

Cuando alguien oye la palabra *desguace*, todavía imagina una campa llena de turismos viejos y poco más. La realidad de un CAT, un centro autorizado de tratamiento, es bastante distinta. En España, estos centros son la vía legal y técnica para gestionar los vehículos al final de su vida útil, y su trabajo no consiste solo en retirar morralla. También deben decidir qué piezas pueden seguir teniendo una segunda vida y qué materiales deben ir al circuito de reciclaje.

Ese matiz cambia mucho las cosas. No se trata únicamente de desmontar, sino de clasificar con criterio. Una puerta, un retrovisor, un motor de arranque o un alternador pueden convertirse en *repuestos utilizados de coche* si están en condiciones y si han sido extraídos y gestionados dentro del marco previsto. Otras partes, en cambio, por desgaste, daño o simple falta de utilidad, terminan en la cadena de reciclado de materiales.

Lo interesante de este modelo es que junta tres intereses muy específicos. Por un lado, la baja legal y el tratamiento adecuado del vehículo. Por otro, la posibilidad de recuperar *piezas de segunda mano para coches* que prosiguen siendo útiles. Y además, la lógica de la economía circular, que en automoción tiene mucho sentido por el hecho de que un vehículo contiene una cantidad enorme de materiales y componentes con valor.

Qué es exactamente un CAT y por qué importa

En España, cualquier vehículo susceptible de matriculación que haya llegado al final de su vida útil debe darse de baja en un CAT autorizado. Esa exigencia no es una formalidad administrativa. Es la forma de asegurar que el vehículo se trata en una instalación preparada para separar, descontaminar y gestionar apropiadamente tanto las piezas reutilizables como los materiales que deben reciclarse.

La normativa actual, con el R. D. 265/2021 como referencia clave, fortalece esa idea de trazabilidad y de gestión ordenada. También deja claro algo que a veces se pierde en la conversación cotidiana: una pieza utilizada no es simplemente una pieza vieja que alguien ha quitado de un turismo. Para entrar en el mercado de los *recambios para coche* dentro de la legalidad, tiene que proceder de un circuito autorizado y cumplir las condiciones aplicables.

Eso es importante para el comprador, para el taller y para el propio sector. En el mercado de *repuestos usados de coche* hay interés real por el hecho de que muy frecuentemente permiten ahorrar dinero, localizar componentes originales ya descatalogados o reparar un vehículo sin disparar el presupuesto. Pero ese interés solo marcha bien cuando detrás hay un proceso serio.

El primer paso no es desmontar, es descontaminar

Hay una imagen muy extendida de que, cuando entra un vehículo en un desguace, alguien comienza a sacar piezas tal y como si fuera un rompecabezas del revés. En un CAT, el orden es otro. Ya antes de hablar de reutilización o de reciclaje, el vehículo debe pasar por la fase de descontaminación.

Ese punto es esencial. La normativa española señala que, tras la descontaminación del vehículo, se apartan las piezas reutilizables de las que van a reciclarse. No es un detalle menor. Quiere decir que la resolución sobre qué se vende como pieza de segunda mano y qué se manda al reciclaje llega tras asegurar que el vehículo ya ha sido tratado en el procedimiento demandado.

Desde fuera puede parecer una secuencia burocrática, mas tiene lógica práctica. Un coche al final de su vida útil no es solo metal y plástico. También concentra elementos y componentes que exigen una administración

controlada. Por eso los CAT no actúan como simples guardes de piezas, sino como instalaciones autorizadas con una función ambiental muy específica.

Cuándo una pieza pasa de resto a oportunidad

Aquí resulta conveniente aclarar un concepto que de forma frecuente genera confusión. La normativa de España define como piezas preparadas para la reutilización aquellas que se extraen de vehículos y se venden como piezas de segunda mano, o las que se extraen y guardan con intención de venta. Esa formulación tiene bastante miga.

En términos prácticos, la reutilización no comienza en el momento en que alguien compra la pieza. Comienza cuando el CAT la identifica, la aparta del resto y la administra con el propósito de devolverla al mercado. Esa pieza deja de ser una parte indiferenciada de un vehículo fuera de uso y pasa a convertirse en un componente con valor económico y funcional.



La lógica europea va en exactamente la misma dirección. Si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil es capaz, no debería tratarse como residuo, sino más bien como un componente que puede circular entre operadores económicos, con control, limpieza y, cuando corresponda, prueba por una instalación autorizada. Dicho de una manera muy simple, no todo lo utilizado es desecho, mas tampoco todo lo usado vale de manera automática para volver a montarse.

