

Bogotá D.C. 28 de agosto de 2019

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

Capitolio Nacional

Ciudad

Ref.: Radicación Proyecto de Ley ***“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN LÍNEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***.

Doctor Mantilla:

De la manera más atenta y en armonía con lo preceptuado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1.992, se presenta a consideración de la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley ***“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN LÍNEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***, iniciativa legislativa que cumple las disposiciones consagradas en el artículo 145 del reglamento del congreso.

Así las cosas, agradezco disponer lo necesario para dar curso al trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la ley 5 de 1.992.

Sin otro particular, se suscribe,

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

RODRIGO ARTURO ROJAS
Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY No. _____ de 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN LÍNEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1. OBJETO. Esta ley tiene como propósito crear lineamientos para el aprovechamiento de llantas usadas en la República de Colombia. Por lo tanto, se establecerá la mitigación de impactos negativos en el medio ambiente a través del manejo y reutilización de desechos y residuos, así como también, se efectuará un ahorro en los costos de operación que incidan en la austeridad del gasto público.

La presente norma desarrolla los artículos 79, 80 y en el numeral 8° del artículo 95 de la Constitución Política. En tal virtud, serán consideradas las obligaciones del Estado de salvaguardar el medio ambiente, de prevenir y controlar aquellos factores que incidan en el detrimento ambiental y el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano; igualmente, consagra como deber a cargo de todas las personas y ciudadanos velar por la protección de los recursos culturales y naturales del país y ser vigilantes en la conservación de un ambiente sano.

ARTÍCULO 2.- AMBITO DE APLICACIÓN. El presente mandato aplicará a todas los Organismos y Entidades que conforman las ramas del poder público del orden Nacional, a los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%) y en general a los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros que cuenten con vehículos de transporte, maquinaria y equipos propios o en alquiler, con llantas de rin 15” en adelante y desarrollen cualquiera de las siguientes actividades:

A.) Transportan y/o conduzcan personas y/o bienes.

B.) Almacenan llantas o subproductos derivados de actividades de tratamiento o aprovechamiento de llantas.

C.) Ejecuten y/o adelanten procesos constructivos con asfalto, en obras de infraestructura del transporte.

D.) Todas las Entidades que ejecuten y/o realicen obras en áreas destinadas para recreación y deporte.

PARÁGRAFO. Cuando sea el caso, el cumplimiento de esta disposición deberá ser acatado antes de proceder a la adquisición de llantas por medio de las diferentes modalidades de contratación pública.

ARTÍCULO 3.- DEFINICIONES. Para los efectos de la presente ley, se entiende por:

1. APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS: Proceso mediante el cual, a través de un manejo integral de los residuos sólidos, los materiales recuperados se reincorporan al ciclo económico y productivo en forma eficiente, por medio de la reutilización, el reciclaje, la combustión con fines de generación de energía, o cualquier otra modalidad que conlleve beneficios sanitarios, ambientales, sociales o económicos.

2. GRANO DE CAUCHO RECICLADO -GCR-: Producto obtenido del proceso de trituración de llantas usadas y de llantas no conformes, compuesto fundamentalmente por caucho natural y sintético, que no contiene materiales ferromagnéticos, textiles, o elementos contaminantes. Asimismo, puede tener diversas aplicaciones tales como, canchas sintéticas, pistas deportivas, entre otros. Para fines de uso en concreto asfáltico deberá cumplir con las condiciones establecidas por el Gobierno Nacional.

3. LLANTA USADA: Toda llanta que técnicamente ha finalizado su uso normal y natural en vehículos automotores y se ha convertido en residuo sólido.

4. LLANTA REENCAUCHADA: Llanta en la cual se ha reemplazado la banda de rodamiento o la banda de rodamiento y el caucho de los costados, con el objeto de prolongar su vida útil. Para fines de uso deberá cumplir con las Normas Técnicas Colombianas y las especificaciones establecidas en los Reglamentos Técnicos Colombianos.

5. REENCAUCHE: Proceso mediante el cual se reemplaza la banda de rodamiento y/o caucho de los costados de las llantas usadas, con el objeto de prolongar su vida útil.

PARÁGRAFO. Las definiciones adoptadas en esta ley no son taxativas, de manera que las palabras y conceptos técnicos que no hayan sido expresamente definidos, deberán entenderse en su sentido natural, según su significado comúnmente aceptado en la rama de la ciencia o de la técnica relacionada con su principal o pertinente uso. Adicionalmente, se tendrán en cuenta las preceptuadas en la Resolución 1326 de 2017 “Por la cual se establecen los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas y se dictan otras disposiciones” o las normas que las sustituyan, modifiquen o deroguen.

