

Hay una escena muy habitual en cualquier taller: un coche entra por una avería parcialmente simple, pero la reparación se dificulta por el hecho de que la pieza nueva tarda días en llegar, cuesta demasiado para el valor del vehículo o, de manera directa, ya no se fabrica. Ahí es donde los repuestos para turismo usados dejan de ser una alternativa marginal y se transforman en una solución real. No solo por costo, también por disponibilidad y por algo que cada vez pesa más, la lógica de reutilizar ya antes de desechar.

El mercado lleva años medrando, pero ya no marcha como funcionaba hace cierto tiempo, cuando la compraventa de piezas de segunda mano para turismos se asociaba a un terreno poco claro, muy dependiente de la confianza personal y con controles dispares. En España, el marco se ha ido ordenando. Hoy la charla esencial no vira solo alrededor de qué coste tiene una pieza, sino de dónde sale, quién la ha extraído, en qué condiciones se ha listo para su reutilización y bajo qué control llega al comprador.

Ese cambio es relevante para todos: para los centros autorizados, para los talleres, para quien busca un retrovisor, una puerta o un motor de arranque, y también para la administración, que no ve este mercado solo como compra y venta, sino más bien como parte de la administración del vehículo al final de su vida útil.

Del desguace tradicional al CAT autorizado

Durante un buen tiempo, bastante gente usó la palabra *desguace* para referirse a cualquier sitio donde terminaban coches viejos y de donde se sacaban piezas. En el lenguaje rutinario se sigue diciendo así, y probablemente se proseguirá diciendo. Mas, desde el punto de vista normativo, en España el papel central lo tienen los centros autorizados de tratamiento de vehículos, los CAT.

La diferencia no es un simple cambio de nombre. El CAT es el operador que administra automóviles al final de su vida útil en un marco regulado. Eso implica percibir el vehículo, gestionar su baja cuando corresponde y someterlo a un proceso de tratamiento en el que no todo vale. Antes de meditar en vender piezas, hay una obligación previa de administración adecuada del vehículo. Y dentro de esa administración, la separación de componentes reutilizables ocupa un lugar muy concreto.

La normativa de España establece que estos centros deben separar las piezas y componentes que puedan prepararse para la reutilización y comercializarlos. Dicho sencillamente, no se trata de arrancar piezas al azar y ponerlas en venta. Hay un proceso. Primero, el vehículo entra en el circuito conveniente. Después, se realiza la descontaminación. Solo tras ese paso, las piezas reutilizables deben separarse de las que van a reciclarse.

Ese orden importa mucho. Cuando alguien adquiere repuestos utilizados de coche por medio de un operador que trabaja dentro de este sistema, lo que compra no es simplemente “algo que salió de un coche viejo”. Está comprando una pieza que, si se ha hecho bien, ha pasado por un entorno regulado donde la trazabilidad y la clasificación forman parte del proceso.

Qué significa verdaderamente “preparada para la reutilización”

En este mercado se habla por los codos de piezas utilizadas, mas no siempre y en toda circunstancia se entiende bien qué encaja dentro de esa categoría. La normativa de España define como piezas dispuestas para la reutilización las extraídas de vehículos y vendidas como piezas de segunda mano, o las extraídas y guardadas con pretensión de venta.



Ese matiz tiene más importancia de la que semeja. No basta con que la pieza haya sido retirada de un coche. La clave está en que ha sido separada con un destino claro de reutilización y en un marco de comercialización. Eso introduce orden en un mercado que, por volumen y por pluralidad de componentes, podría ser embrollado.

Pensemos en un caso fácil. Un vehículo llega al final de su vida útil. Tras la descontaminación, hay componentes que no tienen salida, otros que van a ir a reciclaje por material y otros que sí pueden volver al mercado como repuesto. Esa resolución no debería depender solo de la intuición o de la emergencia comercial. Depende de que la pieza pueda prepararse para la reutilización y venderse siguiendo la normativa aplicable, incluyendo la de seguridad industrial cuando corresponda.

Esa es la frontera que distingue la reutilización seria de la simple extracción. Y también explica por qué la trazabilidad se ha vuelto una palabra central en el ámbito.

