

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

Ese cambio de mirada no es casual. Tiene que ver con el costo, claro, pero no solo con eso. También influye la disponibilidad de determinadas piezas, el interés por reutilizar 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 usados de coche, ya no se está hablando de algo improvisado o al lado. Se habla de piezas extraídas, separadas, almacenadas y comercializadas en un marco legal muy concreto.

Quien haya debido arreglar un vehículo con unos años encima lo entiende 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 proveniente 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 en el momento en que 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 gestionan dentro del sistema previsto y realizan las operaciones necesarias. 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 lo que sale de un vehículo destinado a baja tiene la misma condición. La normativa moderna distingue la parte que ya es residuo de la parte que, por ser capaz y estar preparada para volver al mercado, puede venderse como pieza de segunda mano. De hecho, la definición legal incluye tanto las piezas ya vendidas como las extraídas y almacenadas 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 separan 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 para que la reutilización no sea una ocurrencia, sino más bien una actividad ordenada.

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

La economía circular aplicada al vehículo, sin eslóganes

La economía circular suele sonar abstracta hasta el momento en que uno la aterriza en un taller. En automoción se entiende muy bien: si un componente de un vehículo fuera [TDS Desguaces Repuestos y recambios de segunda mano](#) de uso aún es capaz, exender su vida útil evita convertirlo en residuo ya antes de tiempo. Es una lógica bastante simple y muy potente.



Un coche está compuesto por una enorme cantidad de piezas. Ciertas acaban claramente para reciclaje por desgaste, daño o incompatibilidad. Otras, en cambio, pueden continuar marchando. La normativa española y la línea europea refuerzan justo esa idea, que las piezas retiradas de vehículos al final de su vida útil, si son aptas, no deben tratarse como mero residuo 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 ya antes. Primero reutilizar, después reciclar. En términos de aprovechamiento, tiene sentido. Reutilizar una pieza sostiene el valor del componente tal y como está. Reciclarla implica deshacer ese componente para recobrar materiales. Las dos cosas son positivas, pero 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 restos. No hace falta adornarlo demasiado. Es una decisión de sentido práctico.

Por qué el cliente pierde el miedo

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

La desconfianza no ha desaparecido completamente, y es lógico que así sea. No todos los componentes plantean el mismo escenario, ni todas las reparaciones admiten exactamente el mismo margen. Pero 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 automóviles demuestra que no se trata de un nicho anecdótico, sino más bien de una actividad con suficiente peso como para merecer supervisión específica.

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

También influye mucho la experiencia directa. Quien resuelve una reparación con una pieza original usada y ve que encaja, marcha y evita un gasto mayor, acostumbra a cambiar de parecer. No por el hecho de que todo

valga, sino más bien por el hecho de que descubre que la segunda mano en automoción no es sinónimo de chapuza.

El precio pesa, mas no es la única razón

Sería ingenuo negar que el bolsillo manda. Una parte importante del interés por los repuestos utilizados de coche está relacionada con el menor precio frente a ciertas opciones alternativas nuevas. Eso encaja especialmente bien en automóviles con años, cuando el valor del vehículo hace difícil justificar una inversión alta en ciertas reparaciones.

Pero quedarse solo con el razonamiento del ahorro sería contar media historia. Hay otro motivo realmente fuerte, la disponibilidad. En ciertos casos, una pieza nueva puede ser más difícil de lograr, o puede no resultar tan atractiva si hay una pieza original usada proveniente de un vehículo al final de su vida útil. Esa combinación de costo y acceso explica por qué el desguace gana protagonismo.

Además, para muchos usuarios hay un componente de congruencia. Si un coche aún puede seguir circulando, usar piezas de segunda mano para coches 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 habitual en cualquier ambiente de reparación: dueño de vehículo con cierta antigüedad, avería específica, presupuesto de pieza nueva que duele, y opción alternativa usada que soluciona. 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 resulta conveniente detenerse. En España, la gestión de automóviles al final de su vida útil no recae en 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 demanda es la base de todo lo demás.

