

Hay un cambio silencioso en la forma de sostener un coche en marcha. A lo largo de años, bastante gente asoció el desguace con el final del vehículo, con chapas amontonadas y poco más. Hoy, esa imagen se ha quedado corta. En España, los desguaces autorizados, conocidos como centros autorizados de tratamiento de vehículos o CAT, ocupan un sitio clave en un mercado que no deja de ganar peso: el de las piezas de segunda mano para coches.

No se trata solo de ahorrar dinero, aunque el costo prosigue siendo una de las razones más potentes. Asimismo pesa la disponibilidad de componentes originales, algo singularmente valioso en el momento en que un modelo ya tiene años o cuando ciertas referencias nuevas son bastante difíciles de hallar. Y, además, hay un tercer factor que ha dejado de ser secundario: la lógica de la economía circular. Volver a usar una pieza útil ya antes de enviarla al reciclaje encaja con una idea bastante sensata, aprovechar lo que aún sirve.

Lo importante aquí es que este apogeo no nace del desorden, ni de un mercado opaco, ni de una simple moda. Nace de una estructura regulada. Ahí es donde los desguaces autorizados marcan la diferencia.

El punto de partida: qué hace realmente un desguace autorizado

Cuando un vehículo llega al final de su vida útil en España, debe darse de baja en un CAT autorizado. Ese detalle cambia por completo el enfoque. No hablamos de una retirada improvisada, sino más bien de una administración prevista por la normativa. El centro autorizado no solo recibe el vehículo. También lo descontamina, separa materiales y distingue entre lo que debe reciclarse y lo que puede prepararse para la reutilización.

Ese matiz es fundamental. Una pieza utilizada no es sencillamente una pieza vieja. La normativa española reconoce como piezas listas para la reutilización aquellas que se extraen de vehículos y se venden como piezas de segunda mano, o que se extraen y almacenan con pretensión de venta. Esto es, el sistema no contempla la reutilización como un efecto colateral, sino más bien como una parte formal del proceso.

En la práctica, esto transforma al desguace en un proveedor de repuestos para turismo con una función muy diferente a la que mucha gente imagina. No es solo el lugar donde termina un vehículo. Es también un punto de selección de componentes que todavía pueden prestar servicio. Y esa selección, exactamente por estar vinculada a centros autorizados, tiene un marco de trazabilidad y control que le da estabilidad al mercado.

Por qué la normativa ha empujado este mercado cara arriba

Uno de los grandes tdsdesguaces.com *TDS Desguaces en Arzúa* motivos por los cuales los repuestos usados de turismo han ganado terreno es que hoy existe una base legal moderna y más clara. El Real Decreto 265/2021 regula en España los automóviles al final de su vida útil y actualiza el marco de administración y trazabilidad. Esto no suena en especial emocionante para quien solo desea arreglar su vehículo, mas en realidad [desguace](#) tiene consecuencias muy concretas.

Cuando un ámbito marcha con reglas precisas, aparecen dos cosas que antes costaban más: confianza y continuidad. Un taller precisa saber de dónde viene una pieza y en qué condiciones puede comercializarse. Un consumidor precisa percibir que no está entrando en un terreno dudoso. Y un operador precisa un procedimiento identificable para extraer, separar, almacenar y vender componentes reutilizables.

La normativa asimismo deja claro que, una vez descontaminado el vehículo, las piezas reutilizables deben separarse de las que van a reciclarse, y que las primeras pueden venderse siguiendo la normativa de seguridad

industrial. Ese orden importa mucho. Evita mezclar lo aprovechable con lo que solo puede tratarse como resto, y coloca a la reutilización en un plano serio, no residual.

Dicho de una manera fácil, el mercado de las piezas de segunda mano para turismos medra pues el sector ya no depende solo del interés del comprador. Depende también de una infraestructura legal que hace posible la oferta.

El atractivo de una pieza original usada

Quien ha debido arreglar un vehículo con unos años sabe que no todos y cada uno de los repuestos producen exactamente las mismas dudas. Hay casos en los que una pieza nueva aftermarket puede encajar bien. Mas también hay situaciones en las que una pieza original utilizada, procedente de otro vehículo, resulta singularmente interesante. Esto acostumbra a acontecer cuando se busca compatibilidad real con un modelo concreto o cuando la pieza nueva es difícil de encontrar.

Esa combinación de costo y disponibilidad explica buena parte del auge actual. No hace falta adornarlo mucho. Si un conductor puede hallar un componente original reutilizable a un coste menor que el de uno nuevo, y además de esto ese componente entra en el circuito legal de un CAT, la opción gana atractivo de forma natural.

Conviene no idealizar el asunto. No todas y cada una de las piezas interesan igual, no todas tienen el mismo recorrido potencial y no todas y cada una encajan en cualquier reparación. Ahí entran el criterio del profesional, la naturaleza del componente y las necesidades del vehículo. Mas el crecimiento del mercado no exige que todo sea reutilizable. Es suficiente con que una parte significativa de las piezas extraídas tenga valor práctico y comercial para que el sistema funcione.

Del resto al recurso, mas con condiciones

A veces se habla de economía circular en términos altilocuentes, y eso puede hacer perder de vista lo esencial. En automoción, la idea es bastante concreta: si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil es capaz, no debería tratarse automáticamente como residuo. Debería poder circular entre operadores económicos con control, limpieza y, cuando proceda, prueba por una instalación autorizada.

