

Hay pocos ámbitos donde la palabra "aprovechar" tenga tanto sentido práctico como en la automoción. Un coche llega al final de su vida útil, pero no todo en él ha terminado. Un retrovisor en buen estado, un motor de arranque que funciona, una puerta sin golpes, un alternador revisable. A lo largo de años, el mercado de piezas de segunda mano para coches se movió entre la lógica del ahorro y una cierta falta de confianza del comprador. Hoy sigue habiendo preguntas, claro, pero el marco resulta ser bastante más limpio de lo que mucha gente cree.

En España, ese mercado no vira en torno a la improvisación. Gira alrededor de los centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, lo que tradicionalmente mucha gente sigue llamando desguace. Y no es un matiz menor. Cuando se habla de recambios recuperados de automóviles fuera de uso, la diferencia entre comprar una pieza que ha pasado por un circuito regulado y otra de origen dudoso cambia por completo el nivel de seguridad jurídica, técnica y ambiental.

Por qué este mercado ha ganado peso

El atractivo de los repuestos usados de vehículo no precisa demasiada explicación. En el taller, la conversación suele comenzar por el presupuesto. Hay reparaciones en las que una pieza nueva original dispara el coste hasta determinado punto que hace inviable reparar un vehículo veterano. Ahí aparece la opción alternativa utilizada. No solo por coste, también por disponibilidad. Hay modelos con años encima para los que algunos repuestos para vehículo ya no circulan con facilidad en el canal habitual, y una pieza recuperada puede solucionar el problema sin obligar al propietario a recorrer media provincia.

También pesa otro factor, cada vez más visible, si bien no siempre y en toda circunstancia se verbalice igual de claro: la economía circular. Volver a utilizar una pieza capaz evita convertirla en residuo antes de tiempo y alarga la vida útil de materiales y componentes que aún tienen recorrido. En automoción esto tiene mucho sentido, pues un vehículo dado de baja no se convierte de golpe en un bloque inútil. Tiene elementos que deben desecharse, elementos que deben reciclarse y otros que, bien gestionados, pueden volver al mercado.

No resulta conveniente romantizarlo. No toda pieza merece una segunda vida, ni toda reparación encaja con componentes usados. Mas el interés del mercado está ahí, sostenido por tres razones muy concretas: ahorro, acceso a piezas difíciles y reutilización.

El papel real del desguace en España

Cuando alguien afirma "lo he encontrado en un desguace", muchas veces se imagina un patio lleno de vehículos amontonados y una extracción más o menos artesanal. La realidad normativa española va por otro camino. El centro autorizado de tratamiento es la pieza central del sistema cuando un vehículo llega al final de su vida útil.

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 no es un detalle burocrático, es lo que ordena todo lo demás. Desde ahí se articula la descontaminación, la separación de materiales y, en lo que aquí interesa, la identificación de los componentes que pueden prepararse para la reutilización.

La normativa española reconoce de manera expresa esa lógica. Las piezas extraídas de automóviles y vendidas como piezas de segunda mano, o extraídas y guardadas con pretensión de venta, entran en la categoría de piezas dispuestas para la reutilización. Eso da base legal moderna a un mercado que antes muchos percibían como una práctica tolerada, prácticamente de trastienda, cuando en realidad está integrado en la gestión reglada del final de vida del vehículo.

Dicho de forma sencilla: no se trata solo de eliminar piezas y venderlas. Se trata de extraerlas en un proceso autorizado, una vez que el vehículo siga el tratamiento que exige la normativa.

El instante clave, la descontaminación

Aquí acostumbra a haber bastante confusión. Hay quien considera que las piezas reutilizables pueden retirarse de cualquier forma mientras que "estén bien". No es así. La lógica normativa coloca un paso anterior esencial: la descontaminación del vehículo. Solo después, las piezas reutilizables deben separarse de aquellas que van a reciclarse.

Ese orden importa por dos motivos. El primero es ambiental. Un vehículo al final de su vida útil contiene fluidos, componentes y materiales que no se pueden tratar a la ligera. El segundo es operativo. Separar bien lo que va a reutilización de lo que va a reciclaje evita mezclar circuitos diferentes y mejora la trazabilidad.

