



### Sergio Samper

El consejero delegado de Grupo Jorge confía en que la certificación 'Top Employer' afiance su imagen de marca empleadora para atraer y retener más talento. **Pág. 5**



### SATA, de cuarenta aniversario

Esta empresa de transporte que creció para dar servicio a IQE celebra cuatro décadas creciendo en plantilla y dimensión, asegura su presidente, Eduardo Villarroya. **Pág. 6**

# ECONOMÍA & NEGOCIOS

HERALDO DE ARAGÓN,  
Domingo, 7 de julio de 2024



## Talleres, un sector con mucho trabajo y pocas manos

Un parque de coches cada más envejecido hace que las reparaciones aumenten y algunos talleres estén desbordados. La falta de relevo y de mecánicos en un sector muy atomizado de pequeñas empresas familiares de entre 3 y 5 trabajadores lastra el crecimiento **Págs. 2-3**

## En portada

## Talleres, con mucho trabajo y pocas manos



Trabajadores reparando vehículos en Miraflores Automoción en Zaragoza. RUBÉN LOSADA



Los talleres en estas fechas suelen estar desbordados de trabajo. RUBÉN LOSADA

Nada es lo que era. Tampoco para el sector del taller mecánico afectado por la profunda transformación que está sufriendo la automoción. Con un predominio de los pequeños negocios multimarca en Aragón, empresas familiares en su mayoría, que dan trabajo a entre 3 y 5 personas, sus propietarios ven con preocupación como muchos profesionales tienen entre 50 y 67 años y que los jóvenes que salen de grados de Mecánica en FP no son suficientes, y menos en los pueblos, para coger el testigo. Es la carencia de personal que quiera mancharse las manos para dar continuidad al oficio y la falta de relevo es uno de los principales desafíos que afrontan en un momento de mucho trabajo.

Eduardo del Molino Romero, gerente de Automoción Miraflores y vocal portavoz de Atarvez (Asociación de talleres de reparación de vehículos de Zaragoza), lleva 39 años en este sector. Fue hace diez cuando se hizo cargo de este negocio entonces en traspaso. «Tengo tres trabajadores a los que he ido incorporando poco a poco. Un joven de grado medio que cogí en prácticas y me lo quedé y otro que había estudiado con él». En su caso, se va arreglando, pero no sabe qué pasará en el futuro. «Se va jubilando gente del sector y no hay relevo generacional», afirma. «En España al haber sido la FP el patito feo de la educación durante los últimos años, hace que ahora nos encontremos sin mecánicos, electricistas, soldadores y muchos otros oficios».

Han cerrado más de cien talleres en la provincia de Zaragoza entre 2020 y 2022, recuerda Cris-

tina Muñoz, secretaria general de Atarvez: «Muchos talleres, al no tener relevo, no los están traspasando y lógicamente, ese trabajo se distribuye entre los demás».

En paralelo, «cada vez se repara más» apunta el gerente de Automoción Miraflores, debido a que el parque de coches se va envejeciendo y que los de segunda mano son los que más se están vendiendo. Por eso, Del Molino tiene mirado un local algo más amplio en el barrio, en el número 7 de la calle Nador, que espera poder abrir en otoño para ganar capacidad. «En general, el sector está creciendo porque las familias tienen al menos dos coches para poder funcionar». Este profesional lamenta la escasa planificación que existen en el mantenimiento de los vehículos por parte de muchos clientes. «Llegan las vacaciones y todos nos acordamos de la puesta a punto y los talleres no damos abasto», confiesa. «Faltan horas materiales: las reparaciones no son tan rápidas como hace años y hay problemas con el suministro de algunas piezas porque han cambiado mucho los modelos y a veces cuesta tiempo encontrar las de los más antiguos», dice.

**Mayores costes**

Por si fuera poco, indica Cristina Muñoz, el IPC del sector fue del 6,4% en 2023, impulsado por el alza de los precios de las piezas. «Los talleres no pueden incrementar sus tarifas y solo pueden negociar descuentos por volumen con proveedores, lo que ha llevado», explica, «a un aumento en el coste de la mano de obra sin dejar márgenes para inversio-

**La falta de relevo generacional ha provocado el cierre de más 100 talleres en la provincia entre 2020 y 2022**

**Piezas más caras, el exceso de normas y el esfuerzo por adaptarse a las nuevas tecnologías resta rentabilidad al sector**

nes». Nuevas regulaciones como la gestión de residuos les complican más el día a día, critica, además de «la lucha constante con las aseguradoras para garantizar que los usuarios mantengan sus vehículos evitando indemnizaciones insuficientes para reemplazarlos». El usuario «no sabe qué vehículo comprar ni cuando hacerlo», subraya la secretaria general de Atarvez.

