

Ciudad de México, a 10 de noviembre de 2022

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
PRESENTE

II LEGISLATURA

La que suscribe **Diputada María Gabriela Salido Magos** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a), apartado E y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente:

GS

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 6° DE LA LEY DE RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO FEDERAL, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Respecto a la recolección de residuos de vehículos

Actualmente el contexto global en el ámbito político, económico, social y cultural atraviesa una serie de cambios de paradigma en diversos ámbitos de la vida en colectividad. En este sentido, la cuestión del impacto ambiental que provoca el ser humano durante su estancia en el planeta no es la excepción.

En particular, la discusión sobre el tratamiento de los residuos de los vehículos al final de su vida útil lleva al menos tres décadas sobre la mesa en diferentes países¹. La tendencia global respecto a la fabricación y uso de vehículos automotores indica que, si bien la transición ha sido lenta, es continua y progresiva hacia la tecnología híbrida.

¹ Álvarez Medina, Ma de Lourdes, "Política ambiental y su impacto en la innovación tecnológica y organizativa: el reciclaje de vehículos automotores", México, FCA-UNAM, 2004.

En consecuencia, las propuestas normativas respecto al tratamiento de los vehículos que utilizan motor de combustión interna, no se han hecho esperar. Sin embargo, es importante no caer en esta horda ideológica que puede llevarnos por un lado a la sobre regulación de un tópico que no es novedoso en su discusión y, por otro, a la regulación inadecuada.

GS

También es importante tener en cuenta que México ha adoptado los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el cumplimiento de la Agenda 2030 derivada de la Cumbre de las Naciones Unidas, en la que en el marco del **Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles, en específico el numeral 12.5, señala:**

12.5 De aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización

En este contexto, el problema que se enfrenta con los residuos de los vehículos al final de su vida útil, no se limita a los vehículos de combustión interna, pues los vehículos híbridos o totalmente eléctricos también tienen un periodo de vida útil. En este sentido, el tratamiento de los residuos de los vehículos es un tema general que incide en cualquier tipo de vehículo.

Lo anterior implica que nos encontramos ante un problema concreto, que nos seguirá aquejando en los años venideros. Así las cosas, es pertinente pensar en soluciones eficientes que nos permitan sacar el mayor provecho a todos aquellos materiales reutilizables.

El reciclaje de todos los materiales útiles después de que finaliza la vida útil de un vehículo, no debe ser únicamente una alternativa comercial y económica para aquellas personas que se dedican a la venta de “autos chatarra”. En cambio, si debe de ser vista como una obligación del gobierno, la industria y la sociedad el procurar reducir la huella ambiental de todos los vehículos.

Inmersos en este panorama, es importante tener en cuenta que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 párrafo quinto, señala:

Artículo 4o....

...
...
...

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

Y por su parte la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, ^{GS} señala en su artículo 1 lo siguiente:

Artículo 1.- *La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refieren a la protección al ambiente en materia de prevención y gestión integral de residuos, en el territorio nacional.*

Sus disposiciones son de orden público e interés social y tienen por objeto garantizar el derecho de toda persona al medio ambiente sano y propiciar el desarrollo sustentable a través de la prevención de la generación, la valorización y la gestión integral de los residuos peligrosos, de los residuos sólidos urbanos y de manejo especial; prevenir la contaminación de sitios con estos residuos y llevar a cabo su remediación, así como establecer las bases para:

*I. Aplicar los principios de valorización, **responsabilidad compartida** y manejo integral de residuos, bajo criterios de eficiencia ambiental, tecnológica, económica y social, los cuales deben de considerarse en el diseño de instrumentos, programas y planes de política ambiental para la gestión de residuos;*

II a XIII...

En México, a nivel federal hace casi una década que se empezó a tratar este tema y como resultado de ello contamos con el **Plan de manejo de vehículos al final de su**

vida útil 2012. Dicho plan fue realizado por la Secretaría del Medio Ambiente y Recurso Naturales (SEMARNAT) en colaboración con la Agencia Internacional de Japón (JICA). GS

De acuerdo con los datos expuestos en el Plan de manejo, el potencial de reciclaje de un vehículo al final de su vida útil atiende a los siguientes criterios²:

CUADRO 1. POTENCIAL DE RECICLAJE DE VFVU

Material	Promedio de peso (kg)	% de peso	Destino
Metales ferroso	776.6	68.0	Reciclaje en industria siderúrgica
Plástico	102.8	9.0	Reciclaje o disposición final
Metales No ferrosos	91.4	8.0	Reciclaje en la industria de fundición
Vidrio	34.3	3.0	Reciclaje
Llantas	34.3	3.0	Reuso, reciclaje o aprovechamiento energético
Fluidos	22.8	2.0	Reciclaje o tratamiento
Hule	22.8	2.0	Reuso, reciclaje o aprovechamiento energético
Partes Eléctricas	11.4	1.0	Tratamiento y disposición final
Polímeros	11.4	1.0	Reciclaje o disposición final
Textiles	11.4	1.0	Disposición final
Batería	11.4	1.0	Reciclaje
Otros	11.4	1.0	
Total	1142	100	

FUENTE: Estudio de análisis, evaluación y definición de estrategias de solución de la corriente de residuos generada por los vehículos usados al final de su vida útil. SEMARNAT 2009.

