

Tendencias para el taller de chapa y pintura

- 8. Aumenta la presión sobre las aseguradoras
- 12. La jornada intensiva triunfa en el taller de chapa
- 16. La sostenibilidad entra en el taller de carrocería
- 20. Paso a paso: control de costes en el taller de carrocería
- 22. Paso a paso: montaje y ajuste de un paragolpes



Aumenta la presión sobre las aseguradoras

Las relaciones entre aseguradoras y talleres siempre han estado marcadas por la reivindicación de un trato más justo por parte de reparadores y usuarios, que han denunciado en numerosas ocasiones las prácticas abusivas de las compañías. Una presión que no cesa y ya comienza a surtir efecto.

B

aremos que esquilman la factura del taller, peritaciones e indemnizaciones exiguas, obligación de utilizar determinados recambios, redireccionamiento de los clientes a otros establecimientos concertados, aplicación de franquicias múltiples...

La lista de prácticas de las compañías aseguradoras que ponen contra las cuerdas a talleres y usuarios es larga y también la causa de una relación conflictiva que afecta especialmente a los negocios de reparación de carrocería.

Lejos de conformarse con las reglas del juego que imponen las compañías, reparadores y conductores presionan para reivindicar lo que consideran justo.

En los últimos tiempos, esa presión se ha trasladado a dos frentes principales que ya están cosechando resultados positivos: uno judicial, con varias sentencias que dan la razón a lo que demandan talleres y usuarios; y otro político, con la acción de asociaciones de reparadores, que cada vez encuentran un mayor eco en instancias europeas.

FRENTE JUDICIAL

La premisa de las compañías aseguradoras siempre pasa por abaratar al máximo la reparación de un siniestro. Una actitud que conlleva perjuicios importantes tanto para los reparadores como para los clientes afectados.

En ocasiones, los juzgados deben intervenir ante lo que los perjudi-

cados consideran una clara injusticia. No es un camino fácil porque los plazos de la justicia se suelen alargar y siempre existe el riesgo de tener que pagar las costas si el tribunal no les da la razón.

Este es un cálculo con el que suelen contar las grandes compañías con recursos. Sin embargo, talleres y usuarios temen cada vez menos defender sus derechos, tal y como atestiguan los últimos reveses judiciales que han afrontado algunas aseguradoras.

Un ejemplo en este sentido es el de Talleres Emicar, de Saelices (Cuenca). Sus responsables decidieron realizar una peritación independiente al no estar conformes con

Una sentencia tumbó el intento de una compañía de aplicar cinco franquicias por un solo siniestro de vandalismo



La premisa de las compañías aseguradoras siempre pasa por abaratar al máximo la reparación.

la efectuada por el perito de la compañía de su cliente —perjudicado en un siniestro— y negarse la del contrario a realizar otra.

El taller realizó la reparación conforme a su peritación independiente y exigió a la compañía contraria, Mapfre, el pago de la factura. Al no efectuarse, el establecimiento denunció a la compañía que, cuatro años después, se vio obligada por resolución judicial a abonar la factura, los intereses correspondientes y las costas del juicio.

También fueron diferencias en la valoración de los daños las que

Siete prácticas a las que hacer frente

Cecra se ha comprometido a hacer frente a siete puntos lesivos para los talleres en su relación con aseguradoras:

- Fijar tarifas de manera unilateral.
- Estimaciones de tiempos de reparación insuficientes.
- Dependencia económica de los peritos que puede afectar a su trabajo.
- Posible colisión tácita entre compañías aseguradoras dada la tendencia a la baja de sus precios.
- Imposición de proveedores de recambios o materiales.
- Comercialización de pólizas que obligan al cliente a reparar su vehículo en el taller determinado por las compañías aseguradoras.
- Redirección de asegurados a talleres designados por las compañías.

provocaron una sentencia en contra de la compañía AXA. En este caso, fue por el recambio de piezas y la mano de obra del taller. La propietaria del vehículo perjudicado demandó a la compañía y la jueza falló a favor de la demandante, determinando que AXA debía abonar el precio de recambios y mano de obra vigente en el año en que se efectuó la reparación, es decir, tres años después del siniestro y la peritación inicial. Además, dictaminó que la indemnización excluyese el descuento que aplican los talleres

“colaboradores” a la compañía y que incluyese el IVA, que no tenía por qué adelantar la demandante.

Otros ejemplos recientes de sentencias en contra de este tipo de prácticas incluyen una que tumbó el intento de una compañía de aplicar cinco franquicias por un solo siniestro de vandalismo; y otra que dictaminó que las compañías no pueden reducir gastos mediante el empleo de recambios que no son originales, aunque su calidad esté comprobada.

