generan mitos en torno a ellos que extienden incluso los propios formadores de VE”. Eso por no hablar de la imperante falta de recambios: “Los talleres lo pasamos mal para recibir recambios de VE. Hay mucha escasez y es un problema para el consumidor y también para el taller tener el coche hacinado en el establecimiento hasta dos semanas”, concluye.



NEUMÁTICOS LISTOS PARA CUALQUIER DESAFÍO

Descubre la gama de producto

Líderes en innovación.
Diseñado por amantes de la conducción para amantes de la conducción.

YA DISPONIBLE EN



TU DISTRIBUIDOR INTEGRAL DE NEUMÁTICOS



COMPROMETIDOS CON EL TALLER Y CON LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

› Texto **Ana Ávila**, directora Corporativa de Conepa

La electrificación del parque de vehículos es un nuevo desafío. Para la sociedad y para el sector de la automoción en su conjunto, incluidos los profesionales y empresarios que mantienen y reparan turismos, motos y vehículos industriales, a pesar de estar acostumbrados a continuos retos a los que se han enfrentado con sobrada solvencia.

Hoy por hoy, la electromovilidad es la opción tecnológica preferida por las autoridades europeas, que en el caso de los coches se concreta en la prohibición de vender vehículos nuevos de combustión a partir del año 2035. Permitiendo, eso sí, la venta en el mercado de ocasión de los de gasolina y gasoil que ya estén circulando y dejando la puerta entreabierta a dar una oportunidad a los combustibles sintéticos en el caso de los nuevos. El marco normativo para motos y vehículos industriales no está tan avanzado en ese sentido, pero la orientación del legislador es similar.

Sin duda alguna, el cambio de un eventual parque de vehículos como el actual, eminentemente propulsado por tecnologías de combustión, a otro movido por electricidad, tendrá importantes efectos en toda la cadena de valor.

Cambiará no sólo la forma en que se mantienen los vehículos, sino también aquella en la que se fabrican y comercializan. Ya lo está haciendo. En el caso de los talleres, dada la penetración de los eléctricos y enchufables en el mercado español, ese impacto se está produciendo a un ritmo muy lento. Lo suficientemente lento como para que los talleres valoren de qué forma ir adaptándose a la evolución del parque, en qué medida ir invirtiendo en los conocimientos y herramientas necesarios para intervenir sobre un vehículo eléctrico con la solvencia técnica y la calidad de servicio que caracteriza a los profesionales y empresarios de nuestro sector.

Los miembros de la Federación Española de Empresarios de Talleres de Automoción (Conepa) estamos plenamente comprometidos con la movilidad sostenible. Estamos comprometidos, pero desde el marco de la neutralidad tecnológica, esto es, permitiendo que las distintas tecnologías existentes demuestren su contribución al transporte sostenible en términos de reducción y eventual eliminación de las emisiones de CO₂. En unos casos, la opción idónea será la electromovilidad, pero en otros pueden serlo los combustibles

sintéticos de “huella de carbono cero”, producidos con hidrógeno renovable y CO₂. Todo ello si nos situamos al final del proceso, en ese 2050 de la economía y el transporte completamente descarbonizados.

EVOLUCIÓN Y ADAPTACIÓN

Porque, en medio, en el proceso de transición, en los veinticinco años que tenemos por delante, sobre todo si tenemos en cuenta la realidad de un parque de vehículos tan envejecido como el actual y el elevado precio de los vehículos eléctricos, opciones como el GLP o el GNC, apostar más desde las administraciones por el retrofit, pueden ayudar a reducir de manera significativa las emisiones. ¡Incluso incentivar el riguroso mantenimiento de los vehículos de gasolina y gasoil que ya están circulando por nuestra red viaria!

Un adecuado mantenimiento, y aquí hay que recordar que el absentismo en la ITV ha rozado desde la pandemia el 40%, contribuye significativamente a la reducción de emisiones.

Con todo, en este contexto de transición hacia una nueva movilidad sostenible, caracterizado, no sólo por la orientación a

LA POSVENTA, CLAVE PARA LA MOVILIDAD

Por su parte, Carlos Martín, secretario general de Ancera, explica que la capacitación de los profesionales de la posventa y la disponibilidad de piezas son factores críticos para garantizar el éxito de la transición hacia una movilidad más sostenible. “La posventa, en general, y la distribución, en particular, desempeñan un papel esencial en la movilidad del presente y del futuro. La red de distribución es clave para proporcionar acceso a repuestos y multitud de servicios especializados necesarios para mantener y reparar vehículos, ya sean de combustión, eléctricos o de cualquier otra tecnología alternativa”, comenta.

