

Hay una escena que se repite considerablemente más de lo que semeja. Un vehículo deja de compensar, ya sea por avería, por antigüedad o por una suma de pequeñas cosas que acaban pesando más que su valor. Para bastante gente, ese es el final del camino. Para el ámbito de la reutilización, en cambio, puede ser el comienzo de otra vida útil, mas ya no como vehículo completo, sino más bien como fuente de recambios para vehículo que todavía tienen recorrido.

Esa transición, del vehículo que se retira a la pieza que vuelve al mercado, no ocurre de cualquier forma. En España existe un marco claro para esto, y no es un matiz menor. Los vehículos al final de su vida útil deben administrarse en centros autorizados de tratamiento, los conocidos CAT, que bastante gente sigue llamando sencillamente desguace. Ahí no solamente se gestiona la baja del vehículo cuando corresponde, también 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 vehículo esa mezcla de mito y falta de confianza que aún los rodea. No todas y cada una de las piezas sirven. No todo vale. Mas cuando el proceso se hace bien, charlamos de una opción real para talleres, dueños y profesionales que procuran compatibilizar precio, disponibilidad y lógica circular.

El turismo no desaparece, se transforma

Una de las ideas más equivocadas sobre el final de la vida útil de un automóvil es pensar que todo acaba convertido en morralla indiferenciada. La realidad es más selectiva. La normativa española demanda que, tras la descontaminación del vehículo, se separen las piezas reutilizables de [repuestos usados para coches](#) aquellas que van destinadas al reciclaje. Esa secuencia importa, pues marca una frontera clarísima entre lo que todavía puede volver 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 a la venta. La regulación considera piezas dispuestas para la reutilización tanto las extraídas de automóviles y vendidas como piezas de segunda mano, como las que se extraen y guardan con la intención de venderse después. Dicho sencillamente, hay un reconocimiento legal del valor de ese componente antes que acabe tratado como resto.



Ese punto cambia mucho la charla. A lo largo de años, bastante gente ha asociado el desguace a un sitio de retirada, prácticamente de abandono controlado. Hoy es conveniente verlo también como una instalación donde

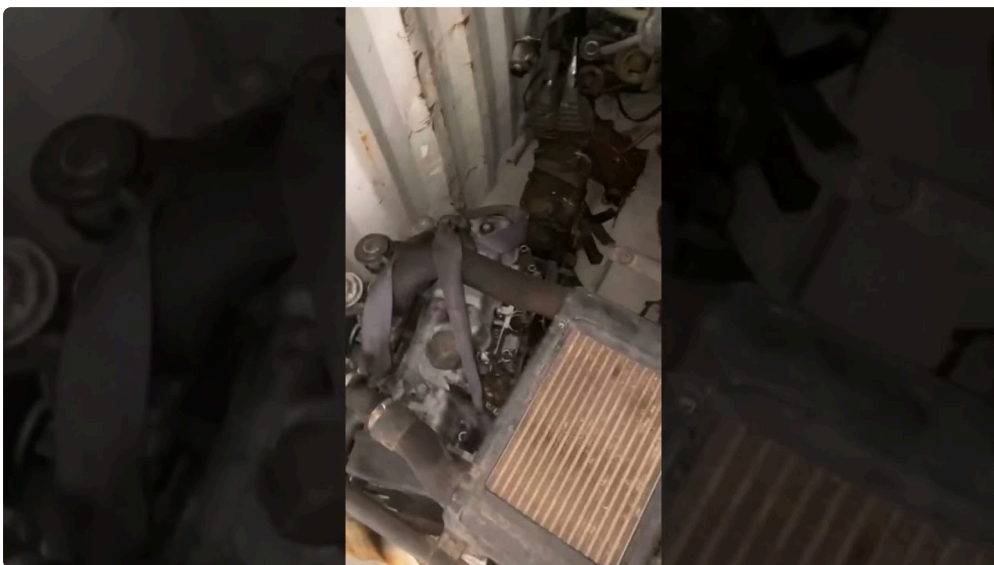
se clasifican materiales y componentes con criterios técnicos y de trazabilidad. No es solo el final de un vehículo. Es una fase media en la que ciertas piezas de segunda mano para turismos recuperan interés económico y utilidad práctica.

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 singularmente en el rol de los CAT. No son simples puntos de acumulación de vehículos viejos. Son centros autorizados para administrar ese final de ciclo con obligaciones específicas.

La administración española ha insistido además en una idea que resulta conveniente 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 adecuado, se descontamine y pase por la separación conveniente de componentes y materiales.

Desde fuera, en ocasiones se infravalora la importancia de este paso. No obstante, 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 tiene que ver con la seguridad industrial y con la trazabilidad mínima que precisa un ámbito serio.



Hay un detalle que me parece especialmente revelador del instante que vive este mercado. Las campañas de vigilancia de consumo en España han incluido acciones específicas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de vehículos. Cuando la administración vigila un campo específico, es pues existe, se mueve y afecta a talleres y usuarios de forma real. No charlamos 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 vehículo, casi siempre y en toda circunstancia aparecen 3 razones, y las tres tienen sentido. La primera es el precio. La segunda, la posibilidad de encontrar una pieza original que ya no resulta tan fácil conseguir por otras vías. La tercera, la reutilización dentro de la economía circular.