Cecra teme un efecto contagio de las prácticas abusivas comprobadas en España a otros países

ASOCIACIONES SACAN MÚSCULO

Las sentencias que respaldan las reivindicaciones de reparadores y usuarios pueden ser un importante apoyo para la acción de las asociaciones de talleres. Estos organismos ejercen su papel de lobby para defender los derechos de los reparadores en el conflicto que mantienen con las aseguradoras.

Ese papel influyente lo ejercen las patronales del sector, por un lado, como interlocutoras con las propias compañías, mientras por otro elevan sus demandas a las instituciones que deben velar por los derechos de los consumidores.

Se trata de una estrategia que ya empieza a cosechar ciertos resultados. Este es el caso de las patronales madrileñas de talleres Asetra (Conepa) y Natram (Cetraa), que han conseguido que cinco aseguradoras ajusten los precios de la mano de obra y los materia-

Asetra y Natram han conseguido que cinco aseguradoras actualicen mano de obra y pintura al IPC.



Varias sentencias recientes dan la razón a lo que demandan talleres y usuarios respecto de las aseguradoras.



les de pintura de acuerdo con el IPC anual.

La estrategia que han seguido estas asociaciones incluye, por un lado, abordajes directos a las aseguradoras. Por el otro, las patronales realizan una influencia indirecta en la opinión pública a través de los medios de comunicación y reuniones con otros actores del sector.

El reconocimiento de estas actualizaciones por parte de compañías como Mapfre, Reale, Segur Caixa

y Mutua Madrileña representa un paso adelante y cierto cambio en la actitud de las compañías. Eso sí, las asociaciones de talleres consideran que estas medidas no son suficientes para resolver el déficit histórico acumulado debido a la falta de actualización del IPC en años anteriores.

PREVENCIÓN EN EUROPA

Las prácticas que las compañías aseguradoras mantienen en España para rebajar los costes de las reparaciones y mantener una posición

dominante también han puesto en alerta tanto a las instituciones comunitarias como a las patronales europeas. Ha sido gracias a la acción de las asociaciones de talleres españolas, que no han dudado en denunciar el desamparo de sus representados.

En este sentido se produjo la denuncia ante la Unión Europea por parte de Cetraa, Conepa, Fagenauto y Ganvam contra el Estado español. Se planteó por el incumplimiento de las normas comunitarias que permiten las malas prácticas de las aseguradoras en su relación con los talleres. La Comisión Europea observó indicios de infracción de las normas de competencia a raíz de esta denuncia, que continúa su tramitación en la CNMC, que es el organismo que deberá resolverla.

Este paso adelante que tomaron en 2022 las patronales españolas ha sido decisivo para que la patronal de reparadores europea, Cecra, haya fijado como prioridad la resolución del conflicto entre talleres y aseguradoras. La razón: teme un efecto contagio de las prácticas abusivas comprobadas en España a otros países.

Cecra se ha marcado como objetivo resolver este problema durante esta legislatura en las instituciones comunitarias. Un paso más para que los talleres de carrocería ejerzan su labor en un mercado justo. ●

La jornada intensiva triunfa en el taller de chapa

¿Afectará a la rentabilidad abrir solo hasta mediodía? ¿Los clientes dejarán de venir sin un horario amplio? Son algunas cuestiones que surgen al plantear la introducción de jornada continua en cualquier establecimiento abierto al público. Algunos talleres de carrocería han hallado ya las respuestas. Y son bastante positivas.

La implantación de la jornada continua en un establecimiento como un taller de carrocería suele estar rodeada de interrogantes. Productividad, rentabilidad, servicio al cliente, bienestar de los empleados... son muchos los factores que entran en juego y que deben sopesarse antes de dar el paso.

La mejor manera de salir de dudas y comprobar si es posible una jornada intensiva en un negocio como un taller de carrocería es implantarla y observar qué ocurre. Precisamente eso es lo que han hecho algunos empresarios del sector, que han decidido no abrir por las tardes. Su experiencia: la rentabilidad aumenta y el personal gana en conciliación.

EL 67%, A FAVOR DE IMPLANTARLA

Aunque despierta algunas dudas, en general los talleres de reparación son receptivos ante la idea de trabajar solo hasta mediodía. Así lo desvelaba una encuesta realizada por Infotaller: el 67% de los que respondieron se mostraba partidario de instaurar la jornada intensiva en estos establecimientos.

Los talleres de reparación son receptivos ante la idea de trabajar solo hasta mediodía

Además, el 21% no cerraba la puerta a la idea, ya que respondieron que este cambio horario se podría hacer dependiendo del tipo de taller y las costumbres de los clientes. Este es uno de los factores que más preocupa a muchos establecimientos, que no están seguros de poder atraer los clientes necesarios sin abrir por las tardes. Solamente el 3% de los talleres encuestados se mostró contrario a la implantación de la jornada continua.

¿A qué se debe este grado de aceptación tan amplio de una medida que no cuenta con una gran trayectoria en el sector? La experiencia de muchos talleres de la provincia de Lugo, que decidieron probar la jornada continua en verano, encendió el debate, pero arrojó también resultados positivos. Uno de los más llamativos es que este tipo de jornada aumenta la productividad, especialmente en el caso de los talleres de carrocería.

