ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20ma. Asamblea
Legislativa

4ta. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 630

INFORME NEGATIVO

5 DE NOVIEMBRE DE 2026

Actas y Récord
2026 NOV -5 P 4:51

A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO

La Comisión de Recursos Naturales de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, previo estudio, evaluación y consideración del Proyecto de la Cámara 630 (en adelante, el "PC 630" o "el Proyecto" o "P. de la C. 630"), presenta su Informe Negativo, recomendando a este Honorable Cuerpo Legislativo la no aprobación de la medida.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El PC 630 propone enmendar la Ley Número 41 del 2 de agosto de 2009, conocida como la "Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 41-2009"), introduciendo tres enmiendas sustanciales al sistema vigente de manejo de neumáticos desechados en Puerto Rico.

En primer lugar, el PC 630 propone establecer un mandato legislativo que requeriría que el cuarenta por ciento (40%) de todos los neumáticos desechados generados en Puerto Rico sean reciclados localmente.

En segundo lugar, el PC 630 propone restablecer el mecanismo de pago directo desde el Fondo Especial para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados (en adelante, "el Fondo") al transportista o al intermediario que transporte neumáticos desde los puntos de generación hasta las instalaciones de reciclaje.

En tercer lugar, el PC 630 propone la creación de un subfondo o asignación presupuestaria específica dentro del Fondo, destinado exclusivamente a financiar operaciones de reciclaje local.

La Comisión de Recursos Naturales de la Camara de Representantes evaluó de manera exhaustiva el PC 630, celebrando dos vistas públicas y una vista ocular, y recibiendo ponencias de múltiples sectores afectados.

HISTORIAL LEGISLATIVO

El Proyecto de la Cámara 630 fue radicado ante la Cámara de Representantes de Puerto Rico y referido a la Comisión de Recursos Naturales para su estudio, evaluación y recomendación. La referida Comisión, asumió el encargo de examinar el mérito legislativo del Proyecto con la diligencia que su impacto potencial sobre el sistema de manejo de neumáticos desechados y sobre el sector industrial afectado demandaba.

El marco jurídico sobre el cual opera el PC 630 se remonta a la aprobación de la Ley 41-2009, que estableció el sistema vigente de manejo de neumáticos desechados en Puerto Rico, incluyendo la creación del Fondo y el Programa de Manejo de Neumáticos bajo la administración del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA"). Este marco fue objeto de una revisión reglamentaria sustancial que culminó en la aprobación del Reglamento 9623 el 25 de noviembre de 2024. El Reglamento 9623 fue el producto de un proceso técnico riguroso que incluye vistas públicas reglamentarias, un estudio tarifario independiente encomendado a Estudios Técnicos Inc., y la revisión de la Junta de Supervisión y Administración Financiera para Puerto Rico (Junta de Control Fiscal).

PONENCIAS Y MEMORIALES EXPLICATIVOS RECIBIDOS

En el descargo responsable de su deber, esta Comisión solicitó y consideró las ponencias y memoriales explicativos del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA), de la Oficina del Procurador del Ciudadano (OMBUDSMAN), del sector privado como Crist & John Recyclers, Próspero Tire Export, JDJ Recycling Corp., R4 Enterprises Corp., JAC Recycling, Inc., Resource Recycling y Once & For All Tires, todas compañías autorizadas para el manejo, procesamiento, exportación y reciclaje de los neumáticos desechados, así como el Informe de Costo Fiscal 2026 201 preparado por la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL). Además, se envió un Requerimiento de Información al Departamento de Hacienda. Al momento de la redacción de este informe no se recibió respuesta alguna del Departamento de Hacienda ni de la compañía R4 Enterprises Corp.

Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA)

Mediante memorial explicativo suscrito por su Secretario, Hon. Waldemar Quiles Pérez, el DRNA expone que el manejo de neumáticos desechados constituye un reto

Ambiental y de logística. Destaca, que, aunque el P. de la C. 630 persigue fortalecer la política pública de reciclaje y uso responsable de estos materiales, el establecimiento de un mínimo obligatorio de 40% para reciclaje local requiere una capacidad amplia de supervisión por parte de la Agencia lo que implica realizar ajustes en los mecanismos de fiscalización y verificación de cumplimiento que, a su vez, conllevan recursos adicionales de personal y presupuesto. En respuesta a un Requerimiento de Información que esta Comisión realizó al DRNA, sobre el presupuesto necesario para lograr que al menos el 40% de los neumáticos desechados sean destinados a instalaciones de reciclaje local, informaron que sería necesario la contratación de ocho (8) empleados para un impacto presupuestario anual de $387,521.02 (Salario y beneficios marginals recurrentes), más $179,300 para cubrir otros gastos recurrentes (combustible, mantenimiento de vehículos, pago de dietas, peaje, adiestramiento y certificaciones, entre otros). Todo esto suma un total de $566,821.02 de impacto presupuestario anual. Actualmente cuentan con cuatro (4) empleados en la División de Cumplimiento de Desperdicios Sólidos No Peligrosos, área responsable de trabajar el tema bajo discusión.

Sobre las tarifas que se cobran actualmente, expresa que para su determinación se consideraron los gastos operacionales de las empresas y se asegruró el cumplimiento de la política pública establecida en el Artículo 3 de la Ley 41-2009. De esta manera se cubre, entre otros conceptos, los costos de acarreo asumidos por las empresas.

Por otra parte, opinan que la enmienda propuesta por la medida para incluir el concepto de pago por acarreo, facilitará la participación de nuevas empresas independientes en el sector del transporte, incluyendo a los municipios como acarreadores. Esto contribuirá a que los neumáticos desechados sean trasladados con mayor eficiencia a las instalaciones de procesamiento y reciclaje. Sin embargo, expresan que para garantizar un pago justo a los acarreadores, el mismo tendría que calcularse conforme al peso de los neumáticos transportados, utilizando los sistemas de pesaje certificados por DACO que ya son requeridos.

En su memorial, el DRNA recomienda como enmiendas a la medida que:

1. Los pagos que actualmente reciben las distintas empresas, se incluya expresamente la obligación de destinar a los transportadores una cantidad determinada por el DRNA.

2. Que la medida establezca de manera clara que el pago a los acarreadores por parte de las empresas autorizadas se realizará conforme a lo dispuesto en el reglamento applicable, el cual deberá fijar una cantidad específica para tales fines.

Finalmente, el DRNA apoya la aprobación de la medida, tomando en consideración los comentarios antes expresados.

ONCE AND FOR ALL TIRES, LLC. (OAFAT)

En su memorial, OAFAT comienza mencionando que es una empresa puertorriqueña, dedicada al recibo, manejo, procesamiento y reciclaje de neumáticos desechados que luego pasa convertirlos en productos terminados. Comenzó operaciones en diciembre de 2022 y son el patrono más grande del pueblo de Yabucoa, por lo que el impacto económico de sus operaciones es uno significativo para la region sureste y central de Puerto Rico. Además, actualmente es la primera y única recicladora de neumáticos desechados en Puerto Rico. Sus facilidades les permite recibir, reciclar, y recuperar neumáticos desechados, antes descartados de manera illegal o acumulados de forma insalubre en todas partes, para transformarlos en productos terminados de gran utilidad, tales como superficies deportivas y recreativas de gomas, grama artificial, losetas de goma, viruta ("mulch"), entre otros productos. De igual manera, produce goma reciclada pulverizada de distintos diámetros que tienen infinidad de aplicaciones en el ámbito de proyectos de construcción y en la rehabilitación de carreteras.

OAFAT apoya la aprobación del P. de la C. 630, ya que favorece toda iniciativa que asegure la existencia y disponibilidad de materia prima local como lo son los neumáticos desechados para ser procesados y reciclados en Puerto Rico. Consideran como un paso significativo y cónsono con la política pública del Gobierno de Puerto Rico el asegurar al menos el 40% de los neumáticos desechados al reciclaje local. Expresan, que OAFAT cuenta con suficiente capacidad de procesamiento no solo para absorber el propuesto incremento, sino que la construcción de sus facilidades contempló que el 100% de las gomas desechadas generadas en Puerto Rico fuera procesado en éstas.

Por otra parte, entienden que el DRNA cuenta con una partida recurrente proveniente del Fondo para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados para asuntos de "Administración" lo cual le permite asumir el rol fiscalizador para asegurar el cumplimiento de la enmienda propuesta de destinar al menos el 40% de neumáticos desechados al reciclaje local. Destacan que el continuar favoreciendo la práctica de exportar el neumático desechado (lo que siempre estará atado a la fluctuación de un mercado de exportación cada vez más limitado) elimina de raíz la materia prima que requiere el reciclador local.

OAFAT favorece la incorporación de los transportistas de neumáticos desechados en el cobro de tarifas, propone que se les reconozca permitiéndoles el cobro de la tarifa correspondiente por sus servicios solamente cuando el transporte sea a recicladores de neumáticos desechados autorizados con el objetivo de alcanzar el mínimo del 40% propuesto en la medida.

