

Hay cambios de hábitos que no llegan con estruendos, mas terminan alterando por completo la manera en que adquirimos, reparamos y extendemos la vida de un vehículo. Eso pasa en España con los repuestos utilizados de coche. Hace unos años, para muchos conductores la idea de montar una pieza utilizada sonaba a solución de urgencia, casi a apaño. Hoy la conversación es otra. Se habla de ahorro, de disponibilidad de piezas originales y, cada vez más, de reutilización con sentido.

No es una moda improvisada. Detrás hay una base legal clara, una red de centros autorizados y una lógica de economía circular que ya no se puede separar del sector de la automoción. El lenguaje asimismo ha alterado. El viejo imaginario del desguace como simple camposanto de automóviles se queda corto. En España, los centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, no solo reciben vehículos al final de su vida útil. Asimismo gestionan su descontaminación, apartan los componentes reutilizables y pueden comercializar esas piezas de segunda mano para turismos cuando procede.

Eso explica buena parte del apogeo. Pero no todo. Asimismo influye algo muy simple: cuando un dueño precisa un retrovisor, una puerta, un conduco o un componente interior, y descubre que una pieza usada en buen estado puede resolver el problema por bastante menos dinero, la decisión deja de ser ideológica y se vuelve práctica.



De la necesidad al criterio de compra

La subida del interés por los recambios para turismo de segunda mano no se comprende sin mirar cómo se repara un vehículo en la vida real. Hay averías en las que una pieza nueva encaja sin discusión. Y hay otras en las que la pieza utilizada tiene todo el sentido, sobre todo cuando charlamos de componentes originales extraídos de otro vehículo y listos para su reutilización dentro del marco legal.

Esa distinción importa. No se trata de adquirir cualquier pieza sacada de cualquier sitio. En España, la administración de los vehículos al final de su vida útil está regulada, y la administración insiste en que los automóviles susceptibles de matriculación, cuando llegan al final de su vida útil, deben darse de baja en un CAT autorizado. Desde ahí, el proceso no consiste solo en desmontar. Primero hay una descontaminación del vehículo. Después, las piezas reutilizables se apartan de las que van a reciclarse. Las primeras pueden venderse, siempre y en todo momento dentro de la normativa de seguridad industrial.

Dicho de otra forma, el mercado serio de las piezas utilizadas no nace del desorden, sino de un proceso controlado. Esa diferencia ha ayudado a que muchos consumidores pierdan el miedo. También ha empujado a

talleres a contemplar estas soluciones con más naturalidad, singularmente en reparaciones donde el costo total marca la decisión del usuario.

El precio sigue siendo el gran disparador

Conviene decirlo sin rodeos: si este mercado medra, el precio tiene mucho que ver. El ahorro es la puerta de entrada para la mayor parte. No hace falta forzar el argumento. Cuando una reparación se encarece por el costo del repuesto, buscar una alternativa utilizada deja de ser una opción marginal.

Eso ocurre frecuentemente en vehículos con ciertos años encima, donde una pieza nueva puede descompensar por completo el valor del vehículo o el presupuesto del dueño. Ahí los repuestos usados de vehículo entran con fuerza. No solo porque sean más asequibles, sino por el hecho de que dejan sostener el turismo en servicio sin llevar al dueño a una resolución incómoda entre pagar demasiado o postergar una reparación necesaria.

Hay otro matiz importante. Habitualmente, la pieza usada interesa no solo por el coste, sino por ser original del fabricante. Para bastantes compradores, una pieza original reutilizada puede resultar más atractiva que una opción alternativa nueva de otra procedencia. No siempre, claro. Depende del componente, del estado y del género de reparación. Mas esa preferencia existe y ayuda a comprender por qué el mercado no se mueve solo por necesidad económica.

Qué ha cambiado en el papel de los CAT

Durante un buen tiempo, mucha gente habló del desguace en términos muy vagos, como si fuera un almacén de piezas y poco más. La normativa actual obliga a mirar mejor. El Real Decreto 265/2021 es la base legal moderna de este mercado en España y actualiza el marco de gestión y trazabilidad de los automóviles al final de su vida útil.

Ese punto de la trazabilidad no es un detalle menor. Cuando se habla de reutilización en automoción, la confianza lo es todo. Saber que existe un circuito regulado para extraer, guardar y vender piezas preparadas para la reutilización cambia la percepción del cliente y también la del profesional que repara.

