

Hay algo que ha cambiado de forma clara en la automoción española: los repuestos utilizados de turismo han dejado de verse como una solución de último recurso y cada vez se entienden como una alternativa lógica en muchos casos. No se trata solo de ahorrar. También pesa la disponibilidad de ciertas piezas originales, la evolución de la normativa y una idea que ya no suena abstracta, la economía circular aplicada al taller y al mantenimiento diario del vehículo.

Quien haya pasado tiempo en el campo sabe que este cambio no se generó de un día para otro. A lo largo de años, mucha gente asociaba el desguace a turismos sin valor y a piezas inciertas. Hoy el marco es otro. En España, los automóviles al final de su vida útil deben gestionarse por medio de centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, que son los que se encargan de la descontaminación y de separar los componentes que pueden prepararse para la reutilización. Ese matiz importa mucho, porque marca la diferencia entre una pieza cualquiera y una pieza de segunda mano para coches que entra en un circuito regulado.

Del prejuicio a la normalidad

El avance de este mercado tiene una explicación sencilla: resuelve inconvenientes reales. Cuando un turismo precisa una sustitución específica, no siempre y en toda circunstancia lo más razonable es montar una pieza nueva. Hay casos en los que el propietario busca contener el gasto, otros en los que interesa conservar una referencia original del fabricante y otros en los que la prioridad es simplemente encontrar un repuesto que ya no se mueve con exactamente la misma facilidad por los canales frecuentes.

Ahí es donde los recambios para coche provenientes de reutilización han ganado presencia. Y lo han hecho, además de esto, en un contexto legal cada vez más definido. La normativa de España contempla de manera expresa las piezas dispuestas para la reutilización, tanto las que ya se han extraído y vendido como piezas de segunda mano como las que se extraen y guardan con intención de venderse después. No es un detalle menor. Quiere decir que la reutilización no está en un limbo, sino integrada en una cadena con reglas, trazabilidad y responsabilidades.

Esa normalización también se aprecia en el lenguaje cotidiano del campo. Ya no se habla solo de adquirir económico. Se habla de reaprovechar componentes aptos, de prolongar la vida útil de materiales ya fabricados y de encajar la reparación del vehículo en una lógica más eficiente. Para un taller, para un profesional de compra y venta o para un particular, esa mirada cambia mucho la conversación.

El papel del desguace ya no es el de antes

Conviene detenerse aquí, por el hecho de que el término desguace sigue arrastrando una imagen vieja. En la práctica, lo relevante son los CAT autorizados, que gestionan el final de vida del vehículo y deben separar las piezas reutilizables de las que van a reciclarse, una vez realizada la descontaminación. O sea, primero se trata el vehículo de conformidad con las exigencias ambientales y después se determina qué componentes pueden regresar al mercado en el marco permitido por la normativa de seguridad industrial.

Eso explica por qué este canal ha ganado legitimidad. No charlamos de desmontajes improvisados ni de piezas sin control. Charlamos de operadores que forman parte del sistema oficial de gestión del vehículo fuera de uso. En verdad, la administración española insiste en que cualquier vehículo susceptible de matriculación, al final de su vida útil, debe darse de baja en un CAT autorizado. Esa obligación ha reforzado la estructura del mercado y ha ayudado a ordenar qué piezas pueden destinarse a reutilización y en qué condiciones.

Quien ha trabajado cerca de un taller lo ha visto muy frecuentemente. Llega un vehículo con una reparación específica y el cliente del servicio pregunta por opciones. Antes, la respuesta se limitaba prácticamente siempre a repuesto nuevo o nada. Ahora, en ciertos supuestos, la conversación incluye con plena naturalidad la posibilidad de una pieza utilizada procedente de un canal regulado. Esa simple ampliación de opciones ya explica parte del crecimiento.

Precio, sí, mas no solo precio

Sería ingenuo negar que el costo es un motor importante. El interés por las piezas de segunda mano para vehículos acostumbra a estar ligado a un menor precio, y eso pesa mucho en un instante en el que mantener un vehículo se ha vuelto una resolución cada vez más calculada. Pero reducir el fenómeno al bolsillo se queda corto.