La trazabilidad ya no es un extra

Hace años, muchos compradores se conformaban con una respuesta más o menos convincente: “esa pieza viene de un turismo siniestro con pocos kilómetros” o “estaba montada en un modelo igual que el tuyo”. Hoy eso se queda corto. Un mercado que quiere afianzarse necesita algo más robusto que el relato comercial.

La base legal moderna en España se apoya en el Real Decreto 265/2021, que actualiza el marco de gestión y trazabilidad de los vehículos al final de su vida útil. No es un detalle administrativo menor. Significa que el trayecto del vehículo y de sus componentes debe poder seguirse en un sistema regulado. Y cuando charlamos de recambios para vehículo utilizados, esa trazabilidad es la que mantiene la confianza.

Para el comprador particular, la trazabilidad reduce inseguridad. Para el taller, reduce riesgo. Para el operador serio, marca distancia en frente de prácticas opacas. Y para la administración, deja observar un flujo económico y ambiental que ya no es residual.

En la práctica, la trazabilidad bien entendida responde a preguntas muy concretas. De qué vehículo procede la pieza. En qué tipo de instalación se ha extraído. Si ha sido separada tras la descontaminación del vehículo. Si está almacenada con destino a su reutilización. No transforma la compra en una garantía absoluta de que no habrá incidencias, por el hecho de que ninguna pieza, nueva o usada, está libre de ellas. Mas sí cambia mucho el punto de inicio.

Por qué este mercado prosigue creciendo

No hace falta forzar grandes teorías para entender el apogeo de los repuestos utilizados de turismo. Las razones son bastante terrenales. El precio acostumbra a ser menor. En muchos casos se halla una pieza original que ya no está libre como repuesto nuevo. Y además encaja con una lógica de economía circular poco a poco más asumida por empresas, administraciones y clientes del servicio.

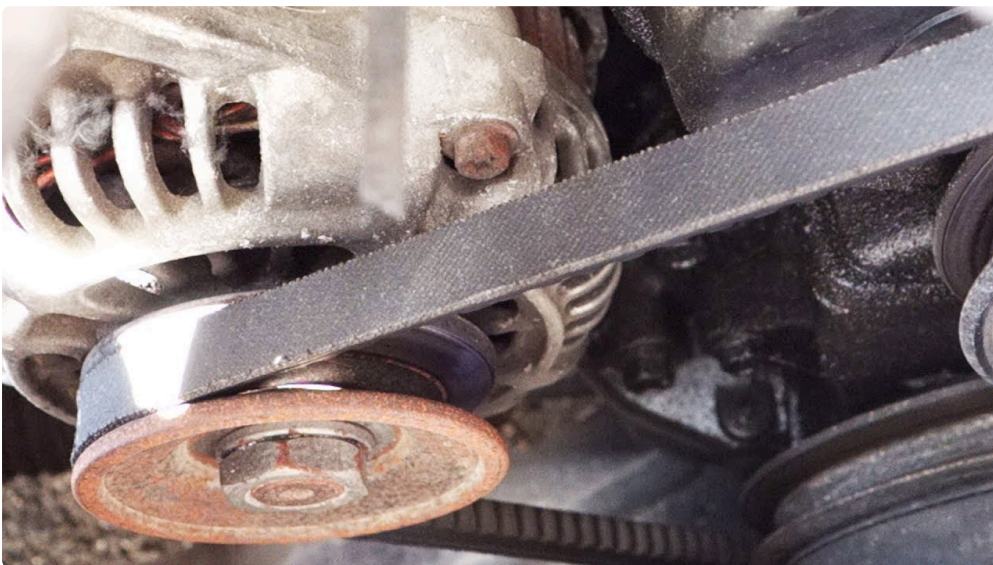
Lo interesante es que esas 3 razones no siempre pesan igual. Quien repara un coche veterano en general prioriza disponibilidad. Quien tiene un presupuesto justo piensa antes en el ahorro. Un taller puede valorar sobre todo el equilibrio entre costo, plazo y aptitud de la reparación. Y un gestor de flotas, por poner un ejemplo, puede fijarse en la capacidad de sostener automóviles operativos sin disparar costes. El mercado crece por el hecho de que resuelve inconvenientes concretos, no porque responda a una moda.

