

Hay cambios de hábitos que no llegan con ruido, pero terminan alterando por completo la forma en que adquirimos, reparamos y alargamos la vida de un coche. Eso pasa en España con los repuestos usados de coche. 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 campo de la automoción. El lenguaje también ha alterado. El viejo imaginario del desguace como simple cementerio de automóviles se queda corto. En España, los centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, no solo reciben turismos al final de su vida útil. Asimismo administran 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. También influye algo muy simple: cuando un dueño precisa un retrovisor, una puerta, un piloto o un componente interior, y descubre que una pieza usada en buen estado puede solucionar el inconveniente por bastante menos dinero, la resolución 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 comprende sin mirar de qué forma 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 usada tiene todo el sentido, especialmente cuando charlamos de componentes originales extraídos de otro vehículo y listos para su reutilización en el marco legal.

Esa distinción importa. No se trata de adquirir cualquier pieza sacada de cualquier lugar. En España, la administración de los automóviles al final de su vida útil está regulada, y la administración insiste en que los vehículos 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 dentro de la normativa de seguridad industrial.

Dicho de otro modo, el mercado serio de las piezas utilizadas no nace del desorden, sino más bien de un proceso controlado. Esa diferencia ha ayudado a que muchos consumidores pierdan el temor. Asimismo ha empujado a talleres a contemplar estas soluciones con más naturalidad, especialmente en reparaciones donde el costo total **desguace** marca la resolución del usuario.

El costo sigue siendo el gran 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 argumento. Cuando una reparación se encarece por el coste del repuesto, buscar una alternativa utilizada deja de ser una alternativa marginal.

Eso ocurre con cierta frecuencia en coches 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 coche entran fuertemente. No solo pues sean más económicos, sino más bien por el hecho de que dejan sostener el coche en servicio sin llevar al dueño a una decisión incómoda entre pagar demasiado o posponer una reparación necesaria.

Hay otro matiz importante. En muchos casos, la pieza utilizada interesa no solo por el costo, sino por ser original del fabricante. Para bastantes compradores, una pieza original reutilizada 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 género de reparación. Pero 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 mucho tiempo, bastante gente habló del desguace en términos muy vagos, tal y como si fuera un almacén de piezas y poco más. La normativa actual obliga a mirar mejor. El R. D. 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 listas para la reutilización cambia la percepción del cliente del servicio y asimismo la del profesional que repara.

La normativa de España 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 aptas, 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 forma 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 poco abstracta. En el caso de los repuestos usados, la idea se vuelve muy específica. Una pieza que todavía puede cumplir su función no se destruye, se prepara para un segundo uso. Ese segundo uso evita fabricar de nuevo un componente equivalente para resolver una necesidad inmediata de reparación. Es una lógica sencilla, prácticamente de los pies en el suelo, mas durante años estuvo infravalorada en la charla pública.



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

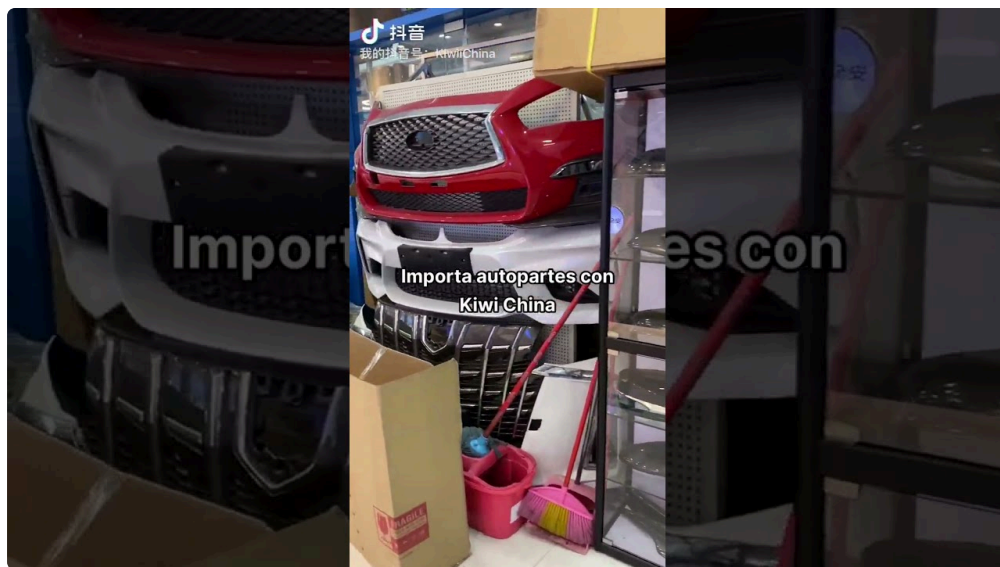
En España ya no se puede hablar del desguace únicamente como destino final del coche. Asimismo es un punto de abastecimiento de piezas de segunda mano para vehículos, siempre y cuando esas piezas se hayan preparado para la reutilización en el sistema autorizado. Ese cambio de función tiene bastante recorrido, sobre todo en un parque móvil avejentado, donde la reparación compite a diario con la tentación de substituir el vehículo.