Como podemos observar, el potencial de reciclaje de un automóvil al final de su vida útil no es mínimo, sin embargo, si bien el citado Plan cuenta con un “Modelo de manejo integral para el residuo y mecanismos de operación para el plan de manejo”, la adhesión al mismo es potestativa para todos aquellos desmanteladores, deshuesaderos o Yonkers. En este orden, nos encontramos con dos dificultades iniciales, primero, la ya mencionada potestad de adherirse o no al plan de manejo y, segundo, el tiempo que lleva vigente el Plan sin un proceso de seguimiento y evaluación de resultados. Esto impide tener una métrica certera respecto al manejo de los residuos de los vehículos que terminan su vida útil y con ello, imposibilita evaluar de manera efectiva esta política pública establecida hace casi una década.

² <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/plan-de-manejo-de-vehiculos-al-final-de-su-vida-util>

Aun con estas acciones, nos encontramos con diversos factores que obstaculizan la reducción efectiva de la contaminación por residuos sólidos:

GS

1. Aumento en la generación de residuos
2. Reciclaje limitado de materiales desechados
3. Prácticas inadecuadas de gestión de residuos
4. Falta de capacidad de hacer cumplir las políticas y reglamentos

Se deben considerar medidas que promuevan su prevención y su reciclaje, bajo criterios de economía circular y responsabilidad extendida del productor. Ocuparse de la gestión de residuos bajo el enfoque del “ciclo de vida, es decir, prevenir los residuos a través de un diseño adecuado que permita su revalorización.

Responsabilidad Extendida del Productor

Las políticas de Responsabilidad Extendida del Productor, necesitan incentivar a no sólo a los productores, sino a los diversos actores de la cadena de suministro. Los modelos de REP para que tengan un buen desempeño deben definir responsabilidades respectivas a cada actor relevante.

Desarrollar programas educativos, campañas de sensibilización multimedia de gran alcance, campañas de puerta a puerta, exhibir y distribuir alternativas a los plásticos de un solo uso, para poder aumentar la conciencia pública y por lo tanto, la participación de los consumidores y la sociedad civil en generar respecto a su papel como consumidores.

La meta es llegar a una gestión de residuos sólidos integral y sustentable, para lograr mejoras en el manejo de residuos, en América Latina y el Caribe, se requiere voluntad por parte de los gobernantes, fuertes inversiones y educación continua de la ciudadanía en el tema del aprovechamiento de los residuos.

Etapas que constituyen el manejo de los residuos sólidos:

1. Generación
2. Almacenamiento
3. Recolección

4. Transporte
5. Transferencia
6. Tratamiento, y;
7. Disposición final

La Constitución Política de la Ciudad de México, se refiere al derecho al medio ambiente sano de la siguiente manera:

GS

Artículo 13 **Ciudad habitable**

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. *Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.*

2. *El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.*

3. *Para el cumplimiento de esta disposición se expedirá una ley secundaria que tendrá por objeto reconocer y regular la protección más amplia de los derechos de la naturaleza conformada por todos sus ecosistemas y especies como un ente colectivo sujeto de derechos.*

B a F...

Como se puede observar, el derecho al medio ambiente sano es un derecho que genera bienestar a las personas, de esta forma, estamos en la inteligencia de que la disposición final de los vehículos una vez que ha concluido su vida útil mientras tengan una mejor valorización, menor será el daño al medio ambiente.

En este sentido, la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal, señala en su artículo 3, fracción IV: GS

Artículo 3º.- Para los efectos de la presente Ley se entiende por:

I a III...

IV. Aprovechamiento del valor o valorización: El conjunto de acciones cuyo objetivo es mantener a los materiales que los constituyen en los ciclos económicos o comerciales, mediante su reutilización, remanufactura, rediseño, reprocesamiento, reciclado y recuperación de materiales secundarios con lo cual no se pierde su valor económico;

IV Bis a XLIII...

De igual forma, respecto a la responsabilidad extendida, la norma local la refiere como responsabilidad compartida, en este sentido podemos observar que es claro que está considerado un modelo de corresponsabilidad en nuestras norma vigentes, sin embargo, es importante hacerlo valer. En este sentido, la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal, señala en su artículo 3, fracción XXXVIII:

Artículo 3º.- Para los efectos de la presente Ley se entiende por:

I a XXXVII...

XXXVIII. Responsabilidad Compartida: El principio mediante el cual se reconoce que los residuos sólidos urbanos y de manejo especial son generados a partir de la realización de actividades que satisfacen necesidades de la sociedad, mediante cadenas de valor tipo producción, proceso, envasado, distribución, consumo de productos, y que, en consecuencia, su manejo integral es una corresponsabilidad social y requiere la participación conjunta, coordinada y diferenciada de productores, distribuidores, consumidores, usuarios de subproductos, y de los tres órganos de gobierno según corresponda, bajo un esquema de

factibilidad de mercado y eficiencia ambiental, tecnológica, económica y social;

XXXIX a XLIII...

