

Hay mercados que medran por costo, otros por necesidad, y unos pocos pues la ley les abre por fin un camino claro. Eso es justo lo que pasa en España con los repuestos para turismo usados. Durante años, mucha gente acudía al desguace prácticamente por intuición: si una pieza nueva costaba demasiado, si el turismo ya tenía años, o si el fabricante tardaba en servir cierto componente, la alternativa lógica era buscar una pieza original vuelta a utilizar. Lo que ha alterado no es solo la demanda. Ha alterado, sobre todo, el marco que ordena ese mercado y le da más recorrido.

Quien ha pisado un desguace moderno lo nota enseguida. Ya no se semeja tanto a la imagen antigua de filas de turismos apilados y poca información. El centro autorizado de tratamiento, el conocido CAT, trabaja dentro de una cadena regulada. Recibe un vehículo al final de su vida útil, lo descontamina, separa lo reutilizable de lo que debe reciclarse y puede comercializar ciertos componentes que estén listos para la reutilización. Esa secuencia, que puede parecer meramente técnica, es la base real de la expansión del ámbito.

La regla no crea el interés, pero sí lo organiza

El interés por los repuestos utilizados de turismo no ha nacido de la nada. Siempre y en toda circunstancia ha habido conductores prestos a comprar un faro, un retrovisor, una centralita o una pieza de carrocería de segunda mano si eso les permitía arreglar sin disparar el presupuesto. Asimismo hay talleres que valoran otra ventaja muy concreta: habitualmente, una pieza vuelta a utilizar procede del mismo modelo y de una fabricación original, algo muy apreciado cuando se busca encaje y compatibilidad.

Lo que hace la normativa es transformar ese interés disperso en un mercado más formal. En España, los automóviles al final de su vida útil deben administrarse mediante centros autorizados. Esa demanda tiene una consecuencia directa: concentra el flujo de piezas potencialmente reutilizables en operadores que trabajan bajo reglas definidas. Y en el momento en que un mercado deja de depender solo de prácticas informales y pasa a operar con trazabilidad, clasificación y procesos de preparación para la reutilización, gana escala.



No es un matiz menor. Una cosa es que exista compraventa ocasional de piezas de segunda mano para vehículos, y otra muy diferente que la propia regulación reconozca qué piezas pueden prepararse para ser vueltas a utilizar, cómo deben separarse tras la descontaminación del vehículo y en qué condiciones pueden volver al mercado. Ahí está una de las claves del desarrollo.

El papel central de los CAT

Conviene detenerse aquí, pues en muchas ocasiones se habla de desguace en un sentido genérico y se pierde de vista el actor que realmente sostiene el sistema. En España, el centro autorizado de tratamiento es quien administra el vehículo fuera de uso dentro del marco legal aplicable. Eso implica múltiples tareas encadenadas.

Primero, el vehículo llega para **Repuestos y recambios de segunda mano** su baja y tratamiento. Después se efectúa la descontaminación, un paso esencial pues retira aquellos elementos y fluidos que exigen gestión específica. Solo desde ahí se separan las piezas y componentes que pueden prepararse para la reutilización de aquellos materiales o partes que van al reciclado. Ese orden importa. No se trata de desmontar sin criterio, sino de intervenir en un proceso regulado.

La normativa de España reconoce como piezas listas para la reutilización las extraídas de vehículos y vendidas como piezas de segunda mano, o bien las extraídas y almacenadas con pretensión de venta. Esta definición, aparentemente técnica, tiene bastante alcance práctico. Quiere decir que la pieza deja de estar en una especie de limbo y pasa a ser parte de una categoría identificable en la actividad económica.

Para el consumidor, eso se traduce en algo sencillísimo de entender: no está comprando una pieza rescatada al margen del sistema, sino más bien un componente que entra en un circuito previsto por la regulación. Para el profesional, sea taller o recambista, significa trabajar con más orden y menos ambigüedad.

Una expansión muy ligada a la economía circular

Hay una razón ambiental que pesa cada vez más, y no es un argumento ornamental. Volver a utilizar una pieza ya fabricada encaja de lleno con la lógica de la economía circular. En automoción, esto tiene especial sentido porque un vehículo contiene una gran cantidad de componentes que, en ciertos casos, pueden seguir prestando servicio después de que el turismo completo haya llegado al final de su vida útil.

La normativa de España y la evolución del marco europeo empujan en esa dirección. La idea de fondo es clara: si una pieza retirada de un vehículo es capaz, ha sido separada, limpiada y, cuando proceda, sometida a comprobación por una instalación autorizada, no debe tratarse simplemente como resto destinado a desaparecer del circuito económico. Debe poder regresar a circular entre operadores económicos con control.

