

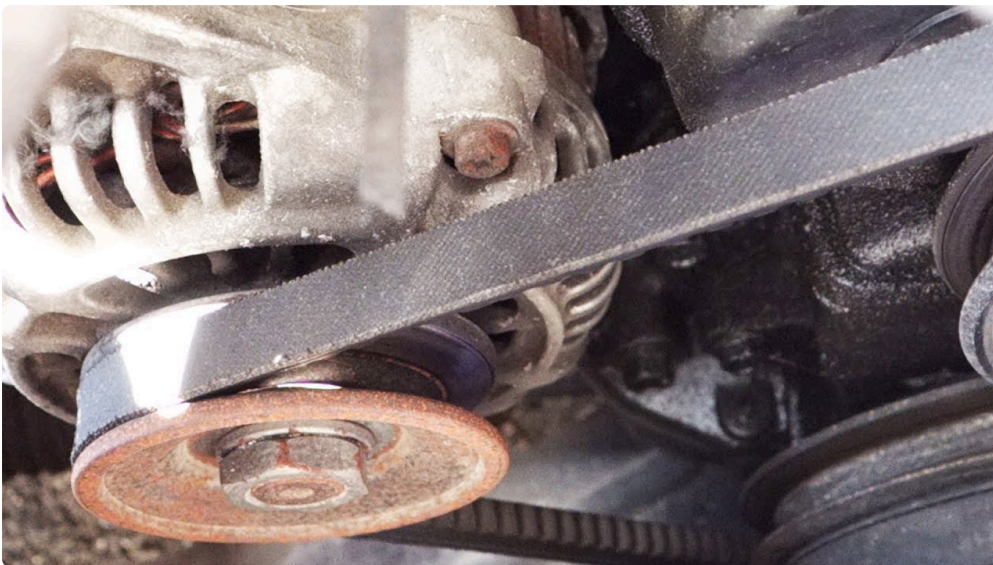
Hay una escena que se repite mucho más de lo que semeja. Un coche deja de compensar, ya sea por avería, por antigüedad o por una suma de pequeñas cosas que acaban pesando más que su valor. Para mucha gente, ese es el final del camino. Para el campo de la reutilización, en cambio, puede ser el inicio de otra vida útil, pero ya no como vehículo completo, sino como fuente de repuestos para coche que aún tienen recorrido.

Esa transición, del vehículo que se retira a la pieza que vuelve al mercado, no ocurre de cualquier forma. En España hay un marco claro para esto, y no es un matiz menor. Los vehículos al final de su vida útil deben gestionarse en centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, que mucha gente prosigue llamando sencillamente desguace. Ahí no solo se gestiona la baja del vehículo cuando corresponde, asimismo se decide qué componentes pueden prepararse para la reutilización y cuáles deben ir por la vía del reciclaje o de otra gestión.

Entender este recorrido ayuda a adquirir mejor, a vender con más criterio y, sobre todo, a quitarle a los repuestos usados de turismo esa mezcla de mito y desconfianza que aún los rodea. No todas las piezas sirven. No todo vale. Mas cuando el proceso se hace bien, charlamos de una alternativa real para talleres, dueños y profesionales que buscan compaginar coste, disponibilidad y lógica circular.

El vehículo no desaparece, se transforma

Una de las ideas más equivocadas sobre el final de la vida útil de un vehículo es pensar que todo termina transformado en morralla indiferenciada. La realidad es bastante más selectiva. La normativa española exige que, tras la descontaminación del vehículo, se separen las piezas reutilizables de aquellas que van destinadas al reciclaje. Esa secuencia importa, por el hecho de que marca una frontera clarísima entre lo que aún puede regresar al mercado y lo que ya no debe hacerlo.



La palabra clave aquí es “preparación para la reutilización”. No se trata solo de desmontar algo y ponerlo en venta. La regulación considera piezas preparadas para la reutilización tanto las extraídas de automóviles y vendidas como piezas de segunda mano, como las que se extraen y guardan con la pretensión de venderse después. Dicho sencillamente, hay un reconocimiento legal del valor de ese componente antes de que acabe tratado como resto.

Ese punto cambia mucho la charla. A lo largo de años, mucha gente ha asociado el desguace a un sitio de retirada, prácticamente de abandono controlado. Hoy conviene verlo asimismo como una instalación donde se clasifican materiales y componentes con criterios técnicos y de trazabilidad. No es solo el final de un turismo. Es

una fase media en la que ciertas piezas de segunda mano para vehículos recuperan interés económico y utilidad práctica.

El papel de los CAT, mucho más que un almacén de recambios

En España, la base moderna de este mercado está en el Real Decreto 265/2021, que regula los vehículos al final de su vida útil y actualiza el marco de gestión y trazabilidad. Eso se nota especialmente en el rol de los CAT. No son simples puntos de acumulación de coches viejos. Son centros autorizados para gestionar ese final de ciclo con obligaciones específicas.