La normativa española define estas piezas con bastante claridad. Son componentes extraídos de automóviles y vendidos como piezas de segunda mano, o bien extraídos y guardados con pretensión de venta. Esa definición aclara algo que en la práctica era preciso ordenar: no toda pieza retirada de un vehículo es automáticamente un residuo sin más, ni toda reutilización es informal. Hay un marco y hay operadores autorizados.

Además, el contexto europeo va en exactamente la misma dirección. La lógica comunitaria fortalece la idea de que las piezas retiradas de vehículos al final de su vida útil, si son capaces, no deben tratarse como restos y deben poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada. Eso encaja de manera perfecta con la evolución que ya se ve en España.

La economía circular deja de ser un eslogan

En automoción se ha utilizado mucho la expresión economía circular, a veces de forma un tanto abstracta. En el caso de los repuestos usados, la idea se vuelve muy concreta. Una pieza que aún puede cumplir su función no se destruye, se prepara para un segundo uso. Ese segundo uso evita fabricar nuevamente un componente equivalente para solucionar una necesidad inmediata de reparación. Es una lógica sencilla, casi de los pies en el suelo, pero durante años estuvo infravalorada en la charla pública.

Lo interesante es que en este sector la circularidad no avanza solo por conciencia ambiental. Avanza porque coincide con intereses muy cotidianos: abonar menos, encontrar una pieza original y reducir el desperdicio. Cuando se juntan esas tres motivaciones, el cambio de hábitos es considerablemente más estable.

En España ya no se puede hablar del desguace únicamente como destino final del turismo. Asimismo es un punto de abastecimiento de piezas de segunda mano para turismos, toda vez que esas piezas se hayan preparado para la reutilización en el sistema autorizado. Ese cambio de función tiene bastante recorrido, sobre todo en un parque móvil envejecido, donde la reparación compite diariamente con la tentación de sustituir el vehículo.

No todo vale, y ahí está la clave

Una de las razones por las cuales este mercado madura es que comienza a asumirse algo básico: no todas las piezas tienen el mismo encaje en la reutilización y no todas y cada una de las operaciones admiten el mismo margen. Charlar de recambios usados como si fuesen una categoría uniforme lleva a fallos.

Hay casos donde la reutilización semeja más intuitiva al comprador, por servirnos de un ejemplo componentes de carrocería o elementos interiores. Y hay otros donde el nivel de demanda, la comprobación previa o el criterio del profesional pesan considerablemente más. La normativa ya marca que, tras la descontaminación, las piezas reutilizables deben separarse de las destinadas a reciclaje. Ese filtro es esencial. No se trata de aprovechar por aprovechar, sino más bien de discriminar qué componente puede regresar al mercado y cuál no.

Desde el lado del consumidor, el aprendizaje también ha sido gradual. Hace años, algunos compradores procuraban solo el menor costo posible. Ahora se aprecia más el origen de la pieza, su correcta identificación y el hecho de que proceda de un centro autorizado. No es un cambio menor. Cuando el mercado premia el orden, mejora la calidad general de la oferta.

Por qué los talleres asimismo miran cada vez más cara esta vía

La vigilancia de consumo en España ha incluido campañas concretas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de vehículos. Ese dato ya afirma bastante. No estaríamos hablando de controles específicos si el mercado no fuera relevante para talleres y consumidores.



Para un taller, el uso de piezas usadas puede resolver múltiples inconvenientes a la vez. Por un lado, deja ofrecer opciones alternativas de coste al cliente. Por otro, puede facilitar la ubicación de determinados componentes

originales. Y, además, encaja con una demanda creciente de reparaciones más racionales en coches donde cada euro cuenta.

Eso no quiere decir que el taller deba ver la reutilización como contestación universal. Al contrario, exige criterio. En una reparación seria, la charla con el usuario no debería reducirse a "nuevo o utilizado", sino más bien abrirse a preguntas más útiles: de dónde sale la pieza, si su reutilización es conveniente para ese caso, qué seguridad ofrece el canal de suministro y cómo afecta al resultado final de la reparación.

En la práctica, cuando estas preguntas se responden bien, la aceptación mejora mucho. El usuario no siente que le ofrecen una opción de segunda por carencia de recursos, sino más bien una solución sensata dentro de un mercado regulado.