Finalmente, apoya el que se promueva el uso de productos reciclados localmente en proyectos de construcción y en la rehabilitación de carreteras financiados por el Gobierno Estatal y los Municipios.

Ing. Edgardo Velázquez Sánchez

El ingeniero Velázquez expone, basado en su experiencia de aproximadamente 25 años en la industria del reciclaje y manufactura de neumáticos y plantea varias observaciones sobre el sistema vigente y las disposiciones propuestas en el P. de la C. 630. Su argumento principal es que Puerto Rico ya cuenta con mecanismos para manejar y reciclar los neumáticos desechados, pero que el sistema económico vigente puede favorecer la exportación del material reciclado sobre su utilización o manufactura local.

Según explica, el reglamento establece distintas compensaciones para el procesamiento, reciclaje, uso final y exportación de neumáticos. Señala que una compañía procesadora puede recibir 9.5 centavos por libra por material pulverizado, más 5.5 centavos por libra si se recicla localmente, mientras que si se exporta se pagan 6.1 centavos adicionales por libra. Por ello, sostiene que la exportación puede resultar económicamente más atractiva que fabricar productos localmente. Indica que también existe valor económico en otros componentes recuperados del neumático, como metal y nailon.

Afirma que prácticamente el 100 % de los neumáticos desechados en Puerto Rico son recuperados o reciclados, debido, entre otras cosas, a que no pueden disponerse en rellenos sanitarios. Además, estima que Puerto Rico podría estar reciclando más del 70 % de sus materiales recuperables en general, aunque presenta esta última cifra como una apreciación personal.

Explica que la legislación sobre neumáticos data de 1996 y que el cargo o *tipping fee* pagado por los importadores no ha aumentado en aproximadamente 30 años. Los cargos mencionados son $1.65, $7.00 y $25.00, dependiendo del tamaño del neumático. Sostiene que no ha sido necesario aumentar ese cargo, pues existen métodos que permiten reducir los costos de disposición y exportación. Como ejemplo, menciona la compactación de neumáticos enteros en pacas de aproximadamente una tonelada, permitiendo transportar alrededor de 60,000 libras por contenedor.

El ingeniero. Velázquez defiende la exportación hacia instalaciones con mayor capacidad de procesamiento, donde se aprovechan los distintos componentes —caucho, *carbon black*, nailon y alambres— para fabricar nuevos productos, describiéndolo como un ciclo completo de reciclaje.

Finalmente, presenta su preocupación con la propuesta de dirigir un 40 % del material hacia corporaciones privadas que presten servicios o fabriquen productos utilizando material reciclado. Advierte que esta medida debe evaluarse cuidadosamente porque entiende que las empresas privadas con fines de lucro no deben depender indefinidamente de incentivos o apoyo económico gubernamental para mantenerse operando. Por el contrario, argumenta que cada empresa debe realizar previamente un

estudio de mercado que evalúe, entre otros aspectos, la demanda, oportunidades comerciales, riesgos, costos energéticos, disponibilidad de materia prima y viabilidad del producto. A su juicio, recibir incentivos gubernamentales no garantiza que una empresa sea económicamente sostenible.

JDJ RECYCLING GUAYAMA, CORP.

JDJ Recycling Guayama, se presenta como una compañía puertorriqueña, con facilidades en el Municipio de Guayama, dedicada al procesamiento de Desperdicios Sólidos No Peligrosos que incluyen material vegetativo y la exportación de neumáticos desechados al extranjero para ser reciclados.

En su memorial, expresa su oposición a la aprobación del P. de la C. 630, particularmente a la propuesta de dirigir un 40 % de los neumáticos desechados hacia empresas privadas que manufacturen productos con material reciclado. La empresa sostiene que el sistema debe fomentar el reciclaje, pero preservando la libre competencia y reconociendo la exportación de neumáticos como una modalidad legítima de reciclaje.

Expone que las tarifas actuales del Fondo para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados pueden hacer económicamente más atractiva la exportación ya que por material procesado y reciclado localmente se reciben aproximadamente 15 centavos por libra, mientras que al exportarlo la compensación puede alcanzar 15.6 centavos por libra. Además, indica que las empresas pueden obtener ingresos por el metal y otros componentes recuperados.

Afirma que Puerto Rico recupera o recicla prácticamente el 100 % de los neumáticos desechados, dado que su disposición en vertederos está prohibida. También estima que alrededor de un 80 % de distintos materiales reciclables —cartón, plástico, metales y neumáticos— son recuperados o exportados.

JDJ argumenta que exportar neumáticos enteros compactados permite enviarlos a instalaciones con mayor capacidad, donde se aprovecha prácticamente todo el neumático, incluyendo caucho, nailon, *carbon black* y alambre, que posteriormente pueden utilizarse para fabricar nuevos productos lo que considera como un verdadero ciclo completo de reciclaje.

Por otro lado, la empresa expresa preocupación con productos como el mulch de caucho y el material utilizado en pistas atléticas y parques. Su argumento es que, cuando estos materiales llegan al final de su vida útil, podrían terminar en vertederos, por lo que entiende que no necesariamente representan un ciclo completo de reciclaje.

JDJ cuestiona que mediante legislación se garantice material o incentivos a determinadas empresas privadas. Entiende que las compañías deben demostrar que

poseen un modelo de negocio viable, considerando costos de energía, transportación, disponibilidad de material y mercado. Los incentivos gubernamentales, sostiene, no garantizan el éxito de una empresa.

Explica que el *tipping fee* establecido desde la creación de la ley en 1996 lleva aproximadamente 30 años sin aumentarse y considera que no ha sido necesario aumentarlo debido al funcionamiento del modelo actual.

Por útlimo, la compañía manifiesta expresamente que "no apoya la aprobación del P. de la C. 630". No obstante, aclara que favorece el reciclaje y solicita que se reconozca a los exportadores de materiales como recicladores, además de mantener y fomentar la libre competencia entre empresas con fines de lucro.

CRIST & JOHN RECYCLING, INC.

Crist & John Recycling es una empresa puertorriqueña dedicada a la recolección, almacenamiento, procesamiento y exportación de neumáticos fuera de uso. En su memorial, la empresa aclara que no se opone al procesamiento local ni al desarrollo de nuevas tecnologías, pero expresa serias reservas sobre establecer por ley que un mínimo de 40 % de los neumáticos tenga que dirigirse obligatoriamente a instalaciones locales de procesamiento o reciclaje.

Su posición central es que ese porcentaje no debe imponerse automáticamente, sino alcanzarse progresivamente conforme exista capacidad industrial, demanda real y viabilidad económica. Su argumento se basa en la falta de mercado suficiente para absorber el 40 %. La empresa señala haber invertido más de $300,000 en estudios de viabilidad sobre reciclaje, usos industriales, valorización energética y alternativas de segunda vida. Alega que los usos locales disponibles —losas decorativas, parques, productos moldeados, ciertas obras civiles y carreteras— podrían no consumir todo el volumen de neumáticos generado en Puerto Rico. Además, entiende que imponer un 40% alteraría el flujo actual de neumáticos y limitaría la libre competencia entre recolección, procesamiento, reciclaje, exportación y uso final. También podría crear dependencia hacia determinadas industrias o procesadores.

Desde el punto de vista ambiental, advierte que, procesar neumáticos localmente sin que exista suficiente demanda para el producto final puede provocar acumulaciones de material, depósitos temporeros que terminen siendo permanentes, incendios y vectores de enfermedades.

Otro elemento que resalta sobre el 40% destinado al reciclaje local es el riesgo de sobreproducción. Si el procesamiento local supera la demanda, podrían acumularse inventarios sin salida comercial, provocando saturación del mercado y eventualmente problemas operacionales en las instalaciones.

C&JR expone su preocupación sobre el Fondo Especial para el Manejo Adecuado de los Neumáticos Desechados, señalando el posible doble pago por un mismo neumático. Plantea un escenario en el cual el Fondo podría pagar inicialmente por una fase del manejo o procesamiento y, si posteriormente ese material no encuentra mercado local y tiene que exportarse, podría tener que pagar nuevamente por su exportación. También advierte sobre posibles prácticas indebidas mediante las cuales un operador pudiera recibir compensación por exportación y luego vender el mismo material a un procesador local que también reciba una compensación. Según la empresa, esto podría provocar doble beneficio económico; descuadre financiero del Fondo Especial, incentivos para prácticas indebidas y eventualmente poner en peligro la estabilidad de todo el sistema de manejo de neumáticos.

El memorial señala que la empresa mantiene una deuda pendiente por cobrar de aproximadamente $4.5 millones por servicios prestados al sistema público durante más de 15 años. Afirma que esta situación ha limitado su crecimiento, expansión e inversión en nuevas tecnologías, aunque continúa operando y mantiene permisos vigentes.