Ahí está una de las claves del trabajo en un *desguace* CAT: separar lo recuperable de lo irrecuperable sin caer ni en el aprovechamiento indiscriminado ni en el descarte excesivo.

Cómo se separan las piezas reutilizables de los materiales para reciclaje

La separación no responde a una sola pregunta, sino más bien a varias. La primera es si la pieza puede prepararse para la reutilización. La segunda es si conviene almacenarla y comercializarla como repuesto. La tercera, si no cumple lo precedente, es de qué forma integrarla en la vía de reciclaje que corresponda.

No hace falta imaginar un proceso enigmático. Es más bien una toma de decisiones escalonada. Tras la descontaminación, el centro autorizado distingue entre componentes con potencial de segunda vida y componentes o materiales que ya no tienen recorrido como pieza. En ese instante el vehículo deja de verse como un vehículo entero y comienza a leerse como un conjunto de elementos con destinos diferentes.

Suele asistir pensarlo así:

- una una parte del vehículo puede acabar como *pieza de segunda mano para coches* si se ha extraído y preparado para su reutilización
- otra parte no se reutiliza como componente, pero sí entra en el circuito de reciclaje de materiales
- hay componentes cuyo interés es mayor por su valor como recambio original
- hay otros cuyo estado o naturaleza hacen más razonable su gestión como material reciclable
- todo eso debe hacerse en el marco de seguridad industrial y trazabilidad que exige la normativa

Ese reparto es lo que da sentido a la actividad del CAT. Si todo se considerara chatarra, se perderían piezas útiles. Si todo se intentara vender, el sistema sería inseguro y poco serio.

Lo que busca el mercado, y lo que no siempre y en todo momento compensa guardar

Quien ha buscado alguna vez *recambios para coche* en un modelo con años encima conoce bien una realidad del sector: no todas las piezas interesan por igual. Ciertas se buscan pues el recambio nuevo resulta costoso. Otras por el hecho de que la referencia original ya no se encuentra con sencillez. Y otras, sencillamente, pues el comprador prefiere una pieza original usada antes que una opción alternativa nueva de calidad dudosa.

En ese contexto, los CAT tienen un papel muy concreto. La normativa les atribuye la separación de las piezas y componentes que puedan prepararse para la reutilización y su comercialización. No es solo una posibilidad residual, sino una función reconocida en el sistema.

Ahora bien, eso no quiere decir que toda pieza extraída merezca guardarse. Ahí entra el criterio profesional. En la práctica, el valor de un componente utilizado depende de su aptitud, su posible demanda y su viabilidad como repuesto. Un centro autorizado no gana nada llenando espacio con piezas que no se moverán o que no son adecuadas para regresar al mercado. Esa parte, aunque en muchas ocasiones no se vea, marca la diferencia entre una gestión ordenada y una acumulación sin sentido.

La trazabilidad cambia la confianza del comprador

Una de las razones por las cuales el mercado de *repuestos usados de coche* ha ganado peso es que ya no se ve solo como una salida económica. Asimismo se percibe como una opción razonable dentro de la reparación, sobre todo cuando viene de un operador autorizado.

Eso importa mucho en talleres y también en particulares. Las campañas de vigilancia de consumo sobre piezas utilizadas empleadas en la reparación de automóviles indican que hablamos de un mercado relevante. Y cuando un mercado es relevante, la confianza pasa a ser definitiva.

La trazabilidad ayuda precisamente a eso. Saber que la pieza procede de un vehículo gestionado por un CAT, que ha sido separada tras la descontaminación y que entra en comercialización conforme al marco aplicable no suprime todas y cada una de las dudas del comprador, pero sí cambia radicalmente el punto de partida. No es lo mismo adquirir una pieza sin contexto que un componente integrado en un circuito regulado.

He visto muy frecuentemente una situación semejante en conversaciones de taller. El cliente comienza preguntando por costo, prácticamente siempre y en toda circunstancia por coste. A los pocos minutos ya pregunta otra cosa: de dónde sale la pieza. Esa segunda pregunta acostumbra a pesar más de lo que semeja.

Reutilizar no es lo mismo que reciclar, y conviene no mezclarlo

En el lenguaje cotidiano, reutilización y reciclaje suelen aparecer tal y como si fuesen la misma idea. En automoción no lo son. Reutilizar significa que un componente sigue funcionando como componente. Reciclar significa que deja de **desguace** servir como pieza y se aprovecha por sus materiales.

La diferencia no es solo teórica. Asimismo cambia el valor que se conserva. Si una pieza puede continuar cumpliendo su función original, el ahorro de recursos es más directo. Si no puede hacerlo y se recicla, prosigue habiendo aprovechamiento, pero de otra naturaleza.