¿Por qué importa tanto? Porque el valor de una pieza usada depende también de la cadena de gestión de la que procede. Si el vehículo entra en un circuito autorizado, se descontamina, se separan 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 afianzó ese marco actualizando la regulación de los vehículos al final de su vida útil y fortaleciendo la trazabilidad. No hace falta leer la regla completa para notar sus efectos. Se perciben en la profesionalización del campo y en la idea de que un recambio reutilizado no es un resto salvado sin más, sino más bien un componente que ha pasado por un proceso específico 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 asimismo 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 las piezas generan exactamente la misma conversación

Uno de los errores más frecuentes al hablar de recambios vueltos a utilizar es meterlo todo en el mismo saco. No es lo mismo una pieza que se reemplaza por desgaste usual que una que puede preservar 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 dentro del mercado regulado, siempre y en toda circunstancia que procedan del circuito adecuado y cumplan con el marco pertinente. En otros casos, la conversación se vuelve más frágil pues intervienen factores técnicos, de seguridad o de compatibilidad que exigen mayor prudencia.

Ese matiz es importante porque ayuda a comprender el crecimiento real del campo. No está creciendo a base de vender cualquier cosa a cualquier precio. Está creciendo por el hecho de que hay un espacio claro para ciertas piezas de segunda mano para turismos, dentro de una lógica donde el origen y la administración importan tanto como el precio.

Cuando un profesional con experiencia aconseja una pieza utilizada, generalmente no lo hace por romanticismo ecológico. Lo hace pues valora el contexto completo: antigüedad del vehículo, coste de la reparación, procedencia del repuesto y aptitud del arreglo. Esa mezcla de criterio técnico y sentido económico es la que mantiene el mercado de veras.

Qué suele valorar quien compra una pieza usada

Cuando alguien busca un recambio reutilizado, casi siempre y en todo momento está pesando 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 compra 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 convertir esa comprobación en un ritual complejo. Lo esencial es comprender que la pieza utilizada no se evalúa solo por su aspecto o por lo que cuesta. También 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 en qué momento un presupuesto con pieza nueva puede sacar al vehículo de la ecuación. En esos casos, un recambio vuelto a utilizar puede mantener viva una reparación que de otra forma no saldría adelante.

La relevancia de este canal se intuye, además, en la propia vigilancia de consumo sobre piezas utilizadas para reparación de vehículos. Si se supervisa este campo es pues existe 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 utilizada de origen controlado. Y cuando la segunda opción es viable, se abre una ventaja doble. El cliente reduce costo y el sistema aprovecha un componente que aún puede prestar servicio.

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

Europa empuja en la misma dirección

El movimiento no es solo español. La línea europea refuerza la circulación de piezas utilizadas, remanufacturadas o reacondicionadas entre operadores económicos cuando son capaces y han pasado por los controles pertinentes. Además de esto, el futuro marco apunta a un etiquetado específico para este tipo de componentes vendidos por operadores económicos a partir de septiembre de dos mil veintinueve.

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

Eso no quiere decir 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 noticia. Para el ámbito, también, porque ordena la competencia y premia a quien trabaja dentro del marco.

Cuándo tiene más sentido asistir a un desguace

Hay momentos en los que mirar cara un desguace autorizado resulta especialmente razonable. No por obligación, sino por lógica práctica.

- cuando el turismo tiene años y una pieza nueva descompensa la reparación
- cuando interesa conservar 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 contestación universal. Lo sitúa, más bien, donde verdaderamente está creciendo: como distribuidor útil dentro de un mercado de reparación poco a poco más consciente del costo, del aprovechamiento y del marco legal.

Un mercado que madura pues tiene base real

El desarrollo de los repuestos reutilizados no nace de una moda pasajera. Nace de algo más sólido. Por un lado, hay automóviles que llegan al final de su vida útil y deben administrarse en centros autorizados. Por otro, hay piezas que, una vez descontaminado el vehículo y separadas adecuadamente, pueden regresar al mercado. Entre ambos extremos aparece una ocasión clara de reutilización.

Esa ocasión encaja con el bolsillo, con la disponibilidad y con la economía circular. Encaja también con una regulación que ha ido afinando conceptos y trazabilidad. Y encaja con una realidad muy humana, la de querer arreglar un coche 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 inicio de muchos componentes que aún tienen valor. Cuando eso sucede en el circuito autorizado y bajo las reglas que ya existen, el crecimiento de las piezas de segunda mano para vehículos deja de sorprender. En verdad, 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 cuando un CAT autorizado hace bien su trabajo. Y avanza cuando talleres y conductores comprenden que volver a utilizar, en el contexto adecuado, no es conformarse con menos. En muchas ocasiones es simplemente elegir mejor.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>