ADAPTAR LOS PROCESOS

Precisamente en los talleres especialistas en reparación de chapa y pintura la rentabilidad depende especialmente de que sean capaces de aprovechar el tiempo. En ellos,



Varios talleres de carrocería han notado aumentos de productividad con la jornada continua.

el buen diseño de los procesos y una gestión adecuada de los tiempos es fundamental.

Esta experiencia en optimización de procesos y tiempos es una gran ventaja a la hora de adaptarse a un nuevo horario y sacar el máximo provecho posible a cada hora efectiva de trabajo. Un concepto que casa especialmente bien con la jornada continua.

Así lo expresaba Concepción Díaz, de la patronal lucense Aprevar, tras el proyecto piloto desarrollado en la provincia: “No sé si por la reestructuración del proceso de trabajo, por los tiempos de secado o por qué, hay varios de ese sector que nos han comentado que notan un aumento de la productividad con ese horario”.

MEJORA DE LA PRODUCTIVIDAD

En esa línea se manifiestan también las responsables de Carrocerías Ferocha, un taller madrileño de la red Bosch Car Service especializado en carrocería y mecánica que solo abre de lunes a viernes en jornada intensiva.

En un principio, este taller, regentado por las hermanas Merinero, solamente aplicaba la jornada



Una cabina convertida en comedor

- La implantación de la jornada intensiva obliga, en ocasiones, a adaptar las instalaciones del propio taller. Este es el caso de Autos Brea, en Santiago de Compostela (A Coruña), cuyos responsables encontraron la ocasión perfecta para darle una nueva vida a una cabina de pintura que ya no utilizaban.
- Una de las empleadas del taller sugirió transformar la cabina en un comedor. Así lo hicieron y hoy sus empleados cuentan con un espacio habilitado para disfrutar de su pausa de 25 minutos para comer. Incluso se aprovecha, en ocasiones, como sala de reuniones.

intensiva en verano para evitar el calor. “A raíz del Covid, nos dimos cuenta de que éramos más productivos trabajando así”, explica su gerente, María Merinero. A su juicio, con el método convencional, “la tarde está perdida”.

El suyo es un claro ejemplo de un taller que ha logrado ser renta-

Los clientes de talleres con jornada continua se suelen adaptar al nuevo horario.

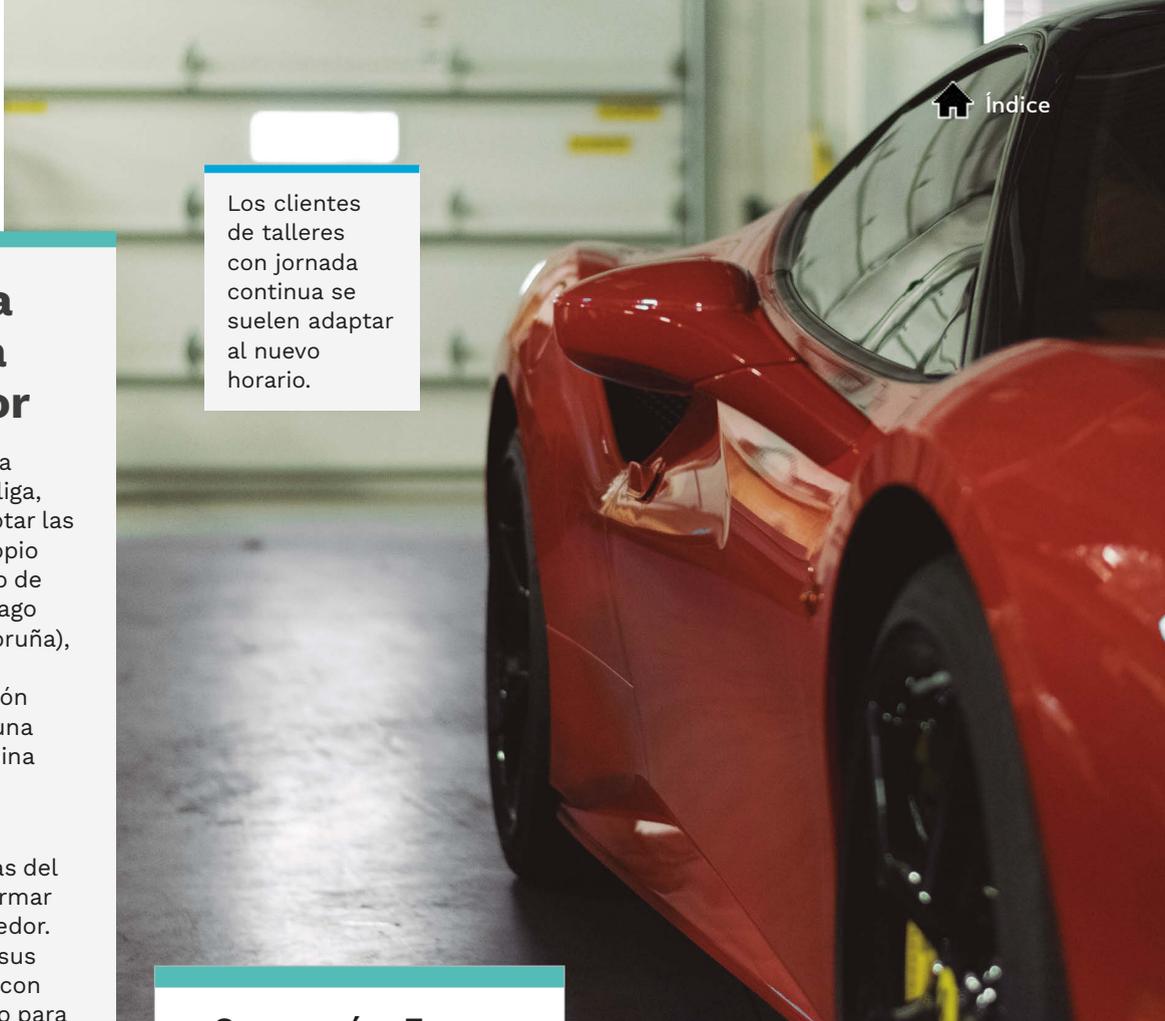
Carrocerías Feroca solo abre de lunes a viernes en jornada intensiva

