

Durante años, bastante gente asoció el desguace con el final de la vida de un vehículo, casi como un camposanto de chapa. Esa imagen se ha quedado vieja. Hoy, un centro autorizado no es solo el lugar donde acaba un vehículo que ya no puede proseguir circulando. Asimismo es una pieza esencial de la economía circular, pues de ahí salen componentes que aún tienen recorrido y que pueden regresar al mercado como repuestos para turismo.

Ese cambio de mirada no es casual. Tiene que ver con el precio, claro, mas no solo con eso. Asimismo influye la disponibilidad de determinadas piezas, el interés por volver a usar materiales y una normativa que en España ha ido poniendo orden a un mercado que hace ya tiempo dejó de ser marginal. Cuando se habla de repuestos utilizados de coche, ya no se habla de algo improvisado o al margen. Se está hablando de piezas extraídas, separadas, guardadas y comercializadas en un marco legal muy específico.

Quien haya tenido que arreglar un vehículo con unos años encima lo comprende enseguida. Hay averías que no justifican una pieza nueva por costo. Hay modelos en los que ciertas referencias empiezan a escasear. Y hay casos en los que una pieza original usada, bien identificada y procedente de un operador autorizado, encaja mejor que una opción alternativa nueva de otra procedencia. Ahí es donde el desguace ha ganado peso, no como solución de último recurso, sino más bien como una alternativa lógica.

Del resto al recurso útil

La clave está en comprender qué pasa cuando un vehículo llega al final de su vida útil. En España, la administración corresponde a los centros autorizados de tratamiento, conocidos como CAT. Son los que reciben esos automóviles, los tramitan en el sistema previsto y realizan las operaciones precisas. Entre esas labores está separar las piezas y componentes que pueden prepararse para la reutilización y comercializarlos.

Ese detalle cambia mucho el enfoque. No todo cuanto sale de un vehículo destinado a baja tiene exactamente la misma condición. La normativa moderna distingue la parte que ya es resto de la parte que, por ser apta y estar preparada para volver al mercado, puede venderse como pieza de segunda mano. En verdad, la definición legal incluye tanto las piezas ya vendidas como las extraídas y guardadas con intención de venta.

En la práctica, esto significa que no charlamos de desmontar sin criterio. Primero hay un proceso de descontaminación del vehículo. Después se apartan las piezas reutilizables de aquellas que van a reciclarse. Y las que se destinan a una segunda vida deben comercializarse en la normativa de seguridad industrial. Es un sistema pensado a fin de que la reutilización no sea una ocurrencia, sino más bien una actividad ordenada.

Ese punto resulta importante por el hecho de que explica por qué medran las piezas de segunda mano para vehículos. No crecen solo por el hecho de que sean más económicas. Crecen por el hecho de que hay una infraestructura capaz de identificarlas, separarlas y ponerlas otra vez en circulación con trazabilidad.

La economía circular aplicada al turismo, sin eslóganes

La economía circular suele sonar abstracta hasta el momento en que uno la aterriza en un taller. En automoción se comprende muy bien: si un componente de un vehículo fuera de uso aún es apto, alargar su vida útil evita transformarlo en residuo ya antes de tiempo. Es una lógica bastante simple y muy potente.

Un turismo está compuesto por una enorme cantidad de piezas. Algunas terminan claramente para reciclaje por desgaste, daño o incompatibilidad. Otras, en cambio, pueden continuar marchando. La normativa de España y la línea europea refuerzan justo esa idea, que las piezas retiradas de automóviles al final de su vida útil, si son

capaces, no deben tratarse como mero resto y deben poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada.

Lo interesante es que esta visión no se restringe a decir “reciclar es bueno”. Va un paso antes. Primero volver a usar, después reciclar. En concepto de aprovechamiento, tiene sentido. Volver a utilizar una pieza sostiene el valor del componente tal y como está. Reciclarla implica deshacer ese componente para recobrar materiales. Las dos cosas son positivas, mas no equivalen a lo mismo.

En la realidad del ámbito del vehículo eso se nota mucho. Si un componente puede continuar prestando servicio con garantías dentro del circuito adecuado, su reutilización evita fabricar otro desde cero y asimismo reduce la presión sobre el flujo de residuos. No hace falta adornarlo demasiado. Es una resolución de sentido práctico.

Por qué el cliente pierde el miedo

Hace años, adquirir una pieza utilizada demandaba un acto de fe. Hoy, habitualmente, exige más bien hacer las preguntas correctas. Ahí está una de las razones del crecimiento de este mercado. El consumidor, y también muchos talleres, distinguen cada vez mejor entre una pieza usada de procedencia dudosa y una pieza dispuesta para la reutilización por un operador autorizado.

La falta de confianza no ha desaparecido completamente, y es lógico que así sea. No todos y cada uno de los componentes plantean el mismo escenario, ni todas y cada una de las reparaciones aceptan el mismo margen. Mas el mercado ha madurado. El hecho de que en España hayan existido campañas de vigilancia de consumo sobre piezas usadas empleadas en la reparación de vehículos demuestra que no se trata de un nicho anecdótico, sino de una actividad con suficiente peso como para merecer supervisión concreta.

