

**DEL SEN. ARTURO ESCOBAR Y VEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO, LA QUE CONTIENE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS Y DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.**

Recinto del Senado de la República, 3 de febrero de 2011.

**CC. SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA**

**CÁMARA DE SENADORES DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN**

**P R E S E N T E**

Los suscritos, Senadores de la República de la LXI Legislatura del H. Congreso de la Unión, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55 fracción II, 56, y demás relativos del Reglamento Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El desarrollo de la sociedad ha arrojado diversas consecuencias, la dependencia del automóvil es una de ellas; por ende, la generación de residuos se ha incrementado, tal es el caso de los neumáticos.

Es cierto que los neumáticos usados no generan ningún riesgo inmediato, pero son el principio de la generación de contaminación considerable al medio ambiente. Su manejo ha presentado un importante problema, su considerable volumen es un constante riesgo en vertederos, basureros o en espacios públicos.

El diseño de los neumáticos esta pensado para resistir condiciones mecánicas y meteorológicas extremas, por ende, son resistentes al ozono y las bacterias. Este hecho las hace indestructibles, además de ser refugio ideal de insectos y roedores y acumulador de gases frecuentes en los basureros.

**Experiencia Internacional:**

En 1999, la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/31/CE relativa al vertido de residuos. Su objetivo era establecer medidas para impedir o reducir los efectos negativos del vertido de residuos. Esta Directiva se transpuso al derecho interno español a través del Real Decreto 1481/2001. Este Decreto establece el régimen jurídico aplicable a las actividades de eliminación de residuos mediante su depósito en vertederos. Asimismo establece que no se admitirán en ningún vertedero los neumáticos usados enteros a partir del 16 de julio de 2003, y neumáticos usados troceados a partir del 16 de julio de 2006.

En el año 2000, los estados miembros adoptaron la Directiva 2000/53/CE, que establece medidas para prevenir los residuos procedentes de vehículos y propone el reciclado y la reutilización como formas de valorizar los vehículos y sus componentes al final de su vida útil.

En ese mismo año en España, se generaban anualmente unas 250.000 toneladas de neumáticos fuera de uso, de las que sólo se reciclaba el 1,5 %. El 11,1 % se destinaba a recauchutado, el 4,6%, a valorización energética, y el 82,8% acababa abandonado o depositado en vertederos. El stock histórico existente era de alrededor de cuatro millones de toneladas de Neumáticos Fuera de Uso (NFU) en vertederos y áreas incontroladas que debía gestionarse.

En 2001 se aprobó el Plan Nacional de Neumáticos Fuera de Uso 2001-2006, en el que se preveía la elaboración y aprobación de un esquema económico para asegurar la correcta gestión ambiental de los neumáticos. En 2005 se aprueba el Real Decreto 1619/2005, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso. Este Decreto constituye la culminación de un proceso tendente a optimizar la gestión de los NFU y atribuye la responsabilidad básica de dicha gestión a los responsables de la puesta en el mercado de los neumáticos nuevos, ya sean fabricantes, importadores o adquirientes en otro Estado de la Unión Europea.[1]

Valorización de los neumáticos:

Se refiere a los procedimientos que permiten reciclar directamente los materiales y en consecuencia usar con moderación los recursos naturales. La valorización energética es una de las posibilidades que actualmente se manejan para eliminar o reducir la cantidad de neumáticos usados y al mismo tiempo limitar el consumo de combustibles fósiles. Entre ellos se pueden citar:

Valorización Material: enteros, troceados, molidos, los neumáticos pueden ser reutilizados y valorizados en diversas aplicaciones. Pueden destacarse las aplicaciones como aislante térmico y acústico. A su vez, la utilización del polvo de neumáticos usados en aplicaciones en la red vial a través de compuestos modificados, puede seguir otras posibles vías: Húmeda, mediante la cual se fabrica un ligero betún-caucho de neumático reciclado. Vía seca, el triturado de neumático usado se emplea como sustituto de una fracción de los áridos utilizados para la fabricación del asfalto.

