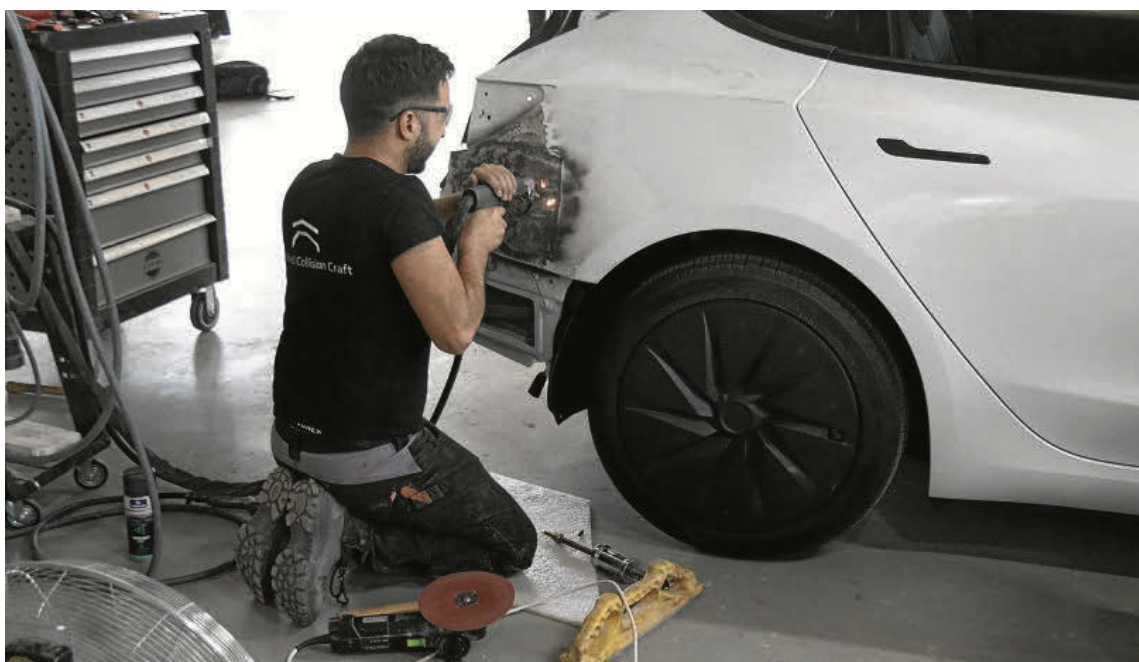


Economía

Sector automovilístico

Los talleres mecánicos exigen más apoyo en la transición al coche eléctrico

Recuerdan que la formación de un trabajador ronda los 30.000 euros de media y que no reciben ningún tipo de ayuda



Los talleres denuncian ser los «grandes olvidados» en la transición al vehículo eléctrico y que no se les ha tenido en cuenta. FOTO: ACN

ÀLEX RECOLONS
SANT JUST D'ESVERN

El Gremio de Talleres de Reparación de Barcelona denuncia que la posventa ha sido «la gran olvidada» en la transición al vehículo eléctrico. Su presidente, Germán Palomas, critica que el crecimiento del sector ha sido «impuesto» y «nada orgánico» y que, mientras se han concedido ayudas a la fabricación, la venta y la instalación de puntos de recarga, se ha dejado solos a los talleres de reparación. Como ejemplo, recuerda que formar a un trabajador para poder trabajar con coches electrificados tiene un coste de entre 20.000 y 30.000 euros y que, a diferencia de otras comunidades, en Catalunya no reciben ningún tipo de ayuda. «No se puede impulsar esta transición sin tener en cuenta quién tendrá que reparar, mantener y garantizar la seguridad de estos vehículos», recalca Palomas.

Germán Palomas recuerda que el sector trabaja con el vehículo

COCHES ELÉCTRICOS «Desconexión» entre la FP y la realidad laboral actual

Los mecánicos advierten de que la incertidumbre económica puede acabar provocando un «rechazo a la tecnología» por parte de los propios conductores. Dado que los talleres actúan como prescriptores de confianza para sus clientes, muchos profesionales se ven obligados a advertir de que, aunque el vehículo eléctrico es idóneo para reducir las emisiones locales, ac-

tualmente puede ser una «mala inversión» en el ámbito financiero si se sufre cualquier incidencia en la batería. El sector recuerda que el parque móvil catalán tiene una media de 15 años porque las tecnologías tradicionales envejecen bien, un hecho que ahora peligra por el coste de mantenimiento de la electrificación.

Además de los costes materiales, el relevo generacional y la formación se han convertido en otro gran cuello de botella. El sector sufre una «desconexión brutal» entre los planes de

estudios de la Formación Profesional (FP) y la realidad laboral actual. Los jóvenes que llegan a los talleres para realizar las prácticas obligatorias lo hacen sin ningún tipo de conocimiento sobre alta tensión o el funcionamiento de estos sistemas, ya que los contenidos curriculares se han quedado anticuados. Por ello, reclaman un modelo de reciclaje urgente para escuelas y docentes, inspirándose en los departamentos tecnológicos que ya funcionan en otras comunidades desde hace décadas.

to impuesto por real decreto, por así decirlo, y todo el mundo ha recibido ayudas para adaptarse menos los talleres», critica.

El presidente del gremio recuerda que el 80% de los más de 5.000 talleres asociados son pequeñas empresas que no tienen el músculo financiero necesario para adaptar sus instalaciones a

los nuevos requisitos y formar a sus trabajadores. En este sentido, detalla que para poder trabajar con vehículos eléctricos es necesario asumir importantes inversiones en equipamiento, software y equipos de diagnóstico, adaptación de instalaciones, protocolos de seguridad y formación especializada.

Carles Manzanos, gerente de Certified Collision Craft, un taller que trabaja directamente para marcas de referencia como Tesla, confirma que la apuesta por la electrificación es viable, pero «altamente exigente». Manzanos relata que formar a un solo trabajador para obtener la certificación oficial de esta marca estadounidense requiere desplazarlo durante una semana entera a Holanda

«Todo el mundo ha recibido ayudas para adaptarse menos los talleres mecánicos»

con un traductor, lo que supone un coste aproximado de unos 25.000 euros por operario, financiados íntegramente con recursos propios del negocio.

Una de las principales preocupaciones de la patronal es el bloqueo tecnológico que sufren a la hora de intervenir en el componente más crítico y caro del vehículo eléctrico: las baterías. Actualmente, los fabricantes no permiten que los talleres multimarca reparen los paquetes de baterías celda por celda, sino que se ven obligados a sustituirlos por completo. Esta práctica choca frontalmente, afirma Palomas, con los discursos de sostenibilidad, economía circular y derecho a la reparación que se promueven desde Europa, generando una paradoja de «perversión» ecológica.

Esta limitación tiene un impacto directo y demoledor para el bolsillo del usuario final y para las compañías aseguradoras que deben hacer frente a un siniestro. Desde el Gremio se señala que una avería o un golpe fuerte que podría solucionarse con una reparación de entre 2.000 y 3.000 euros —si se permitiera intervenir directamente sobre las celdas defectuosas— se convierte automáticamente en una factura de entre 18.000 y 20.000 euros por el cambio de todo el bloque. En muchos casos, este elevado coste hace que el vehículo sea declarado siniestro total o que al propietario le salga más a cuenta comprar un coche nuevo.