



RECAMBIOS DE SEGUNDA MANO

Somos **seres pensantes**. En nuestra evolución buscamos la reutilización de elementos u objetos cotidianos para crear nuevos usos y funcionalidades. Desde el Neolítico, donde usábamos huesos de animales, pieles o madera para crear herramientas o prendas de abrigo, hasta la época actual, en la que utilizamos app de venta de ropa u objetos de segunda mano, son muchos los momentos de la historia en los que diferentes civilizaciones han valorado el **uso de materiales de segunda mano**.



Por **Pablo López Izquierdo**
DIRECTOR DE CESVIRECAMBIOS
plopez@cesvimap.com

En todos estos momentos la reutilización ha proporcionado beneficios sobre el uso de materiales o elementos nuevos:

- Eliminación del proceso de fabricación u obtención del elemento nuevo.
- Eliminación del transporte necesario para disponer del elemento nuevo.
- Disminución del tiempo de recepción del elemento nuevo.
- Ahorro de costes de adquisición del elemento nuevo.

Entendemos el “**recambio de segunda ma-**

no” como un componente (o conjunto de ellos) extraído o desmontado de un bien fuera de uso o averiado, que puede cumplir la misma función para la que fue diseñado en otro bien de idéntica naturaleza al original. Es una alternativa técnicamente funcional al recambio nuevo.

En los últimos años su uso ha crecido exponencialmente, acrecentado por la *crisis de los semiconductores*. La ausencia de microchips en el mercado conllevó menos vehículos nuevos fabricados, más demanda de vehículos usados

-más caros-. Ante esta situación, algunos de los potenciales compradores no han tenido más remedio que reparar sus propios vehículos buscando soluciones económicamente asequibles, accediendo por tanto al mercado de piezas de automóviles de segunda mano. El parque móvil de vehículos ha envejecido rápidamente y, como consecuencia, aumenta la demanda de recambio reutilizado por la falta de disponibilidad de recambio nuevo para ellos.

Origen

En automoción, el origen radica en los vehículos al final de su vida útil, aquellos que ya no pueden seguir circulando debido a su antigüedad o a daños o averías no reparables técnica o económicamente. Estos vehículos, según el *Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil*, deben ser tratados en un Centro Autorizado de Tratamiento, CAT (conocido como desguace), para su descontaminación, tramitación de su baja ante la DGT y emisión del certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

Los CAT son los únicos centros autorizados para preparar y comercializar recambios de segunda mano. No pueden venderlos propietarios, talleres, intermediarios, flotistas, aseguradoras, etc.

Características

No todos los elementos recuperados de un vehículo fuera de uso pueden tener una segunda vida como recambio de segunda mano, por diferentes aspectos.

Seguridad: Los elementos estructurales del vehículo que forman parte de la seguridad pasiva del vehículo no se pueden ni se deben comercializar como recambio de segunda mano, según recoge el RD 265/2021. Extraer piezas unidas permanentemente a la carrocería -con soldadura o remachado-, provocaría en un accidente la alteración en la gestión de la energía generada.

Verificación: Todo recambio de segunda mano debe ser verificado para comprobar su correcto funcionamiento. Se hará de forma dimensional (en piezas exteriores del vehículo), de accionamiento (en mecanismos como elevallunas, cerraduras, plegado de retrovisores...) o

de funcionamiento (pantallas de información, cámaras o motores).

Estado: Lo ideal es que los recambios de segunda mano no presenten ningún daño susceptible de necesitar un proceso de reparación de cara a su reutilización.

Durabilidad: Hay piezas consideradas de desgaste que tienen una vida útil limitada, como las relacionadas con frenos o suspensión. Si no puede garantizarse un período de uso, no deben comercializarse.

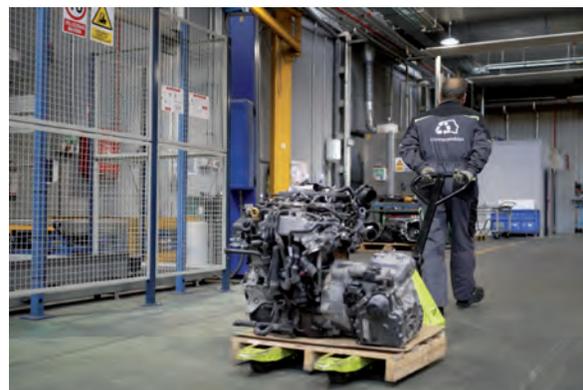
Garantías

Las piezas de segunda mano están garantizadas por el *RD 265/2021: Los CAT proporcionarán a los consumidores de piezas y componentes preparados para la reutilización la garantía legalmente establecida según sean particulares o profesionales¹*.

Esto implica que las piezas de segunda mano están garantizadas frente a faltas de conformidad, como:

- Que se ajusten a la descripción realizada y posean las cualidades descritas.
- Que sean aptas para los usos a los que ordinariamente se destinan las piezas de recambio reutilizadas del mismo tipo que le

1: Anexo V, apartado E





El recambio usado es una alternativa real desde el punto de vista técnico y funcional al uso de recambio nuevo

son propios con exclusión de los accesorios que los puedan acompañar

- Que presenten la calidad y prestaciones habituales de una pieza de recambio reutilizada del mismo tipo que sean fundamentalmente esperables.