En la región de América Latina y el Caribe

El impacto en la salud de las personas, relacionado con los residuos sólidos es, sin duda, pues estos elementos al estar expuestos a la intemperie en lugares insalubres se convierten en foco de infección y transmisión de enfermedades bacterianas. GS

“Los gobiernos de países como México, Argentina y Venezuela entre otros, han presentado dificultades para implementar las normativas, esto debido a que la gestión de residuos sólidos tiene como característica la **falta de continuidad, ocasionada con los cambios de** en las administraciones municipales, impidiendo la profesionalización y sustentabilidad del sector”³.

En este sentido, es importante que dejemos un legado, y dada nuestra fusiones este esfuerzo se puede ver consumado en normas que sean eficaces a la hora de su aplicación y que ayuden a corresponsabilizar al gobierno, las industria y la sociedad civil para que esta cadena funciones desde todas las trincheras en las que se esté luchado, porque algo cierto es que desde cada sitio hay una persona que esta luchado por que esto se vuelva realidad, entonces debemos impulsar desde el legislativo las acciones pertinentes para que este animo se expanda y logremos lo que la legislación siempre busca: que su cumplimiento sea voluntario.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los últimos años el mundo ha padecido de manera latente las consecuencias de la contaminación ambiental y el cambio climático, por ello, es importante que se tomen acciones que involucren a los diferentes sectores de la dinámica social y que cada uno cuente con un grado de responsabilidad.

³ Saez Alejandrina y Urdanerta G. Joheni A, Manejo de residuos sólidos en américa latina y el caribe, Omnia, vol. 20, núm. 3, septiembre-diciembre, 2014 Universidad de Zulia, Venezuela, <https://www.redalyc.org/pdf/737/73737091009.pdf>

Alrededor del mundo se ha llevado a cabo políticas públicas, transformadas en leyes o programas, con el fin de corresponsabilizar a las empresas que producen residuos para una gestión integral de los mismos. Esta práctica suele conocerse como responsabilidad extendida, y esto quiere decir que las empresas productoras se hagan cargo de introducir nuevamente a un ciclo económico los residuos que derivan de los productos que lanzan al mercado, a fin de que sean revalorizados. GS

Cuando hablamos de revalorización, implica sacar algo del medio ambiente para transformarlo en algo con mayor valor, pero para poder lograr este círculo, una parte importante de este procedimiento es la recolección de estos productos, pues a partir de eso se puede garantizar una gestión adecuada para su posterior procesamiento.

El problema latente es que no hemos podido trazar en el imaginario colectivo que eso que llamamos basura son diferentes tipos de residuos de los cuales muchos pueden ser reutilizados e insertados en nuevos ciclos económicos, es decir, ninguna de las partes (gobierno, empresa y sociedad) se ha preocupado realmente por demostrar las bondades de lograr que un residuo sea visto como producto y por lo tanto como materia prima en otra cadena de valor.

Sin duda este proceso que aquí se describe es parte del modelo conocido como Economía Circular y una de las características de la economía circular, es que requiere ser colaborativa, lo que significa que todos los actores de los procesos productivos deben estar comprometidos. En este proceso, el Estado como Gobierno tiene la función de encausar las acciones y dirigir la política pública en la materia, por ello, la insistencia en la colaboración, y que para la colaboración se requiere concientización y sensibilización.

Bajo esta situación que aqueja nuestra realidad, considero que no solo es importante, sino necesario que se subsane la falta de un plan de manejo de vehículos al final de su vida útil en la Ciudad de México, el cual señale de manera específica como deben ser valorizados cada uno de los materiales que los componen, y bajo el esquema de responsabilidad extendida es necesario que la adhesión a dicho plan de manejo sea obligatoria.

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Que la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA) tenga la facultad específica de elaborar un Plan de manejo de vehículos al final de su vida útil para la Ciudad de México, que contemple la adhesión obligatoria de todos aquellos establecimientos mercantiles relacionados con el tratamiento, reutilización, reciclaje y disposición final de los residuos sólidos derivados del final de la vida útil de un vehículo. GS

Derivado de lo anterior, podemos llegar a la conclusión de que la necesidad actual no es saber qué hacer con los autos al final de su vida útil, sino volver eficaz la forma en que son reciclados los vehículos al final de su vida útil.

Con base en los razonamientos antes precisados y con fundamento en lo previsto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones II y LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 6° DE LA LEY DE RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO FEDERAL para quedar como sigue:

DECRETO

ÚNICO. Se **adiciona** la fracción XIX a la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal.

Artículo 6°. Corresponde a la Secretaría el ejercicio de las siguientes facultades:

I a XVIII...

XIX. Formular, evaluar y cumplir, en el marco de su competencia, con el Plan de manejo de vehículos al final de su vida útil para la Ciudad de México; así como, monitorear la adhesión obligatoria de todos aquellos

establecimientos mercantiles relacionados con el tratamiento, reutilización, reciclaje y disposición final de los residuos sólidos derivados del final de la vida útil de un vehículo. GS

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 10 de noviembre del año 2022.

Atentamente

Gaby Salido

Dip. María Gabriela Salido Magos

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO