

Durante mucho tiempo, bastante gente asoció el desguace con un solar lleno de coches 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 repuestos para turismo. 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 seguir prestando servicio.

Ese matiz cambia por completo la conversación. Cuando un coche llega al final de su vida útil, no todo se convierte en chatarra. La normativa de España prevé exactamente que, tras la descontaminación del vehículo, se separen las piezas reutilizables de las que van a reciclarse. Las primeras pueden comercializarse como piezas de segunda mano para coches, siempre dentro del marco de seguridad industrial que corresponda. Eso ha [recambios para coche](#) dado una base considerablemente más sólida a un mercado que ya 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 asimismo 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 vehículos que llegan al final de su vida útil deben administrarse por medio de 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 adecuada.

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 española reconoce de manera expresa como piezas preparadas para la reutilización aquellas extraídas de automóviles 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 permite 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 factor interior no está acudiendo a un terreno gris, sino más bien a un operador que trabaja dentro de un marco legal concreto. Esa diferencia explica parte del apogeo.

Por qué el conductor mira ahora al desguace con otros ojos

El primer motivo suele ser el coste. Eso no precisa mucho ornamento. Para un propietario que quiere arreglar un vehículo con algunos años, una pieza usada puede hacer viable una reparación que con pieza nueva quizás no compensaría. No hace falta inventar cifras cerradas para entenderlo, por el hecho de que el ahorro depende siempre y en toda circunstancia del componente, la marca, la antigüedad y la demanda, pero el atrayente económico es real y reconocido como una de las razones primordiales 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 localizar con el paso de los años. En esos casos, el desguace autorizado puede transformarse en la fuente más realista para localizar un componente que encaje de verdad, en especial cuando el propietario desea mantener una referencia de origen o evitar adaptaciones.

Eso se ve realmente bien en turismos 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 lo que el turismo necesita. 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 utilizadas para reparación tienen sentido: es un mercado relevante, no una extrañeza.

Luego está la tercera razón, que hace una década no se mentaba con tanta naturalidad en la conversación cotidiana: reutilizar 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 de forma 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 sectores donde la regla va tras el mercado. Aquí 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 R. D. 265/2021, que regula los automóviles al final de su vida útil y actualiza la gestión y la trazabilidad. Esto importa pues el auge de las piezas de segunda mano para vehículos no se explica solo por la demanda. Se explica también porque existe una arquitectura normativa que ordena quién puede gestionar esos automóviles, cómo 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 desconfiar de un repuesto usado, hoy distingue mejor entre **desguace** 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 2029. Eso sugiere una evolución clara del mercado: más identificación, más información y, previsiblemente, 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 costo, la realidad es un poco más fina. En un taller o en una compra particular, lo que acostumbra a valorarse de verdad se parece 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 hallar nueva

No todos y cada uno de los casos se resuelven igual. Hay reparaciones en las que una pieza utilizada 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 resolver un problema específico con una pieza que aún tiene utilidad.

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

Talleres, usuarios 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 usadas empleadas en la reparación de automóviles. Cuando un ámbito 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 campo 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 casi a último recurso. Ahora, para bastantes personas, preguntar repuestos para coche en un CAT es parte del proceso normal de reparación. Ese cambio de mentalidad no aparece de la noche a la mañana. 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 usar y en qué condiciones.

No todo vale, y ahí está exactamente la diferencia

Una de las razones por las que el desguace autorizado gana terreno es que introduce un filtro. El vehículo no entra de manera directa en una lógica de venta de piezas sin más. Antes hay una gestión 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, asimismo por una cuestión de orden técnico y comercial.

De hecho, la normativa de España deja claro que las piezas reutilizables se apartan tras la descontaminación. Esa prioridad afirma mucho del enfoque del sector: primero se trata correctamente el vehículo, entonces 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 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 administrar el coche cuando termina su ciclo y en la manera de aprovisionar parte del mercado de repuestos usados de vehículo.

Cuándo tiene sentido recurrir a piezas de segunda mano para coches

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

Hay, además, una lógica económica muy sencilla 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 toda su vida útil, pero sí exige un recambio específico. Si la diferencia entre arreglar o no reparar 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 merece 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 parte de una reparación sensible

No es una lista para complicar la compra, sino más bien todo lo opuesto. Sirve para recordar que el atractivo de este mercado no está en adquirir por adquirir, sino en reutilizar 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 turismos. No por el hecho de que desaparezcan los repuestos nuevos, que proseguirán 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 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 usuarios confiar en este canal.

Al final, el auge del desguace autorizado cuenta una historia bastante prudente. Un vehículo llega al final de su vida útil. Se gestiona en un centro habilitado para esto. Se descontamina. Se aparta lo que ya no puede proseguir

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 turismo, 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/>