Es totalmente legal que un taller reparador utilice recambios de segunda mano, pero con la exigencia de la conformidad previa por parte del cliente (RD 1457/1986, de 10 de enero). La duración legal de la garantía no puede ser inferior a un año (RD 1/2007, de 16 de noviembre).

Por qué utilizar piezas de segunda mano

Usar recambio de segunda mano es **sostenible**. No hay que fabricar algo que ya está fabricado. Así, se evita el impacto de la producción. Ya hay fabricantes de piezas nuevas interesados en avanzar en esa segunda vida, ya que los constructores de automóviles deben mantener líneas de fabricación de recambios activas, que se traduce en importantes volúmenes de recambio en los almacenes, que se convierten en obsoletos cuando desaparece la demanda...

Por ello, algunos de los fabricantes de automóviles proponen el reacondicionamiento o *refabricación* de los coches usados para darles una segunda vida, contribuyendo así a la **economía circular** y al **consumo responsable**. Otros se están comprometiendo a alargar la vida útil de las piezas utilizadas y reconvertirlas en componentes de automóviles.

MAPFRE, por su parte, aunque no produzca vehículos como tal, se ha comprometido

a promover un Plan de Sostenibilidad con diversos objetivos, entre ellos, la transición hacia una economía circular que se materializa en **CESVIRECAMBIOS**. El CAT de CESVIMAP, creado hace más de 20 años, descontamina los vehículos dados de baja -este año ha alcanzado la cifra de 50.000 coches descontaminados- y vuelve a poner en el mercado sus piezas en perfecto estado -1.200.000 recambios reintroducidos en la cadena de suministro-. Además, recicla otros componentes de los coches: acero, vidrio, aluminio, plásticos, o neumáticos fuera de uso.

De este modo, MAPFRE completa el círculo, neutralizando el impacto medioambiental de sus vehículos asegurados, declarados pérdida total.

Segunda vida de las baterías de los vehículos electrificados

¿Y qué sucede con los coches de propulsión eléctrica? ante un accidente que conlleve pérdida total, sus baterías pueden no presentar daño alguno. Y si el mercado de posventa aún no ha incorporado estas baterías para su uso en otro vehículo, sí pueden utilizarse como almacenamiento de energía en sectores industriales o domésticos.

El proceso consiste en desmontar sus módulos, verificar su estado de salud y utilizarlos en mayor o menor número para crear dispositivos de almacenamiento de energía.





CESVIMAP reduce la huella de carbono asociada a la electromovilidad gracias a la actuación sobre la fabricación de baterías

Dependiendo de las necesidades de almacenamientos de energía podemos encontrar:

- **Talla S:** Solución portátil de carga para pequeños requerimientos, como equipos multimedia, informáticos y trabajos en exterior. Capacidad en torno a 1 kWh.
- **Talla M:** Cargador para asistencia en ciudad, aporta autonomía de circulación al vehículo eléctrico hasta el punto más próximo de recarga. Capacidad en torno a 7 kWh.
- **Talla L:** Autoconsumo doméstico para vivienda particular. Combinado con una instalación fotovoltaica de 6-7 kWp, se podría alimentar la vivienda y, además, cargar una batería entre 15-25 kWh, consiguiendo entre ambos sistemas un autoconsumo cercano al 100 %.



Premios eMobility Innovation Awards

- **Talla XL:** Autoconsumo industrial. Aumentar la instalación fotovoltaica y dando mayor dimensionamiento a los acumuladores. CESVirecambios, el CAT de CESVIMAP, ha desarrollado un sistema de acumulación de energía creado con los módulos extraídos de las baterías de 8 coches eléctricos. En conjunto con una instalación fotovoltaica de 126 paneles solares, proporciona un autoconsumo a esta instalación industrial de entre 35-40%.

Este proyecto de reciclaje de baterías eléctricas ha sido galardonado por su I+D con numerosos premios.

Asimismo, CESVIMAP, el Laboratorio de Movilidad de MAPFRE, participa en el programa Horizon Europe a través del proyecto BATRAW. Este proyecto, financiado con 10 millones de euros, tiene como objetivo reciclar baterías recuperadas de vehículos eléctricos, que ya no se pueden usar de nuevo, y aprovechar sus materiales. Así, reducirá la huella de carbono asociada a la electromovilidad, gracias a la actuación sobre la fabricación de baterías.

Reducir, reciclar y reutilizar

El recambio de segunda mano en automoción es un claro ejemplo de compromiso con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), en especial, con las denominadas "3 R", Reducir, Reutilizar y Reciclar:

- Reducción de residuos, al retrasar su llegada a las plantas de tratamiento final merced a la prolongación de la vida útil de algunas piezas.
- Reutilización de una pieza ya fabricada en otro vehículo.
- Reciclaje de un alto porcentaje de los materiales que componen un vehículo ●