Antes de concluir, la empresa propone sustituir el texto del Proyecto que establece el 40% obligatorio por el siguiente lenguaje:

"La Junta establecerá mediante reglamentación metas progresivas de procesamiento o reciclaje local de neumáticos desechados, comenzando con un por ciento inicial basado en la capacidad instalada, la demanda real del mercado y los estudios técnicos correspondientes, con el objetivo de alcanzar hasta un 40% cuando existan las condiciones técnicas, ambientales y comerciales que lo justifiquen."

Por útlimo, C&JR solicita a la Comisión lo siguiente:

1. Mantener la libre competencia en recolección, procesamiento, reciclaje y exportación.

2. Sustituir el 40 % obligatorio por un modelo escalonado basado en estudios técnicos, capacidad real y demanda comprobada.

3. Establecer controles para impedir doble cobro, fraude o pagos duplicados del Fondo Especial.

4. Dar prioridad a los permisos para nuevas tecnologías, proyectos innovadores y expansión voluntaria del procesamiento local.

RESOURCE RECYCLING, LLC

Resource Recycling LLC, por conducto de su representante legal, el Lcdo. Aramil García Fuentes, presentó sus comentarios respecto al proyecto

P. de la C. 630, el cual propone enmendar la Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados de Puerto Rico. Su recomendación es que el proyecto no sea aprobado en su forma actual.

Resource Recycling reconoce que el proyecto persigue un objetivo ambiental legítimo, pero sostiene que algunas de sus disposiciones podrían provocar efectos económicos, fiscales, operacionales y ambientales adversos, particularmente aquellas que amplían la participación de los municipios en el procesamiento o reciclaje de neumáticos.

La empresa señala que en Puerto Rico se generan aproximadamente 4.7 millones de neumáticos desechados al año, equivalentes a cerca de 100 millones de libras. Afirma que el sector privado ya cuenta con infraestructura para atender ese volumen y estima que la industria genera entre 150 y 250 empleos directos, además de cientos de empleos indirectos. Calcula una inversión privada acumulada de entre $12 y $18 millones y un impacto económico anual de aproximadamente $25 a $35 millones.

Uno de los argumentos expuestos en el memorial es que permitir que los municipios entren directamente al reciclaje de neumáticos y puedan recibir reembolsos del Estado podría colocarlos en competencia con empresas privadas que ya realizan esa función. Según el memorial, esto podría crear una competencia subsidiada frente al sector privado, distorsionar la libre competencia, desalentar nuevas inversiones privadas, afectar la estabilidad de las compañías existentes, requerir que los municipios adquieran equipos e infraestructura y obligarlos a capacitar personal para realizar una actividad especializada que actualmente atiende la industria privada.

Desde el punto de vista ambiental y riesgo a la salud pública, el memorial advierte que muchos municipios no cuentan con instalaciones apropiadas para almacenar grandes cantidades de neumáticos. Una acumulación inadecuada podría ocasionar retención de agua, proliferación de mosquitos, riesgos sanitarios e incendios. También plantea que retrasos en los reembolsos gubernamentales podrían ocasionar que los municipios mantengan neumáticos almacenados por períodos prolongados en lugares no diseñados para ello.

Resource Recycling sostiene que el modelo actual permite una relación directa entre vendedores de neumáticos, transportistas y procesadores privados, reduciendo intermediarios y costos administrativos por lo que considera que introducir a los municipios como una nueva etapa del proceso generaría duplicidad operacional, almacenamiento intermedio y posiblemente duplicación de transportación.

El memorial hace una proyección particularmente importante: si alrededor del 40 % del volumen anual, equivalente a unos 40 millones de libras, pasara por manejo municipal y esto añadiera un costo conservador de 3 centavos por libra, estima un gasto adicional de aproximadamente $1.2 millones anuales. Considerando crecimiento en la

generación de neumáticos e inflación, calcula que el impacto acumulado podría superar los $7 millones en cinco años, sin incluir posibles emergencias ambientales, litigios o ineficiencias administrativas.

Por lo tanto, en lugar de municipalizar parte del proceso, Resource Recycling propone fortalecer la industria privada existente mediante incentivos y políticas públicas. Entre las alternativas menciona créditos energéticos industriales que reduzcan los costos eléctricos entre 15% y 20%, un fondo competitivo para modernizar maquinaria, incentivos para compensar parcialmente los costos de exportación y créditos contributivos para inversión en equipos.

Además, propone que el Gobierno utilice su poder de compra para crear demanda local, por ejemplo, requiriendo el uso de asfalto modificado con goma reciclada en proyectos de infraestructura vial.

Finalmente, Resource Recycling entiende que el proyecto, tal como está redactado, puede producir duplicidad de funciones, distorsión de la competencia, riesgos ambientales y sanitarios y costos adicionales para el Gobierno. Por ello, solicita que no se apruebe en su forma actual y recomienda crear una mesa técnica multisectorial para elaborar enmiendas o incluso un proyecto sustitutivo que preserve la estabilidad fiscal, la protección ambiental y la viabilidad de la industria.

WASTE TO ENERGY RESOURCE LLC

En su memorial sobre el P. de la C. 630, suscrito por su Director Ejecutivo Félix W. González, Waste to Energy Resource LLC considera que el proyecto constituye un paso constructivo, aunque entiende que requiere enmiendas y reformas adicionales. Expresa que participa en la exportación de neumáticos desechados y sostiene que asume responsabilidades comerciales, operacionales y financieras relacionadas con el transporte internacional y con el cumplimiento de requisitos ambientales en los países de destino.

La empresa identifica tres medidas principales del P. de la C. 630: establecer que al menos 40% de los neumáticos se dirijan a procesamiento o reciclaje local; modificar el sistema relacionado con los costos de transportación; y dar preferencia a productos reciclados localmente en proyectos financiados con fondos públicos.

Sobre el 40% de procesamiento local, la empresa no rechaza la meta del 40%, pero considera que debe manejarse con cautela. Entiende que una meta de reciclaje local puede fortalecer la industria puertorriqueña, pero señala que debe aclararse cómo se medirá el cumplimiento, si existe suficiente capacidad local para procesar el volumen requerido, qué ocurrirá cuando la capacidad instalada sea insuficiente y cómo se evitarán aumentos de costos o distorsiones del mercado. Por ello, recomienda que las metas se implementen

gradualmente y se revisen periódicamente, conforme a la capacidad real de la industria y las condiciones del mercado.

Por otro lado, la empresa favorece las disposiciones dirigidas a modificar la compensación por transportación porque entiende que actualmente existe una concentración excesiva de control en manos de determinados transportistas. Alega que algunos transportistas controlan el acceso a los neumáticos desde la etapa de recolección, realizan pagos a talleres y posteriormente venden el material al mejor postor, lo que puede generar un mercado secundario no regulado, precios superiores a las tarifas reconocidas por el Fondo y dificultades para procesadores, recicladores y exportadores. Por ello, entiende que las enmiendas pueden mejorar la transparencia de precios y la competencia, aunque advierte que por sí solas no resolverán todos los problemas estructurales.

Waste to Energy favorece expresamente que los proyectos de construcción y rehabilitación financiados con fondos públicos den prioridad a productos reciclados en Puerto Rico. Entiende que el poder de compra gubernamental puede crear una demanda estable para los productos reciclados locales, fortalecer la industria y reducir la dependencia de la exportación.

El memorial sostiene que aproximadamente entre 90% y 94% de los neumáticos desechados de Puerto Rico terminan siendo exportados, mientras solo una proporción limitada se maneja mediante reciclaje local. La empresa reconoce la importancia de la exportación, pero advierte que esta dependencia expone a Puerto Rico a factores externos como aumentos en fletes marítimos, inestabilidad geopolítica, interrupciones de rutas, limitaciones portuarias y mayores restricciones ambientales en los países receptores.

Waste to Energy señala deficiencias que, a su juicio, van más allá del P. de la C. 630. Entre ellas menciona una supervisión insuficiente de intermediarios y exportadores; declaraciones incorrectas de carga; abandono de contenedores; uso indebido de licencias; discrepancias de peso; problemas de pago; y falta de mecanismos suficientes para verificar que los neumáticos exportados sean manejados ambientalmente de manera adecuada en su destino final. Además, cuestiona que algunas instalaciones sean clasificadas legalmente como "exportadores" cuando realmente realizan principalmente actividades de procesamiento y preparación del material, sin asumir responsabilidad por el transporte internacional y el destino final.

Por lo antes mencionado, Waste to Energy recomienda establecer mediante legislación la figura de un "Shipper Autorizado", responsable específicamente de la fase internacional de la exportación. Este operador tendría que demostrar capacidad financiera, experiencia, reputación y cumplimiento con las normas de transporte marítimo. Además, asumiría responsabilidad por la documentación, declaración de carga, peso de los contenedores y verificación de que las instalaciones receptoras manejen

adecuadamente los neumáticos. Según la empresa, esta figura permitiría mejorar la trazabilidad y rendición de cuentas desde Puerto Rico hasta el destino final; profesionalizar el proceso de exportación; combatir fraude, intermediarios indebidos y doble intermediación; reducir riesgos de abandono o manejo incorrecto de contenedores; y mejorar el flujo de efectivo mediante mecanismos que permitan adelantar pagos a exportadores locales.

