

Hay algo que ha **desguace** cambiado de forma clara en la automoción española: los repuestos usados de vehículo 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 determinadas 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 produjo de un día para otro. Durante años, mucha gente asociaba el desguace a vehículos sin valor y a piezas inciertas. Hoy el marco es otro. En España, los automóviles al final de su vida útil deben administrarse mediante 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 turismos que entra en un circuito regulado.

Del prejuicio a la normalidad

El avance de este mercado tiene una explicación sencilla: soluciona inconvenientes reales. En el momento en que un coche precisa una sustitución específica, no siempre lo más razonable es montar una pieza nueva. Hay casos en los que el dueño busca contener el gasto, otros en los que interesa preservar una referencia original del fabricante y otros en los que la prioridad es simplemente hallar un repuesto que ya no se mueve con 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 de esto, 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 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 asimismo se nota en el lenguaje rutinario del sector. Ya no se habla solo de adquirir barato. Se habla de reaprovechar componentes aptos, de exender 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 conversación.

El papel del desguace ya no es el de antes

Conviene detenerse acá, pues el término desguace prosigue arrastrando una imagen antigua. En la práctica, lo relevante son los CAT autorizados, que administran el final de vida del vehículo y deben separar las piezas reutilizables de las que van a reciclarse, una vez efectuada la descontaminación. O sea, primero se trata el vehículo conforme a 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 hablamos de desmontajes improvisados ni de piezas sin control. Charlamos de operadores que forman parte del sistema oficial de gestión del vehículo fuera de uso. De hecho, 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 muchas veces. Llega un turismo con una reparación específica y el usuario pregunta por opciones. Ya antes, la contestación se limitaba casi siempre y en toda circunstancia a recambio nuevo o nada. Ahora, en determinados supuestos, la charla incluye con toda naturalidad la posibilidad de una pieza usada proveniente 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 coste es un motor esencial. El interés por las piezas de segunda mano para turismos acostumbra a estar ligado a un menor costo, y eso pesa mucho en un instante en el que sostener un vehículo se ha vuelto una resolución poco a poco más calculada. Mas reducir el fenómeno al bolsillo se queda corto.

La razón de fondo es que estos recambios reúnen 3 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 aptos que, de otro modo, acabarían en reciclaje

Lo interesante es cómo se cruzan esos factores. En algunos casos, el cliente llega buscando ahorrar. En otros, el problema 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 automóviles al final de su vida útil y actualiza la gestión y la trazabilidad. Antes de eso ya existía una base para la separación de piezas reutilizables tras la descontaminación del vehículo, mas 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 *piezas de segunda mano coches* 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 terreno.

Además, la lógica europea va en exactamente la misma dirección. La Unión Europea fortalece la idea de que las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, si son capaces, no deben tratarse como restos y deben poder circular entre operadores económicos, siempre con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada. Esa orientación no es un simple ademán político. Apunta cara dónde va el sector: más trazabilidad, más demanda 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 usadas 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 obliga 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, en qué momento 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 usada, sino más bien en de qué manera se administra la decisión. Si se plantea como una alternativa razonable, vinculada a una reparación específica y a una procedencia regulada, el usuario la valora de otro modo. Si se presenta como un parche sin contexto, reaparecen todos y cada uno de los prejuicios de hace unos 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 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 resguarda el mercado de la arbitrariedad.

Eso asimismo 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 ello dentro de un sistema autorizado.

Por eso el desarrollo del sector no debería leerse como una rebaja de exigencia, 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, aunque a lo largo de 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 en ocasiones pierde sentido. En automoción, sin embargo, tiene una traducción bastante tangible. Si un vehículo ha llegado al final de su vida útil, mas algunas de sus piezas prosiguen siendo aptas, lo razonable es que se aparten, se preparen para reutilización y retornen 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 muy bien con una sensibilidad que ha ido creciendo entre profesionales y usuarios.

Lo interesante es que esta lógica no se opone al negocio, sino que lo reordena. Un CAT autorizado no solo administra restos. Asimismo identifica componentes reutilizables. Un taller no solo instala piezas nuevas. En ciertos casos, asimismo puede proponer al cliente del servicio una opción alternativa utilizada en el marco conveniente. El consumidor, por su lado, no solo compara precios. Poco a poco más compara asimismo sentido práctico.

Qué hace que un mercado así prosiga creciendo

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

- 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 usadas 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 recambio y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de 2029. Aunque aún quede tiempo, la dirección es clarísima. 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 está adquiriendo y en qué categoría encaja.

Los matices importan más que los eslóganes

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

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 afianza. En mi experiencia, los ámbitos que mejor evolucionan son los que saben decir tanto cuándo sí como en qué momento no. El de las piezas reutilizadas va por ahí.

También conviene recordar que el crecimiento del mercado no depende solo de la demanda. Depende de la calidad del circuito. De que los automóviles 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, pero 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 usados de coche han encontrado su espacio por el hecho de que cubren una necesidad real y lo hacen en un contexto cada vez más reglado. El desguace, entendido hoy mediante los CAT autorizados, ha dejado de ser un rincón secundario para transformarse 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 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 dispuesta para su reutilización puede proseguir prestando servicio de forma lícita.

Por eso ganan terreno. Pues responden a un inconveniente concreto con una solución que hoy encaja mejor que 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, pocas veces da marcha atrás.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