Ese cambio de enfoque es potente. A lo largo de bastante tiempo, el debate parecía moverse entre dos polos: o pieza nueva, o residuo. Hoy la categoría intermedia, la reutilización, gana reconocimiento jurídico y operativo. Y cuando una categoría existe de forma clara en la regla, aparecen más incentivos para profesionalizar inventarios, clasificación, almacenaje y venta.

No hace falta exagerar para poder ver el efecto. Un marco jurídico más explícito reduce dudas y da más seguridad a quien invierte tiempo y recursos en preparar repuestos para vehículo con destino a una segunda vida útil.

El R. D. 265/2021, una pieza clave del tablero

Si hay una referencia que marca el marco moderno en España, esa es el R. D. 265/2021. No hace falta leerlo con ojos de jurista para captar su importancia. Actualiza la regulación de los vehículos al final de su vida útil y fortalece cuestiones centrales como la gestión y la trazabilidad.

En la práctica, la trazabilidad importa mucho. En un mercado como este, la confianza no nace solo del costo atractivo. Nace de saber de dónde sale la pieza, quién la extrae, bajo qué proceso se separa y con qué pretensión se guarda o comercializa. La norma no transforma de manera automática cada componente utilizado en una compra atinada, mas sí establece un entorno considerablemente más serio para que esas operaciones tengan sentido.

He visto muchas veces exactamente la misma duda en conductores que se asoman por vez primera a este mercado. La pregunta no suele ser si una pieza usada cuesta menos. Eso se da por hecho. El interrogante auténtica es otra: “¿Puedo comprarla con cierta calma?”. La expansión del ámbito depende de contestar que sí, siempre dentro de los límites de la propia normativa y del uso conveniente de cada componente.

El desguace deja de ser solo el final del coche

En la conversación cotidiana, el desguace sigue asociado al último destino del vehículo. Pero desde el punto de vista económico, es cada vez más un punto de transición. Allá no solo acaba un vehículo. Asimismo empieza la segunda vida comercial de ciertos componentes.

Esa idea cambia la manera de mirar el stock. Un turismo siniestro o avejentado puede haber agotado su recorrido como vehículo matriculable, pero no necesariamente como conjunto de piezas. La normativa de España insiste en que cualquier vehículo susceptible de matriculación, al final de su vida útil, debe darse de baja en un CAT autorizado. Esto canaliza el flujo de automóviles cara centros en los que la reutilización no es una ocurrencia, sino más bien una fase contemplada en el proceso.

Cuanto más ordenado está ese flujo, más posibilidades hay de que aumente la oferta de piezas de segunda mano para turismos en condiciones de ser comercializadas. Y cuando aumenta la oferta en un marco identificable, el mercado madura. Sucede despacio, con matices, pero sucede.

Por qué talleres y particulares miran cada vez más esta opción

No todo se reduce al ahorro, si bien el ahorro pesa. En la práctica, el interés por los repuestos utilizados de coche acostumbra a apoyarse en 3 razones muy concretas: costo más bajo, disponibilidad y acceso a piezas originales vueltas a utilizar. Son motivos sobradamente conocidos en el campo, y la regulación no los sustituye, los refuerza.

Pensemos en un vehículo con años, de esos que siguen marchando bien mas cuyo valor de mercado ya no justifica ciertas reparaciones con material nuevo. Ahí una pieza vuelta a utilizar puede ser la diferencia entre reparar o dejar el vehículo parado. En otros casos, el problema no es el presupuesto, sino encontrar la referencia adecuada. La pieza usada aparece entonces como una solución realista.

Eso sí, resulta conveniente sostener los pies en el suelo. La expansión del mercado no quiere decir que cualquier componente sea siempre y en toda circunstancia buen aspirante para reutilización ni que todas y cada una de las operaciones sean idénticas. La normativa aporta estructura, mas el juicio técnico prosigue importando. Y ese juicio, en muchos casos, pasa por saber qué se ha listo para la reutilización dentro del circuito autorizado y qué no.

La vigilancia de consumo asimismo afirma mucho sobre el instante del sector

Hay una pista interesante que en ocasiones pasa desapercibida. La vigilancia de consumo en España ha incluido campañas específicas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de vehículos. Eso no ocurre con mercados intrascendentes. Ocurre cuando la administración entiende que hay una actividad suficientemente importante para merecer seguimiento.

Lejos de ser una mala señal, esto suele indicar madurez creciente. En el momento en que un mercado gana peso, gana asimismo atención regulativa y de consumo. Se observa más porque circulan más operaciones, intervienen más talleres, más usuarios finales y más operadores. Y eso, bien llevado, ayuda a separar la compraventa seria de la improvisada.

Para quien compra, esta vigilancia tiene un valor añadido: empuja al campo hacia prácticas más claras. Para quien vende, supone asumir que el tiempo de la opacidad cada vez encaja menos. Esa tensión entre oportunidad comercial y demanda de control es, precisamente, uno de los motores del crecimiento sano.