La compañía recomienda además una exención de derechos o aranceles de importación para maquinaria, equipos y herramientas utilizados exclusivamente en el procesamiento, reciclaje y preparación para exportación de neumáticos. Argumenta que estos equipos especializados generalmente deben importarse y que reducir su costo estimularía inversión, modernización tecnológica y competitividad.

En conclusión, Waste to Energy favorece la dirección general del P. de la C. 630, pero entiende que el proyecto es insuficiente para corregir los problemas estructurales del sistema.

JC RECYCLING, INC. y PROSPERO TIRE, INC.

El memorial presentado por la Lcda. Shirley Vokac, en representación de JC Recycling, Inc. y Prospero Tire, Inc. expresa una oposición firme al P. de la C. 630, al entender que la medida altera un sistema que, según los comparecientes, ha logrado estabilizar el manejo de neumáticos desechados y podría aumentar significativamente los costos del Programa.

Los planteamientos principales son:

- Se oponen al requisito de destinar un mínimo de 40% de los neumáticos desechados al procesamiento o reciclaje local. Alegan que, ante la existencia de una capacidad local limitada, la disposición podría favorecer principalmente a una empresa, restringir la libre competencia y propiciar un monopolio.

- Defienden la exportación como una alternativa necesaria y costo-efectiva. Según sus cálculos, exportar neumáticos enteros para reciclaje cuesta aproximadamente $1.71 por neumático, frente a $2.96 si primero son procesados localmente y luego exportados, cifra que podría alcanzar $3.44 con el costo adicional de transportación propuesto.

- Rechazan que los transportistas reciban nuevamente pagos provenientes del Fondo, argumentando que el costo de transportar los neumáticos desde los comercios hasta las instalaciones ya está contemplado dentro de las tarifas que reciben exportadores, procesadores y recicladores. Entienden que establecer un

pago adicional duplicaría costos y podría comprometer la estabilidad financiera del Fondo.

- Cuestionan que los exportadores tengan una ventaja económica sobre los procesadores o recicladores. Señalan que los exportadores reciben alrededor de 9 centavos por libra, mientras los procesadores y recicladores reciben aproximadamente 15 a 15.6 centavos por libra.

- Sostienen que los exportadores han desarrollado durante décadas redes de recogido, clientes, conocimiento del mercado y capacidad logística, contribuyendo a evitar la acumulación y disposición ilegal de neumáticos. Señalan que esa capacidad es producto de su inversión y operación continua y no de una ventaja otorgada por el Gobierno.

- Cuestionan directamente los planteamientos de OAFAT, alegando que dicha empresa no evaluó adecuadamente el mercado, la legislación y la reglamentación aplicable antes de establecer su operación en Yabucoa. También sostienen que OAFAT principalmente procesa o tritura neumáticos para posteriormente exportar el material, por lo que cuestionan hasta qué punto su actividad constituye realmente reciclaje local.

- Aunque reconocen como positiva la política de favorecer productos reciclados localmente en proyectos públicos, señalan que esta requiere coordinación efectiva entre el Gobierno y la industria privada para poder implementarse.

Concluye su memorial solicitando que el P. de la C. 630 no sea aprobado debido a que no beneficia al pueblo de Puerto Rico; desangraría el Fondo de Manejo de Neumáticos, por favorecer a una sola empresa, aumentar los costos de transportación y manejo y provocar nuevamente acumulaciones de neumáticos en comercios o vertederos clandestinos. Además, entienden que la medida perjudica a las empresas exportadoras que han participado durante aproximadamente 30 años en el manejo de neumáticos desechados y sostienen que la Exposición de Motivos del proyecto parte de premisas que consideran incorrectas.

OFICINA DEL PROCURADOR DEL CIUDADANO (OMBUDSMAN)

En comunicación fechada del 28 de enero de 2026, la Oficina del Procurador del Ciudadano expresó advenir en conocimiento sobre esta medida que pretende enmendar la Ley Núm. 41-2009, según enmendada, mejor conocida como Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados del Gobierno de Puerto Rico. En ánimo de aportar al tema, incluyó copia del Informe Final realizado por ellos en el 2024 y enviado a la entonces Secretaria del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, al Gobernador y a los Presidentes de ambos Cuerpos Legislativos. Este informe es el

producto de una investigación relacionada a la Disposición de Neumáticos Desechados, CEN-23-00093, entre los años 2022-2024.

En el mencionado informe, el Ombudsman identifica como asuntos principales la necesidad de:

- Mantener un sistema continuo de recogido, ya que todavía existen municipios, particularmente en la zona central, donde no se cumple consistentemente con el término reglamentario de 30 días.

- Fortalecer la fiscalización del DRNA, incluyendo inspecciones, orientación, seguimiento y sanciones cuando correspondan.

- Garantizar que se utilicen transportistas certificados y aumentar la participación de los municipios en el recogido, incluyendo mecanismos para compensarlos por los costos en que incurren.

- Mejorar sustancialmente la administración del Fondo para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados. El informe señala que el DRNA no conocía con precisión cuánto se recaudaba, los balances disponibles ni las cifras actualizadas de importación de neumáticos, y concluye que existía incumplimiento de las responsabilidades legales de fiscalización del Fondo.

- Evitar que los recursos del Fondo sean utilizados para propósitos ajenos al manejo de neumáticos, de manera que estén disponibles cuando sean necesarios.

Uno de los señalamientos más importantes es que el Gobierno debe definir claramente qué política pública quiere establecer: continuar dependiendo principalmente de la exportación de neumáticos desechados o fomentar una verdadera industria local de reciclaje y procesamiento.

El Ombudsman favorece fortalecer el reciclaje en Puerto Rico, señalando que esto puede promover desarrollo económico, creación de empleos y protección ambiental. Recomienda revisar los incentivos y otorgar una compensación mayor a aquellas empresas que procesen localmente entre 75% y 100% del material, en lugar de limitarse al recogido y exportación.

Además, recomienda evaluar las tarifas pagadas por libra para garantizar estabilidad a las empresas. El informe advierte que cambios frecuentes o reducciones en estas tarifas pueden hacer económicamente inviable el recogido, particularmente en municipios del centro de la Isla, donde los costos de transportación son mayores.

Es importante señalar que el Ombudsman no recomienda eliminar necesariamente la exportación. Más bien plantea que el Gobierno debe definir cómo coexistirán ambos mecanismos. Incluso contempla que los exportadores puedan contribuir al reciclaje local vendiendo material a procesadores de Puerto Rico o, alternativamente, continuar recibiendo compensación del Fondo por recoger, comprimir o triturar neumáticos destinados a exportación.

Recomienda además, evaluar cuidadosamente la importación de neumáticos desechados para procesamiento en Puerto Rico, siempre que exista capacidad industrial suficiente y garantías para evitar que esos neumáticos terminen aumentando la acumulación local.

El informe propone fortalecer la participación de los municipios; desarrollar campañas permanentes de orientación para comerciantes, transportistas, recicladores y ciudadanos; fomentar empleos relacionados con el reciclaje; promover programas de microempresas mediante escuelas vocacionales y universidades; mantener comunicación periódica con pequeños y medianos comerciantes; y promover el uso de material proveniente de neumáticos reciclados en el asfalto de las carreteras de Puerto Rico.

En síntesis, el Ombudsman considera que Puerto Rico ha avanzado en atender la acumulación de neumáticos, pero entiende que el sistema continúa vulnerable. La solución no debe limitarse al recogido durante situaciones de emergencia, sino establecer una política pública estable que atienda conjuntamente recogido, transportación, reciclaje local, exportación, fiscalización, participación municipal y administración adecuada del Fondo de Neumáticos.

OFICINA DE PRESUPUESTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA (OPAL)

La Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL) suministró el Informe 2026-201 de octubre de 2025, en el cual señala que de aprobarse el P. del S. 630, no se puede precisar el costo fiscal en este momento.

Sin embargo, la OPAL asume, basado en lo expresado por el DRNA en su memorial que, para garantizar que al menos el 40% de los neumáticos desechados en Puerto Rico sean reciclados localmente dispuesto en el Artículo 1 de la medida, sería necesario reclutar personal adicional, lo que implicaría un incremento en gastos de nómina y costos relacionados para labores de fiscalización a lo largo de la cadena de manejo de neumáticos. Destaca que, durante el año fiscal 2025, la compensación anual promedio ascendió a $56,673 por empleado del DRNA, por lo que, el costo fiscal estaría dado en función de la cantidad de recursos a contratarse.

La OPAL concluye que, aunque la medida podría generar costos administrativos adicionales, no es posible precisar su magnitud debido a la falta de

información sobre la cantidad de recursos humanos y operacionales que el DRNA requeriría para cumplir con las disposiciones de la pieza legislativa.