Valorización energética: los neumáticos se pueden usar enteros o triturados como combustible de sustitución en las cementeras, siempre y cuando se adecuen a la regulación ambiental existente.

Reciclaje directo de materiales: Separando los materiales que forman los neumáticos, por ejemplo: Negro de carbono se usa en caucho y pinturas. Polvo de neumático puede utilizarse en la fabricación de llantas nuevas. Granulado de neumático, para reducir emisiones sonoras.

Tratamientos mecánicos; Se procede al triturado del neumático.

Respecto a la valorización material, se determina que es factible eliminar la mayor parte de los neumáticos fuera de uso empleándolos en carreteras. Esta eliminación no se realiza con fuertes inversiones, además aporta ventajas importantes a la carretera desde el punto de vista técnico. La eliminación de neumáticos a través de su implementación en carreteras, no representa ningún riesgo posible de contaminación.

Sin embargo, la situación en nuestro es totalmente distinta. No obstante que recientemente se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el 8 de octubre de 2003, la nueva Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, así como su última reforma del 19 de Junio de 2007, su aplicación ha sido prácticamente nula en materia de recolección, concentración, procesamiento y reciclamiento de los millones de neumáticos que invaden por doquier las zonas mas diversas del país.

A pesar de la vigencia de dicho instrumento, el Estado Federal, la totalidad de las entidades federativas y la gran mayoría de los municipios del país, siguen conteniendo con el grave problema que significa el constante amontonamiento de millares de neumáticos, que los particulares y los recolectores de basura arrojan en infinidad de lugares.

Así por ejemplo: en los suburbios e innumerables calles, en los costados de las carreteras, los solares desocupados, las construcciones y los predios abandonados, en los arroyos, lagunas y riberas de los ríos, en las presas y canales hidráulicos, en las playas y la plataforma continental, etc.

Este grave problema de contaminación del suelo, del subsuelo y de las aguas, también afecta severamente al paisaje ambiental y constituye un importante obstáculo en los esfuerzos de reforestación, urbanización, vialidad o regeneración de las áreas para el cultivo, el esparcimiento o la ampliación de las áreas verdes.

Los diversos factores señalados involucran un elevado y prolongado costo para las autoridades federales, estatales y municipales; ya que cuando éstas emprenden las acciones para la recolección, transporte y procesamiento de esos desechos, a fin de resolver los importantes problemas acarreados por el hacinamiento indiscriminado de los mismos, deben invertir cuantiosos recursos; los cuales tendrían que distraer de otros programas que les resultan prioritarios.

Tal situación en buena medida explica la renuencia de dichas autoridades para intervenir en el control y procesamiento de esos neumáticos, así como la proporción desmesurada que ha alcanzado la acumulación de millones de neumáticos desechados a lo largo y ancho del territorio nacional, sin que las autoridades cuenten con alguna estrategia efectiva para resolver uno de los mas graves problemas de contaminación del suelo que padece el país.

La falta de dicha estrategia también explica la ausencia de un programa gubernamental y de políticas concretas para resolver este asunto. Tal vacío se traduce en la ausencia de fundamentos suficientes para poder canalizar, de manera sustancial, los recursos públicos que se precisan para poder recolectar, transportar y reprocessar tales desechos, a fin de terminar con un grave problema ecológico.

Como el abandono de esos millones de neumáticos sólo se visualiza por el Estado y la Sociedad como un problema importante, pero en el que nadie quiere asumir ninguna responsabilidad, también se genera una falta de visión sobre los beneficios que podrían generar, para muy diversos sectores, la recolección de esos cuantiosos desechos.

Esto es, si el Estado Federal, con el apoyo de las autoridades federales y municipales, adopta una estrategia general para proceder a la recolección, concentración, procesamiento y reciclamiento de los millones de neumáticos en las diferentes zonas del país, es previsible que se puedan generar los siguientes beneficios:

Empleo masivo de trabajadores en todas las zonas señaladas; los cuales podrían ocuparse de las tareas de recolección, concentración, procesamiento y reciclamiento de los neumáticos referidos.