En la práctica, esto ayuda a comprender por qué no todo canal informal ofrece exactamente las mismas garantías. Una pieza recuperada dentro de un CAT es parte de una cadena de gestión prevista por la normativa. Eso no quiere decir que cada componente sirva para cualquier reparación, pero sí que su procedencia encaja en el marco legal que ordena el campo.

La base normativa que mantiene el mercado

Si hubiese que apuntar una referencia legal clave para comprender el momento actual, esa sería el Real Decreto 265/2021. Es la base moderna del régimen español para los automóviles al final de su vida útil y actualiza el marco de administración y trazabilidad.



La palabra trazabilidad merece detenerse un instante. En un mercado como este, saber de dónde viene una pieza, de qué manera ha entrado en el circuito y con qué finalidad se almacena o comercializa no es una cuestión secundaria. Es lo que diferencia un flujo ordenado de una actividad opaca. El consumidor quizás no siempre y en todo momento lo percibe con esas palabras, pero lo nota cuando adquiere con más confianza y cuando el taller puede justificar mejor el origen del componente instalado.

La normativa anterior ya había abierto ese camino al establecer que, tras la descontaminación, las piezas reutilizables debían separarse de las destinadas al reciclaje y que podían venderse siguiendo la normativa de seguridad industrial. El desarrollo posterior ha reforzado ese enfoque y lo ha hecho encajar con una visión más extensa de circularidad.

Qué puede venderse y qué exige prudencia

Una de las preguntas más habituales es si cualquier componente recuperado puede ponerse en **recambios para coche** venta sin más. Lo responsable acá es no facilitar. La información verificada deja aseverar que las piezas reutilizables pueden venderse siguiendo la normativa de seguridad industrial. Esa coletilla es esencial, por el hecho de que recuerda que la reutilización no anula los requisitos de seguridad.

En la práctica del ámbito, esto fuerza a aplicar criterio. No todas y cada una de las piezas plantean el mismo nivel de sensibilidad. No es lo mismo hablar de un elemento de carrocería que de un componente con impacto directo en el funcionamiento del vehículo. Incluso cuando una pieza utilizada es legalmente comercializable, su conveniencia va a depender del estado del componente, del tipo de reparación y de de qué manera se gestione su montaje en taller.

Aquí el comprador inteligente no se queda solo con la idea de "sale más económico". Pregunta por el origen, por la identificación correcta de la referencia, por la compatibilidad real con su vehículo y por el canal de venta. Esa actitud evita muchos errores. A veces el ahorro más tentador es asimismo el que acaba produciendo más costo por una mala compatibilidad o por repetir la intervención.

Lo que aporta el encaje europeo

España no se mueve sola en esta materia. La UE lleva tiempo reforzando la lógica de economía circular en automoción. La idea de fondo es clara: las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, si son aptas, no deben tratarse como residuos sin más y deben poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada.

Ese enfoque encaja bien con lo que ya se viene afianzando acá. No empuja a reutilizar por sistema, mas sí a no desaprovechar lo que conserva utilidad real. En campos donde los márgenes son estrechos y el parque móvil avejenta, esa visión tiene sentido económico además de ambiental.

Hay otro punto interesante en el horizonte europeo: el futuro marco apunta a un etiquetado concreto para piezas de repuesto y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Eso aún pertenece al terreno de lo que viene, no de lo que hoy define por completo cada venta, mas marca una dirección muy clara. Más identificación, más transparencia, menos ambigüedad para el profesional y para el usuario final.

Lo que esto significa para talleres y consumidores

Este no es un mercado marginal. La propia vigilancia de consumo en España ha incluido campañas específicas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de automóviles. Ese dato, por sí mismo, ya afirma bastante. Si la administración pone el foco ahí, es porque existe volumen, circulación real y necesidad de supervisión.

Para el taller, trabajar con repuestos utilizados de turismo implica una doble responsabilidad. Por un lado, contestar a la necesidad económica del usuario, que en muchas ocasiones no puede o no quiere aceptar el coste de una pieza nueva. Por otro, mantener un criterio profesional que no convierta el ahorro en una solución frágil.