VISTAS PUBLICAS

A. Primera Vista Pública -- 22 de enero de 2026

La Comisión de Recursos Naturales celebró su primera vista pública sobre el PC 630 el 22 de enero de 2026. En dicha vista comparecieron representantes de diversas agencias gubernamentales y entidades del sector privado, quienes sometieron sus memoriales y ponencias ante la Comisión.

B. Vista Ocular -- 24 de febrero de 2026

El 24 de febrero de 2026, la Comisión realizó una vista ocular en las facilidades de OAFAT (Once and For All Tires, LLC), empresa ubicada en el Parque Industrial Green Valley en Yabucoa, Puerto Rico. La vista ocular tuvo como propósito que los miembros de la Comisión pudieran evaluar directamente las operaciones de reciclaje de neumáticos de OAFAT.

C. Segunda Vista Pública -- 20 de abril de 2026

La segunda vista pública se celebró el 20 de abril de 2026. Esta segunda instancia permitió a la Comisión recibir ponencias adicionales de operadores del sector privado, profesionales técnicos y empresas que no habían tenido oportunidad de comparecer en la primera vista pública.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

A. Descripción General de las Enmiendas Propuestas

El PC 630 propone enmendar la Ley 41-2009 en tres áreas fundamentales. Para comprender el alcance e implicaciones de dichas enmiendas, es necesario examinar el sistema vigente y contrastar sus mecanismos con lo que el Proyecto propone introducir.

La Ley 41-2009 en su forma vigente establece un sistema de manejo de neumáticos desechados basado en principios de competencia, transparencia y sostenibilidad financiera. El Fondo se nutre de un cargo al importador o manufacturero de neumáticos el cual se refleja en el costo al consumidor al momento de adquirir neumáticos. Los operadores del sector, incluyendo transportistas, procesadores, recicladores y exportadores, cobran conforme al Reglamento 9623 aprobado en noviembre de 2024. Este

reglamento establece las tarifas máximas de compensación para cada tipo de servicio, e incluye para los procesadores y recicladores compensaciones de hasta 15.6 centavos por libra, según su Regla 703.

Frente a este sistema, el PC 630 propone introducir un mandato cuantitativo rígido, el 40% de reciclaje local, que subvierte la lógica competitiva del sistema vigente al garantizar por ley un volumen mínimo de neumáticos a la única empresa que actualmente puede cumplir con ese mandato: OAFAT. Además, el Proyecto propone establecer un mecanismo de pago directo a transportadores que fue eliminado, y crea un subfondo de financiamiento exclusivo que canalizará recursos del Fondo hacia las operaciones de reciclaje local.

B. El Mandato del 40% y sus Implicaciones

La disposición más controversial del PC 630 es el mandato que exigiría que el 40% de todos los neumáticos desechados generados en Puerto Rico sean reciclados localmente. Según datos del propio sector, Puerto Rico genera anualmente aproximadamente 94 millones de libras de neumáticos desechados. El 40% de ese volumen equivale aproximadamente a 37.6 millones de libras anuales que, por efecto de ley, tendrían que ser dirigidas a instalaciones de reciclaje local.

La Comisión identifica múltiples problemas de fondo con este mandato. En primer lugar, el mandato del 40% no fue derivado de un estudio técnico independiente que estableciera de manera rigurosa cual es la capacidad óptima de reciclaje local, cual es la proporción de reciclaje local que maximiza los beneficios ambientales netos, ni cual es la sostenibilidad económica del sistema al imponerse dicho umbral. El porcentaje del 40% aparenta haber sido fijado sin que exista sustento técnico documentado que lo justifique.

En segundo lugar, y según fue planteado por el Ing. Edgardo Velázquez en su ponencia técnica, el problema fundamental que enfrenta el reciclaje local de neumáticos en Puerto Rico no es la falta de neumáticos para procesar, sino la ausencia de un mercado local suficientemente desarrollado para absorber el producto final del reciclaje: la goma granulada. Los estudios técnicos disponibles, incluyendo el documento "Gomas Trituradas: Estado del Arte" y el estudio sobre "Uso de Neumáticos Reciclados en la Producción de Asfalto en Puerto Rico"[1], demuestran que el principal mercado potencial para la goma granulada es la producción de asfalto modificado con goma de caucho. Sin embargo, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) de Puerto Rico no ha implementado especificaciones técnicas estandarizadas para el uso de asfalto modificado con goma de caucho en sus proyectos de infraestructura vial.

---

[1] Jorge H. Botero et al., "Gomas trituradas: Estado del arte, situaci'on actual y posibles usos como materia prima en Puerto Rico", Revista Internacional de Desastres Naturales, Accidentes e Infraestructura Civil, Vol. 5, Num.1, pág. 91 (2005).

Esta ausencia de mercado local implica que, aún si el mandato del 40% logra dirigir 37.6 millones de libras de neumáticos a OAFAT, la empresa enfrentaría la imposibilidad práctica de colocar toda esa goma granulada en el mercado local de Puerto Rico. El resultado sería la acumulación de inventario que, paradójicamente, tendría que ser exportado, reproduciéndose en el producto terminado el mismo patrón de exportación que el PC 630 pretende reducir en la materia prima. El mandato legislativo, en ausencia de una política pública integral que desarrolle el mercado de consumo de goma reciclada en Puerto Rico, no resuelve el problema estructural que enfrenta el reciclaje local.

En tercer lugar, el mandato del 40% tiene implicaciones directas sobre el costo del sistema para los consumidores puertorriqueños. Según los cálculos presentados por JAC Recycling y Prospero Tire en su ponencia, el sistema propuesto por el PC 630 costaría entre $6.8 millones y $13.8 millones anuales al Fondo. El costo actual del sistema bajo el Reglamento 9623 es de aproximadamente $6.8 millones anuales. Esto significa que el PC 630 podría duplicar el costo operacional del Fondo, un incremento que, inevitablemente, se traslada a los consumidores mediante aumentos en el cargo al consumidor que financia el Fondo.

Finalmente, el mandato del 40% tiene el efecto práctico de excluir a JDJ Recycling de Guayama y a otras empresas de reciclaje regional del mercado, al garantizar legislativamente a una sola entidad un volumen de neumáticos que absorbe la porción del mercado que actualmente pueden competir por obtener estas empresas. La Comisión considera que esta consecuencia anticompetitiva no fue debidamente considerada en la formulación del Proyecto.

C. El Restablecimiento del Pago Directo a Transportadores

El PC 630 propone otorgar elegibilidad tarifaria a los transportadores de neumáticos desechados para el cobro de tarifas por servicios de transportación. Según el DRNA, esta enmienda podría facilitar la participación de nuevas empresas independientes en el sector del transporte, incluyendo municipios como acarreadores, y contribuir a que los neumáticos desechados sean trasladados con mayor eficiencia hacia las instalaciones de procesamiento y reciclaje.

No obstante, el propio DRNA advirtió que, para garantizar un pago justo a los acarreadores, dicho pago tendría que calcularse conforme al peso de los neumáticos transportados, utilizando sistemas de pesaje certificados por DACO. Además, recomendó que la ley deje claramente establecido que el pago a los acarreadores por parte de las empresas autorizadas se realizará conforme al reglamento aplicable y a una cantidad específica determinada por el DRNA.

La Comisión entiende que esta propuesta requiere controles claros de fiscalización, verificación de peso y trazabilidad del material, a fin de evitar pagos

duplicados, reclamaciones inconsistentes o presiones adicionales sobre el Fondo. Esta preocupación cobra mayor relevancia ante los señalamientos de Crist & John Recycling, empresa que informó mantener una deuda pendiente de aproximadamente $4.5 millones por servicios prestados al sistema público por más de quince años.

Por ello, antes de ampliar los mecanismos de pago asociados al Fondo, la Comisión considera necesario garantizar que existan controles administrativos robustos, reglas claras de compensación y mecanismos de auditoría que protejan la estabilidad financiera del sistema y los intereses de los consumidores que lo financian.

No obstante, resulta meritorio señalar que el Reglamento 9623, en la Regla 703 (B), establece una banda de tres (3) centavos, donde el DRNA podrá aumentar o disminuir las tarifas existentes por una Orden Administrativa, para cumplir con el propósito del Reglamento, para evitar las continuas enmiendas de este por las fluctuaciones de los mercados. Este margen podría tomarse en consideración para que sirva como base al pago de los transportadores sin trastocar la estructura existente.

D. La Exposición de Motivos Incorrecta del Proyecto

Un elemento de particular gravedad identificado durante el proceso de evaluación del PC 630 es que su Exposición de Motivos contiene información factualmente incorrecta sobre las tarifas vigentes de compensación bajo el sistema actual. Esta información incorrecta es la que sirve de fundamento para justificar la necesidad de las enmiendas propuestas.

Específicamente, la Exposición de Motivos del PC 630 alega que los recicladores locales reciben compensaciones de apenas 5.5 centavos por libra de neumático procesado, mientras que los exportadores reciben 9.0 centavos por libra. Con base en esta supuesta disparidad, el Proyecto argumenta que el sistema vigente desfavorece el reciclaje local frente a la exportación.

