

Durante bastante tiempo, bastante gente asoció el desguace con un solar lleno de coches apilados y poco más. Esa imagen ya no explica bien lo que ocurre hoy en un centro autorizado. En España, el desguace autorizado, conocido legalmente como centro autorizado de tratamiento o CAT, ocupa una situación poco a poco más clara en el mercado de los repuestos para vehículo. No se trata solo de retirar automóviles al final de su vida útil. Asimismo se trata de identificar, separar y preparar para la reutilización aquellas piezas que todavía pueden proseguir prestando servicio.

Ese matiz cambia por completo la charla. En el momento en que un coche llega al final de su vida útil, no todo se transforma en chatarra. La normativa española prevé exactamente 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 vehículos, siempre y en todo momento dentro del marco de seguridad industrial que corresponda. Eso ha dado una base considerablemente más sólida a un mercado que antes, para muchos conductores y talleres, parecía difuso o incluso 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 3 motivaciones se juntan, el resultado es simple de entender: el desguace deja de ser el final de la historia del vehículo y pasa a ser también el principio de una segunda vida para muchos componentes.

Del turismo fuera de uso al repuesto que vuelve al mercado

La clave está en el proceso. En España, los automóviles 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 gestión correcta.

A partir de ahí, el trabajo no consiste en desmontar 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 de España reconoce de manera expresa como piezas preparadas para la reutilización aquellas extraídas de automóviles y vendidas como piezas de segunda mano, o aun las extraídas y guardadas con pretensión 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 usados de coche no son un mercado marginal, sino más bien una categoría definida.

En la práctica, esto ha ordenado mucho el ámbito. 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 a un operador que trabaja dentro de un marco legal concreto. Esa diferencia explica una 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 dueño que quiere arreglar un coche con ciertos años, una pieza usada 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, pero el atrayente 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 incluso más: la disponibilidad. Hay piezas originales que dejan de ser fáciles de hallar con el paso del tiempo. En esos casos, el desguace autorizado

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

Eso se ve muy bien en coches veteranos, en versiones menos comunes o en elementos de carrocería y acabado. A veces el inconveniente no es que no exista opción alternativa nueva, sino la opción alternativa nueva no resuelve del todo cuanto el coche 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 siguen 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 conversación cotidiana: volver a usar una pieza útil evita desecharla prematuramente y encaja con una lógica de economía circular. La UE lleva tiempo reforzando esa idea en automoción. Si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil es capaz, no debe tratarse sin más como residuo. Debe poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por instalación autorizada. Dicho de manera sencilla, el objetivo no es recobrar por recuperar, sino más bien recobrar con criterio.

La regulación ha dejado de ser un telón de fondo

Hay campos donde la regla va por detrás del mercado. Acá ocurre más bien lo contrario: el marco legal ha sido decisivo 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 auge de las piezas de segunda mano para vehículos no se explica solo por la demanda. Se explica también por el hecho de que hay una [piezas de segunda mano coches](#) arquitectura normativa que ordena quién puede administrar esos vehículos, 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 ya 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 dudosa. Esa distinción es la que está empujando el prestigio del desguace autorizado.

También es interesante mirar un poco más allá. El futuro marco europeo apunta a fortalecer aún más este terreno con requisitos de etiquetado concreto para piezas de repuesto y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir de 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 adquiere un repuesto utilizado de coche

Aunque desde fuera parezca que todo se reduce al coste, la realidad es un poco más fina. En un taller o en una compra particular, lo que suele 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 coste 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 importante es que el desguace autorizado no vende una idea abstracta de sostenibilidad, vende la posibilidad de solucionar un problema concreto con una pieza que aún tiene utilidad.

Ese matiz conviene resaltarlo por el hecho de que ayuda a eludir dos fallos habituales. El primero es meditar que toda pieza usada interesa siempre y en todo momento. No. Depende de la reparación, del valor del turismo y del criterio técnico aplicado. El segundo error es pensar que recurrir a un desguace es siempre y en toda circunstancia una solución de compromiso o de baja calidad. Tampoco. De forma frecuente lo que se busca es precisamente una pieza original recuperada, no una opción alternativa cualquiera.

Talleres, usuarios y un mercado cada vez 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 usadas empleadas en la reparación de vehículos. En el momento en que un campo entra en ese radar, generalmente 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 también. En un ámbito tan sensible como el vehículo, 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, hablar de desguace sonaba prácticamente a último recurso. Ahora, para bastantes personas, preguntar recambios para vehículo en un CAT forma parte del proceso

normal de reparación. Ese cambio de mentalidad no aparece de un día para otro. Nace cuando se acumulan experiencias razonables, cuando los talleres lo integran en su trabajo y cuando el marco legal deja claro qué se puede volver a utilizar y en qué condiciones.

No todo vale, y ahí está precisamente la diferencia

Una de las razones por las cuales el desguace autorizado gana terreno es 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 vehículo y una separación entre lo reutilizable y lo que no lo es. Esa secuencia importa. No solo por una cuestión ambiental, también por una cuestión de orden técnico y comercial.

De hecho, la normativa de España deja claro que las piezas reutilizables se separan después de la descontaminación. Esa prioridad afirma mucho del enfoque del sector: primero se trata adecuadamente el vehículo, luego se recupera lo que puede volver 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 auge del desguace autorizado no debería comprenderse como una moda pasajera ni como una contestación exclusiva al bolsillo. Tiene detrás una transformación más profunda en la forma de gestionar el turismo cuando acaba su ciclo y en la manera de aprovisionar una parte del mercado de repuestos usados de coche.

Cuándo tiene sentido recurrir a piezas de segunda mano para coches

No existe una regla universal, mas sí hay situaciones en las que esta opción suele encajar singularmente bien. Más que recetas cerradas, es 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. También cuando se precisa una pieza original bastante difícil de encontrar por otras vías. O cuando el propietario prefiere volver a utilizar un componente válido en un circuito regulado, en vez de adquirir una pieza nueva sin necesidad clara.

Hay, además, una lógica económica sencillísima que muchos conductores comprenden en cuanto la viven. Imaginemos un coche modesto, bien mantenido, con una avería o un daño puntual que no afecta a su vida útil, pero sí demanda un repuesto específico. Si la diferencia entre reparar o no reparar depende de acceder a una pieza de segunda mano, el desguace autorizado puede prolongar la utilidad del vehículo de forma de manera perfecta 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 bastante difícil de sustituir
- contar con criterio profesional cuando la pieza forme una parte de una reparación sensible

No es una lista para complicar la compra, sino todo lo opuesto. Sirve para recordar que el atractivo de este mercado no está en adquirir por comprar, sino en reutilizar con cabeza.

Lo que viene para el sector

Todo apunta a que el papel del desguace autorizado seguirá creciendo como origen de piezas de segunda mano para vehículos. No por el hecho de que desaparezcan los recambios nuevos, que proseguirán **desguace** siendo imprescindibles en muchos casos, 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 cara más control y más identificación de las piezas utilizadas, remanufacturadas o reacondicionadas. Eso no suena a freno, sino a consolidación. Cuanto más claro sea el marco, más fácil será para talleres, distribuidores y consumidores confiar en este canal.

Al final, el auge 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 separa lo que ya no puede continuar en uso de lo que sí puede hacerlo. Y parte de esas piezas vuelve al mercado como repuesto 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 entender el automóvil cuando toca reparar, mantener y aprovechar mejor lo que todavía sirve.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