No todo vale, y ahí está la clave

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

Hay casos donde la reutilización parece más intuitiva al comprador, por 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 unos años, algunos compradores procuraban solo el menor precio posible. Ahora se aprecia más el origen de la pieza, su correcta 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 también 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 automóviles. Ese dato ya dice bastante. No estaríamos hablando de controles concretos 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 una parte, permite ofrecer alternativas de costo al usuario. Por otro, puede facilitar la localización de determinados componentes originales. Y, además de esto, encaja con una demanda creciente de reparaciones más racionales en vehículos donde cada euro cuenta.

Eso no quiere decir que el taller deba ver la reutilización como respuesta universal. Al contrario, demanda 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 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 cliente del servicio no siente que le están ofreciendo una opción de segunda por carencia de recursos, sino una solución sensata en un mercado regulado.

Lo que busca verdaderamente 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 según el caso:

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

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

Un mercado que gana legitimidad cuando se entiende mejor

Parte del auge actual debe ver con que el consumidor conoce mejor el circuito. Antes había mucha confusión entre pieza usada, 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 listas para la reutilización tengan reconocimiento legal da seguridad. Asimismo la da saber que el vehículo del que salen ha pasado por un proceso reglado en un CAT autorizado. Ese paso por el centro es definitivo, por el hecho de que vincula la reutilización con un sistema de administración de fin de vida del vehículo que incluye baja, descontaminación, separación de componentes y destino adecuado de lo que no puede volver a utilizarse.

En ese contexto, la palabra desguace empieza a recuperar 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 sigue fortaleciendo la circulación controlada de piezas utilizadas, remanufacturadas o reacondicionadas entre operadores económicos. Además de esto, ya se contempla un etiquetado específico para piezas de repuesto y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde el 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 es una salvedad, sino más bien una parte legítima del ecosistema de postventa. Segundo, por el hecho de que el etiquetado puede ayudar a que el comprador comprenda mejor qué adquiere, algo valiosísimo en un mercado donde la **Repuestos y recambios de segunda mano** 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 será normalizar estas operaciones tanto para talleres como para particulares.

Elegir bien prosigue siendo más importante que seleccionar barato

Aunque el precio sea el gran motor, la mejor resolución pocas veces se fundamenta solo en pagar menos. En el mundo de los repuestos para turismo, lo decisivo es combinar ahorro con criterio. Y ese criterio acostumbra a respaldarse 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 fortalecen. 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 utilizados de vehículo en España no responde a una única causa. Es la suma de múltiples fuerzas que han terminado por encajar. Por un lado, el coste de reparar pesa mucho en la economía doméstica. 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 alegato ajeno para convertirse en una práctica identificable 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 decisiones de reparación. Para ciertos conductores representan la manera de salvar un presupuesto. Para otros, una manera razonable de alargar la vida del vehículo sin desaprovechar recursos. Para talleres y operadores, una vía cada vez más visible en un ambiente regulado.

La clave, al final, no está en romantizar la pieza utilizada ni en presentarla como contestación automática para cualquier avería. La clave está en entender en qué momento 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 también bastante más prudente.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>