Por eso la separación que efectúan los CAT tiene tanta importancia. Una buena clasificación evita dos fallos usuales. El primero, expedir a reciclaje algo que todavía podía tener uso como repuesto. El segundo, intentar poner como reutilizable algo que no debería volver al mercado en esas condiciones.

Visto desde fuera parece una decisión simple, pero no siempre lo es. Hay casos claros y casos frontera. Y en esos casos frontera es donde se nota la seriedad del centro.



Seguridad industrial y preparación para la venta

Otro aspecto que resulta conveniente recordar es que las piezas reutilizables pueden venderse siguiendo la normativa de seguridad industrial. Esa frase, que suena técnica, tiene consecuencias muy prácticas. Habla de control, de orden y de responsabilidad en la comercialización.

El mercado de *piezas de segunda mano para coches* no puede respaldarse solo en la lógica de “si encaja, sirve”. Un recambio utilizado precisa un tratamiento adecuado en una instalación autorizada. Además, la orientación europea refuerza esa idea con requisitos de control, limpieza y, cuando proceda, prueba.

Este punto va a continuar ganando peso. El futuro marco europeo ya apunta a un etiquetado concreto para piezas de repuesto y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos desde el 1 de septiembre de dos mil veintinueve. Eso no cambia de cuajo el presente, pero sí marca una dirección muy clara: el campo de la reutilización de piezas va cara más identificación y más transparencia.

Para el comprador, eso puede traducirse en decisiones más informadas. Para el sector, supone profesionalización. Y para los CAT, encaja bastante bien con una función que realmente ya vienen desempeñando: separar, preparar y poner orden donde antes mucha gente solo veía restos de un vehículo.

Por qué un desguace autorizado tiene sentido incluso para quien solo busca ahorrar

Hay quien llega a un *desguace* por pura necesidad. El vehículo tiene una avería, el presupuesto aprieta y la opción nueva se va de coste. En esos casos, los *recambios para coche* provenientes de un CAT acostumbran a entrar en la charla por una razón obvia: cuestan menos que el recambio nuevo y, además de esto, pueden ser piezas originales.

Ese ahorro es real, mas no es la única ventaja. Asimismo importa la disponibilidad. En modelos viejos o en automóviles cuyos repuestos nuevos escasean, el circuito de reutilización puede ser la vía más prudente. Y a eso se aúna un factor que cada vez pesa más, si bien no siempre y en toda circunstancia se afirme en voz alta: aprovechar una pieza ya fabricada evita desaprovechar valor.

Si tuviera que resumir por qué este sistema interesa tanto a talleres como a usuarios, lo dejaría en 4 ideas:

- reduce el costo de ciertas reparaciones
- facilita encontrar piezas originales bastante difíciles de localizar
- encaja con la economía circular aplicada al automóvil
- da un marco legal y trazable a la reutilización

No es poco. De hecho, explica bastante bien por qué este mercado lleva años consolidándose.

El cambio de mirada: del vehículo entero al componente útil

Quizá lo más interesante de los CAT es que fuerzan a mirar el final de vida de un vehículo de otro modo. Un vehículo que ya no puede continuar circulando no se transforma de forma automática en residuo homogéneo. Dentro de él hay componentes que todavía pueden servir y materiales que deben reincorporarse al ciclo productivo por la vía del reciclaje.

Ese cambio de mirada es muy concreto. Donde ya antes se veía un vehículo acabado, ahora se distinguen destinos distintos. Ciertas piezas salen listas para regresar al mercado como *repuestos utilizados de coche*. Otras se separan porque su porvenir ya no está en la reparación, sino en el reciclado de materiales. Todo eso ocurre dentro de un sistema legal que exige autorización, control y trazabilidad.

Y ahí está, en el fondo, la aportación real de un CAT. No romantiza el turismo viejo ni convierte cualquier componente utilizado en una ganga. Hace algo más útil que eso: pone criterio en la despedida del vehículo y orden en la posible segunda vida de sus piezas.

Para quien compra, significa acceder a *piezas de segunda mano para coches* con un origen regulado. Para quien repara, abre una alternativa sensata en muchos casos. ***piezas de segunda mano coches*** Y para el conjunto del sector, prueba que un final de vida bien gestionado puede ser también el principio de otra cadena de valor. Esa es la diferencia entre acumular vehículos y tratar automóviles. Y no es una diferencia pequeña.

TDS Desguaces

Rúa Sesar, 4, 15819 Calvos, A Coruña

650451957

<https://tdsdesguaces.com/>