La propia administración ha prestado atención a este ámbito. En España ha habido campañas de vigilancia de consumo sobre piezas usadas empleadas en la reparación de vehículos. Eso revela dos cosas al tiempo. La primera, que hay un volumen suficiente de operaciones como para justificar control concreto. La segunda, que no es suficiente con que el mercado sea útil, también debe ser vigilable.

Cuando un campo llega a ese punto, deja de ser periférico. Pasa a formar parte de la economía real de la automoción.

Donde más se nota la diferencia entre hacerlo bien y hacerlo deprisa

Hay piezas cuyo interés comercial es obvio, por demanda, por coste o por facilidad de reutilización. Pero precisamente por eso asimismo son las que más exigen control. En la compra y venta de piezas de segunda mano para coches, una mala clasificación o una procedencia poco clara no solo crean un problema comercial. Pueden producir una reparación frustrada, un retraso superfluo o una pérdida de confianza bastante difícil de recobrar.



He visto en muchas ocasiones de qué manera el problema no era tanto la pieza en sí como la carencia de información precisa sobre ella. Un componente puede ser compatible de forma aparente y, no obstante, no servir por una variación concreta del modelo, por un cambio de referencia o por un detalle de montaje. En el mercado de utilizado, donde cada unidad tiene una historia previa, esa precisión vale oro.

Por eso el control no debería comprenderse como una carga burocrática que entorpece el negocio. Bien llevado, es justo lo opuesto. Ordena inventarios, mejora la identificación de piezas y evita que el mercado se contamine con material mal gestionado. En un largo plazo, eso beneficia tanto al CAT como al taller y al comprador final.

Qué debería mirar un comprador con sentido común

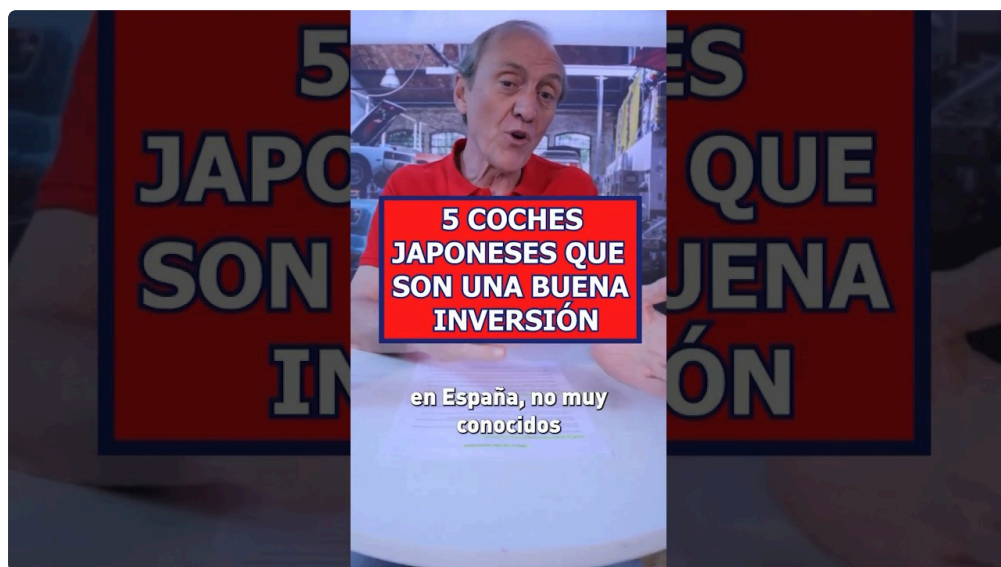
No hace falta ser especialista para adquirir mejor. Tampoco hace falta convertir una operación fácil en una auditoría. Pero sí conviene tener claras algunas comprobaciones básicas, sobre todo tratándose de repuestos usados.

- Confirmar que la pieza procede de un operador que trabaja dentro del circuito autorizado.
- Pedir la identificación de la pieza y, si aplica, la compatibilidad con el vehículo específico.
- Asegurarse de que se trata de un componente separado para reutilización, no de un material sin clasificar.
- Valorar si la pieza encaja por seguridad y función, no solo por precio.
- Guardar la documentación comercial de la compra.

Son ademanes simples, mas cambian bastante el resultado. Quien compra solo mirando la fotografía y el coste suele acabar pagando un par de veces, una por la pieza y otra por el tiempo perdido si no sirve.