ble abriendo de lunes a jueves de 7:00 a 15:00 y los viernes de 7:00 a 14:30. Una situación que ha servido a sus responsables para recibir el reconocimiento a la “Micropyme del año” en los III premios ‘Compromiso con la sostenibilidad en la posventa’, organizados por Sernauto, Ancera, Cetraa y Conepa.

CONCILIACIÓN DE EMPLEADOS... Y CLIENTES

Más allá de factores económicos, como la productividad o la rentabilidad del negocio, existen cuestiones fundamentales que afectan a las personas. Una de las más importantes es la de la conciliación.

La cuestión es que esta faceta tiene una doble vertiente: un horario más comprimido favorece la conciliación de los trabajadores, pero no tiene por qué hacerlo con la de los clientes, que se ven obligados





“Con la jornada continua tienes más vida y no pierdes clientes”, dice Iñaki González (Talleres González)

a acudir en horario de mañana a reparar su vehículo.

Sin embargo, la experiencia de los talleres que han apostado por la jornada intensiva es generalmente positiva. Iñaki González, de Talleres González en Monforte de Lemos (Lugo), resumía así la experiencia

tras la prueba piloto en su establecimiento: “Con la jornada continua tienes más vida y no pierdes clientes”. De hecho, González asegura que el volumen de trabajo fue el mismo trabajando de ocho a cuatro, con una breve parada para comer, que con la jornada partida.

María Merinero, de Carrocerías Ferocha, coincide en el diagnóstico. En el caso de su taller, primero preguntaron a sus clientes qué les parecería que implantaran la jornada intensiva. La respuesta obtenida

fue muy positiva: “Los clientes nos dijeron que lo que mejor nos viniera a nosotros. Al final, se adaptan. O vienen a primera hora o antes de comer. Yo lo que quería era evitar el horario de comida”, una decisión que “nos permite conciliar nuestra vida familiar, tener la tarde con nuestros hijos. Es muy importante”, señala. Si además, el cambio de horario mejora, como sostiene su gerente, la rentabilidad del negocio, es un *win win*. Casos de éxito para que el taller de carrocería se pueda plantear el cambio. ●

La sostenibilidad entra en el taller de carrocería

Es la palabra de moda y muchos talleres la contemplan como una oportunidad de mejorar su negocio. La sostenibilidad está cada vez más presente en la reparación de carrocería, con estándares sostenibles en ciernes, certificaciones y los beneficios que aporta la economía circular.

A

unque no lo parezca, la sostenibilidad es un concepto que siempre ha estado vinculado a los talleres de reparación de vehículos. Hay ejemplos de sobra. Desde las labores de mantenimiento que mantienen el consumo de combustible y las emisiones a raya hasta las propias reparaciones de piezas de carrocería, que evitan su sustitución, son muchos los principios sostenibles que promueven estos negocios.

Hoy, la sostenibilidad se hace cada vez más visible en estos establecimientos, en los que entra para hacerse más patente. No basta con participar de la economía circular o promover una movilidad más respetuosa con el medioambiente: el propio trabajo de los talleres

también debe regirse bajo parámetros sostenibles si estos negocios quieren beneficiarse de ventajas como la mejora de su imagen o el ahorro de costes.