Ingresos importantes y continuos que podrán derivarse de la venta de las diversas y cuantiosas materias primas y los diferentes y vastos materiales que pueden obtenerse con el reciclamiento de esos neumáticos.

Ingresos sustanciales y continuos que se podrán derivar de la venta de la energía eléctrica que podrá obtenerse con la combustión controlada y moderna de esos neumáticos (sin generar contaminación del suelo o atmosférica).

Nuevo valor de los terrenos invadidos con esos neumáticos y que podrían ser liberados de dicha contaminación con las acciones señaladas.

Nueva imagen ambiental de las zonas anteriormente contaminadas con esos desechos, para su destino a fines forestales, agrícolas, urbanos, culturales, sociales, turísticos, recreativos, etc.

Reducción de los graves impactos presupuestales que tiene este tipo de contaminación en los Programas de Salud Pública y los de Preservación y Restauración Ecológica.

Significativo impacto en la conducta social y colectiva, en materia de protección y preservación de la naturaleza; la cual resultará de enorme importancia para emprender la descontaminación de otro tipo de desechos que también está afectando a innumerables zonas en el país (bolsas de plástico, envases de bebidas y alimentos, desechos plásticos o metálicos, desechos de madera, cartón o papel, etc.).

Conviene destacar que la obtención de los ingresos señalados, no sólo se traducirá en el autofinanciamiento del programa señalado o en la obtención de utilidades para los particulares participantes en las tareas que se han citado. También podrá generar recursos excedentes que podrían utilizarse en el desarrollo de otros programas de restauración ecológica, como los que se han referido.

El proyecto de decreto se concentra en reformar el artículo 19 de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, agregando a los neumáticos usados como residuos de manejo especial.

También, se pretende, reformar el artículo 28 de la citada ley para obligar a los productores, fabricantes, importadores y distribuidores de neumáticos usados, bajo los principios de valorización y responsabilidad compartida, para que formulen y ejecuten planes de manejo de los mencionados residuos.

A su vez, en el artículo 98 se establece que en particular para los neumáticos usados, las entidades federativas establecerán las obligaciones de los generadores, distinguiendo grandes y pequeños, y las de los prestadores de servicios de residuos de manejo especial, y formularán los criterios y lineamientos para su manejo integral.

Al artículo 100 se agrega un párrafo que especifica las prohibiciones en relación con la generación, manejo y disposición final de residuos sólidos urbanos.

En cuanto a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se refiere, se propone reformar el artículo 6 para que en las concesiones para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales, deberán solicitar en sus características de construcción que se emplee caucho reciclado proveniente de neumáticos usados. En el artículo 17 de la presente ley, se destaca el motivo para revocar las concesiones y permisos.

Dentro de los artículos transitorios se especifica que los responsables de formular los planes de manejo para los residuos a los que hace referencia el artículo 28 fracción III de Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, contarán con un plazo no mayor a dos años para formular y someter a consideración de la autoridad correspondiente dichos planes.

En su ámbito, el Ejecutivo Federal deberá publicar la norma oficial mexicana que establezca los criterios de gestión, responsabilidad compartida y valorización para el manejo integral de los neumáticos usados, los demás fines y objetivos que determine la ley que corresponda para la elaboración de sus planes de manejo.

Por todo ello, sometemos a su consideración la siguiente:

## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS Y LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se reforman la fracción VIII del Artículo 19, la fracción III del Artículo 28 y el Artículo 98; se adiciona una fracción IX al Artículo 19, recorriéndose las subsecuentes en su orden y un párrafo al Artículo 100, todos ellos de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, para quedar como sigue:

### **LEY GENERAL PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS**

Artículo 19.- Los residuos de manejo especial se clasifican como se indica a continuación, salvo cuando se trate de residuos considerados como peligrosos en esta Ley y en las normas oficiales mexicanas correspondientes:

I. a VIII. Residuos tecnológicos provenientes de las industrias de la informática, fabricantes de productos electrónicos o de vehículos automotores y otros que al transcurrir su vida útil, por sus características, requieren de un manejo específico,

IX. Los neumáticos usados, y

X. Otros que determine la Secretaría de común acuerdo con las entidades federativas y municipios, que así lo convengan para facilitar su gestión integral.

