

Cuando alguien oye la palabra *desguace*, aún imagina una campa llena de vehículos 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. Asimismo deben decidir qué piezas pueden continuar 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 en el 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 recobrar *piezas de segunda mano para coches* que siguen siendo útiles. Y además, la lógica de la economía circular, que en automoción tiene mucho sentido pues un turismo contiene una cantidad enorme de materiales y componentes con valor.

Qué es precisamente 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 lista para separar, descontaminar y gestionar correctamente 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 administración ordenada. Asimismo deja claro algo que en ocasiones se pierde en la conversación cotidiana: una pieza usada no es sencillamente una pieza vieja que alguien ha quitado de un turismo. Para entrar en el mercado de los *recambios para coche* dentro de la legalidad, debe proceder de un circuito autorizado y cumplir las condiciones aplicables.

Eso es esencial para el comprador, para el taller y para el propio sector. En el mercado de *repuestos utilizados de coche* hay interés real por el hecho de que muchas veces permiten ahorrar dinero, localizar componentes originales ya descatalogados o reparar un vehículo sin disparar el presupuesto. Mas 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 empieza a sacar piezas como si fuera un rompecabezas al revés. En un CAT, el orden es otro. Ya antes de charlar 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 separan las piezas reutilizables de las que van a reciclarse. No es un detalle menor. Quiere decir que la decisión sobre qué se vende como pieza de segunda mano y qué se envía 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 vehículo al final de su vida útil no es solo metal y plástico. También concentra elementos y componentes que demandan una administración

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

Cuándo una pieza pasa de residuo a oportunidad

Aquí resulta conveniente aclarar un término que a menudo genera confusión. La normativa española define como piezas dispuestas para la reutilización aquellas que se extraen de automóviles y se venden como piezas de segunda mano, o las que se extraen y **desguace** guardan con intención de venta. Esa formulación tiene bastante miga.

En términos prácticos, la reutilización no comienza en el instante en que alguien compra la pieza. Empieza cuando el CAT la identifica, la separa 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 transformarse en un componente con valor económico y funcional.

La lógica europea va en la misma dirección. Si una pieza retirada de un vehículo al final de su vida útil es apta, 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 forma muy simple, no todo lo usado es desecho, mas tampoco todo lo usado vale de forma automática para regresar 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 a varias. La primera es si la pieza puede prepararse para la reutilización. La segunda es si es conveniente guardarla y comercializarla como repuesto. La tercera, si no cumple lo anterior, es de qué forma integrarla en la vía de reciclaje que corresponda.

No hace falta imaginar un proceso misterioso. Es más bien una toma de resoluciones 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 coche entero y empieza a leerse como un conjunto de elementos con destinos distintos.

Suele asistir pensarlo así:

- una parte del vehículo puede acabar como *pieza de segunda mano para coches* si se ha extraído y dispuesto para su reutilización
- otra parte no se reutiliza como componente, mas 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 demanda la normativa

Ese reparto es lo que da sentido a la actividad del CAT. Si todo se considerara morralla, 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 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. Algunas se buscan por el hecho de que el repuesto nuevo resulta caro. Otras por el hecho de que la referencia original ya no se encuentra con sencillez. Y otras, simplemente, pues el comprador prefiere una pieza original usada ya 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 más bien una función reconocida dentro del sistema.

Ahora bien, eso no significa 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 aptitud como recambio. Un centro autorizado no gana nada llenando espacio con piezas que no se van a mover o que no son adecuadas para volver al mercado. Esa parte, si bien en muchas ocasiones no se vea, marca la diferencia entre una gestión ordenada y una acumulación sin ningún sentido.

La trazabilidad cambia la confianza del comprador

Una de las razones por las que el mercado de *repuestos utilizados de coche* ha ganado peso es que ya no se ve solo como una salida asequible. 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 usadas empleadas en la reparación de vehículos señalan que charlamos 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 elimina todas las dudas del comprador, pero sí cambia radicalmente el punto de partida. No es exactamente lo mismo adquirir una pieza sin contexto que un componente integrado en un circuito regulado.

He visto muchas veces una situación semejante en conversaciones de taller. El usuario empieza preguntando por coste, casi siempre y en todo momento por costo. A los pocos minutos ya pregunta otra cosa: de dónde sale la pieza. Esa segunda pregunta suele pesar más de lo que parece.



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

En el lenguaje rutinario, reutilización y reciclaje acostumbran a aparecer tal y como si fuesen exactamente la misma idea. En automoción no lo son. Reutilizar quiere decir que un componente prosigue funcionando como componente. Reciclar quiere decir que deja de valer 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 seguir 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 relevancia. Una buena clasificación evita dos errores frecuentes. El primero, mandar a reciclaje algo que todavía podía tener uso como repuesto. El segundo, intentar colocar como reutilizable algo que no debería regresar al mercado en esas condiciones.

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

Seguridad industrial y preparación para la venta

Otro aspecto que conviene 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 usado precisa un tratamiento adecuado dentro de una instalación autorizada. Además, la

orientación europea refuerza esa idea con requisitos de control, limpieza y, cuando proceda, prueba.

Este punto va a proseguir ganando peso. El futuro marco europeo ya apunta a un etiquetado concreto para piezas de recambio y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados vendidos por operadores económicos a partir del 1 de septiembre de 2029. Eso no cambia de cuajo el presente, pero sí marca una dirección muy clara: el ámbito de la reutilización de piezas va hacia más identificación y más transparencia.

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

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

Hay quien llega a un *desguace* por pura necesidad. El turismo tiene una avería, el presupuesto aprieta y la opción nueva se va de costo. En esos casos, **TDS Desguaces en Arzúa** los *recambios para coche* procedentes de un CAT suelen entrar en la conversación por una razón obvia: cuestan menos que el repuesto nuevo y, además de esto, pueden ser piezas originales.

Ese ahorro es real, mas no es la única ventaja. También importa la disponibilidad. En modelos antiguos o en vehículos 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 todo momento se diga en voz alta: aprovechar una pieza ya fabricada evita desaprovechar valor.

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

- reduce el costo de ciertas reparaciones
- facilita hallar 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 otra manera. Un turismo que ya no puede proseguir circulando no se convierte de manera automática en resto 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. Algunas piezas salen dispuestas para regresar al mercado como *repuestos usados de coche*. Otras se apartan pues su porvenir ya no está en la reparación, sino más bien 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 coche viejo ni transforma cualquier componente usado en una baratija. 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 opción alternativa sensata habitualmente. Y para el conjunto del campo, 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/>