Ese enfoque, además de lógico, está on-line con el marco europeo que refuerza esta visión. No se trata de liberar piezas al mercado sin filtros, sino de reconocer que volver a usar antes que destruir tiene sentido cuando hay una estructura técnica y regulativa que lo permite.

Aquí los desguaces autorizados cumplen una función doble. Por una parte, son quienes reciben el vehículo en el cauce legal. Por otro, son quienes hacen posible la transición entre el turismo dado de baja y la pieza que vuelve a utilizarse. Sin ese paso intermedio ordenado, hablar de economía circular quedaría en un eslogan. Con ese paso, se transforma en una práctica comercial real.

Lo que cambia para talleres y particulares

El mercado de repuestos utilizados de vehículo no interesa solo al conductor que intenta ajustar el presupuesto. Asimismo tiene peso para los talleres. De hecho, en España ha habido campañas de vigilancia de consumo sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de vehículos, una señal clara de que este ámbito es relevante en la práctica rutinaria de las reparaciones.

Eso revela algo importante: la reutilización de componentes no es marginal. Está presente en resoluciones reales de mantenimiento y reparación. Para un taller, contar con de un canal regulado de repuestos puede abrir

opciones que de otra manera serían más costosas o, en ciertos casos, difíciles de resolver por disponibilidad. Para el particular, el beneficio acostumbra a verse enseguida en la factura y en la posibilidad de sostener un vehículo operativo sin asistir siempre y en todo momento a una pieza nueva.

Al mismo tiempo, el hecho de que exista vigilancia y marco normativo recuerda que no vale cualquier cosa. La reutilización marcha mejor cuando está integrada en procedimientos claros. Ahí es donde el desguace autorizado aporta algo que va mucho alén de vender una pieza: aporta contexto legal, separación adecuada y una procedencia identificable.

La confianza no nace del marketing, nace del proceso

En este ámbito, la confianza no se edifica con promesas genéricas. Se edifica con pasos bien definidos. El vehículo entra en un centro autorizado. Se administra su baja al final de la vida útil. Se descontamina. Se separan las piezas reutilizables de las destinadas a reciclaje. Las piezas aptas pueden comercializarse conforme a la normativa de seguridad industrial.

Ese recorrido explica por qué el mercado ha madurado. A lo largo de un buen tiempo, parte del público veía los repuestos utilizados con recelo. Y es entendible. Cuando no hay un proceso visible, el comprador tiende a pensar en improvisación. Mas cuando detrás hay una obligación normativa de tratamiento y preparación para la reutilización, la percepción cambia.

No quiere decir que desaparezcan todas y cada una de las dudas, pues cada reparación tiene su contexto. Significa algo más práctico: que hay una base fiable a fin de que talleres, profesionales y conductores consideren estas piezas como una alternativa razonable.

Un mercado que aún va a ordenarse más

Todo apunta a que este mercado seguirá profesionalizándose. El futuro marco europeo ya señala una dirección muy clara: a partir del 1 de septiembre de 2029, los componentes utilizados, reacondicionados o remanufacturados vendidos por operadores económicos van a deber avanzar cara un etiquetado concreto.

Eso importa porque el crecimiento de un mercado no depende solo de que haya oferta y demanda. Asimismo depende de que el producto sea poco a poco más reconocible. En el momento en que una pieza tiene una clasificación más clara dentro del circuito comercial, el ámbito gana en legibilidad. El taller comprende mejor qué monta. El comprador sabe mejor qué adquiere. Y el operador trabaja con reglas más precisas.

Lejos de frenar el mercado, este tipo de medidas suele fortalecerlo. Ordenar no significa poner obstáculos por sistema. En muchas ocasiones significa dar más seguridad a todos y cada uno de los actores implicados.

Lo que explica de verdad el auge

Si hubiese que resumir por qué las piezas de segunda mano para turismos están viviendo un instante tan conveniente, no bastaría con decir que son más baratas. Lo son, a menudo, y ese factor proseguirá siendo decisivo. Mas el auge se explica mejor al juntar múltiples piezas del mismo rompecabezas.

Primero, existe una red de centros autorizados que reciben automóviles al final de su vida útil en el cauce legal. Segundo, la normativa española reconoce y regula la preparación para la reutilización. Tercero, el mercado encuentra valor en componentes originales que siguen siendo útiles. Cuarto, la economía circular ha dejado de ser una idea abstracta para transformarse en una práctica específica dentro del sector del vehículo. Y quinto, Europa avanza cara más control y mejor identificación de este género de piezas.

Cuando todos esos factores coinciden, el crecimiento deja de ser anecdótico. Se vuelve estructural.

Más que una alternativa barata

A estas alturas, reducir el papel del desguace a una simple fuente de ahorro sería quedarse corto. Los CAT autorizados están ayudando a normalizar una forma diferente de comprender los repuestos para turismo. No como un recurso de último minuto, sino como una parte de un sistema donde volver a utilizar tiene sentido técnico, económico y regulativo.

Eso favorece a muchos perfiles distintos. A quien necesita contener gastos. A quien busca una pieza original difícil de localizar. Al taller que precisa opciones reales para solucionar una reparación. Y, por supuesto, a un modelo de administración que procura aprovechar componentes válidos antes de transformarlos en material para reciclaje.



El auge de los repuestos usados de turismo no nace de la nostalgia por el coche de ya antes ni de una moda pasajera. Nace de algo más sólido: una combinación de necesidad, normativa y sentido práctico. Y en el centro de todo eso están los desguaces autorizados, haciendo posible que un vehículo que ya ha terminado su recorrido prosiga aportando valor, pieza a pieza.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>