Sin embargo, JAC Recycling y Prospero Tire demostraron a la Comisión con cálculos específicos y referencia directa al Reglamento 9623 que esta afirmación es incorrecta. La Regla 703 del Reglamento 9623, aprobado en noviembre de 2024, establece que los procesadores y recicladores pueden recibir compensaciones de hasta 15.6 centavos por libra en total, casi el triple de la cifra de 5.5 centavos que la Exposición de Motivos del PC 630 presenta como dato vigente. La afirmación en la Exposición de Motivos no sólo es incorrecta, sino que refleja tarifas de un régimen reglamentario superado que ya no está en vigencia desde la aprobación del Reglamento 9623.

E. El Conflicto con el Reglamento 9623

Uno de los argumentos principales en contra del PC 630 es que propone alterar un marco reglamentario recientemente aprobado, el Reglamento 9623, adoptado por el

DRNA en noviembre de 2024. Dicho reglamento no surgió de manera improvisada, sino como resultado de un proceso reglamentario que incluyó vistas públicas, la derogación de reglamentos anteriores de 2011 y la consideración de un estudio tarifario preparado por la firma Estudios Técnicos, Inc.

El Reglamento 9623 actualizó la estructura tarifaria del sistema de manejo de neumáticos y estableció requisitos operacionales, permisos, mecanismos de fiscalización y normas aplicables a importadores, vendedores, transportistas, procesadores, recicladores, exportadores e instalaciones de uso final. Además, el nuevo esquema reglamentario aumentó sustancialmente las compensaciones disponibles para procesadores y recicladores, atendiendo precisamente parte de las preocupaciones que el PC 630 invoca como justificación para legislar. Para la fecha de la primera vista pública del PC 630, en enero de 2026, el Reglamento 9623 llevaba poco más de un año desde su aprobación, por lo que aún se encontraba en una etapa relativamente temprana de implementación.

Durante el proceso ante la Comisión, varios deponentes plantearon que el PC 630 altera prematuramente un sistema reglamentario recién revisado y aprobado. En particular, se señaló que la Exposición de Motivos del proyecto parece partir de información tarifaria que no refleja el esquema vigente bajo el Reglamento 9623. A juicio de la Comisión, introducir cambios legislativos sustanciales sin evaluar primero los resultados del reglamento vigente podría afectar la estabilidad y previsibilidad del marco regulatorio del sector.

La Comisión estima que, antes de modificar legislativamente el sistema de manejo de neumáticos, sería prudente permitir que el Reglamento 9623 opere durante un periodo razonable que permita evaluar empíricamente su efectividad. Si luego de ese periodo se identifican deficiencias específicas que el reglamento no logra atender, entonces cualquier legislación correctiva podría formularse sobre una base más concreta, técnica y sustentada en evidencia.

F. El Problema del Monopolio de Facto

La Comisión expresa su preocupación por el efecto anticompetitivo y monopolístico que el PC 630 generaría en el mercado de manejo de neumáticos desechados de Puerto Rico. El mandato del 40% de reciclaje local garantiza por efecto de ley que la única empresa que actualmente recicla neumáticos localmente en Puerto Rico recibiera un volumen mínimo garantizado de 37.6 millones de libras de neumáticos anuales, independientemente de que otras empresas puedan ofrecer servicios más competitivos, eficientes o ambientalmente equivalentes.

Este efecto es especialmente preocupante a la luz del Artículo 3 de la propia Ley 41-2009, que expresamente prohíbe prácticas monopolísticas en el sistema de manejo de

neumáticos desechados. La Comisión concuerda con el planteamiento que el PC 630, al garantizar legislativamente un mercado a una sola empresa, viola el espíritu y posiblemente la letra del Artículo 3 de la ley que pretende enmendar.

Además, JDJ Recycling Guayama expresó su preocupación de que el PC 630 afecte la libre competencia al dirigir por mandato legislativo un 40% de los neumáticos hacia un grupo limitado de operadores. La Comisión entiende que esta estructura podría favorecer la concentración del mercado sin que se haya presentado una justificación técnica, ambiental o económica suficiente.

Resource Recycling LLC sostuvo ante la Comisión que Puerto Rico ya cuenta con una industria privada funcional que procesa o exporta neumáticos conforme al marco regulatorio vigente. A su juicio, el PC 630 podría crear duplicidad operacional, distorsionar la libre competencia y añadir cargas fiscales y administrativas innecesarias. Por ello, planteó que, en lugar de alterar el sistema actual, debe fortalecerse la capacidad existente mediante incentivos, fiscalización eficiente y colaboración entre el sector público y privado.

G. La Situación Financiera del Fondo y las Deudas Pendientes

La Oficina del Ciudadano (Ombudsman) presentó ante la Comisión información relevante sobre la administración y fiscalización del Fondo para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados. En su informe, el Ombudsman examinó el uso de las partidas del Fondo, incluyendo el fondo de emergencia, los sobrantes presupuestarios y la responsabilidad del DRNA de fiscalizar adecuadamente los recursos destinados al manejo de neumáticos. Estos señalamientos reflejan la necesidad de fortalecer la transparencia, la supervisión y los controles administrativos antes de ampliar las obligaciones financieras del Fondo.

Separadamente, Crist & John Recycling compareció ante la Comisión y señaló que mantiene una deuda pendiente de aproximadamente $4.5 millones por servicios prestados al sistema público durante más de quince años. Según la empresa, esta situación ha limitado su crecimiento, la expansión de procesos locales y la inversión en nuevas tecnologías. Este planteamiento evidencia que existen obligaciones económicas reclamadas por operadores del sector que deben ser consideradas antes de imponer nuevas cargas al Fondo.

Crist & John Recycling también advirtió que el PC 630 podría crear riesgos adicionales para la estabilidad financiera del Fondo, incluyendo posibles escenarios de doble pago por el mismo material: primero por su procesamiento local y luego por su exportación posterior si no existe mercado suficiente para absorber el producto procesado. A juicio de la Comisión, aprobar nuevos mecanismos de pago, subfondos o

mandatos operacionales sin atender estos riesgos podría agravar las presiones financieras existentes.

Por ello, la Comisión concluye que cualquier reforma al sistema de manejo de neumáticos debe comenzar por fortalecer la administración del Fondo, atender las obligaciones pendientes debidamente documentadas, implementar controles de auditoría robustos y garantizar mayor transparencia en el uso de los recursos. Solo después de evaluar con claridad la capacidad financiera del Fondo sería prudente considerar la expansión de sus obligaciones.

H. Preocupaciones Técnicas: La Falta de Mercado para la Goma Granulada

El Ing. Edgardo Velazquez presentó ante la Comisión un análisis técnico detallado que pone en perspectiva las limitaciones estructurales del reciclaje local de neumáticos en Puerto Rico. Su análisis se basó en estudios técnicos disponibles sobre el mercado de goma reciclada, incluyendo documentos especializados sobre el uso de neumáticos reciclados en la producción de asfalto.

El análisis del ingeniero Velázquez identifica que el principal mercado potencial para la goma granulada producida por el reciclaje local de neumáticos es la producción de asfalto modificado con goma de caucho. Este tipo de asfalto ofrece ventajas técnicas documentadas en términos de durabilidad, resistencia a la fatiga térmica y reducción del ruido vehicular. Sin embargo, en Puerto Rico, el DTOP no ha implementado especificaciones técnicas estandarizadas para el uso de asfalto modificado con goma de caucho en sus proyectos de infraestructura vial.

El ingeniero. Velázquez mencionó que estudios de especificaciones estatales demuestran que los Estados Unidos ha adoptado exitosamente el asfalto de goma lo han hecho a través de procesos técnicos graduales que incluyeron proyectos piloto, desarrollo de especificaciones estándar y evaluaciones de desempeño a largo plazo, y no a través de mandatos legislativos de reciclaje. Puerto Rico carece de la infraestructura reglamentaria necesaria para que el asfalto de goma sea adoptado masivamente en su red vial, lo que limita severamente el mercado local para la goma granulada.

La Comisión comparte la preocupación del ingeniero Velázquez en el sentido de que forzar el 40% de reciclaje local sin antes haber desarrollado el mercado para el producto final del reciclaje es una política pública que invierte el orden lógico del proceso. Antes de garantizar legislativamente los volúmenes de neumáticos a un reciclador local, Puerto Rico necesita desarrollar políticas que generen demanda sostenible para los productos del reciclaje. De lo contrario, el reciclador local terminará con excesos de inventario que tendrá que exportar de todas formas.

Waste to Energy Resource LLC añadió que el PC 630 debe considerar con mayor precisión la capacidad real del mercado, la infraestructura disponible y los mecanismos de cumplimiento antes de imponer un mandato fijo de reciclaje local. La empresa advirtió que una meta rígida puede generar dificultades de cumplimiento, mayores costos y distorsiones en el mercado, por lo que recomendó enfoques graduales y revisables conforme a las condiciones reales del sector. A juicio de la Comisión, estos planteamientos refuerzan la necesidad de una política pública tecnológicamente flexible, que no privilegie prematuramente una sola modalidad de manejo sin evaluar adecuadamente otras alternativas de procesamiento, reciclaje, exportación y modernización industrial.