GUÍAS PARA SER SOSTENIBLES

¿Por dónde empezar a hacer más sostenible un taller de carrocería? La respuesta a esta pregunta la

El sector busca un estándar de certificación global para las reparaciones de chapa y pintura

busca el sector en un estándar de certificación global para las reparaciones de chapa y pintura.

Es una medida que ya estudian fabricantes de pintura, aseguradoras, proveedores de trabajo, operadores de flotas y renting, así como talleres de carrocería. El objetivo consiste en aumentar la sostenibilidad en el sector mediante una guía que ayude a los reparadores no solo a ser más sostenibles, sino también a cumplir con unos requisitos legales cada vez más exigentes. Entre ellos, los informes de emisiones de CO₂.

Ya se han efectuado las primeras conversaciones sobre los criterios que permitirán realizar un estándar de sostenibilidad independiente para toda la industria. Ese estándar se basará en un catálogo de criterios cuantitativos y cualitativos dentro de los campos de la ecología, la economía y los asuntos sociales. Esos criterios servirán de base para evaluar a cada taller.

Algunos de los aspectos que se considerarán serán la reducción de las emisiones de CO₂, el manejo eficiente y rentable de residuos y recursos durante el proceso de

Hay redes a las que solo pueden acceder talleres comprometidos con la sostenibilidad

reparación del automóvil o la creación de valor económico y social. La aplicación de medidas encaminadas a conseguir estos objetivos puede ayudar a los talleres, a la larga, a mejorar su huella de carbono, así como a ahorrar costes al reducir el desperdicio de materiales y utilizar otros más sostenibles.

La promoción de este tipo de certificaciones sostenibles despierta un importante interés entre los talleres españoles. Así lo demuestra una encuesta realizada por la consultora Gipa España, que apunta que hasta el 65% de los reparadores encuentran interesante o muy interesante la opción de poder certificarse como talleres sostenibles.

En este sentido, algunas redes de talleres ya promueven la adhesión

de sus integrantes a certificaciones sostenibles. Un ejemplo de ello es la enseñanza de especialistas en chapa y pintura Premium Partners, promovida por R-M. La marca facilita el acceso de estos talleres a la certificación medioambiental Move2Green de Cesvimap.

Concretamente, Move2Green mide el grado de desarrollo en sostenibilidad de cada establecimiento en distintas áreas, como la gestión de los recursos hídricos, la minimi-

La sostenibilidad se hace cada vez más visible en los talleres de carrocería.

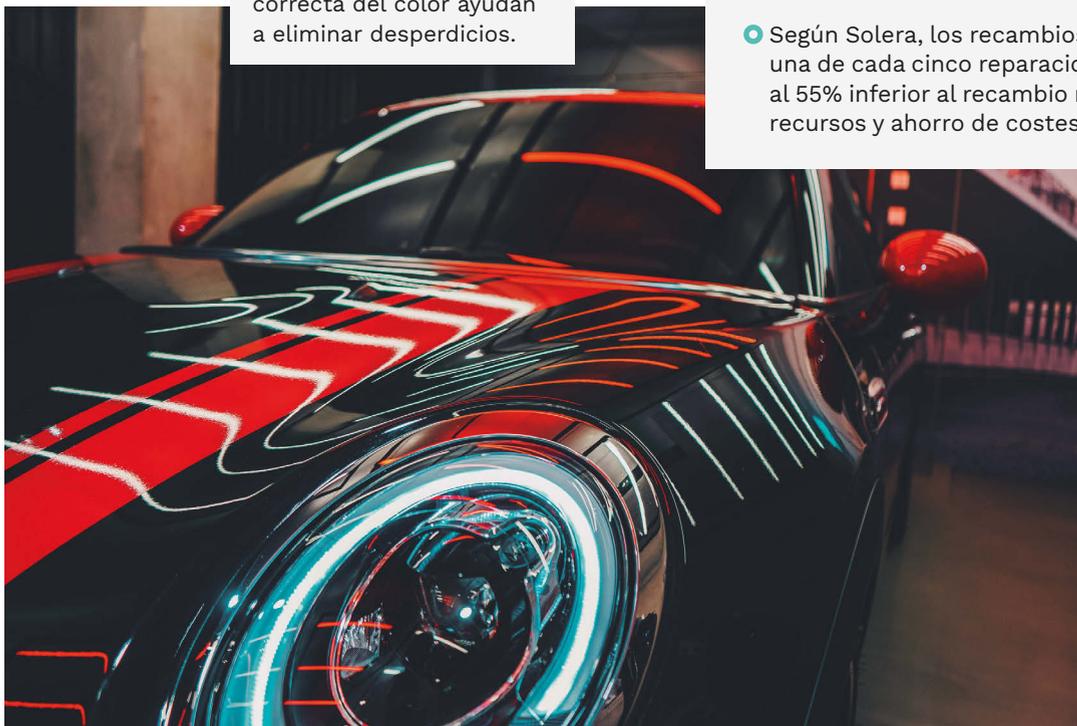


zación de la huella de carbono, la movilidad sostenible, el consumo responsable, la gestión de los residuos o la eficiencia energética.