Lo que busca realmente el comprador

Si uno escucha con atención a quienes recurren a piezas de segunda mano para coches, las motivaciones suelen repetirse, si bien en distinto orden conforme el caso:

- ahorrar en la reparación
- conseguir una pieza original
- mantener en circulación un vehículo sin disparar el gasto
- aprovechar una opción alineada con la reutilización
- encontrar componentes que no siempre y en todo momento resultan tan alcanzables por otras vías

Ninguna de estas razones precisa adornarse. Son razonamientos suficientemente sólidos por sí mismos. El interés está en de qué manera se combinan. Hay quien llega por el costo y acaba valorando la lógica circular. Y también hay quien comienza buscando una solución más sostenible y descubre que, además de esto, le compensa económicamente.

Un mercado que gana legitimidad cuando se entiende mejor

Parte del auge actual tiene que ver con que el consumidor conoce mejor el circuito. Ya antes había mucha confusión entre pieza utilizada, pieza recuperada y material sin control. Hoy la normativa y la propia evolución del ámbito ayudan a separar conceptos.

El hecho de que las piezas dispuestas para la reutilización tengan reconocimiento legal da seguridad. Asimismo la da saber que el vehículo del que salen ha pasado por un proceso reglado dentro de un CAT autorizado. Ese paso por el centro es definitivo, porque vincula la reutilización con un sistema de gestión de fin de vida del vehículo que incluye baja, descontaminación, separación de componentes y destino adecuado de lo que no puede volver a usarse.

En ese contexto, la palabra desguace empieza a recobrar prestigio técnico. Prosigue siendo un término muy utilizado por el público, mas detrás hay poco a poco más una idea de operador especializado y no de simple patio de despiece. Esa evolución semántica refleja una evolución real del mercado.

Lo que viene desde Europa

Aunque el presente ya es relevante, el futuro apunta a una profesionalización aún mayor. El marco europeo prosigue reforzando la circulación controlada de piezas utilizadas, remanufacturadas o reacondicionadas entre operadores económicos. Además de esto, ya se contempla 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.

Ese horizonte importa por dos motivos. Primero, por el hecho de que da continuidad a la idea de que la reutilización de componentes no es una excepción, sino una parte lícita del ecosistema de postventa. Segundo, pues el etiquetado puede ayudar a que el comprador comprenda mejor qué está adquiriendo, algo muy valioso en un mercado donde la confianza lo es todo.

No hace falta exagerar para poder ver la dirección. Cuanta más trazabilidad, más control y más claridad sobre el género de pieza, más simple va a ser normalizar estas operaciones tanto para talleres como para particulares.

Elegir bien prosigue siendo más importante que seleccionar barato

Aunque el coste sea el enorme motor, la mejor resolución pocas veces se basa solo en abonar menos. En el planeta de los repuestos para vehículo, lo definitivo es combinar ahorro con criterio. Y ese criterio suele apoyarse en cuestiones muy concretas:

- confirmar que la pieza procede de un CAT autorizado
- tener claro que se trata de una pieza preparada para la reutilización
- valorar si, por su naturaleza, encaja razonablemente en una reparación con componente usado
- priorizar la identificación adecuada del recambio
- contar con un profesional cuando la intervención lo requiera

Estas precauciones no enfrían el mercado, lo robustecen. Cuanto más se asume que la reutilización demanda procedimiento, menos espacio queda para la improvisación y más valor gana el canal regulado.

Una transformación sigilosa, mas profunda

El apogeo de los repuestos usados de vehículo en España no responde a una sola causa. Es la suma de múltiples fuerzas que han terminado por encajar. Por una parte, el coste de arreglar pesa mucho en la economía familiar. Por otro, hay una red de centros autorizados con capacidad para separar y comercializar piezas reutilizables en el marco legal. Y, además de esto, la economía circular ha dejado de ser un discurso **desguace** extraño para transformarse en una práctica reconocible en algo tan rutinario como cambiar un repuesto.

Eso explica por qué las piezas de segunda mano para coches ya no ocupan una esquina secundario del mercado. Han pasado al centro de muchas resoluciones de reparación. Para algunos conductores representan la forma de salvar un presupuesto. Para otros, una forma razonable de prolongar la vida del vehículo sin desperdiciar recursos. Para talleres y operadores, una vía cada vez más visible en un entorno regulado.

La clave, al final, no está en romantizar la pieza usada ni en presentarla como contestación automática para cualquier avería. La clave está en comprender cuándo tiene sentido, de dónde debe salir y bajo [TDS Desguaces en Arzúa](#) qué condiciones puede volver al mercado. Cuando eso se hace bien, el resultado es difícil de discutir: menos gasto, más aprovechamiento y una automoción algo más circular, pero también bastante más prudente.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