POLITICA PUBLICA

La Comisión examina el PC 630 a la luz del marco de política pública vigente en Puerto Rico, integrado por la Ley 41-2009 y sus reglamentos implementadores, la Ley 416-2004 y la Orden Ejecutiva OE-2021-030.

A. Consistencia con la Ley 41-2009

La Ley 41-2009 establece en su Artículo 3 la prohibición expresa de prácticas monopolísticas en el sistema de manejo de neumáticos desechados. El mandato del 40% propuesto por el PC 630 garantiza por ley un volumen mínimo de negocio a una sola empresa que es la única que actualmente puede cumplir con el requisito de reciclaje local. Esta garantía legislativa de mercado cautivo constituye precisamente el tipo de práctica monopolística que el Artículo 3 de la Ley 41-2009 prohíbe. El PC 630 sería, en este sentido, inconsistente con la propia ley que pretende enmendar.

Además, el espíritu de la Ley 41-2009 promueve un sistema transparente, competitivo y fiscalmente responsable del manejo de neumáticos. El restablecimiento del pago directo a transportadores sin mecanismos de salvaguarda adecuados contradice la historia de la propia ley, que eliminó este mecanismo precisamente para proteger la integridad del sistema y la sostenibilidad del Fondo.

B. Consistencia con la Ley 416-2004

La Ley 416-2004, conocida como la Ley de Política Pública Ambiental de Puerto Rico, establece principios fundamentales que deben guiar la gestión ambiental en la Isla. Entre estos principios se encuentran la eficiencia en el uso de recursos, la adopción de las mejores tecnologías disponibles, y la toma de decisiones basada en evidencia técnica y científica.

El PC 630 no supera un escrutinio bajo estos principios. La evidencia técnica presentada ante la Comisión por el ingeniero Velázquez plantea que la goma granulada producida no puede ser absorbida eficientemente por el mercado local en las cantidades que el mandato del 40% generaría. Por su parte, Resource Recycling LLC sostuvo que Puerto Rico ya cuenta con una industria privada funcional que procesa o exporta neumáticos conforme al marco regulatorio vigente, por lo que la exportación no debe descartarse automáticamente como una alternativa ambientalmente inválida dentro del sistema actual. El PC 630 promovería una política de reciclaje que no necesariamente maximiza los beneficios ambientales netos para Puerto Rico, contradiciendo el mandato de la Ley 416-2004 de basar las decisiones ambientales en evidencia técnica rigurosa.

C. Consistencia con la Orden Ejecutiva OE-2021-030

La Orden Ejecutiva OE-2021-030 establece la política pública de reducir la dependencia de Puerto Rico de exportaciones y fomentar la economía circular local. La Comisión reconoce que el PC 630 fue concebido, como respuesta a esta directriz ejecutiva. Sin embargo, la Comisión entiende que el fomento de la economía circular no puede lograrse mediante mandatos legislativos rígidos que distorsionan el mercado y garantizan volúmenes de negocio a operadores específicos sin base técnica que sustente la proporción fijada.

El fomento efectivo de la economía circular en el sector de neumáticos desechados requiere un enfoque integral que incluya el desarrollo de mercados para los productos del reciclaje, la adopción de especificaciones técnicas que permitan el uso de materiales reciclados en la infraestructura pública, y el fortalecimiento de las capacidades de reciclaje local de manera orgánica y competitiva. El PC 630 omite estos componentes esenciales y se limita a imponer un mandato cuantitativo sin atender las condiciones necesarias para que ese mandato sea viable y beneficioso.

IMPACTO FISCAL

En su informe, la OPAL concluye que, aunque la medida podría generar costos administrativos adicionales, no es posible precisar su magnitud debido a la falta de información sobre la cantidad de recursos humanos y operacionales que el DRNA requeriría para cumplir con las disposiciones de la pieza legislativa.

Sin embargo, en respuesta a un Requerimiento de Información que esta Comisión realizó al DRNA, con fecha de enero de 2026 (posterior al informe de la OPAL), sobre el presupuesto necesario para lograr que al menos el 40% de los neumáticos desechados sean destinados a instalaciones de reciclaje local, informaron que sería necesario la contratación de ocho (8) empleados para un impacto presupuestario anual de $387,521.02 (Salario y beneficios marginals recurrentes), más $179,300 para cubrir otros gastos

recurrentes (combustible, mantenimiento de vehículos, pago de dietas, peaje, adiestramiento y certificaciones, entre otros). Todo esto suma un total de $566,821.02 de impacto presupuestario anual.

DETERMINACIONES DE LA COMISIÓN

Luego de examinar detenidamente el texto del Proyecto de la Cámara 630, revisar las ponencias y memoriales presentados por todos los comparecientes, analizar el marco legal vigente y deliberar sobre las implicaciones jurídicas, técnicas, económicas y de política pública del Proyecto, la Comisión de Recursos Naturales adopta las siguientes determinaciones:

1. El PC 630 propone un mandato del 40% de reciclaje local de neumáticos desechados que carece de sustento técnico independiente que optimice los beneficios ambientales y económicos del sistema.

2. El mandato del 40% crearía de facto un monopolio en violación del Artículo 3 de la propia Ley 41-2009, que expresamente prohíbe prácticas monopolísticas, al garantizar legislativamente un mercado cautivo a una sola empresa e impedir que otras empresas del sector compitan en igualdad de condiciones.

3. El PC 630 contradice disposiciones del Reglamento 9623, aprobado en noviembre de 2024 tras un proceso técnico riguroso que incluye vistas públicas, un estudio tarifario independiente y la revisión de la Junta de Control Fiscal, cuando apenas han transcurrido once meses desde su aprobación y sin que exista evidencia empírica de sus deficiencias que justifique alterarlo tan prontamente.

4. El PC 630 no atiende el problema estructural que limita el reciclaje local de neumáticos en Puerto Rico: la ausencia de un mercado local suficientemente desarrollado para absorber la goma granulada producida por el reciclaje. Sin el desarrollo de especificaciones para asfalto modificado con goma de caucho por parte del DTOP y otras políticas que fomenten la demanda de productos reciclados, el mandato del 40% generaría excesos de inventario que compañías locales tendrían que exportar, reproduciendo en el producto final el patrón de exportación que el Proyecto pretende reducir en la materia prima.

5. El PC 630 adopta un enfoque rígido al privilegiar por ley el reciclaje local por trituración sobre otras alternativas de manejo, procesamiento o valorización de neumáticos. Sin un análisis comparativo suficiente sobre capacidad, costos, mercado y beneficios ambientales, el Proyecto limita la flexibilidad técnica requerida por la Ley 416-2004 para una política pública ambiental responsable.

6. El sistema propuesto por el PC 630 incrementa el costo operacional del Fondo de Neumáticos en hasta un ciento por ciento (100%), de aproximadamente $6.8 millones a $13.8 millones anuales según los cálculos presentados por operadores del sector. Este incremento se traslada inevitablemente a los consumidores puertorriqueños mediante aumentos en el cargo al consumidor que financia el Fondo.

7. El PC 630 propone ampliar las obligaciones del Fondo mediante la creación de un subfondo de reciclaje local y el pago directo a transportadores, aun cuando existen señalamientos sobre la fiscalización, transparencia y administración de sus recursos. Antes de imponer nuevas cargas al Fondo, la Comisión entiende necesario fortalecer los controles administrativos y garantizar el uso efectivo de los recursos disponibles.

8. La Comisión reconoce el valor ambiental del reciclaje local de neumáticos y la importancia de fomentar la economía circular en Puerto Rico, conforme a la Orden Ejecutiva OE-2021-030. Sin embargo, estos objetivos deben alcanzarse a través de mecanismos que promuevan la competencia, se fundamentan en evidencia técnica rigurosa, desarrollen los mercados necesarios para el consumo de productos reciclados, y no comprometan la integridad financiera del Fondo ni los derechos de los consumidores.

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

Por las razones antes expuestas, la Comisión de Recursos Naturales de la Cámara de Representantes de Puerto Rico no recomienda la aprobación del P. de la C. 630.

Respetuosamente sometido,

Hon. Elinette González Aguayo
Presidenta
Comisión de Recursos Naturales

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20ma. Asamblea Legislativa | 1ra. Sesión Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 630

12 DE MAYO DE 2025

Presentado por el representante *Carlo Acosta*

Referido a la Comisión de Recursos Naturales

LEY

Para enmendar los Artículos 4 y 9 de la Ley Núm. 41-2009, según enmendada, conocida como "Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" y el Artículo 52 de la Ley Núm. 416-2004, según enmendada, conocida como "Ley Sobre Política Pública Ambiental", a los fines de establecer un mínimo de neumáticos desechado recolectados que deban ser destinados a procesamiento y reciclaje local; otorgar elegibilidad a los transportadores de neumáticos desechados para el cobro de tarifas por los servicios de transportación de neumáticos desechados, así como establecer el mecanismo de la transacción; promover el uso de productos reciclados localmente en proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras financiados por el Gobierno de Puerto Rico y los municipios; entre otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El manejo adecuado de neumáticos ha sido uno de los principales desafíos para la Autoridad de Desperdicios Sólidos, la entidad gubernamental responsable de establecer la política pública sobre los desechos sólidos en Puerto Rico. En la isla se generan más de 4 millones de neumáticos desechados anualmente lo que representa aproximadamente 79 millones de libras.