REDUCIR EL DESPERDICIO

En paralelo al desarrollo de certificaciones de sostenibilidad, los fabricantes de productos para talleres de carrocería también desarrollan herramientas que les ayudan a mejorar esta dimensión de sus negocios.

La automatización de las mezclas y la identificación correcta del color ayudan a eliminar desperdicios.



El verdadero recambio ecológico está en el desguace

- Alargar al máximo la vida útil de los objetos es uno de los dogmas sostenibles de los que más participan los talleres de reparación. Se trata de reducir al mínimo los residuos y evitar el consumo de recursos que supone la sustitución frente a la reparación.
- En este concepto entra el recambio procedente de desguace que la propia compañía Solera no duda en denominar “recambio ecológico”, que ofrece una solución más sostenible en los casos en los que una pieza no se pueda reparar y deba ser sustituida.
- Se trata de recursos que todavía están infrautilizados en reparaciones de carrocería, pero que tienen un gran recorrido por delante. Especialmente en un momento en el que la sostenibilidad se abre paso en estos talleres.
- Según Solera, los recambios de desguace podrían aplicarse en una de cada cinco reparaciones, con un coste medio en torno al 55% inferior al recambio nuevo original. De nuevo, ahorro de recursos y ahorro de costes para el taller vienen de la mano.

Este es el caso de las herramientas de automatización de las mezclas de pintura e identificación del color. El objetivo consiste en reducir al mínimo el desperdicio de materiales en el proceso de repintado, que forma parte del concepto de economía circular y es una de las características más importantes dentro de un taller sostenible.

Es un beneficio que ya ha experimentado el taller Ascauto Móstoles con los sistemas de PPG Moonwalk y PPG Linq. Sus respon-

sables reconocen que la automatización del proceso de mezclas que han llevado a cabo durante dos años ha supuesto un ahorro de tiempo y materiales.

La tecnología de la máquina, que ayuda a aprovechar hasta la última gota de un bote de pintura ha servido a Ascauto Móstoles para reducir el desperdicio prácticamente a cero en el proceso de mezclado. También el uso del sistema de identificación de color evita errores en la elección de las bases y, con ello, tener que desecharse materiales.

Se trata de ventajas que no solo aumentan la sostenibilidad del negocio sino también su rentabilidad.

REPARAR ANTES QUE SUSTITUIR

Los principios de la economía circular son pilares sobre los que un taller de carrocería puede construir su futuro sostenible. Tanto es así, que existen incluso etiquetas eco-responsables que apuestan por reducir el uso de piezas nuevas —y el consiguiente consumo de recursos— a un máximo del 5% del volumen de negocio. La máxima es “reparar antes que sustituir”.

Este es el caso de Guantes Blancos, una distinción francesa para talleres com-

La economía circular ayuda a crear un taller sostenible

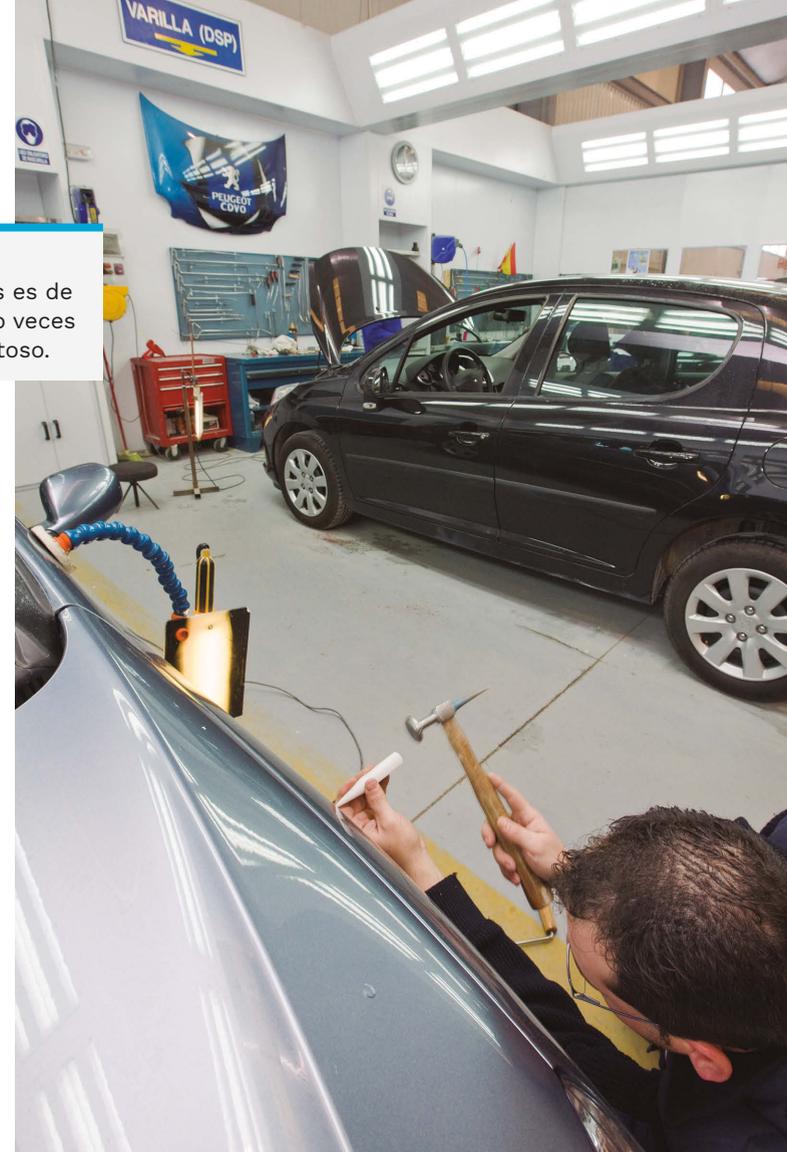
prometidos con la sostenibilidad. Su objetivo consiste en promover las reparaciones sin cambiar las piezas. Lo hacen gracias a la eliminación de abolladuras, reparación de manchas y renovación de las llantas.

