

Durante años, bastante gente asoció el desguace con el final de la vida de un turismo, casi como un cementerio de chapa. Esa imagen se ha quedado vieja. Hoy, un centro autorizado no es solo el sitio donde termina un vehículo [desguace](#) que ya no puede proseguir circulando. Asimismo es una pieza esencial de la economía circular, porque de ahí salen componentes que aún tienen recorrido y que pueden volver al mercado como repuestos para coche.

Ese cambio de mirada no es casual. Debe ver con el costo, claro, mas no solo con eso. También influye la disponibilidad de determinadas piezas, el interés por volver a utilizar materiales y una normativa que en España ha ido poniendo orden a un mercado que hace tiempo dejó de ser marginal. Cuando se habla de repuestos usados de vehículo, ya no se habla de algo improvisado o al lado. Se habla de piezas extraídas, separadas, almacenadas y comercializadas en un marco legal muy concreto.

Quien haya debido reparar un vehículo con unos años encima lo comprende enseguida. Hay averías que no justifican una pieza nueva por coste. 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 residuo al recurso útil

La clave está en comprender qué sucede cuando un vehículo llega al final de su vida útil. En España, la gestión corresponde a los centros autorizados de tratamiento, conocidos como CAT. Son los que reciben esos automóviles, los tramitan dentro del sistema previsto y efectúan las operaciones necesarias. Entre esas tareas 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 regresar al mercado, puede venderse como pieza de segunda mano. De hecho, 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 para que la reutilización no sea una ocurrencia, sino más bien una actividad ordenada.

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

La economía circular aplicada al coche, sin eslóganes

La economía circular acostumbra a 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 de uso todavía es apto, alargar su vida útil evita transformarlo en resto antes de tiempo. Es una lógica bastante simple y muy potente.

Un coche está compuesto por una gran cantidad de piezas. Algunas terminan meridianamente para reciclaje por desgaste, daño o incompatibilidad. Otras, en cambio, pueden seguir marchando. La normativa de España y la línea europea refuerzan justo esa idea, que las piezas retiradas de vehículos 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 limita a decir “reciclar es bueno”. Va un paso ya antes. Primero volver a utilizar, después reciclar. En concepto de aprovechamiento, tiene sentido. Volver a usar una pieza mantiene el valor del componente tal y como está. Reciclarla implica deshacer ese componente para recuperar materiales. Las dos cosas son positivas, pero no equivalen a lo mismo.

En la realidad del campo del vehículo eso se nota mucho. Si un componente puede seguir prestando servicio con garantías en el circuito conveniente, su reutilización evita fabricar otro desde cero y asimismo reduce la presión sobre el flujo de restos. No hace falta ornamentarlo demasiado. Es una resolución de sentido práctico.

Por qué el cliente pierde el miedo

Hace años, comprar una pieza utilizada exigía un acto de fe. Hoy, habitualmente, exige más bien hacer las preguntas adecuadas. Ahí está una de las razones del desarrollo de este mercado. El consumidor, y también muchos talleres, distinguen cada vez mejor entre una pieza usada de procedencia incierta y una pieza lista para la reutilización por un operador autorizado.

La desconfianza no ha desaparecido totalmente, y es lógico que así sea. No todos los componentes plantean el mismo escenario, ni todas y cada una de 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, resguardar 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 género de recambios para vehículo.

También influye mucho la experiencia directa. Quien soluciona una reparación con una pieza original utilizada y ve que encaja, marcha y evita un gasto mayor, suele cambiar de parecer. No porque todo valga, sino más bien pues descubre que la segunda mano en automoción no es homónimo de chapuza.

El precio pesa, pero no es la única razón

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

Pero quedarse solo con el razonamiento del ahorro sería contar media historia. Hay otro motivo realmente fuerte, la disponibilidad. En algunos casos, una pieza nueva puede ser más bastante difícil de conseguir, o puede no resultar tan atractiva si existe una pieza original utilizada procedente 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 vehículo aún puede seguir 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 entorno de reparación: dueño de coche con determinada antigüedad, avería específica, presupuesto de pieza nueva que duele, y alternativa usada que soluciona. En ese instante, la economía circular deja de ser un término y pasa a ser una resolución doméstica, muy tangible.

Lo que cambia cuando el desguace es un CAT autorizado

Aquí conviene detenerse. En España, la administración de vehículos 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 exigencia 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 consolidó ese marco actualizando la regulación de los vehículos al final de su vida útil y reforzando la trazabilidad. No hace falta leer la regla completa para notar sus efectos. Se perciben en la profesionalización del sector 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 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 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 y cada una de las piezas generan la misma conversación

Uno de los errores más comunes al hablar de repuestos vueltos a utilizar es meterlo todo en el mismo saco. No es lo mismo una pieza que se sustituye por desgaste usual que una que puede preservar utilidad si procede de un vehículo correctamente 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 charla se vuelve más frágil porque intervienen factores técnicos, de seguridad o de compatibilidad que demandan mayor prudencia.

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

Cuando un profesional con experiencia recomienda una pieza usada, en general no lo hace por romanticismo ecológico. Lo hace pues valora el contexto completo: antigüedad del vehículo, costo de la reparación, procedencia del recambio y aptitud del arreglo. Esa mezcla de criterio técnico y sentido económico es la que mantiene el mercado de verdad.

Qué acostumbra a valorar quien compra una pieza usada

Cuando alguien busca un repuesto reutilizado, casi siempre y en todo momento está pesando múltiples cosas a la vez. Las más frecuentes son estas:

- que la pieza proceda de un operador autorizado

- que haya sido separada y dispuesta para la reutilización
- que la adquiere tenga sentido económico respecto al 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 comprender que la pieza usada 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 también tienen mucho que ver. Son quienes están en el punto de resolución real. Ven el vehículo, evalúan la avería y saben en qué momento 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 inspecciona este ámbito 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 solucionar. En ocasiones 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 del servicio reduce costo y el sistema aprovecha un componente que todavía 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 definitiva.

Europa empuja en exactamente 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 aptas y han pasado por los controles pertinentes. Además de esto, el futuro marco apunta a un etiquetado específico para **TDS Desguaces en Arzúa** este tipo de componentes vendidos por operadores económicos a partir de septiembre de dos mil veintinueve.

Ese detalle del etiquetado es interesante por el hecho de que revela hacia dónde va el mercado. En el momento en que una actividad tiende a etiquetar mejor, clasificar mejor y documentar mejor, por norma general 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 las dudas. Significa que habrá más herramientas para distinguir, comparar y decidir. Para el comprador, eso es una buena nueva. Para el campo, también, por el hecho de que 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 especialmente razonable. No por obligación, sino más bien por lógica práctica.

- cuando el vehículo tiene años y una pieza nueva descompensa la reparación
- cuando interesa preservar una solución original

- cuando la pieza nueva no resulta tan alcanzable o conveniente
- cuando se busca una alternativa alineada con la reutilización
- cuando el origen trazable del componente es un factor importante

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

Un mercado que madura porque tiene base real

El desarrollo de los recambios vueltos a utilizar 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 gestionarse en centros autorizados. Por otro, hay piezas que, una vez descontaminado el vehículo y separadas apropiadamente, 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 estimar arreglar un coche sin caer en un gasto desmedido.

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 en el circuito autorizado y bajo las reglas que ya existen, el crecimiento de las piezas de segunda mano para coches 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 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 seleccionar mejor.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>