Las 3 conviven, pero no pesan igual en todos y cada uno de los casos. En un vehículo veterano, por servirnos de un ejemplo, la disponibilidad puede ser incluso más importante 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 recambio nuevo puede romper por completo la relación entre costo y los pies en el suelo.

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

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

Qué transforma una pieza utilizada en un repuesto reutilizable

Aquí es conveniente ser precisos. Una pieza no se vuelve reutilizable solo pues alguien la quite del coche con cuidado. El criterio relevante es que haya sido separada en el proceso adecuado, tras la descontaminación del vehículo, y que pueda comercializarse siguiendo la normativa de seguridad industrial.

Eso introduce una capa de rigor que a veces el comprador no ve, pero que está en el centro del asunto. No basta con la pura existencia física del componente. Debe existir un contexto de administración correcto. Por eso, cuando se habla de piezas de segunda mano para turismos, 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 concreto para piezas de repuesto y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Aunque ese horizonte aún esté por desplegarse totalmente, marca una tendencia nítida: más información, más identificación y más profesionalización del mercado.

No es una sorpresa. Cuando un sector madura, lo normal es que se exija distinguir mejor entre lo utilizado, 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 atinada y una mala experiencia no acostumbra a 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 verdaderamente con la necesidad del coche. En este terreno, preguntar bien vale más que improvisar.

Si estás valorando repuestos para coche provenientes de reutilización, estas comprobaciones asisten mucho:

- Confirmar que la pieza procede de un CAT o de un operador económico que trabaja en el circuito autorizado.
- Asegurarse de que el componente ha sido dispuesto para la reutilización y no procede de una extracción informal.
- Verificar la compatibilidad exacta con el vehículo y la reparación prevista.
- Pedir claridad sobre la identificación de la pieza utilizada y su condición.
- Valorar si, por género de reparación, tiene sentido emplear una pieza vuelta a utilizar o resulta conveniente otra opción alternativa.

Parece una lista básica, y lo es. Exactamente por eso funciona. La mayor parte de inconvenientes aparecen cuando se da por sentado algo que absolutamente nadie ha confirmado. He visto más de una compra frustrada no por mala fe, sino por una mezcla de prisa, referencias parecidas y exceso de confianza en que “seguro que vale”.

Talleres, usuarios y una relación cada vez más normalizada

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

Eso no significa que se utilicen para todo ni bajo cualquier circunstancia. Significa algo más simple y más importante: son parte de la conversación normal entre taller y cliente. A veces por ahorro, a veces por disponibilidad, a veces pues deja mantener un vehículo en servicio sin desproporción de costos.

Esa normalización fuerza también a ser más cautelosos 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 facilidad y otras que apenas hallan salida. La selección no es teórica, responde a demanda, compatibilidades y a la aptitud 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 turismos, piezas apiladas y una lógica puramente residual. No obstante, el marco actual obliga a una mirada diferente. Un CAT autorizado no solo recibe automóviles que ya no proseguirán circulando. Asimismo discrimina qué puede volver a usarse y qué no, una tarea que enlaza directamente con la economía circular.

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

Hay incluso una pequeña pedagogía pendiente con esto. Bastante gente acepta sin problema el reciclaje de materiales, pero todavía duda frente a la reutilización de componentes. Y, sin embargo, la propia normativa empuja a separar ambas cosas: primero **desguace** se descontamina, entonces se distinguen las piezas aptas para reutilización de las que van a reciclarse. Son caminos distintos, con finalidades diferentes.

No todo es ahorro, asimismo es criterio

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

Hay situaciones en las que un repuesto vuelto a utilizar encaja de forma natural y otras en las que la conversación ha de ser más fina. Esa prudencia no resta valor al mercado de piezas usadas, a la inversa, lo robustece. Un campo serio no asegura que todo sirve siempre. Reconoce límites, diferencia contextos y se apoya en operadores autorizados.

Al final, el recorrido de un turismo hasta su última baja y el viaje de una de sus piezas hasta una nueva instalación tienen algo en común: los dos dependen de que se hagan las cosas en el circuito adecuado.

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 lado, fortalece la lógica de que las piezas aptas extraídas de esos automóviles puedan circular entre operadores económicos bajo condiciones de control, limpieza y, cuando proceda, prueba. Y el futuro etiquetado específico previsto para ciertos componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados apunta a un mercado más legible para todos.

Eso suele traducirse en algo muy específico. Menos vaguedad. Menos mezcla entre canales formales e informales. Más capacidad a fin de 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 más bien una cadena regulada que busca aprovechar lo reutilizable sin perder de vista la seguridad industrial y la administración adecuada del resto cuando ya no hay reutilización posible.

Y ahí está, seguramente, la mejor forma de comprender este mercado. No como un atajo, ni como un recurso menor, sino más bien como una segunda oportunidad bien encaminada para componentes que todavía tienen algo útil que ofrecer.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