Mientras tanto, son pocos los coches eléctricos que llegan a los talleres, señala Eduardo del Molino, ya que están en garantía y si dan algún fallo los llevan a la marca. Lo que no quita para que tengan que adaptarse a las nuevas tecnologías. «Los coches ahora llevan más equipamiento, tam-

bién en electrónica y para los talleres multimarca, eso supone tener que invertir del orden de 6.000 u 8.000 euros en licencias para poder interactuar con los vehículos y acceder a los sistemas». Y pone de ejemplo que mucho cliente les pide que le actualicen los sistemas de geolocalización y seguridad del vehículo.

Jesús Baquero Lafuente, de Talleres Belchite, que da servicio desde 2004, asegura que ahora tienen más trabajo que nunca debido a que el parque automovilístico está más envejecido y se recurre más al taller y a que en general, los vehículos se producen con menos calidad. «Algunas piezas hay que cambiarlas más a menudo en coches que hace no tanto tiempo salieron de fábrica», opina. Con tres mecánicos empleados y una persona en oficina a media jornada, se ocupa también de reparar algún tractor siempre que no sea muy grande ya que necesitaría disponer en el taller de un puente grúa.

**Dar servicio en el medio rural**

Baquero considera que uno de los mayores desafíos del sector es no encontrar profesionales. «No hay trabajo para tanto ingeniero», ironiza, a la vez que pide que se recupere la figura del aprendiz porque se están perdiendo los oficios. En su caso, recuerda, estudió con profesores que habían sido mecánicos y ahora, con 59 años, tiene 40 cotizados. Del relevo no sabe que pasará. Tiene dos hijas, una de 11 años que dice que quiere ser mecánica, porque es lo que ha visto siempre en casa, y otra de 22 que no quiere saber nada de taller. Entiende que los jóvenes elijan

ahora que pueden hacerlo y que siempre queda la posibilidad del traslado en caso de que no haya relevo. Eso sí, considera «fundamental que exista un taller mecánico en un pueblo, igual que una escuela o un servicio médico y por supuesto, una buena red de conexión a internet», aunque lamenta que en Belchite se les vaya cada dos por tres.

«Ahora poca gente compra coches nuevos. Aunque la reparación les cueste 1.000 o 2.000 euros prefieren pagarla», asegura Miriam Guiu, al frente de Talleres Guiu desde que se jubiló su padre hace ocho años. «Me embarqué, me lié la manta a la cabeza con mucho miedo porque es un mundo de hombres», dice. Sin embargo, no ha parado: «Tenemos muchísimo trabajo y para mí el mayor problema es la falta de personal». En su caso tiene tres trabajadores, uno veterano, otro que llegó hace cuatro años y otro que se marchó y para el que por fin ha encontrado reemplazo. «Es un chico joven y hay que formarlo. Se pierde tiempo y dinero y a veces, después se te van», lamenta, a concesionarios u otros talleres.

Como a ella, a la mayoría de propietarios de talleres, la escasez de mecánicos con experiencia es lo que más les preocupa. También al regentado por Jorge Sánchez, vocal de Atarvez, al frente de Talleres Jorge Sánchez Sánchez, en Cuarte de Huerva. Con una trayectoria de 40 años en el negocio que fundó su padre eran chapistas al principio, recuerda, y luego ya cogieron pintura y mecánica. Tiene 10 operarios en plantilla y confiesa estar siempre

con ese miedo a que la gente se les vaya. «Se debería volver a la figura del aprendiz en que un chaval al entrar cobraba poco. Hoy casi te cuesta como un oficial: 150 euros menos y sin embargo, hay que enseñarle prácticamente todo», afirma. Y reconocen que a medio plazo no quedará otra que incorporar a gente de otros países como ya sucedió hace unos años.

De las remuneraciones del sector, pese a lo que la gente suele pensar, en los talleres no se gana tanto. Al revés, explica Sánchez, los márgenes se han reducido debido a que «los costes de las piezas se han disparado», teniendo en cuenta lo que cuesta, añade, encontrar algunas y lo que tardan en enviarlas. En su taller, dice, ha tenido que buscar algunas por internet y traerlas desde Polonia u otros países porque no había forma de encontrarlas en España.