Ese control importa por dos razones. La primera es evidente, proteger al consumidor y ordenar la comercialización. La segunda es menos visible, pero igualmente relevante, separar al profesional serio de la compraventa opaca. Cuanto más claro está el marco, más simple resulta para talleres y particulares confiar en esta clase de recambios para turismo.

También influye mucho la experiencia directa. Quien soluciona una reparación con una pieza original usada y ve que encaja, marcha y evita un gasto mayor, acostumbra a cambiar de opinión. No por el hecho de que todo valga, sino porque descubre que la segunda mano en automoción no es homónimo de chapuza.

El costo pesa, mas no es la única razón

Sería ingenuo negar que el bolsillo manda. Una parte importante del interés por los repuestos usados de coche está relacionada con el menor coste en frente de ciertas opciones alternativas nuevas. Eso encaja en especial bien en vehículos [piezas de segunda mano coches](#) con años, cuando el valor del coche hace bastante difícil justificar una inversión alta en determinadas reparaciones.

Pero quedarse solo con el razonamiento del ahorro sería contar media historia. Hay otro motivo muy fuerte, la disponibilidad. En algunos casos, una pieza nueva puede ser más bastante difícil de conseguir, o puede no resultar tan atrayente si existe una pieza original usada procedente de un vehículo al final de su vida útil. Esa combinación de coste y acceso explica por qué el desguace gana protagonismo.

Además, para muchos usuarios hay un componente de coherencia. Si un coche todavía puede proseguir circulando, emplear piezas de segunda mano para turismos encaja con una forma más racional de mantenerlo. No se trata de romantizar nada. Se trata de ajustar la reparación al valor real del vehículo y al uso que se le da.

Hay una escena muy frecuente en cualquier ambiente de reparación: dueño de coche con determinada antigüedad, avería concreta, presupuesto de pieza nueva que duele, y alternativa utilizada que resuelve. En ese instante, la economía circular deja de ser un concepto y pasa a ser una resolución familiar, muy tangible.

Lo que cambia cuando el desguace es un CAT autorizado

Aquí es conveniente detenerse. En España, la gestión de vehículos al final de su vida útil no recae sobre cualquiera, sino en los centros autorizados de tratamiento. La administración insiste en que cualquier vehículo susceptible de matriculación, cuando llega al final de su vida útil, debe darse de baja en un CAT autorizado. Esa exigencia es la base de todo lo demás.

¿Por qué importa tanto? Pues el valor de una pieza usada depende asimismo de la cadena de gestión de la que procede. Si el vehículo entra en un circuito autorizado, se descontamina, se apartan los componentes y se distinguen las piezas reutilizables de las destinadas a reciclaje, el mercado gana orden. Y cuando hay orden, crece la confianza.

El Real Decreto 265/2021 consolidó ese marco actualizando la regulación de los automóviles al final de su vida útil y reforzando la trazabilidad. No hace falta leer la norma completa para notar sus efectos. Se perciben en la profesionalización del sector y en la idea de que un repuesto reutilizado no es un resto salvado sin más, sino más bien un componente que ha pasado por un proceso concreto ya antes de venderse.

Dicho de forma simple, el CAT no es solo el lugar donde se entrega un coche que ya no sirve. Es también una plataforma de clasificación. De un lado, lo que debe reciclarse. Del otro, lo que puede volver al mercado. Esa función es esencial a fin de que la economía circular en automoción tenga pies y cabeza.

No todas y cada una de las piezas producen la misma conversación

Uno de los fallos más habituales al hablar de repuestos reutilizados es meterlo todo en el mismo saco. No es lo mismo una pieza que se sustituye por desgaste frecuente que una que puede conservar utilidad si procede de un vehículo apropiadamente gestionado. Tampoco es igual la perspectiva del consumidor que la del taller.

En la práctica, lo razonable es aplicar criterio. Hay componentes cuya reutilización encaja de manera bastante natural en el mercado regulado, siempre que procedan del circuito conveniente y cumplan con el marco pertinente. En otros casos, la conversación se vuelve más delicada porque intervienen factores técnicos, de seguridad o de compatibilidad que demandan mayor prudencia.

Ese matiz es importante pues ayuda a entender el crecimiento real del campo. No está creciendo a base de vender cualquier cosa a cualquier coste. Está medrando porque existe un espacio claro para ciertas piezas de segunda mano para coches, en una lógica donde el origen y la gestión importan tanto como el coste.

Cuando un [desguace](#) profesional con experiencia recomienda una pieza utilizada, generalmente no lo hace por romanticismo ecológico. Lo hace porque valora el contexto completo: antigüedad del vehículo, coste de la reparación, procedencia del recambio y viabilidad del arreglo. Esa mezcla de criterio técnico y sentido económico es la que mantiene el mercado de veras.