Artículo 28.- Estarán obligados a la formulación y ejecución de los planes de manejo, según corresponda:

I. a II. ...

III. Los grandes generadores y los productores, importadores, exportadores y distribuidores de los productos que al desecharse se convierten en residuos sólidos urbanos o de manejo especial que se incluyan en los listados de residuos sujetos a planes de manejo de conformidad con las normas oficiales mexicanas correspondientes; así como los productores, fabricantes, importadores y distribuidores de neumáticos usados, bajo los principios de valorización y responsabilidad compartida.

Artículo 98.- Para la prevención de la generación, la valorización y la gestión integral de los residuos de manejo especial, en particular de los neumáticos usados, las entidades federativas establecerán las obligaciones de los generadores, distinguiendo grandes y pequeños, y las de los prestadores de servicios de residuos de manejo especial, y formularán los criterios y lineamientos para su manejo integral.

Artículo 100.- La legislación que expidan las entidades federativas, en relación con la generación, manejo y disposición final de residuos sólidos urbanos podrá contener las siguientes prohibiciones:

I. a III. ...

Asimismo deberán prohibir el verter y recibir neumáticos usados en rellenos sanitarios, predios baldíos, barrancas, cañadas, ductos de drenaje y alcantarillado, en cuerpos de agua, cavidades subterráneas. Los fabricantes, importadores, distribuidores gestores y generadores quedan obligados a hacerse cargo de la gestión de los neumáticos usados y a garantizar su recogida de acuerdo con lo determinado por la norma oficial mexicana correspondiente y sus planes de manejo

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se adicionan un párrafo quinto al Artículo 6 y una fracción II al Artículo 17 recorriéndose las subsecuentes en su orden, todos ellos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

## **LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.**

Artículo 60.- Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

...

...

...

Las concesiones que se otorguen para construir, conservar y mantener los caminos y puentes federales, deberán solicitar en sus características de construcción que se emplee caucho reciclado proveniente de neumáticos usados.

Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;

II. No cumplir con las características de construcción y operación establecidos en las concesiones y permisos.

III. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;

- IV. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;
- V. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;
- VI. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VIII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;
- IX. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias o permisionarias;
- X. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;
- XI. Modificar o alterar substancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la Secretaría;
- XII. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo;
- XIII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;
- XIV. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos; y
- XV. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

## **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

**TERCERO.-** Los responsables de formular los planes de manejo para los residuos a los que hace referencia el artículo 28 fracción III de Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, contarán con un plazo no mayor a dos años para formular y someter a consideración de la autoridad correspondiente dichos planes.

**CUARTO.-** El ejecutivo federal deberá publicar la norma oficial mexicana que establezca los criterios de gestión, responsabilidad compartida y valorización para el manejo integral de los neumáticos usados, los demás fines y objetivos que determine la ley que corresponda para la elaboración de sus planes de manejo.

**QUINTO.-** Las concesiones y permisos otorgados concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales con anterioridad a la entrada en vigor del presente decreto continuarán en vigor en los términos y condiciones consignados en los mismos, hasta el término de su vigencia.

Por lo que se refiere a las concesiones y permisos en trámite se estará a lo dispuesto en la presente ley de conformidad con las disposiciones aplicables al momento de iniciar dicho trámite.

Por el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México:

**SEN. ARTURO ESCOBAR Y VEGA**

**COORDINADOR**

**SEN. FRANCISCO AGUNDIS ARIAS**

**SEN. JORGE LEGORRETA ORDORICA**

**SEN. LUDIVINA MENCHACA CASTELLANOS**

**SEN. JAVIER OROZCO GÓMEZ**

**SEN. MANUEL VELÁSICO COELLO**