En este sentido, y si bien desde la asociación se muestran partidarios de una movilidad comprometida con el medioambiente y la sostenibilidad, apoyando por tanto la descarbonización, consideran que la electrificación no lo es todo: “La electrificación será probablemente una parte de ese futuro, pero, desde luego, no la única. Nos basamos en el principio de neutralidad tecnológica y así lo hemos expresado durante años a las instituciones nacionales y europeas. Será fundamental anticiparse a los cambios y adaptar nuestras estrategias buscando las oportunidades que se nos presenten. Ese enfoque garantizará que la posventa esté preparada para ofrecer servicios de calidad para los

vehículos futuros, respaldando la transición hacia una movilidad más sostenible y eficiente”, concluyen.

EL PAPEL DE LOS PROVEEDORES

En cuanto a los proveedores, tal y como indican desde Sernauto, realizan ingentes inversiones para fabricar componentes, sistemas y tecnologías cada vez más eficientes. Pero no sólo para el vehículo eléctrico, también para el electrificado (híbridos e híbridos enchufables), así como para los nuevos motores de combustión, gasolina y diésel, más eficientes medioambientalmente. Este colectivo, de nuevo, se muestra partidario de la neutralidad tecnológica. “El sector está en pleno proceso de transformación hacia la



ESPECIAL VEHÍCULO ELÉCTRICO



PESE A QUE LA ELECTRIFICACIÓN ESTÁ CADA VEZ MÁS DESARROLLADA, NO ES ORO TODO LO QUE RELUCE

la electromovilidad del sector de la automoción, sino por otras tendencias tecnológicas como la conectividad o la automatización de los vehículos, incluso por cambios de hábitos en su uso, que se concretan en las numerosas fórmulas de coche compartido que ya operan en el mercado, los talleres son muy conscientes de que también tendrán que cambiar su modelo de negocio. Es lo que llevan haciendo desde la irrupción del automóvil en nuestra sociedad.

Evolucionar y adaptarse a los cambios del mercado. En esta ocasión, unos cambios cuyo ritmo está más pausado que nunca por los objetivos de descarbonización que marca el legislador. Precisamente por eso, el desafío es también mayor que nunca: tenemos que hacer posible la orientación del taller a la sostenibilidad garantizando su propia sostenibilidad económica. Es un principio irrenunciable para Conepa, contribuir a generar las condiciones para que los talleres puedan hacer esa transición. Defendiendo la neutralidad tecnológica ante

las Administraciones Públicas, la actividad de los talleres que operan en las cada vez más frecuentes Zonas de Bajas Emisiones, el acceso a los datos, la formación e información técnica de los nuevos vehículos eléctricos o favoreciendo la captación de talento joven o la recualificación del personal del taller existente hacia todas esas nuevas tecnologías, por mencionar algunas de nuestras líneas de trabajo.

Somos optimistas. Trabajamos por un futuro de movilidad sostenible para que las empresas de reparación sean también económicamente sostenibles, exitosas y rentables. Que sigan satisfaciendo las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Creando riqueza y empleo. Un dato: la propia Unión Europea prevé que la movilidad de pasajeros y mercancías en el Viejo Continente se va a multiplicar casi por dos de aquí a 2050. Esa movilidad necesitará de más vehículos, probablemente distintos, pero que tendrán sus necesidades, probablemente diferentes, de mantenimiento y reparación. Hay futuro”.

movilidad sostenible y, desde hace ya unos años, viene anticipando sus estrategias e inversiones a un nuevo modelo de movilidad, segura, eficiente, inclusiva y medioambientalmente sostenible. Vemos la electrificación de los sistemas de propulsión como una solución de amplio alcance a medio y largo plazo para la reducción de emisiones. Aunque han venido para quedarse, los vehículos eléctricos no son la solución única a corto plazo. Desde Sernauto, como representantes de los proveedores de automoción en España, defendemos el principio de neutralidad tecnológica; es decir, debemos poner a disposición de los usuarios todas las tecnologías disponibles para que ellos elijan aquella que satisface mejor sus necesidades de movilidad. Si es de una forma eficiente, mejor”, concluyen. ●

BAJOS PRECIOS, Y ALTA CALIDAD

¡Empieza tu reparación en ACTRONICS!

20 años de experiencia

La remanufactura es un proceso que debe realizarse con sumo cuidado. ACTRONICS cuenta con técnicos experimentados con años de experiencia y máquinas especializadas.



WWW.ACTRONICS.ES

☎ 93 22 00 456

ACTRONICS
AVANZA CON LA REMANUFACTURACIÓN



Con la confianza de más de 1500+ talleres en España.