El papel del taller, entre la ocasión y la responsabilidad

Los talleres tienen una situación delicada en este mercado. Por un lado, los recambios para turismo usados les permiten ofrecer alternativas más ajustadas y sacar adelante reparaciones que con pieza nueva tal vez carecerían de sentido económico. Por otro, son **repuestos usados para coches** quienes dan la cara frente al cliente del servicio cuando la operación no sale bien.



Ahí aparece una tensión muy real. Un taller no puede tratar una pieza utilizada como si todas fueran iguales. Hay componentes donde el ahorro compensa claramente si la trazabilidad es adecuada y la compatibilidad está bien resuelta. En otros casos, la prudencia debe pesar más. No porque el mercado de reutilización sea deficiente, sino pues cada reparación tiene su contexto.

La vigilancia de consumo sobre piezas utilizadas para reparación deja claro que el taller no está fuera del foco. Forma parte del ecosistema que debe operar con criterio. Y eso, en la práctica, exige elegir bien a los distribuidores, pedir información completa y no improvisar cuando falta certeza.

Economía circular, sí, mas con reglas claras

Se habla mucho de economía circular, en ocasiones de forma tan amplia que acaba sonando abstracta. En automoción, en cambio, la idea es bastante concreta. Si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil

es capaz, puede volver a circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada. La lógica europea va justo en esa dirección.

Ese enfoque tiene un valor ambiental evidente, pero no funciona por simple buena voluntad. Funciona si hay criterios para decidir qué piezas salen del flujo de resto y vuelven al mercado. Marcha si las instalaciones están autorizadas. Funciona si el componente no se comercializa como una caja negra de origen incierto. Y marcha si el comprador puede distinguir entre una pieza reutilizada en el sistema y una pieza que sencillamente apareció en el mercado sin contexto claro.

Ahí está la clave del momento actual. El mercado crece, pero al mismo tiempo se profesionaliza. Ya no basta con tener stock. Hay que poder explicar el recorrido de ese stock.

Lo que viene: más identificación, más control, menos ambigüedad

La dirección europea apunta a reforzar todavía más esta lógica. El futuro marco prevé etiquetado específico para piezas de repuesto y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Aunque esa fecha todavía deja recorrido, la señal es clara: el mercado va hacia más transparencia.

Eso no significa que todo se vuelva complejo para el comprador. A la inversa. Si el etiquetado y la identificación se hacen bien, adquirir va a ser más sencillo pues va a haber menos ambigüedad. El profesional sabrá mejor qué está montando. El usuario entenderá mejor qué está pagando. Y el operador serio tendrá más fácil demostrar que trabaja apropiadamente.

También es una forma de separar categorías que de forma frecuente se mezclan en la conversación rutinaria. No es lo mismo una pieza usada que una reacondicionada o una remanufacturada. El marco futuro empuja cara una diferenciación más limpia, algo especialmente útil en un campo donde las palabras se usan en muchas ocasiones con más alegría de la que resulta conveniente.

Un mercado más maduro que hace unos años

Quien prosiga viendo el desguace como un espacio improvisado, extraño a la regulación y movido solo por el regateo, se ha quedado con una fotografía vieja. El mercado de repuestos utilizados de coche en España se apoya poco a poco más en operadores autorizados, en la gestión correcta del vehículo al final de su vida útil y en una trazabilidad que deja menos espacio para la opacidad.

Eso no elimina todos los problemas. Seguirá habiendo diferencias de calidad en la administración, fallos de compatibilidad y tensiones entre rapidez, precio y control. Mas el terreno de juego ya no es exactamente el mismo. Las reglas son más claras y la dirección institucional también.

Para el comprador, la mejor nueva es que ya no tiene que escoger entre ahorro y orden. Puede buscar piezas de segunda mano para **desguace** vehículos en un circuito pensado precisamente para hacer compatible la reutilización con el control. Para el ámbito, el reto consiste en no desaprovechar esa oportunidad. Cuanto más medre la demanda de recambios para turismo usados, más importante será probar que tras cada pieza hay algo más que una estantería con stock: hay un proceso, una procedencia y una forma de trabajar que merece confianza.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