Lo que la futura evolución europea anticipa

La dirección en Europa no apunta a frenar este mercado, sino a ordenarlo aún más. El futuro marco europeo refuerza la idea de que las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, cuando sean capaces, puedan circular entre operadores económicos bajo condiciones de control, limpieza y, cuando corresponda, prueba en una instalación autorizada.

Además, se prevé etiquetado concreto para piezas de recambio y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde el 1 de septiembre de 2029. Ese detalle no es menor. Etiquetar mejor significa distinguir mejor. Y distinguir mejor suele traducirse en un mercado más entendible para el comprador y más exigente para el vendedor.

En campos donde la confianza es decisiva, nombrar bien las cosas ayuda mucho. No es exactamente lo mismo una pieza usada que una remanufacturada o reacondicionada, y el mercado tiende a funcionar mejor cuando esas categorías no se mezclan de forma confusa. España, al estar integrada en esa evolución europea, se favorece de esa tendencia cara más claridad.

Qué cambia verdaderamente para el conductor medio

Desde fuera, puede parecer que toda esta normativa **desguace** solo afecta a gestores de restos, CAT o talleres especializados. Mas no. También cambia bastante para el conductor normal, el que simplemente precisa reparar su turismo sin abonar de más ni meterse en un lío.

Lo que cambia es el contexto de adquiere. La opción de acudir a recambios para turismo usados deja de apoyarse solo en la lógica del “a ver si hay suerte” y se introduce cada vez más en una cadena regulada. Eso facilita que más personas contemplen esta vía sin sentir que están recurriendo a una solución de segunda categoría.

Hay una diferencia psicológica esencial entre adquirir algo porque no queda otra y adquirirlo por el hecho de que tiene sentido. La normativa ayuda a lo segundo. Hace que la reutilización no sea solo una opción económica, sino una alternativa con encaje legal, ambiental y comercial.

Dónde está el equilibrio entre ocasión y prudencia

Conviene no idealizar el panorama. La expansión de este mercado no significa ausencia de límites. Que una pieza proceda de un vehículo fuera de uso y haya sido separada para su reutilización en el circuito autorizado no suprime la necesidad de criterio. Sigue importando el destino de la pieza, su idoneidad y el respeto a la normativa de seguridad industrial cuando corresponda.

Ese equilibrio entre oportunidad y prudencia se semeja mucho a lo que sucede en cualquier mercado técnico que madura. Cuanta más profesionalización hay, más simple es comprar mejor. Mas asimismo más preciso resulta distinguir entre reutilización seria y simple oportunismo.

Aun así, el cómputo general es claro. La ley española ha ido dejando menos espacio a la improvisación y más a la trazabilidad. Ha reforzado el papel de los CAT, ha definido mejor las piezas preparadas para la reutilización y ha alineado el mercado con una visión de economía circular que en Europa gana poco a poco más peso.

Las claves que explican su avance en España

Si hubiese que resumir por qué este mercado gana terreno, bastan unas pocas ideas bien aterrizadas:

- La administración del vehículo al final de su vida útil se encauza por medio de CAT autorizados.
- La normativa reconoce y define las piezas listas para la reutilización.
- Tras la descontaminación, las piezas reutilizables se apartan de las destinadas a reciclado.
- La trazabilidad y el control mejoran la confianza de talleres y usuarios.
- El marco europeo empuja cara más circulación regulada y mejor etiquetado.

No es una moda pasajera. Es el resultado de varias piezas encajando a la vez. Cuando coinciden interés económico, utilidad práctica y respaldo normativo, el crecimiento acostumbra a asentarse.

Un mercado más visible, más regulado y más normal

Lo más atractivo de la expansión de los repuestos utilizados de turismo en España no es solo que se vendan más o que más conductores los contemplen. Lo relevante es que se están normalizando. Eso, en un sector tan sensible como la automoción, vale mucho.

La normalización llega cuando una actividad deja de moverse en los márgenes y entra en un terreno identificable para empresas, administración y usuarios. El desguace, entendido como CAT autorizado, deja de ser solamente el lugar donde termina un turismo y se afianza como parte activa de la cadena de valor del repuesto. Las piezas de segunda mano para vehículos dejan de verse solo como apaños para presupuestos ajustados y pasan a formar parte de una lógica de reutilización más seria.

Todavía queda recorrido, sobre todo en claridad para el usuario final y en distinción de categorías a medida que avance el marco europeo. Mas la dirección está bastante definida. En España, la normativa no solo permite este mercado. Lo está empujando a medrar con más orden, más visibilidad y más legitimidad.

Y eso cambia mucho las cosas. Por el hecho de que cuando la ley, la economía y la práctica diaria comienzan a remar en la misma dirección, los mercados dejan de ser una alternativa de nicho y se transforman en una opción real. Eso es precisamente lo que está ocurriendo con los recambios para coche utilizados.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