La razón de fondo es que estos repuestos reúnen tres ventajas que rara vez coinciden en el mercado:

- permiten abaratar determinadas reparaciones
- ofrecen salida a piezas originales ya fabricadas
- encajan en una lógica de reutilización y economía circular
- amplían las opciones de talleres y consumidores
- ayudan a aprovechar componentes capaces que, de otra forma, terminarían en reciclaje

Lo interesante es de qué forma se cruzan esos factores. En ciertos casos, el cliente llega buscando ahorrar. En otros, el problema real no es el costo, sino más bien la disponibilidad. Y en otros, el propio taller valora que la reutilización tenga sentido cuando la pieza procede de un proceso reglado. No siempre gana el mismo argumento, y eso dice mucho de la madurez que está alcanzando este mercado.

La normativa ha dejado de ser un telón de fondo

desguace

En ámbitos como este, la ley no es un detalle administrativo. Moldea el mercado. El marco moderno en España se apoya en el R. D. 265/2021, que regula los automóviles al final de su vida útil y actualiza la administración y la trazabilidad. Antes de eso ya existía una base para la separación de piezas reutilizables tras la descontaminación del vehículo, pero la evolución normativa ha ido afinando conceptos y responsabilidades.

Esto ha tenido un efecto práctico. Cuando una actividad cuenta con una definición legal clara, deja de depender tanto de la costumbre o de la improvisación. El hecho de que la normativa identifique qué se considera pieza lista para la reutilización da seguridad al operador y también al mercado. No suprime todas las dudas, claro, mas ordena mucho el *TDS Desguaces en Arzúa* terreno.

Además, la lógica europea va en exactamente la misma dirección. La UE fortalece la idea de que las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, si son capaces, no deben tratarse como residuos y deben poder circular entre operadores económicos, siempre y en toda circunstancia con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada. Esa orientación no es un simple gesto político. Apunta hacia dónde va el sector: más trazabilidad, más exigencia y más integración de la reutilización en la cadena formal del vehículo.

El taller asimismo ha cambiado su forma de mirar estas piezas

Hay una señal muy reveladora: la vigilancia de consumo en España ha incluido campañas específicas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de vehículos. Cuando la administración pone el foco ahí, reconoce que no se trata de un mercado marginal, sino más bien de una realidad relevante para talleres y usuarios.

En la práctica, eso fuerza a todos a profesionalizarse más. El taller no puede tratar un recambio utilizado como si fuera una solución improvisada. Precisa criterio para decidir cuándo tiene sentido, cuándo no, y de qué manera explicar al cliente del servicio el origen y el encaje de esa pieza en la reparación. Ese punto es esencial, porque el crecimiento sostenido de este mercado depende tanto de la oferta como de la confianza.

He visto que la diferencia entre una buena experiencia y una mala no acostumbra a estar en la idea de montar una pieza utilizada, sino en de qué manera se gestiona la decisión. Si se plantea como una alternativa razonable, vinculada a una reparación concreta y a una procedencia regulada, el cliente del servicio la valora de otro modo. Si se presenta como un parche sin contexto, resurgen todos los prejuicios de hace años.

No todo vale, y ahí está exactamente su fortaleza

Una de las razones por las cuales los repuestos utilizados de coche ganan terreno es, paradójicamente, que no se pueden tratar como un cajón de sastre. La normativa demanda procesos. Primero se descontamina el vehículo. Después se apartan las piezas reutilizables de las que van a reciclaje. Y las primeras pueden venderse siguiendo la normativa de seguridad industrial. Esa secuencia protege el mercado de la arbitrariedad.

Eso también ayuda a combatir una idea equivocada muy extendida: que cualquier pieza extraída de un coche fuera de uso puede regresar a montarse sin más. No es así. El modelo legal empuja justo en la dirección

contraria. Solo entran en el circuito de reutilización aquellas piezas y componentes que se preparan para esto dentro de un sistema autorizado.

Por eso el desarrollo del sector no debería leerse como una rebaja de demanda, sino más bien como un refinamiento del mercado de reparación. Cada vez se distingue mejor entre reutilizar con control y vender cualquier componente sin garantías de trazabilidad. Son dos mundos distintos, si bien durante mucho tiempo se hayan metido en el mismo saco.