Qué acostumbra a valorar quien adquiere una pieza usada

Cuando alguien busca un repuesto vuelto a utilizar, prácticamente siempre y en todo momento pesa varias cosas a la vez. Las más frecuentes son estas:

- que la pieza proceda de un operador autorizado

- que haya sido separada y preparada para la reutilización
- que la adquiere tenga sentido económico en comparación con valor del coche
- que sea una alternativa útil cuando interesa una pieza original
- que exista una identificación clara en el circuito comercial

No hace falta transformar esa comprobación en un ritual complejo. Lo importante es entender que la pieza usada no se valora solo por su aspecto o por lo que cuesta. Asimismo por la cadena de tratamiento que la respalda.

El papel de los talleres en este crecimiento

Si este mercado ha ganado tamaño, no ha sido solo por iniciativa del particular que busca ahorrar. Los talleres asimismo tienen mucho que ver. Son quienes están en el punto de resolución real. Ven el vehículo, valoran la avería y saben cuándo un presupuesto con pieza nueva puede sacar al vehículo de la ecuación. En esos casos, un repuesto vuelto a utilizar puede sostener viva una reparación que de otra manera no saldría adelante.

La relevancia de este canal se intuye, además, en la propia vigilancia de consumo sobre piezas usadas para reparación de automóviles. Si se supervisa este campo es por el hecho de que hay una operativa real entre oferta, talleres y usuarios finales.

Conviene decir algo con claridad: el taller no busca solo abaratar. Busca resolver. A veces eso pasa por una pieza nueva. Otras veces, por una usada de origen controlado. Y cuando la segunda opción es viable, se abre una ventaja doble. El usuario reduce coste y el sistema aprovecha un componente que aún puede prestar servicio.

No es una idea menor. En un parque automovilístico donde muchos vehículos tienen una vida larga, esta capacidad de mantener automóviles en uso con soluciones proporcionadas resulta decisiva.

Europa empuja en exactamente la misma dirección

El movimiento no es solo de España. La línea europea fortalece la circulación de piezas usadas, remanufacturadas o reacondicionadas entre operadores económicos cuando son aptas y han pasado por los controles pertinentes. Además, el futuro marco apunta a un etiquetado concreto para este tipo de componentes vendidos por operadores económicos desde septiembre de dos mil veintinueve.

Ese detalle del etiquetado es interesante porque revela cara dónde va el mercado. Cuando una actividad tiende a etiquetar mejor, clasificar mejor y documentar mejor, generalmente deja atrás la etapa difusa. En otras palabras, la segunda mano en automoción se está institucionalizando más, no menos.

Eso no significa que desaparezcan todas y cada una de las dudas. Quiere decir que habrá más herramientas para distinguir, equiparar y decidir. Para el comprador, eso es una buena nueva. Para el sector, también, porque ordena la competencia y premia a quien trabaja en el marco.

Cuándo tiene más sentido acudir a un desguace

Hay instantes en los que mirar cara un desguace autorizado resulta singularmente razonable. No por obligación, sino más bien por lógica práctica.

- cuando el turismo tiene años y una pieza nueva descompensa la reparación
- cuando interesa preservar una solución original
- cuando la pieza nueva no resulta tan accesible o conveniente
- cuando se busca una opción alineada con la reutilización

- cuando el origen trazable del componente es un factor importante

Esa lógica no transforma al desguace en respuesta universal. Lo sitúa, más bien, donde verdaderamente está creciendo: como proveedor útil en un mercado de reparación poco a poco más siendo consciente del coste, del aprovechamiento y del marco legal.

Un mercado que madura pues tiene base real

El crecimiento de los repuestos vueltos a utilizar no nace de una moda pasajera. Nace de algo más sólido. Por una parte, hay vehículos que llegan al final de su vida útil y deben gestionarse en centros autorizados. Por otro, hay piezas que, una vez descontaminado el vehículo y separadas adecuadamente, pueden volver al mercado. Entre ambos extremos aparece una oportunidad clara de reutilización.

Esa oportunidad encaja con el bolsillo, con la disponibilidad y con la economía circular. Encaja asimismo con una regulación que ha ido afinando conceptos y trazabilidad. Y encaja con una realidad muy humana, la de estimar arreglar un turismo sin caer en un gasto desproporcionado.

El resultado es un cambio profundo en la percepción del desguace. Ya no se mira solo como el final de un vehículo. También se mira como el punto de partida de muchos componentes que aún tienen valor. Cuando eso sucede dentro del circuito autorizado y bajo las reglas que ya existen, el crecimiento de las piezas de segunda mano para turismos deja de asombrar. De hecho, parece bastante lógico.



Al final, la economía circular en automoción no avanza solo con grandes planes o palabras bonitas. Avanza en el momento en que una pieza que aún sirve no acaba desechada ya antes de tiempo. Avanza en el momento en que un CAT autorizado hace bien su trabajo. Y avanza cuando talleres y conductores entienden que volver a usar, en el contexto adecuado, no es conformarse con menos. Muy frecuentemente es sencillamente escoger mejor.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

