

Durante bastante tiempo, mucha gente asoció el desguace con un solar lleno de turismos amontonados y poco más. Esa imagen ya no explica bien lo que pasa hoy en un centro autorizado. En España, el desguace autorizado, conocido legalmente como centro autorizado de tratamiento o CAT, ocupa una situación cada vez más clara en el mercado de los recambios para vehículo. No se trata solo de retirar vehículos al final de su vida útil. También se trata de identificar, separar y preparar para la reutilización aquellas piezas que todavía pueden seguir prestando servicio.

Ese matiz cambia por completo la conversación. En el momento en que un turismo llega al final de su vida útil, no todo se convierte en chatarra. La normativa española prevé precisamente que, tras la descontaminación del vehículo, se aparten las piezas reutilizables de las que van a reciclarse. Las primeras pueden comercializarse como piezas de segunda mano para coches, siempre en el marco de seguridad industrial que corresponda. Eso ha dado una base mucho más sólida a un mercado que ya antes, para muchos conductores y talleres, parecía difuso o aun improvisado.

Lo interesante es que el crecimiento de este canal no responde a una sola razón. Hay un componente económico evidente, otro de disponibilidad de piezas originales y otro, cada vez más presente, de economía circular. Cuando esas tres motivaciones se juntan, el resultado es simple de entender: el desguace deja de ser el final de la historia del coche y pasa a ser asimismo el principio de una segunda vida para muchos componentes.

Del coche fuera de uso al repuesto que vuelve al mercado

La clave está en el proceso. En España, los vehículos que llegan al final de su vida útil deben administrarse mediante un CAT autorizado. Ese punto no es menor. La administración ha insistido en que cualquier vehículo susceptible de matriculación, cuando ya ha terminado su ciclo, debe darse de baja en uno de estos centros. No es una recomendación informal, es la vía prevista para una administración correcta.

A partir de ahí, el trabajo no consiste en desmontar **repuestos usados para coches** a ciegas. Primero entra en juego la descontaminación del vehículo. Después, las piezas que pueden prepararse para la reutilización se apartan de las destinadas al reciclaje. La normativa moderna española reconoce de manera expresa como piezas preparadas para la reutilización aquellas extraídas de vehículos y vendidas como piezas de segunda mano, o incluso las extraídas y almacenadas con intención de venta. Ese detalle jurídico, que puede parecer frío, tiene consecuencias muy prácticas. Da trazabilidad, encaja la actividad en una lógica regulada y deja entender que los repuestos utilizados de coche no son un mercado marginal, sino una categoría definida.

En la práctica, esto ha ordenado mucho el campo. Asimismo ha elevado la confianza del comprador. Quien busca un retrovisor, un motor de arranque, una puerta o un elemento interior no está acudiendo a un terreno gris, sino más bien a un operador que trabaja dentro de un marco legal específico. Esa diferencia explica parte del auge.

Por qué el conductor mira ahora al desguace con otros ojos

El primer motivo acostumbra a ser el costo. Eso no necesita mucho ornamento. Para un propietario que desea reparar un turismo con algunos años, una pieza utilizada puede hacer viable una reparación que con pieza nueva quizá no compensaría. No hace falta inventar cifras cerradas para entenderlo, pues el ahorro depende siempre del componente, la marca, la antigüedad y la demanda, mas el atractivo económico es real y reconocido como una de las razones principales de este mercado.

El segundo motivo es menos comentado y, en talleres, muchas veces pesa aun más: la disponibilidad. Hay piezas originales que dejan de ser fáciles de encontrar con el paso del tiempo. En esos casos, el desguace autorizado

puede transformarse en la fuente más realista para encontrar un componente que encaje de veras, en especial cuando el dueño desea mantener una referencia de origen o eludir adaptaciones.



Eso se ve muy bien en vehículos veteranos, en versiones menos comunes o en elementos de carrocería y acabado. A veces el problema no es que no exista alternativa nueva, sino que la opción alternativa nueva no soluciona del todo cuanto el vehículo precisa. Un componente original recuperado de otro vehículo puede encajar mejor que una solución genérica. Esa es una de las razones por las cuales tantos talleres prosiguen atentos a este canal, y por la que las campañas de vigilancia de consumo sobre piezas usadas para reparación tienen sentido: es un mercado relevante, no una rareza.

Luego está la tercera razón, que hace una década no se mencionaba con tanta naturalidad en la charla cotidiana: volver a usar una pieza útil evita desecharla prematuramente y encaja con una lógica de economía circular. La UE lleva tiempo fortaleciendo esa idea en automoción. Si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil es apta, no debe tratarse sin más como resto. Debe poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por instalación autorizada. Dicho sencillamente, el objetivo no es recobrar por recobrar, sino recobrar con criterio.

La regulación ha dejado de ser un telón de fondo

Hay sectores donde la norma va por detrás del mercado. Aquí ocurre más bien lo contrario: el marco legal ha sido definitivo para dar forma al mercado. En España, una de las bases actuales es el Real Decreto 265/2021, que regula los automóviles al final de su vida útil y actualiza la gestión y la trazabilidad. Esto importa porque el apogeo de las piezas de segunda mano para turismos no se explica solo por la demanda. Se explica también porque existe una arquitectura normativa que ordena quién puede administrar esos automóviles, de qué manera deben separarse sus componentes y en qué condiciones se prepara una pieza para la reutilización.

Cuando un mercado tiene reglas claras, gana legitimidad. Y cuando esa legitimidad se traduce en más trazabilidad, el efecto llega al usuario final. El conductor que antes podía sospechar de un repuesto usado, hoy distingue mejor entre una pieza cuyo origen y tratamiento están integrados en un circuito autorizado y una pieza de procedencia incierta. Esa distinción es la que está empujando el prestigio del desguace autorizado.

También es interesante mirar un tanto más allá. El futuro marco europeo apunta a reforzar aún más este terreno con requisitos de etiquetado concreto para piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde septiembre de dos mil veintinueve. Eso sugiere

una evolución clara del mercado: más identificación, más información y, de forma previsible, más confianza para el comprador profesional y particular.

Qué busca realmente quien compra un repuesto usado de coche

Aunque desde fuera parezca que todo se reduce al precio, la realidad es un poco más fina. En un taller o en una adquiere particular, lo que acostumbra a valorarse de verdad se semeja más a esto:

- origen claro de la pieza
- posibilidad real de reutilización dentro de un circuito autorizado
- encaje con el vehículo y con la reparación prevista
- equilibrio entre costo y sentido económico de la reparación
- acceso a una pieza original que puede ser bastante difícil de localizar nueva

No todos los casos se resuelven igual. Hay reparaciones en las que una pieza usada resulta lógica desde el primer minuto. En otras, puede haber más dudas. El punto esencial es que el desguace autorizado no vende una idea abstracta de sostenibilidad, vende la posibilidad de resolver un problema específico con una pieza que todavía tiene utilidad.

Ese matiz conviene resaltarlo por el hecho de que ayuda a evitar dos errores frecuentes. El primero es pensar que toda pieza utilizada interesa siempre y en toda circunstancia. No. Depende de la reparación, del valor del coche y del criterio técnico aplicado. El segundo fallo es creer que recurrir a un desguace es siempre y en todo momento una solución de compromiso o de baja calidad. Tampoco. De manera frecuente lo que se busca es exactamente una pieza original recuperada, no una opción alternativa cualquiera.

Talleres, consumidores y un mercado poco a poco más visible

Hay señales que confirman que este mercado ya juega en primera división. Una de ellas es la atención de las administraciones de consumo, que han incluido campañas concretas sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de automóviles. En el momento en que un sector entra en ese radar, normalmente es pues su volumen o su relevancia práctica justifican vigilancia y control.



Eso, lejos de perjudicar al mercado serio, lo robustece. El operador que trabaja bien se beneficia de que existan reglas y supervisión. El consumidor asimismo. En un ámbito tan sensible como el automóvil, donde una

reparación influye en seguridad, costo de uso y vida útil del vehículo, la profesionalización del canal importa mucho.

Además, hay un cambio cultural bastante evidente. Antes, charlar de desguace sonaba casi a último recurso. Ahora, para bastantes personas, preguntar repuestos para vehículo en un CAT es parte del proceso normal de reparación. Ese cambio de mentalidad no aparece de un día para otro. Nace cuando se amontonan experiencias razonables, cuando los talleres lo integran en su trabajo y cuando el marco legal deja claro qué se puede reutilizar y en qué condiciones.

No todo vale, y ahí está precisamente la diferencia

Una de las razones por las que el desguace autorizado gana terreno es **desguace** que introduce un filtro. El vehículo no entra de forma directa en una lógica de venta de piezas sin más. Ya antes hay una administración del final de vida del automóvil y una separación entre lo reutilizable y lo que no lo es. Esa secuencia importa. No solo por una cuestión ambiental, asimismo por una cuestión de orden técnico y comercial.

De hecho, la normativa española deja claro que las piezas reutilizables se apartan tras la descontaminación. Esa prioridad afirma mucho del enfoque del sector: primero se trata adecuadamente el vehículo, entonces se recupera lo que puede regresar al mercado. Visto desde fuera, puede parecer un matiz administrativo. Visto desde dentro, es lo que distingue una actividad profesional de una simple extracción indiscriminada.

Por eso el apogeo del desguace autorizado no debería entenderse como una moda pasajera ni como una contestación exclusiva al bolsillo. Tiene detrás una transformación más profunda en la manera de gestionar el vehículo cuando acaba su ciclo y en la forma de aprovisionar parte del mercado de repuestos utilizados de vehículo.

Cuándo tiene sentido recurrir a piezas de segunda mano para coches

No existe una regla universal, mas sí hay situaciones en las que esta alternativa acostumbra a encajar especialmente bien. Más que recetas cerradas, resulta conveniente pensar en escenarios. Por servirnos de un ejemplo, cuando el vehículo ya tiene años y una reparación con pieza nueva desborda su valor práctico. Asimismo cuando se necesita una pieza original bastante difícil de encontrar por otras vías. O cuando el propietario prefiere reutilizar un componente válido dentro de un circuito regulado, en lugar de adquirir una pieza nueva sin necesidad clara.

Hay, además, una lógica económica sencillísima que muchos conductores comprenden cuando la viven. Imaginemos un vehículo modesto, bien mantenido, con una avería o un daño puntual que no afecta a toda su vida útil, pero sí exige un repuesto específico. Si la diferencia entre reparar o no arreglar depende de acceder a una pieza de segunda mano, el desguace autorizado puede alargar la utilidad del vehículo de forma perfectamente razonable.

Para quien se plantea esta vía, hay una comprobación básica que vale la pena tener presente:

- confirmar que la pieza procede de un CAT autorizado
- verificar que la reparación tiene sentido económico
- valorar si se busca una referencia original difícil de sustituir
- contar con criterio profesional cuando la pieza forme una parte de una reparación sensible

No es una lista para complicar la adquisición, sino todo lo opuesto. Sirve para recordar que el atractivo de este mercado no está en comprar por comprar, sino más bien en volver a utilizar con cabeza.

Lo que viene para el sector

Todo apunta a que el papel del desguace autorizado proseguirá medrando como origen de piezas de segunda mano para coches. No pues desaparezcan los repuestos nuevos, que seguirán siendo indispensables habitualmente, sino más bien porque la reutilización de componentes aptos encaja cada vez mejor con la regulación y con las necesidades reales del mercado.

La dirección europea va claramente hacia más control y más identificación de las piezas usadas, remanufacturadas o reacondicionadas. Eso no suena a freno, sino a consolidación. Cuanto más claro sea el marco, más simple será para talleres, distribuidores y consumidores confiar en este canal.

Al final, el apogeo del desguace autorizado cuenta una historia bastante prudente. Un coche llega al final de su vida útil. Se gestiona en un centro habilitado para ello. Se descontamina. Se aparta lo que ya no puede seguir en uso de lo que sí puede hacerlo. Y parte de esas piezas vuelve al mercado como recambio útil, legalmente encajado y con una lógica económica y ambiental que cada vez comprende más gente.

Eso explica por qué el desguace ha dejado de ser solo un destino final. Hoy es, con toda legitimidad, una fuente real de repuestos para coche, un apoyo para talleres y conductores, y una pieza importante en la forma actual de comprender el automóvil cuando toca arreglar, sostener y aprovechar mejor lo que aún sirve.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>