

Durante años, mucha gente asoció el desguace con una última parada desordenada, prácticamente marginal, para vehículos sin salida. Esa imagen ya no encaja con la realidad. Hoy, buena parte del mercado de repuestos para turismo procedentes de desguace se entiende mejor desde tres ideas muy concretas: ahorro, disponibilidad y control. A eso se suma algo que pesa poco a poco más, la reutilización de piezas en una lógica de economía circular que ya no es un discurso abstracto, sino más bien una práctica regulada.

En España, el punto de inicio es claro. Los automóviles al final de su vida útil deben [desguace](#) administrarse en centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT. Son estos centros, y no cualquier operador improvisado, los que aceptan la descontaminación del vehículo, la separación de componentes y la preparación para la reutilización de las piezas que verdaderamente pueden volver al mercado. Ahí es donde el sector ha alterado de veras. Ya no se trata solo de desmontar, sino de clasificar, guardar con criterio y comercializar bajo un marco legal que demanda trazabilidad.

Quien ha buscado una pieza difícil para un coche con ciertos años sabe bien por qué este mercado ha ganado peso. Hay modelos en los que el repuesto nuevo resulta costoso, tarda en llegar o directamente deja de tener una disponibilidad cómoda. En esos casos, los repuestos utilizados de turismo dejan de ser una solución de urgencia y pasan a ser una opción razonable, siempre y en todo momento que procedan del canal conveniente.

El auge no nace solo del precio

Sería fácil reducir el desarrollo de las piezas de segunda mano para coches a una cuestión de bolsillo, pero eso se queda corto. El costo importa, claro. Habitualmente, un componente recuperado puede calmar una reparación que de otro modo pondría al dueño frente a una resolución incómoda: invertir demasiado en un coche veterano o darlo por perdido ya antes de tiempo. No obstante, el interés no se explica solo por el ahorro.

También influye algo que en taller se nota enseguida: la pieza original usada en ocasiones encaja mejor en la lógica de una reparación específica que una alternativa nueva de otro origen. Eso ocurre especialmente cuando se busca sostener compatibilidades, acabados o referencias de un vehículo que ya no tiene un flujo fácil de repuesto nuevo. El mercado de desguace, bien gestionado, abre esa puerta.

Además, hay un cambio de mentalidad. Volver a usar una pieza apta no significa admitir un producto de segunda categoría. Significa aprovechar un componente que, tras la descontaminación del vehículo y su separación del resto de materiales destinados a reciclaje, puede proseguir prestando servicio. La normativa española recoge exactamente esa distinción. Las piezas extraídas de automóviles y vendidas como piezas de segunda mano, o guardadas con intención de venta, se consideran listas para la reutilización. Ese matiz es importante, porque dibuja una frontera entre resto y repuesto.

Qué papel juega verdaderamente un CAT

En este mercado, el CAT no es un simple almacén de vehículos dados de baja. Es el centro autorizado para administrar el vehículo al final de su vida útil y para separar aquellas piezas y componentes que puedan prepararse para la reutilización y comercializarse. La autorización no es decorativa. Es la base que permite que ese flujo exista con respaldo normativo.

La secuencia importa. Primero, el vehículo entra en un circuito de tratamiento regulado. Después llega la descontaminación. Solo a partir de ahí se separan las piezas reutilizables de las que van a reciclarse. Esa separación no es una formalidad administrativa. Es el instante en que se decide qué puede regresar al mercado y qué debe continuar otro camino.

He visto que muchos compradores particulares no distinguen entre una pieza extraída de un vehículo y una pieza lista para reutilización. Semeja lo mismo, mas no lo es. Lo segundo implica una gestión en el marco autorizado. Y ahí se juega una parte esencial de la confianza. El valor de un repuesto usado no está solo en que exista, sino en saber de dónde sale y bajo qué proceso ha sido separado, almacenado y ofrecido.