Para el consumidor, el primordial cambio de mentalidad consiste en comprender que una pieza usada no es necesariamente una opción de segunda categoría. Puede ser una solución razonable si procede del circuito adecuado y si el caso concreto lo recomienda. Asimismo hay que aceptar el reverso: no toda avería debe resolverse con componentes reutilizados y no toda oferta barata merece confianza.

Hay 4 preguntas que suelen asistir ya antes de admitir una pieza de segunda mano para coches:

1. ¿Procede de un CAT autorizado?
2. ¿Se ha identificado correctamente para mi modelo y versión?
3. ¿Su uso encaja con la reparación concreta que necesito?
4. ¿El taller me explica con claridad por qué esta alternativa es conveniente?

Parece un filtro básico, y lo es. Pero evita muchas compras impulsivas, especialmente cuando uno busca en internet una referencia y halla múltiples opciones con fotos similares y descripciones demasiado genéricas.

El lenguaje importa, pues refleja de qué forma funciona el sector

Todavía se emplean de forma indiferente expresiones como desguace, repuesto usado, pieza recuperada o componente reutilizado. En conversación rutinaria no pasa nada, pero desde el punto de vista normativo resulta conveniente afinar. No es lo mismo charlar de un vehículo descuidado que de uno gestionado al final de su vida útil en un centro autorizado. Tampoco es igual una pieza guardada para venta en ese proceso que un componente extraído sin trazabilidad clara.

Ese matiz no es academicismo. Afecta a de qué manera se ordena el mercado. Cuando la normativa define qué se entiende por piezas listas para la reutilización, hace algo más que poner nombre a una práctica. Está delimitando un espacio económico legítimo. Y eso, para empresas, talleres y compradores, vale mucho.

Dónde están los beneficios y dónde aparecen los límites

La parte afable del mercado se comprende veloz. Más ahorro, más opciones para vehículos con años y una contribución clara a la reutilización de recursos. Pero los límites también forman parte del cuadro y conviene no barrerlos bajo la alfombra.

Hay casos en los que la dificultad no está en hallar una pieza, sino en asegurar que esa pieza concreta es la correcta y está en estado capaz. Asimismo hay reparaciones en las que [desguace](#) la simple posibilidad legal de vender un componente no soluciona el interrogante esencial, que es si resulta prudente montarlo en ese vehículo y en esa intervención.

Mi impresión profesional es que el mercado funciona mejor cuando absolutamente nadie intenta convertirlo en una respuesta universal. Un CAT autorizado cumple una función esencial. Un taller con criterio completa esa cadena. Y un consumidor bien informado ayuda a que la decisión final sea razonable, no solo económica.

Cuando esas 3 piezas encajan, el sistema tiene sentido. El vehículo fuera de uso se administra adecuadamente, los materiales se separan como corresponde y las piezas que preservan utilidad vuelven a circular dentro de un marco identificable. Eso es considerablemente más sólido que la vieja idea de rebuscar "algo que valga" entre restos de turismos.

Hacia un mercado más maduro

Lo interesante del momento actual es que el ámbito ya no depende solo de la costumbre o del ingenio comercial. Tiene una base legal moderna en España, una orientación europea poco a poco más definida y una presencia real en la reparación cotidiana de miles y miles de vehículos.

Seguramente veremos una profesionalización aún mayor, sobre todo conforme avance la demanda de identificación y etiquetado en el ámbito europeo. Eso debería beneficiar al comprador serio y al operador que hace las cosas bien. Menos zonas grises, más información útil, más confianza.

Mientras tanto, la idea central ya está clara. El mercado de piezas de segunda mano para turismos no vive al lado de la normativa de España, sino más bien dentro de ella. Y ese encaje no solo ordena la actividad. También la legitima cuando se hace como debe hacerse, con vehículos dados de baja en CAT autorizados, descontaminación previa, separación de piezas reutilizables y comercialización dentro de las reglas de seguridad industrial.

Para quien necesita reparar un vehículo sin disparar el presupuesto, para el taller que busca soluciones viables y para el sector que apuesta por la economía circular, ese equilibrio es probablemente la mejor nueva. No transforma cualquier repuesto usado en una buena adquiere, mas sí deja claro que, cuando el origen y el proceso son correctos, volver a usar también puede ser una forma realmente seria de hacer las cosas.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>