

Hay cambios de hábitos que no llegan con estruendos, pero acaban alterando por completo la manera en que adquirimos, reparamos y prolongamos la vida de un turismo. Eso pasa en España con los repuestos usados de vehículo. Hace unos años, para muchos conductores la idea de montar una pieza utilizada sonaba a solución de urgencia, prácticamente a apaño. Hoy la charla es otra. Se habla de ahorro, de disponibilidad de piezas originales y, poco a poco 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 ámbito de la automoción. El lenguaje asimismo ha alterado. El viejo imaginario del desguace como simple cementerio de vehículos se queda corto. En España, los centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, no solo reciben vehículos al final de su vida útil. Asimismo administran su descontaminación, separan los componentes reutilizables y pueden comercializar esas piezas de segunda mano para vehículos cuando procede.

Eso explica una buena parte del apogeo. Mas no todo. Asimismo influye algo muy simple: en el momento en que un propietario necesita un retrovisor, una puerta, un conduzo o un componente interior, y descubre que una pieza usada en buen estado puede solucionar el inconveniente 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 repuestos para coche de segunda mano no se entiende sin mirar de qué manera 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, especialmente cuando hablamos de componentes originales extraídos de otro vehículo y preparados para su reutilización en el marco legal.

Esa distinción importa. No se trata de adquirir cualquier pieza sacada de cualquier lugar. En España, la gestión de los automóviles 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 separan de las que van a reciclarse. Las primeras pueden venderse, siempre y en toda circunstancia en 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 usuarios pierdan el temor. También ha empujado a talleres a contemplar estas soluciones con más naturalidad, en especial en reparaciones donde el coste total marca la decisión del cliente del servicio.

El precio sigue siendo el enorme disparador

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

Eso ocurre habitualmente en coches con algunos 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 de manera fuerte. No solo pues sean más económicos, sino más bien pues permiten sostener el vehículo en servicio sin llevar al dueño a una resolución incómoda entre pagar demasiado o postergar una reparación precisa.

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

Qué ha alterado en el papel de los CAT

Durante un buen tiempo, bastante gente charló del desguace en términos muy vagos, como si fuera un almacén de piezas y poco más. La normativa actual fuerza a mirar mejor. El Real Decreto 265/2021 es la base legal moderna de este mercado en España y actualiza el marco de administración y trazabilidad de los vehículos 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, almacenar y vender piezas dispuestas para la reutilización cambia la percepción del usuario y asimismo la del profesional que repara.

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

Además, el contexto europeo va en la misma dirección. La lógica comunitaria 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 con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada. Eso encaja perfectamente con la evolución que ya se ve en España.

La economía circular deja de ser un eslogan

En automoción se ha usado mucho la expresión economía circular, a veces de forma un tanto abstracta. En el caso de los recambios usados, la idea se vuelve muy concreta. Una pieza que todavía puede cumplir su función no se destroza, 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, prácticamente de los pies en el suelo, pero durante años estuvo infravalorada en la conversación pública.

Lo interesante es que en este sector la circularidad no avanza solo por conciencia ambiental. Avanza por el hecho de que coincide con intereses muy cotidianos: abonar menos, encontrar una pieza original y reducir el desperdicio. Cuando se juntan esas 3 motivaciones, el cambio de hábitos es considerablemente más estable.

En España ya no se puede charlar del desguace únicamente como destino final del coche. También es un punto de abastecimiento de piezas de segunda mano para coches, siempre que esas piezas se hayan dispuesto para la reutilización dentro del sistema autorizado. Ese cambio de función tiene bastante recorrido, sobre todo en un parque móvil avejentado, donde la reparación compite a diario con la tentación de sustituir el vehículo.

No todo vale, y ahí está la clave

Una de las razones por las que este mercado madura es que empieza a aceptarse algo básico: no todas y cada una de las piezas tienen el mismo encaje en la reutilización y no todas y cada una de las operaciones admiten exactamente el mismo margen. Charlar de repuestos usados tal y como si fueran una categoría uniforme lleva a errores.