El control ha dejado de ser secundario

Si este mercado ha ganado legitimidad, no ha sido porque la demanda empuje por sí misma, sino más bien por el hecho de que la regulación ha ido afinando el control. En España, la base moderna de este campo está en el R. D. 265/2021, que actualiza el marco de gestión de los vehículos al final de su vida útil y refuerza la trazabilidad. No es un detalle técnico menor. La trazabilidad es la diferencia entre una reutilización seria y una circulación opaca de piezas.

Cuando se habla de trazabilidad en recambios para coche, en la práctica se está hablando de continuar el indicio de la pieza en un circuito autorizado. Eso da contexto al consumidor, al taller y también a la administración. Ayuda a saber que la pieza no ha aparecido en el mercado por una vía informal, sino más bien como una parte de una administración reconocida.

La administración, además de esto, ha insistido en un punto que conviene no perder de vista: cualquier vehículo susceptible de matriculación, cuando llega al final de su vida útil, debe darse de baja en un CAT autorizado. Esa obligación no solo ordena el fin del vehículo. También protege el inicio de una segunda vida posible para ciertos componentes.

Trazabilidad, una palabra técnica con efectos muy prácticos

A veces la palabra suena burocrática, mas sus consecuencias son bastante terrenales. Un mercado con trazabilidad reduce incertidumbres, ordena responsabilidades y frena prácticas inciertas. Para el usuario final, eso significa adquirir con más criterio. Para el taller, significa poder integrar determinadas piezas usadas dentro de una reparación con mayor seguridad jurídica y operativa. Para el ámbito, significa profesionalización.

La vigilancia pública sobre este ámbito prueba que no charlamos de un nicho anecdótico. En España se han desarrollado campañas específicas de control sobre piezas usadas empleadas en la reparación de automóviles. Que exista esa atención por parte de consumo afirma dos cosas a la vez: que hay volumen suficiente como para justificarla y que la supervisión forma parte normal del mercado.

No es conveniente idealizar tampoco. La trazabilidad no transforma cualquier pieza usada en una buena compra automática. Lo que hace es crear un marco más sólido para valorar cada caso. Hay componentes cuyo interés como repuesto utilizado resulta evidente por disponibilidad o coste, y otros en los que el criterio de seguridad industrial pesa de una manera singular. La norma exactamente demanda que la venta se haga siguiendo esa regulación aplicable, no con una lógica de mercadillo.

Dónde está el equilibrio entre oportunidad y prudencia

En la práctica, el apogeo de los repuestos usados de vehículo se mantiene por el hecho de que resuelven problemas reales. Una reparación **recambios para coche** accesible puede prolongar varios años la vida útil de un vehículo. Un componente original recuperado puede eludir buscas largas y frustrantes. Y la reutilización encaja con la idea, poco a poco más asumida, de que no todo debe desecharse a la primera.

Ahora bien, resulta conveniente separar entusiasmo de criterio. El hecho de que una pieza proceda de un CAT autorizado y entre en un circuito legal no suprime la necesidad de juicio técnico. En el sector del automóvil, cada

reparación tiene su contexto. No pesa igual la emergencia de conseguir una pieza descatalogada que la conveniencia de montar un componente utilizado en un punto especialmente sensible. La regla no borra esa necesidad de valorar caso por caso.

Por eso, cuando un particular pregunta si vale la pena acudir a un desguace, la contestación prudente acostumbra a empezar con otra pregunta: ¿qué pieza necesita, para qué vehículo y en qué reparación? Desde ahí se comprende si la reutilización es una opción en especial interesante o si simplemente es una opción alternativa más.