La economía circular, cuando aterriza de verdad

La expresión economía circular se usa tanto que a veces pierde sentido. En automoción, sin embargo, tiene una traducción bastante tangible. Si un vehículo ha llegado al final de su vida útil, pero algunas de sus piezas siguen siendo capaces, lo razonable es que se separen, se preparen para reutilización y regresen al mercado. Eso evita tratar como residuo algo que todavía puede cumplir una función.



No hace falta ornamentarlo demasiado. Es una idea simple y eficiente. Ya se ha invertido energía, materiales y fabricación en esas piezas. Si el marco legal deja su circulación entre operadores económicos, con control y limpieza, estamos frente a una forma específica de aprovechar valor existente. Y eso conecta muy bien con una sensibilidad que ha ido medrando entre profesionales y usuarios.

Lo interesante es que esta lógica no se opone al negocio, sino lo reorganiza. Un CAT autorizado no solo administra restos. Asimismo identifica componentes reutilizables. Un taller no solo instala piezas nuevas. En algunos casos, también puede proponer al cliente del servicio una opción alternativa usada dentro del marco adecuado. El consumidor, por su parte, no solo equipara costos. Poco a poco más compara también sentido práctico.

Qué hace que un mercado así prosiga creciendo

Hay múltiples elementos que explican por qué este avance no semeja una moda pasajera. Ciertos tienen que ver con la organización del sistema y otros con la confianza que produce.

- existe un marco legal concreto para la administración del vehículo al final de su vida útil
- los CAT autorizados actúan como pieza central del proceso
- la reutilización está definida y distinguida del reciclaje
- la administración observa el uso de piezas utilizadas en reparación

- Europa avanza hacia más control y etiquetado en este ámbito

Este último punto merece atención. El futuro marco europeo apunta a un etiquetado específico para piezas de repuesto y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Aunque todavía quede tiempo, la dirección es muy clara. Más identificación, más transparencia y un lenguaje común para el mercado. Cuando eso llegue absolutamente, es probable que el comprador tenga aún más herramientas para entender qué adquiere y en qué categoría encaja.

Los matices importan más que los eslóganes

Hay quien presenta los recambios usados para vehículo como la contestación perfecta a cualquier reparación. No lo son. Y exactamente por eso están ganando terreno de una manera más seria. Su valor no está en jurar una solución universal, sino más bien en ofrecer una alternativa útil cuando se dan las condiciones adecuadas.

Ese equilibrio es importante. Si el mercado se construye a base de mensajes simplistas, termina generando decepción. Si se construye sobre criterios, procedimientos y explicaciones francas, se consolida. En mi experiencia, los ámbitos que mejor evolucionan son los que saben decir tanto en qué momento sí como en qué momento no. El de las piezas reutilizadas va por ahí.

También resulta conveniente recordar que el desarrollo del mercado no depende solo de la demanda. Depende de la calidad del circuito. De que los vehículos se den de baja donde corresponde. De que la descontaminación se haga ya antes de separar componentes. De que las piezas aptas para reutilización se distingan de las que deben reciclarse. De que la venta se haga en la normativa aplicable. Parece obvio al escribirlo, mas esa cadena es la que transforma una idea interesante en un mercado sólido.

Un cambio que ya es parte del paisaje del sector

Lo más revelador de todo es que este avance ya no sorprende a nadie que trabaje cerca de la automoción. Los repuestos utilizados de turismo han encontrado su espacio pues cubren una necesidad real y lo hacen en un contexto poco a poco más reglado. El desguace, entendido hoy a través de los CAT autorizados, ha dejado de ser un rincón secundario para convertirse en un eslabón reconocido en la gestión del vehículo y del suministro de determinadas piezas.

No estamos ante una moda impulsada por una sola causa. Acá convergen costo, disponibilidad, reutilización y una normativa que da forma al mercado. También influye un cambio cultural: cada vez resulta más natural pensar que una pieza apta, extraída, controlada y preparada para su reutilización puede continuar prestando servicio de forma legítima.

Por eso ganan terreno. Por el hecho de que responden a un problema específico con una solución que hoy encaja mejor que ya antes en el sistema. Pues ayudan a arreglar, a reutilizar y a ordenar el final de vida del vehículo con más sentido práctico. Y pues, cuando un mercado consigue unir interés económico, encaje legal y lógica material, rara vez da marcha atrás.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