Según asegura Guantes Blancos, aplicar estos principios circulares supondría importantes ahorros para los talleres. En el caso de la eliminación de abolladuras, puede resultar de tres a cinco veces menos costosa que un resultado equivalente en una reparación de carrocería tradicional.

Por su parte, la renovación de las llantas preserva el medio ambiente al evitar la generación de una tonelada de residuos mineros, que es lo que hace falta para fabricar cuatro llantas nuevas. Como además la reforma la realiza el taller, se evitan transportes innecesarios y se reduce la huella de carbono.

Cualquier taller no puede formar parte de Guantes Blancos. Los que deseen lucir este

Eliminar abolladuras es de tres a cinco veces menos costoso.



sello deben cumplir con una serie de condiciones que demuestren su compromiso con la sostenibilidad. Entre ellas, un enfoque virtuoso para la preservación de los recursos y del medio ambiente, priorizando el mantenimiento y la reparación en lugar del reemplazo. También que cuenten con empleos debidamente declarados y que estén al corriente de pagos. ●

Control de costes en el taller de carrocería

El cálculo del precio de la mano de obra en los talleres es una tarea compleja, pero esencial, ya que afecta directamente en la rentabilidad y en el éxito a largo plazo del negocio. Algunos programas informáticos de gestión de taller (DMS) pueden facilitar este cálculo, pero todo gerente de taller debe tener unas nociones básicas para entender el cálculo teórico.

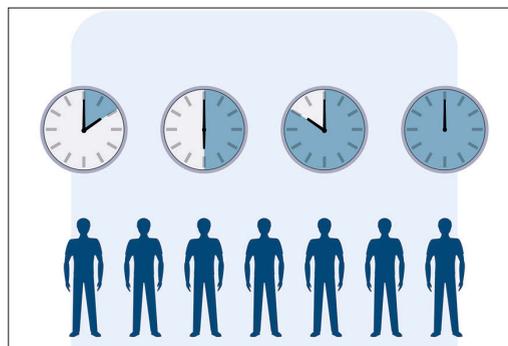
El contexto actual requiere competencias directivas analíticas y de control que pueden ser adquiridas mediante la formación y asimilación de conceptos.

Se ha elaborado este paso a paso con el objetivo de ayudar a los talleres, describiendo las distintas etapas del proceso para facilitar el desarrollo de esta tarea. ●

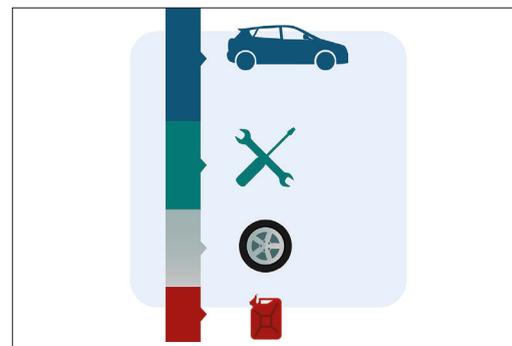
Algunos programas de gestión de taller pueden facilitar este cálculo, pero todo gerente debe tener unas nociones básicas



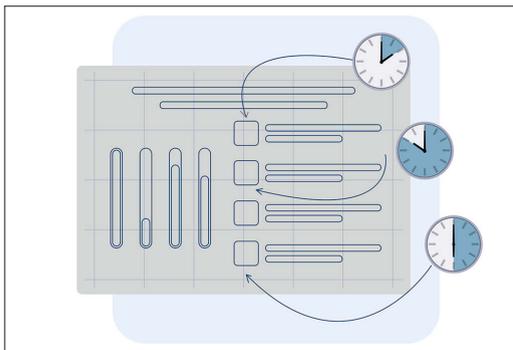
01 › Consultar la jornada ordinaria anual en el convenio colectivo de la comunidad autónomas