La administración española ha insistido además de esto en una idea que conviene recordar: cualquier vehículo susceptible de matriculación, cuando alcanza su final de vida útil, debe darse de baja en un CAT autorizado. Esa demanda no es un formalismo. Es la pieza que asegura que el vehículo entre en el circuito correcto, se descontamine y pase por la separación adecuada de componentes y materiales.

Desde fuera, a veces se infravalora la relevancia de este paso. Sin embargo, si una pieza reutilizable llega al mercado, interesa saber que procede de un operador que actúa en ese marco. No es solo una cuestión ambiental. También debe ver con la seguridad industrial y con la trazabilidad mínima que precisa un ámbito serio.

Hay un detalle que me parece en especial revelador del instante que vive este mercado. Las campañas de vigilancia de consumo en España han incluido acciones específicas sobre piezas utilizadas empleadas [piezas de segunda mano coches](#) en la reparación de automóviles. Cuando la administración observa un campo específico, es pues existe, se mueve y afecta a talleres y consumidores de forma real. No hablamos de una práctica marginal. Charlamos de un mercado con volumen suficiente para exigir atención.

Por qué interesan tanto los recambios usados

Si uno pregunta a un taller o a un dueño por qué busca repuestos usados de turismo, prácticamente siempre y en toda circunstancia aparecen tres razones, y las 3 tienen sentido. La primera es el costo. La segunda, la posibilidad de hallar una pieza original que ya no resulta tan fácil conseguir por otras vías. La tercera, la reutilización en la economía circular.

Las 3 conviven, pero no pesan igual en todos y cada uno de los casos. En un coche veterano, por poner un ejemplo, la disponibilidad puede ser aun más esencial que el ahorro. Hay modelos cuyos componentes dejan de moverse con fluidez en el mercado nuevo, y ahí un desguace bien gestionado se convierte en una opción alternativa muy práctica. En otros supuestos, lo que inclina la balanza es la lógica económica: si el vehículo tiene un valor contenido, montar un repuesto nuevo puede romper por completo la relación entre costo y sentido común.

También está el factor de la pieza original. No todo conductor lo verbaliza así, mas muchos lo buscan. Prefieren un componente ya fabricado para ese vehículo, si bien sea usado, ya antes que una solución distinta. Eso no convierte a la pieza de segunda mano en mejor por definición, pero explica bien su atrayente.

La parte ambiental, por su lado, ya no es un argumento ornamental. Volver a utilizar una pieza capaz evita descartar de forma prematura un componente que todavía puede prestar servicio. Y esa idea encaja de lleno con la orientación europea hacia una automoción más circular, donde las piezas retiradas de vehículos al final de su vida útil, si son capaces, no deben considerarse residuos y deben poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada.

Qué convierte una pieza utilizada en un repuesto reutilizable

Aquí resulta conveniente ser precisos. Una pieza no se vuelve reutilizable solo por el hecho de que alguien la quite del turismo de forma cuidadosa. El criterio relevante es que haya sido separada dentro del proceso conveniente, tras la descontaminación del vehículo, y que pueda comercializarse siguiendo la normativa de seguridad industrial.

Eso introduce una capa de rigor que en ocasiones el comprador no ve, mas que está en el centro del asunto. No basta con la mera existencia física del componente. Debe existir un contexto de administración correcto. Por eso, cuando se habla de piezas de segunda mano para coches, lo serio es meditar en componentes que proceden del circuito autorizado y no de extracciones opacas o sin garantías de origen.

La futura evolución europea va todavía más en esa línea. El marco que se está fortaleciendo apunta a controles más claros en la circulación de piezas y a un etiquetado específico para piezas de recambio y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Aunque ese horizonte todavía esté por desplegarse totalmente, marca una tendencia nítida: más información, más identificación y más profesionalización del mercado.

No es una sorpresa. Cuando un campo madura, lo normal es que se demande distinguir mejor entre lo usado, lo reacondicionado y lo remanufacturado. Para el comprador medio puede parecer un detalle menor, mas en la práctica cambia expectativas y reduce equívocos.

Comprar bien comienza por hacer buenas preguntas

La diferencia entre una compra acertada y una mala experiencia no suele estar en la etiqueta “nuevo” o “usado”. Acostumbra a estar en de qué manera se ha gestionado la operación y en si la pieza encaja realmente con la necesidad del vehículo. En este terreno, consultar bien vale más que improvisar.

Si estás valorando recambios para turismo procedentes de reutilización, estas comprobaciones asisten mucho:

- Confirmar que la pieza procede de un CAT o de un operador económico que trabaja dentro del circuito autorizado.
- Asegurarse de que el componente ha sido preparado para la reutilización y no procede de una extracción informal.
- Verificar la compatibilidad precisa con el vehículo y la reparación prevista.
- Pedir claridad sobre la identificación de la pieza utilizada y su condición.
- Valorar si, por tipo de reparación, tiene sentido emplear una pieza reutilizada o es conveniente otra alternativa.