Actualmente, la Ley Núm. 41-2019, según enmendada, mejor conocida como "Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados de Puerto Rico" (Ley Núm. 41), establece como política pública con relación al manejo de neumáticos. Como parte de esta política pública, promueve el establecimiento de sistemas de recuperación,

procesamiento y reciclaje de neumáticos, devolviendo su valor a la economía del Gobierno de Puerto Rico con la manufactura de productos finales, su uso como agregado en proyectos, obras de construcción o la obtención de materia prima para ser utilizado como combustible. Asimismo, tiene la intención de fomentar la demanda de productos y obras que contengan neumáticos desechados y otorga preferencia y prioridad para la aplicación de estímulos e incentivos a aquellas actividades para el manejo de los neumáticos desechados que propongan el uso de los mismo como materia prima para producir nuevas mercancías en la Isla o para la exportación de materia procesada al mercado internacional.

A pesar de lo anterior, la reglamentación vigente aprobada por virtud de la Ley Núm. 41, contiene ciertas lagunas que ponen en desventaja a las instalaciones de reciclaje de neumáticos desechados respecto a los exportadores de este material. Así, por ejemplo, el Reglamento Núm. 9623 del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, *Reglamento para el Manejo, la Disposición de los Neumáticos Desechados y para Establecer las Tarifas*, establece tarifas mayores en beneficio de los exportadores para disposición final de neumáticos (neumáticos enteros 9.0 ¢/lb; neumáticos triturados/pulverizados 6.1 ¢/lb) que las otorgadas para los recicladores (5.5 ¢/lb). Esta estructura tarifaria no es cónsona con la política pública establecida en la Ley Núm. 41, específicamente en el aspecto de fomentar la creación de industrias de reciclaje de neumáticos desechados y la creación de mercados que utilicen como materia prima, productos derivados de los neumáticos desechados. Todo lo contrario, las tarifas establecidas no toman en consideración los gastos operacionales mayores que incurren las instalaciones de reciclaje de neumáticos desechados por lo que desalienta y limita la expansión de esta industria y afecta la más sana disposición de este material tanto a nivel local como global.

Producto de la disparidad tarifaria mencionada anteriormente, la industria de los recicladores de neumáticos desechados también se ve limitada en el acceso a neumáticos desechados, pues, debido a que estos tienen mayores gastos operacionales y menores beneficios tarifarios, los exportadores de neumáticos desechados pueden ofrecer un mejor precio a los transportadores o acarreadores de este material para que los entreguen a sus instalaciones. Aunque reconocemos que la Ley Núm. 41 también tiene la intención de asegurar la libre competencia en estos mercados, en la práctica resulta en detrimento de la política pública a favor del reciclaje de este material. Esta Ley le otorga elegibilidad tarifaria a los transportadores o acarreadores de neumáticos desechados y establece que la tarifa de los transportadores será pagada por la persona o entidad que reciba el material y requiere que las tarifas de estos últimos sean ajustadas para el recobro de los pagos realizados a los transportadores.

Por último, esta Ley establece el deber de la Junta de Calidad Ambiental de procurar que al menos 40% de los neumáticos desechados en Puerto Rico sean destinados a instalaciones de procesamiento o reciclaje de neumáticos desechados locales. Además, fortalece la política pública de promover el uso de material reciclado en proyectos de

construcción y rehabilitación de carreteras financiados por el Gobierno de Puerto Rico y los municipios.

Es importante destacar que en años recientes la política pública mundial relacionada la preservación del ambiente ha acelerado significativamente por lo que cada vez más países han cerrado sus mercados de importación de neumáticos desechados enteros. Esta Asamblea Legislativa entiende que es momento de fortalecer el ordenamiento jurídico vigente para atemperarlo a este movimiento que cada vez favorece más el reciclaje de desperdicios sólidos.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.– Se añade un nuevo inciso (3) al acápite B del Artículo 4 de la Ley Núm. 41-2009, según enmendada, conocida como "Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" y se renumeran los subsiguientes incisos y se enmienda el subinciso (c) del renumerado inciso 25 para que lea como sigue:

"Artículo 4. - Poderes y Funciones.

A. [...]

B. Junta de Calidad Ambiental

1.

2.

3. *Garantizará mediante sus poderes de fiscalización y reglamentación que al menos cuarenta por ciento (40%) de los neumáticos desechados en Puerto Rico sean destinados a instalaciones de procesamiento o reciclaje de neumáticos desechados locales.*

[3.] *4.*

[4.] *5.*

[5.] *6.*

[6.] *7.*

[7.] *8.*

[8.] 9.

[9.] *10.*

[10.] *11.*

[11.] *12.*

[12.] *13.*

[13.] *14.*

[14.] *15.*

[15.] *16.*

[16.] *17.*

[17.] *18.*

[18.] *19.*

[19.] *20.*

[20.] *21.*

[21.] *22.*

[22.] *23.*

[23.] *24.*

[24.] *25.* – La Junta adoptará por reglamento:

a. […]

b. […]

c. el método y el término de pago de la tarifa correspondiente *al transportador,* al procesador, al reciclador, al exportador y a la instalación de uso final, conforme a las fases realizadas. *Disponiéndose que, al momento de establecer las tarifas correspondientes, se deberá tomar en consideración los gastos operacionales de estos y velar por el cumplimiento de la política pública establecida en el Artículo 3 de esta Ley, especialmente en lo referente al fomento de la creación de industrias de reciclaje de neumáticos desechados y de mercados que utilizan como materia prima, productos derivados de los neumáticos desechados.*

[...]

[25.] *26.* [...]

Artículo 2.- Se enmienda el acápite E del Artículo 9 de la Ley Núm. 41-2009, según enmendada, conocida como "Ley para el Manejo Adecuado de Neumáticos Desechados del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" para que lea como sigue:

"Artículo 9.- Transportadores de Neumáticos Desechados

A. [...]

[...]

E. Presentará su factura al encargado en la instalación de procesamiento, reciclaje, exportación o de uso final de neumáticos para su correspondiente trámite de pago, *disponiéndose que las tarifas aplicables a los procesadores recicladores, exportadores o de uso final de neumáticos serán ajustadas para el recobro del pago incurrido en la tarifa de transportación.* **[y no cobrará del Fondo creado en el Artículo 16 de esta Ley. El**

pago por el servicio del transportista estará regido por la oferta y la demanda de este servicio en el mercado.]

[...]

Artículo 3.—Se añade un nuevo inciso (n) al Artículo 52 de la Ley Núm. 416-2004, según enmendada, conocida como "Ley Sobre Política Pública Ambiental" para que lea como sigue:

"Artículo 52. — Facultades del Departamento respecto a los desperdicios sólidos.

Además de las facultades que esta Ley reconoce al Departamento, este tendrá las siguientes facultades, poderes y obligaciones en cuanto al manejo de los Desperdicios Sólidos:

(a) [...]

[...]

(n) Adoptar reglas y reglamentos para garantizar preferencia y prioridad a productos reciclados localmente en la adjudicación de proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras financiados, parcial o totalmente, por el Gobierno de Puerto Rico, sus agencias, corporaciones públicas y municipios, siempre que ello sea factible y resulte en el mejor interés público, y en consideración de lo establecido en el Artículo 18 (A)(3) de la Ley Núm. 70 de 18 de septiembre de 1992, según enmendada, conocida como "Ley para la Reducción y el Reciclaje de Desperdicios Sólidos en Puerto Rico".

Artículo 6.- Reglamentación

Se ordena al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales a adoptar o enmendar la reglamentación necesaria para atemperarla a lo establecido en esta Ley en un término no mayor de noventa (90) días.

Artículo 7. — Cláusula de Separabilidad.

Si cualquier párrafo, artículo, inciso, título o parte de esta Ley fuese declarado inconstitucional por un Tribunal Competente, dicho fallo no invalidará o afectará las otras disposiciones de esta Ley, sino que su efecto quedará limitado al párrafo, artículo, inciso, título o parte que hubiese sido declarado.

Artículo 8. — Cláusula de Supremacía.

Ante cualquier inconsistencia entre la legislación o reglamentación vigente y las disposiciones incluidas en esta Ley, se dispone la supremacía de esta legislación y la correspondiente enmienda o derogación de cualquier inconsistencia con este mandato.

Artículo 9. — Vigencia.

Esta Ley empezará a regir 120 días después de su aprobación.