Hay casos donde la reutilización parece más intuitiva al comprador, por poner 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 mucho 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 de discriminar qué componente puede volver 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 adecuada identificación y el hecho de que provenga 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 poco a poco más cara esta vía

La vigilancia de consumo en España ha incluido campañas específicas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de automóviles. Ese dato ya dice bastante. No estaríamos hablando de controles concretos si el mercado no fuese relevante para talleres y consumidores.

Para un taller, el uso de piezas utilizadas puede resolver varios inconvenientes a la vez. Por una parte, deja ofrecer opciones alternativas de coste al cliente. Por otro, puede facilitar la ubicación de determinados componentes originales. Y, además de esto, encaja con una demanda creciente de reparaciones más racionales en turismos donde cada euro cuenta.

Eso no significa que el taller deba ver la reutilización como respuesta universal. Al revés, exige criterio. En una reparación seria, la conversación con el usuario no debería reducirse a "nuevo o utilizado", sino abrirse a preguntas más útiles: de dónde sale la pieza, si su reutilización es adecuada para ese caso, qué seguridad ofrece el canal de suministro y de qué manera 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 alternativa de segunda por carencia de recursos, sino una solución sensata dentro [Repuestos y recambios de segunda mano](#) de un mercado regulado.

Lo que busca realmente el comprador

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



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

Ninguna de estas razones necesita adornarse. Son argumentos suficientemente sólidos por sí solos. El interés está en de qué forma se combinan. Hay quien llega por el coste y termina valorando la lógica circular. Y asimismo hay quien comienza buscando una solución más sostenible y descubre que, además, le compensa económicamente.

Un mercado que gana legitimidad cuando se entiende mejor

Parte del apogeo actual debe ver con que el consumidor conoce mejor el circuito. Ya antes había mucha confusión entre pieza usada, pieza recuperada y material sin control. Hoy la normativa y la propia evolución del sector asisten a separar conceptos.

El hecho de que las piezas listas para la reutilización tengan reconocimiento legal da seguridad. También 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 decisivo, porque vincula la reutilización con un sistema de administración de fin de vida del vehículo que incluye baja, descontaminación, separación de componentes y destino conveniente de lo que no puede volver a usarse.

En ese contexto, la palabra desguace comienza a recobrar prestigio técnico. Prosigue siendo un término muy utilizado por el público, mas detrás hay cada vez 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 específico para piezas de recambio 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, porque da continuidad a la idea de que la reutilización de componentes no *desguace* es una excepción, sino una parte lícita del ecosistema de posventa. Segundo, porque 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 tipo de pieza, más fácil va a ser normalizar estas operaciones tanto para talleres como para particulares.

Elegir bien sigue siendo más importante que seleccionar barato

Aunque el precio sea el enorme motor, la mejor decisión rara vez se basa solo en pagar menos. En el mundo de los recambios para turismo, 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 lista 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 cautelas no enfrían el mercado, lo robustecen. Cuanto más se asume que la reutilización exige 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 única causa. Es la suma de varias fuerzas que han terminado por encajar. Por una parte, el costo de arreglar pesa mucho en la economía doméstica. Por otro, existe una red de centros autorizados con capacidad para separar y comercializar piezas reutilizables dentro del marco legal. Y, además, la economía circular ha dejado de ser un alegato extraño para transformarse en una práctica reconocible en algo tan cotidiano como mudar un recambio.

Eso explica por qué las piezas de segunda mano para vehículos ya no ocupan una esquina secundario del mercado. Han pasado al centro de muchas resoluciones de reparación. Para ciertos conductores representan la manera de salvar un presupuesto. Para otros, una forma razonable de alargar la vida del vehículo sin desaprovechar recursos. Para talleres y operadores, una vía poco a poco más visible en un entorno regulado.

La clave, al final, no está en romantizar la pieza usada ni en presentarla como respuesta automática para cualquier avería. La clave se encuentra en entender cuándo tiene sentido, de dónde debe salir y bajo qué condiciones puede regresar al mercado. Cuando eso se hace bien, el resultado es bastante difícil de discutir: menos gasto, más aprovechamiento y una automoción algo más circular, pero asimismo bastante más sensata.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>