Parece una lista básica, y lo es. Precisamente por eso marcha. La mayoría de inconvenientes aparecen cuando se da por hecho algo que absolutamente nadie ha confirmado. He visto más de una adquiere frustrada no por mala fe, sino más bien por una mezcla de prisa, referencias similares y exceso de confianza en que “seguro que vale”.

Talleres, usuarios y una relación cada vez más normalizada

Durante un buen tiempo, el uso de repuestos utilizados de vehículo parecía reservado a perfiles muy concretos: apasionados con experiencia, profesionales muy habituados a buscar equivalencias o propietarios de coches con muchos años a sus espaldas. Eso ya no describe todo el panorama. El hecho de que existan campañas específicas de vigilancia sobre estas piezas usadas en reparaciones demuestra que su utilización se ha integrado en la realidad del mercado.

Eso no significa que se usen para todo ni bajo cualquier circunstancia. Significa algo más simple y más importante: son parte de la charla normal entre taller y usuario. A veces por ahorro, a veces por disponibilidad, en ocasiones pues permite mantener un vehículo en servicio sin desproporción de costes.

Esa normalización fuerza asimismo a ser más cuidadosos con el lenguaje. No todo lo que sale de un vehículo fuera de uso entra de forma automática en la categoría de repuesto reutilizable. Y no todo componente reutilizable tendrá el mismo interés para el mercado. Hay piezas que se mueven con sencillez y otras que apenas encuentran salida. La selección no es teórica, responde a demanda, compatibilidades y a la viabilidad real de comercialización.

Cuando el desguace deja de ser la última parada

La palabra desguace prosigue teniendo una carga muy visual. Muchos imaginan filas de vehículos, piezas amontonadas y una lógica puramente residual. Sin embargo, el marco actual fuerza a una mirada distinta. Un CAT autorizado no solo recibe automóviles que ya no seguirán circulando. También discrimina qué puede volver a usarse y qué no, una labor que enlaza de forma directa con la economía circular.

Ese cambio de enfoque tiene efectos prácticos. Para quien entrega un vehículo, quiere decir que su turismo no acaba necesariamente como un conjunto sin valor. Ciertas de sus piezas pueden reingresar al mercado como repuestos para vehículo. Para quien compra, significa acceso a componentes que, bien gestionados, tienen encaje legal y funcional dentro de una reparación.

Hay incluso una pequeña pedagogía pendiente con esto. Mucha gente acepta sin inconveniente el reciclaje de materiales, mas todavía duda frente a la reutilización de componentes. Y, no obstante, la propia normativa empuja a separar ambas cosas: primero se descontamina, luego se distinguen las piezas aptas para reutilización de las que van a reciclarse. Son caminos diferentes, con finalidades distintas.

No todo es ahorro, asimismo es criterio

Reducir el debate a “sale más barato” sería quedarse corto. A veces sí, y ese factor importa mucho. Mas en la práctica, la decisión buena acostumbra a mezclar economía con criterio técnico y con sentido del uso que va a tener el vehículo.

Hay situaciones [desguace](#) en las que un repuesto vuelto a utilizar encaja de forma natural y otras en las que la charla debe ser más fina. Esa prudencia no resta valor al mercado de piezas utilizadas, a la inversa, lo fortalece. Un ámbito serio no asegura que todo sirve siempre y en toda circunstancia. Reconoce límites, diferencia contextos y se apoya en operadores autorizados.

Al final, el recorrido de un coche hasta su última baja y el viaje de una de sus piezas hasta una nueva instalación tienen algo en común: ambos dependen de que se hagan las cosas dentro del circuito correcto.

Hacia un mercado más claro y más profesional

La dirección es bastante evidente. España ya cuenta con una base legal moderna para la administración de automóviles al final de su vida útil y para la trazabilidad asociada. Europa, por su parte, fortalece la lógica de que las piezas capaces extraídas de esos vehículos puedan circular entre operadores económicos bajo condiciones de control, limpieza y, cuando proceda, prueba. Y el futuro etiquetado concreto previsto para determinados componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados apunta a un mercado más inteligible para todos.

Eso suele traducirse en algo muy concreto. Menos ambigüedad. Menos mezcla entre canales formales e informales. Más capacidad para que un consumidor sepa qué compra y para que un profesional explique mejor por qué plantea una alternativa u otra.

Si uno mira el proceso completo, desde la baja de un vehículo en un CAT autorizado hasta la venta de piezas de segunda mano para vehículos, lo que aparece no es una solución improvisada, sino una cadena regulada que busca aprovechar lo reutilizable sin perder de vista la seguridad industrial y la gestión correcta del residuo cuando ya no hay reutilización posible.

Y ahí está, seguramente, la mejor manera de comprender este mercado. No como un hatajo, ni como un recurso menor, sino como una segunda ocasión bien encaminada para componentes que aún tienen algo útil que ofrecer.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>