

Hay algo que ha alterado de forma clara en la automoción española: los repuestos usados de coche han dejado de verse como una solución de último recurso y cada vez se comprenden como una opción lógica en muchos casos. 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 **desguace** no se generó de un día para otro. Durante años, bastante gente asociaba el desguace a turismos sin valor y a piezas inciertas. Hoy el marco es otro. En España, los vehículos al final de su vida útil deben administrarse 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, por el hecho de que marca la diferencia entre una pieza cualquiera y una pieza de segunda mano para vehículos que entra en un circuito regulado.

Del prejuicio a la normalidad

El avance de este mercado tiene una explicación sencilla: resuelve inconvenientes reales. Cuando un turismo necesita una sustitución concreta, no siempre y en todo momento 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 localizar un recambio que ya no se mueve con exactamente la misma facilidad por los canales frecuentes.

Ahí es donde los recambios para turismo provenientes de reutilización han ganado presencia. Y lo han hecho, además de esto, en un contexto legal poco a poco más definido. La normativa de España contempla de manera expresa las piezas dispuestas para la reutilización, tanto las que ya se han extraído y vendido como piezas de segunda mano como **recambios para coche** las que se extraen y guardan con intención de venderse después. No es un detalle menor. Significa 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 asequible. Se habla de reaprovechar componentes aptos, de prolongar 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 acá, pues el término desguace prosigue 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. O sea, primero se trata el vehículo de conformidad con las exigencias 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 hablamos de desmontajes improvisados ni de piezas sin control. Charlamos de operadores que son parte del sistema oficial de gestión del vehículo fuera de uso. De hecho, la administración de España 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 vehículo con una reparación concreta y el usuario pregunta por opciones. Ya antes, la contestación se limitaba casi siempre y en todo momento a repuesto nuevo o nada. Ahora, en determinados supuestos, la charla incluye con absoluta naturalidad la posibilidad de una pieza usada procedente de un canal regulado. Esa simple ampliación de opciones ya explica parte del desarrollo.

Precio, sí, pero no solo precio

Sería ingenuo negar que el coste es un motor importante. El interés por las piezas de segunda mano para turismos suele estar ligado a un menor costo, y eso pesa mucho en un instante en el que mantener 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 recambios reúnen tres ventajas que pocas 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, terminarían en reciclaje

Lo interesante es de qué forma se cruzan esos factores. En algunos casos, el usuario llega buscando ahorrar. En otros, el inconveniente real no es el precio, sino más bien la disponibilidad. Y en otros, el propio taller valora que la reutilización tenga sentido cuando la pieza procede de un proceso reglado. No siempre y en toda circunstancia gana exactamente el mismo argumento, y eso afirma mucho de la madurez que está alcanzando este mercado.

La normativa ha dejado de ser un telón de fondo

En campos 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 administración y la trazabilidad. 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 preparada para la reutilización da seguridad al operador y también al mercado. No suprime todas las dudas, claro, pero ordena mucho el terreno.

Además, la lógica europea va en la misma dirección. La UE fortalece la idea de que las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, si son capaces, no deben tratarse como residuos 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 exigencia y más integración de la reutilización en la cadena formal del automóvil.

El taller también ha cambiado su forma de mirar estas piezas

Hay una señal muy reveladora: la vigilancia de consumo en España ha incluido campañas concretas 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 obliga a todos a profesionalizarse más. El taller no puede tratar un recambio usado como si fuera una solución improvisada. Precisa criterio para decidir en qué momento 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 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 usada, sino en cómo se gestiona la decisión. Si se plantea como una alternativa razonable, vinculada a una reparación específica y a una procedencia regulada, el usuario la valora de otra manera. Si se presenta como un parche sin contexto, reaparecen todos los prejuicios de hace unos años.

No todo vale, y ahí está precisamente su fortaleza

Una de las razones por las que los repuestos usados de vehículo 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 turismo fuera de uso puede volver 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 reutilizar con control y vender cualquier componente sin garantías de trazabilidad. Son dos mundos diferentes, aunque durante bastante tiempo se hayan metido en exactamente 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 capaces, lo lógico es que se aparten, se preparen para reutilización y regresen al mercado. Eso evita tratar como residuo algo que aún puede cumplir una función.

No hace falta ornamentarlo demasiado. Es una idea simple y eficiente. Ya se ha invertido energía, materiales y fabricación en esas piezas. Si el marco legal deja su circulación entre operadores económicos, con control y limpieza, estamos ante una forma concreta 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 lo reordena. Un CAT autorizado no solo gestiona restos. Asimismo identifica componentes reutilizables. Un taller no solo instala piezas nuevas. En algunos casos, asimismo puede plantear al cliente una opción alternativa utilizada dentro del marco adecuado. El consumidor, por su lado, no solo compara costos. Poco a poco más equipara también sentido práctico.

Qué hace que un mercado así prosiga creciendo

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



- existe un marco legal concreto 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 observa el uso de piezas usadas 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 recambio y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde el 1 de septiembre de 2029. Aunque aún quede tiempo, la dirección es muy clara. Más identificación, más transparencia y un lenguaje común para el mercado. Cuando eso llegue de manera plena, probablemente 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 repuestos utilizados para vehículo como la contestación perfecta a cualquier reparación. No lo son. Y exactamente por eso están ganando terreno de una forma más seria. Su valor no está en prometer una solución universal, sino 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, acaba generando decepción. Si se edifica sobre criterios, procedimientos y explicaciones sinceras, se consolida. 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 antes de separar componentes. De que las piezas aptas para reutilización se distingan de las que deben reciclarse. De que la venta se haga dentro de la normativa aplicable. Semeja obvio al escribirlo, pero esa cadena es la que convierte una idea interesante en un mercado sólido.

Un cambio que ya forma 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 porque cubren una necesidad real y lo hacen en un

contexto cada vez más reglado. El desguace, entendido hoy a través de los CAT autorizados, ha dejado de ser una esquina secundario para transformarse en un eslabón reconocido en la administración del vehículo y del suministro de ciertas piezas.

No estamos frente a 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 meditar que una pieza apta, extraída, controlada y preparada para su reutilización puede continuar prestando servicio de forma lícita.

Por eso ganan terreno. Pues responden a un inconveniente concreto con una solución que hoy encaja mejor que ya antes en el sistema. Por el hecho de que ayudan a arreglar, a reutilizar y a ordenar el final de vida del vehículo con más sentido práctico. Y por el hecho de que, en el momento en que un mercado consigue unir interés económico, encaje legal y lógica material, raras veces da marcha atrás.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>