«El recambio ha subido muchísimo, un 6,2% de media, y cada vez resulta más complicado poder facturar según qué cosas, porque lógicamente hay que repercutir ese incremento», añade el vicepresidente de Atarvez, José Manuel Serón, con seis personas en el equipo y al frente, desde hace 25 años, de Talleres Florencio, negocio que inició su padre y que el próximo año cumplirá su 60 aniversario. Además, «el cliente se ha vuelto muy exigente», añade Guiu, que insiste en que lo peor es no encontrar profesionales. «Para todo el trabajo que hay, no llegamos», apostilla. Además, las averías son más complicadas sobre todo por los sistemas anticontaminación de los vehículos. Guiu llama la atención sobre los problemas del 'adblue' (líquido que se utiliza para reducir la cantidad de contaminación del aire creada por un motor diésel): «Mucha gente no sabe que cristaliza en el depósito y la reparación es cara», destaca.

**Mejores horarios para conciliar**  
Serón recuerda que las condiciones laborales han mejorado bastante en los talleres y que muchos hacen jornada continua. «Van siguiendo la pauta que marcan los concesionarios», dice. «El horario suele ser bueno y se puede conciliar», subraya, lo que debería suponer atraer más gente al sector. Del Molino incide también en que «el horario ya no es como antes y que, en su caso, desde este año, «trabajan de lunes a jueves de 7 a 17 y los viernes de 7 a 15 y está funcionando». Y advierte que o se hace atractiva el oficio de mecánico o en diez o quince años se quedarán sin profesionales. «En el sector se pagan en general sueldos dignos, pero hay que luchar por retener a la gente o poniendo un poco más de sueldo o mejorándoles el horario».

Rubén González, que tiene un



José Manuel Serón Galindo, de Talleres Florencio, Rubén González, de Diesel Mainar; Javier Alfonso Castellón, cuyo taller Esponera Motor ha cerrado; Cristina Muñoz, secretaria general de Atarvez; Jorge Sánchez, de Talleres Jorge Sánchez; Eduardo del Molino, de Automoción Miraflores; y Miriam Guiu Muñoz, de Talleres José A. Guiu, en la sede de Atarvez en Zaragoza. ALVARO SÁNCHEZ.

taller especializado en inyección fundado por su padre hace 35 años, Diesel Mainar y vocal de Atarvez, «que da servicio a los demás talleres», asegura que ya no coge a nadie que tenga menos de su edad, 37 años. «Contratar a un chaval sin ningún tipo de experiencia casi te cuesta lo mismo que un oficial que te saca mucho más trabajo adelante».

Desde Atarvez piden más apoyo a la Administración ante la falta del relevo en este sector.

Javier Alfonso Castellón está acabando de cerrar el taller que tenía, Esponera Motor, para marcharse a trabajar por cuenta ajena. «Elegí este oficio por vocación. Abrí este negocio con 33 años. Hice el grado superior en mecánica y trabajé primero para otros. Pero era mi ilusión tener mi propio taller. He estado 27 años, pero llevo los once últimos solo y eran demasiadas horas de trabajo cada día. No tenía vida». Ahora con 60, explica, ha tomado la decisión de ponerlo en traspaso e irse a trabajar por cuenta ajena. Quiere conocer así, bromea, lo que son unas vacaciones. «De autónomo, como me gustan las máquinas, hacía todas las horas del mundo y del salario, sacaba para pagar a proveedores y empleados cuanto los tuvo y si sobraba algo, para mí». Por eso, ha decidido que ya valía y cambiará de condición de autónomo a asalariado y también de residencia, de la capital al pueblo. Y ya le están esperando en su nuevo puesto de trabajo.

M. LLORENTE



RUBÉN LOSADA

## Ballestas Palacio Un sector con poca presencia de mujeres «Trabajar en un taller mecánico te tiene que gustar. Exige mucho»

«Son trabajos duros. Despedazar un motor o sacar una caja de cambios te tiene que gustar. Es vocacional», reconoce Carolina Palacio, que junto a su hermana Patricia, dirige el taller Ballestas Palacio en el nº 3 de Carretera de Castellón. Cogieron el testigo cuando su padre se jubiló. Tienen dos mecánicos pero buscan un tercero para incorporarlo en septiembre con la vuelta al cole. «Le hemos preguntado a Grupo San Valero, al IES Virgen del Pilar por si tienen chavales interesados. Lo primero que te preguntan es por el hora-

rio y si es de continuo», comenta Patricia que asegura cuesta mucho dar con profesionales. En su caso, al ser dos mujeres las que dirigen el taller, confiesan que «han pasado lo suyo, aún hay clientes que vienen y dicen que dónde está el jefe», pero que, en general, cada vez está más asimilada la presencia de mujeres en este sector. «No es fácil. Hay que estar muy al día con cursos y formaciones. Cada vez hay más modelos de coches y requiere una actualización constante. Además, «el cliente exige más que antes», dicen.