Lo que suele valorar quien compra este tipo de piezas

Hay tres motivos que se repiten una y otra vez cuando se examina por qué alguien recurre a piezas de segunda mano para turismos. No son teóricos, son bastante concretos:

- menor precio frente a ciertas piezas nuevas
- posibilidad de encontrar repuesto original
- disponibilidad para modelos con menos oferta inmediata
- aprovechamiento de componentes dentro de la economía circular

Esa combinación explica realmente bien el auge. Lo interesante es que los cuatro factores se fortalecen entre sí. Si una pieza usada solo fuera económica, pero no ofreciese una vía regulada ni una lógica de reutilización reconocida, su mercado sería considerablemente más débil. Si solo respondiera a criterios ambientales, mas no resolviera problemas reales de reparación, tampoco habría crecido como lo ha hecho.

El marco europeo empuja en la misma dirección

España no se mueve sola en este terreno. La lógica europea va meridianamente hacia una mayor integración de la reutilización en la automoción, siempre y en todo momento con control. La orientación es nítida: las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, cuando son capaces, no deben tratarse como restos y deben poder circular entre operadores económicos. Eso sí, bajo condiciones de control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada.

Ese enfoque tiene mucho fondo. Reconoce que la reutilización no es un hatajo para sortear reglas, sino una vía legítima de aprovechamiento de componentes. También adelanta un mercado más exigente en términos de identificación y transparencia. De hecho, el futuro marco europeo apunta a un etiquetado concreto para piezas de repuesto y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde el 1 de septiembre de dos mil veintinueve.



Ese horizonte importa pues adelanta un lenguaje común para el mercado. Cuanto más clara sea la identificación de lo que se vende, más simple va a ser equiparar, confiar y exigir responsabilidades. En un campo donde la palabra precisa importa, distinguir bien entre utilizado, remanufacturado y reacondicionado no es una cuestión menor.

Qué cambia para talleres y consumidores

Para los talleres, el crecimiento de este canal abre posibilidades, pero también demanda disciplina. Trabajar con piezas procedentes de desguace en un ambiente regulado no es lo mismo que admitir cualquier componente sin contexto. La trazabilidad pasa a ser una parte de la charla con el cliente, no un detalle escondido. Y eso, en el fondo, mejora la relación comercial. Cuando el usuario entiende por qué se plantea un repuesto usado, de dónde procede y qué lógica tiene esa elección, la resolución suele ser más sosiega.

Para el consumidor particular, el principal cambio está en la información que debe pedir y valorar. No se trata de volverse experto en normativa, mas sí de entender que hay una diferencia clara entre acudir al circuito autorizado y buscar una pieza por vías informales. En un mercado que se está profesionalizando, esa elección pesa mucho.

Si hubiera que resumir las preguntas útiles ya antes de decidirse por un recambio utilizado, bastaría con estas:

- si la pieza procede de un CAT autorizado
- si forma parte de una reparación donde la reutilización tiene sentido
- si el origen y la comercialización encajan con la normativa aplicable
- si la ventaja de precio o disponibilidad compensa de forma razonable

No parece una lista larga, y no lo es. Precisamente por eso es conveniente tenerla clara.



Un mercado más maduro de lo que muchos creen

El campo del desguace ha dejado de moverse en los márgenes para ocupar un lugar reconocible dentro de la cadena de valor del vehículo. La clave no está solo en vender más piezas, sino más bien en venderlas mejor, con reglas más claras y con una trazabilidad que responda a las demandas actuales. Esa madurez se nota en cómo se define legalmente una pieza lista para la reutilización, en cómo se organiza el tratamiento del vehículo al final de su vida útil y en de qué manera se observa después la comercialización.

A partir de ahí, el apogeo de los recambios para turismo procedentes de desguace resulta bastante lógico. Responden a una necesidad económica real, aprovechan componentes capaces, encajan con la economía circular y descansan poco a poco más sobre un marco de control visible. No todo vale, y justamente esa es una buena nueva. En el momento en que un mercado crece con reglas, gana verosimilitud.

Para quien repara, para quien compra y para quien administra el final de vida de un vehículo, ese es el cambio de fondo. El desguace ya no es solo el final del turismo. En muchos casos, es el inicio ordenado de una segunda vida para piezas que todavía pueden continuar rodando.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

