

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 opción lógica habitualmente. 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 ámbito sabe que este cambio no se generó de un día para otro. A lo largo de años, bastante gente asociaba el desguace a coches sin valor y a piezas dudosas. Hoy el marco es otro. En España, los vehículos al final de su vida útil deben gestionarse mediante centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, que son los que se hacen cargo 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: soluciona problemas reales. En el momento en que un turismo precisa una sustitución específica, no siempre 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 repuestos para turismo provenientes de reutilización han ganado presencia. Y lo han hecho, además, en un contexto legal cada vez más definido. La normativa de España contempla de manera expresa las piezas listas para la reutilización, tanto las que ya se han extraído y vendido como piezas de segunda mano como las que se extraen y almacenan con intención de venderse después. No es un detalle menor. Quiere decir que la reutilización no está en un limbo, sino más bien integrada en una cadena con reglas, trazabilidad y responsabilidades.

Esa normalización asimismo se nota en el lenguaje cotidiano del ámbito. Ya no se habla solo de comprar barato. Se habla de reaprovechar componentes aptos, de alargar la vida útil de materiales ya fabricados y de encajar la reparación del vehículo en una lógica más eficaz. Para un taller, para un profesional de compraventa o para un particular, esa mirada cambia mucho la charla.

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 antigua. 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. Es decir, primero se trata el vehículo conforme a las demandas ambientales y después se determina qué componentes pueden volver 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 administración del vehículo fuera de uso. De hecho, la administración de España insiste en que cualquier vehículo susceptible de *desguace* 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 concreta y el cliente pregunta por opciones. Ya antes, la respuesta se limitaba prácticamente siempre y en todo momento a repuesto nuevo o nada. Ahora, en determinados supuestos, la conversación incluye con naturalidad la posibilidad de una pieza usada proveniente de un canal regulado. Esa simple ampliación de opciones ya explica una parte del crecimiento.

Precio, sí, mas no solo precio

Sería ingenuo negar que el costo es un motor esencial. El interés por las piezas de segunda mano para coches acostumbra a estar ligado a un menor costo, y eso pesa mucho en un momento en el que sostener un vehículo se ha vuelto una resolución poco a poco más calculada. Pero reducir el fenómeno al bolsillo se queda corto.



La razón de fondo es que estos repuestos reúnen 3 ventajas que raras veces 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 manera, acabarían en reciclaje

Lo interesante es de qué manera se cruzan esos factores. En algunos casos, el cliente del servicio llega buscando ahorrar. En otros, el inconveniente real no es el costo, sino 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 razonamiento, y eso afirma mucho de la madurez que está alcanzando este mercado.

La normativa ha dejado de ser un telón de fondo

En sectores como este, la ley no es un detalle administrativo. Moldea el mercado. El marco moderno en España se apoya en el Real Decreto 265/2021, que regula los vehículos al final de su vida útil y actualiza la administración y la trazabilidad. Ya 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. En el momento en que 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 asimismo al mercado. No elimina todas las dudas, claro, pero ordena mucho el terreno.

Además, la lógica europea va en exactamente la misma dirección. La UE refuerza la idea de que las piezas retiradas de vehículos 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. Señala cara dónde va el sector: más trazabilidad, más demanda y más integración de la reutilización en la cadena formal del automóvil.

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 automóviles. Cuando la administración pone el foco ahí, está reconociendo que no se trata de un mercado marginal, sino más bien de una realidad relevante para talleres y consumidores.

En la práctica, eso fuerza a todos a profesionalizarse más. El taller no puede tratar un recambio utilizado tal y como si fuera una solución improvisada. Precisa criterio para decidir cuándo tiene sentido, cuándo no, y de qué manera explicar al cliente el origen y el encaje de esa pieza en la reparación. Ese punto es esencial, porque el desarrollo 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 más bien en de qué forma se gestiona la decisión. Si se plantea como una alternativa razonable, vinculada a una reparación específica y a una procedencia regulada, el cliente del servicio la valora de otra forma. Si se presenta como un parche sin contexto, resurgen todos y cada uno de los prejuicios de hace unos años.

No todo vale, y ahí está precisamente su fortaleza

Una de las razones por las que los repuestos utilizados de turismo ganan terreno es, paradójicamente, que no se pueden tratar como un cajón de sastre. La normativa exige procesos. Primero se descontamina el vehículo. Después se separan 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 crecimiento del sector no debería leerse como una rebaja de demanda, sino como un refinamiento del mercado de reparación. Cada vez se distingue mejor entre volver a usar con control y vender cualquier componente sin garantías de trazabilidad. Son dos mundos diferentes, aunque durante un buen 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, no obstante, tiene una traducción bastante tangible. Si un vehículo ha llegado al final de su vida útil, mas algunas de sus piezas siguen siendo aptas, lo razonable es que se aparten, se preparen para reutilización y regresen al mercado. Eso evita tratar como resto algo que todavía puede cumplir una función.

No hace falta adornarlo demasiado. Es una idea simple y eficiente. Ya se ha invertido energía, materiales y fabricación en esas piezas. Si el marco legal permite su circulación entre operadores económicos, con control y limpieza, estamos frente a una forma específica de aprovechar valor existente. Y eso conecta realmente 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 reordena. Un CAT autorizado no solo administra restos. Asimismo identifica componentes reutilizables. Un taller no solo instala piezas nuevas. En ciertos casos, también puede plantear al cliente del servicio una alternativa usada dentro del marco adecuado. El consumidor, por su parte, no solo compara costes. Poco a poco más compara asimismo sentido práctico.

Qué hace que un mercado así siga creciendo

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

- existe un marco legal específico para la gestión 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 vigila el uso de piezas utilizadas en reparación
- Europa avanza cara más control y etiquetado en este ámbito

Este último punto merece atención. El futuro marco europeo apunta a un etiquetado concreto para piezas de repuesto y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de 2029. Si bien aún quede tiempo, la dirección es muy, muy clara. Más identificación, más transparencia y un lenguaje común para el mercado. Cuando eso llegue totalmente, 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 repuestos utilizados para turismo como la contestación perfecta a cualquier reparación. No lo son. Y precisamente por eso ganan terreno de una forma más seria. Su valor no está en jurar una solución universal, sino más bien en ofrecer una opción alternativa útil cuando se dan las condiciones adecuadas.

Ese equilibrio es importante. Si el mercado se edifica a base de mensajes simplistas, termina produciendo decepción. Si se edifica sobre criterios, procedimientos y explicaciones honestas, 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 es conveniente recordar que el desarrollo del mercado no depende solo de la demanda. Depende de *Repuestos y recambios de segunda mano* 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 capaces para reutilización se distingan de las que deben reciclarse. De que la venta se haga dentro de la normativa aplicable. Parece obvio al escribirlo, pero esa cadena es la que convierte 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 absolutamente nadie que trabaje cerca de la automoción. Los repuestos utilizados de turismo han encontrado su espacio porque cubren una necesidad real y lo hacen en un contexto poco a poco más reglado. El desguace, entendido hoy por medio de los CAT autorizados, ha dejado de ser una esquina secundaria para transformarse en un eslabón reconocido dentro de la gestión del vehículo y del suministro de determinadas piezas.

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

Por eso ganan terreno. Pues responden a un inconveniente específico con una solución que hoy encaja mejor que ya antes en el sistema. Por el hecho de que asisten a reparar, a volver a usar y a ordenar el final de vida del vehículo con más sentido práctico. Y pues, en el momento en que 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/>