02 › Multiplicar por el número de personas productivas para conocer las horas disponibles



03 › Definir los objetivos productivos del taller



04 › Calcular el potencial productivo aplicando los objetivos definidos a las horas disponibles



05 › Recopilar los costes salariales e indirectos del taller durante el último año completo



06 › Prever y corregir la variación de costes en función de estrategias empresariales, tendencias u otros



07 › Dividir la previsión de costes obtenida entre el potencial productivo



08 › Añadir el margen de beneficio deseado, que puede variar según la competencia y los objetivos financieros



09 › Realizar un estudio de mercado para comprobar el posicionamiento competitivo del precio



10 › Ajustar el precio (o la estrategia) en caso de ser necesario, manteniendo siempre un margen de beneficio

EN COLABORACIÓN CON
 **CENTRO ZARAGOZA**
 INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
 SOBRE VEHÍCULOS, S.A.

➤ www.centro-zaragoza.com

Montaje y ajuste de un paragolpes

Una operación muy habitual en la sección de carrocería del taller es el montaje del paragolpes en el vehículo y su ajuste.

Los pasos a seguir son: una vez montados los accesorios, como son rejillas, spoiler, embellecedores y antinieblas, si dispone de ellos, se procede a montar el paragolpes en el vehículo, con cuidado de no marcar, o dañar los faros, ni las aletas, ni el propio paragolpes.

Una vez montado el paragolpes, se realiza su ajuste, para que quede simétrico en un lado y otro y con las holguras que nos marque el fabricante. ●

Hay que tener cuidado de no marcar o dañar los faros, ni las aletas, ni el propio paragolpes



01 › Preparación de las herramientas



02 › Montaje de los accesorios en el paragolpes (rejilla inferior, antinieblas...)



03 › Montaje del paragolpes en el vehículo y acople de las conexiones eléctricas



04 | › Montaje de la zona superior



05 | › Montaje de la zona lateral izquierda y derecha del paragolpes



06 | › Ajuste del paragolpes con las aletas



07 | › Montaje de la zona inferior del paragolpes



08 | › Montaje del spoiler



09 | › Montaje de la rejilla



10 | › Montaje de la matrícula y limpieza del paragolpes

EN COLABORACIÓN CON
 **CENTRO ZARAGOZA**
INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN
SOBRE VEHÍCULOS, S.A.

🖱️ www.centro-zaragoza.com

Haz que los datos trabajen para ti

BASES DE DATOS SUSCRIPCIONES PRO

FORMATO EXCEL

RECAMBISTAS

- ✓ **Top 600** Distribuidores Recambio Multimarca
- ✓ **Top 200** Distribuidores Independientes
- ✓ Recambistas en **Grupos**
- ✓ Principales **distribuidores por CC.AA.**
- ✓ **Directorio** provincial
- ✓ **Top 200** Concesionarios

PRIMER AÑO : 1.108€

ACTUALIZACIÓN ANUAL: 463€

TALLERES TURISMO

- ✓ **Top 1.000** de empresas de reparación multimarca
- ✓ **Top 1.000** de concesionarios
- ✓ **El sector** de la reparación por **provincias**
- ✓ **Localidades** con mayor parque

PRIMER AÑO : 1.055€

ACTUALIZACIÓN ANUAL: 455€

TALLERES DE NEUMÁTICOS

- ✓ **Top 400** de empresas de talleres especialistas de neumáticos
- ✓ **Top 100** de empresas distribuidoras de neumáticos
- ✓ Los distribuidores, **por provincias**

PRIMER AÑO : 720€

ACTUALIZACIÓN ANUAL: 317€

TRANSPORTISTAS Y TALLERES VI

- ✓ **Top 3.400** Empresas de Transporte de mercancías. Facturación +1 M.€.
- ✓ **Top 350** Concesionarios de Vehículo Industrial
- ✓ **Top 200** Talleres multimarca de VI
- ✓ Localidades con mayor **parque VI**

PRIMER AÑO : 1.097€

ACTUALIZACIÓN ANUAL: 458€



BASES DE DATOS
FORMATO EXCEL

VENTAS + RESULTADO

último año, evolución, rentabilidad y más...

Registros con dirección completa, contacto, teléfono y email corporativo

INCLUYE ANUARIO EN PAPEL

INFOCAP
Información B2B de valor



INFORMACIÓN Y VENTA
Tel: (+34) 913 603 173
INFOCAP
Información B2B de valor

REGALO

PIDE AHORA CON TU SUSCRIPCIÓN estos

Auriculares inalámbricos.

SONY WFXB700

* Hasta final de existencias