TÍTULO II

DEL APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS

ARTÍCULO 4. APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE. Desde el 1 de julio de 2022, toda obra de infraestructura de transporte que se ejecute y adelante en procesos constructivos con asfalto, deberá prever el uso de grano de caucho reciclado -GCR- proveniente del aprovechamiento de llantas usadas, en las proporciones técnicas que para el efecto han sido establecidas por el Instituto Nacional de Vías -INVIAS.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional se encargará de reglamentar los criterios para fijar y adoptar la política, los planes y los programas que permitan la implementación del uso de grano de caucho reciclado -GCR- en la construcción, mantenimiento y conservación de obras de infraestructura del transporte. La reglamentación del Gobierno, no suspende la aplicación de lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 5.- APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS EN OBRAS DESTINADAS PARA LA RECREACIÓN Y DEPORTE. Desde el 1 de julio de 2022, todos los diseños e implementación para la construcción de áreas destinadas para la recreación y el deporte, deberán prever el uso de llantas usadas o de materiales provenientes del aprovechamiento de las mismas, en las áreas que sean técnicamente susceptibles de ser provistas con dichos materiales, tales como, canchas sintéticas, pistas deportivas, zonas de juego, entre otras.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional se encargará de reglamentar los criterios para fijar y adoptar la política, los planes y los programas que permitan el uso de llantas usadas o de materiales provenientes del aprovechamiento de las mismas en la construcción, mantenimiento y conservación de áreas destinadas para la recreación y el deporte. La reglamentación del Gobierno, no suspende la aplicación de lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 6.- PROVENIENCIA Y CALIDAD DEL GRANO DE CAUCHO RECICLADO. El grano de caucho reciclado (GCR) utilizado para el cumplimiento de lo establecido en la presente ley, deberá provenir de Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas aprobados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o de terceros que produzcan el Grano de Caucho Reciclado, cumpliendo con la normatividad ambiental vigente y las especificaciones técnicas que regulan la materia.

ARTÍCULO 7.- APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS PARA EL REENCAUCHE. Desde el 1 de julio de 2022, los Organismos y Entidades que conforman las ramas del poder público del orden Nacional, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%) y los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros que cuenten con vehículos de transporte, maquinaria y equipos propios o en alquiler, con llantas de rin 15” en adelante, deberán realizar el reencauche de las llantas utilizadas en dicho parque automotor, siempre y cuando, técnicamente permitan este procedimiento.

PARÁGRAFO 1°. En todos los casos el proceso de reencauche deberá cumplir como mínimo con las Normas Técnicas Colombianas y las especificaciones establecidas en los Reglamentos Técnicos Colombianos o en aquellas que las deroguen, sustituyan o modifiquen. Las llantas reencauchadas deberán tener el mismo cuidado y mantenimiento que las llantas originales.

PARÁGRAFO 2°. En los casos en que las llantas no sean susceptibles de reencauche por razones técnicas, se deberá contar con la valoración correspondiente que lo certifique, información ésta que deberá remitirse a la autoridad competente.

PARÁGRAFO 3°. El Gobierno Nacional se encargará de reglamentar los criterios para fijar y adoptar la política, los planes y los programas de seguimiento y control

que permitan el aprovechamiento de llantas usadas para el reencauche. La reglamentación del Gobierno, no suspende la aplicación de lo dispuesto en la presente ley.

ARTÍCULO 8. COMPRAS PÚBLICAS SOSTENIBLES. Los destinatarios, en el marco de la normativa de compras públicas sostenibles, deberán incluir dentro de sus criterios de compras las llantas que sean susceptibles para el reencauche y deberán velar que los vehículos propios y en alquiler empleados en el cumplimiento de sus funciones se adecuen a las disposiciones de la presente ley.

TÍTULO III

OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 9.- INFORME DE CUMPLIMIENTO. Los destinatarios de la presente ley deberán presentar un informe anualmente al Congreso de la República de Colombia, con el objeto de hacer seguimiento y control a las disposiciones establecidas en la presente ley, el cual deberá contener:

a) Las acciones tendientes al cumplimiento de la presente ley, relacionadas con la obligación de construir, mantener y conservar las obras de infraestructura del transporte.

b) Las acciones tendientes al cumplimiento de la presente ley, relacionadas con la obligación del uso de llantas o de materiales provenientes de su aprovechamiento en la construcción, mantenimiento y conservación de áreas destinadas para la recreación y el deporte.

c) Las acciones tendientes al cumplimiento de la presente ley, relacionadas con la obligación de realizar el reencauche en las llantas.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación del presente mandato, fijará la autoridad encargada de presentar el informe al Congreso de la República de Colombia.

ARTICULO 10. CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN. El Gobierno Nacional en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, fijará la autoridad encargada de realizar campañas de divulgación y socialización de la norma de la referencia.

ARTÍCULO 11. VIGENCIA. La presente ley comenzará a regir el primero (1) de julio de 2022.

De los Honorables Congresistas,

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

RODRIGO ARTURO ROJAS
Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. _____ de 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN LÍNEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO DE LLANTAS USADAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. Justificación.

I.I. De las afectaciones generadas por la masificación del caucho:

En la República de Colombia a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, existió en el sector de la Amazonía una robusta red de extracción y distribución de caucho, el cual, era obtenido por medio de incisiones en la corteza del árbol de siringa o *Hevea brasiliensis*, así como también del árbol Castilloa; lo anterior, tenía como propósito suplir la creciente demanda de caucho natural por parte de las grandes fábricas ubicadas en los Estados Unidos, Inglaterra, Francia, entre otros países, que masificaron su uso para bicicletas y luego a gran escala lo aplicaron en la industria automotriz, las telecomunicaciones -mediante cables submarinos- la medicina y hasta incluso, en los zepelines.

Así las cosas, para el año de 1.901 el prospero comerciante Julio César Arana de origen peruano, se instauró en el territorio nacional para dedicarse a la explotación del caucho. Posteriormente, en 1.903 fundó la Casa Arana y Hermanos, iniciando así, la expansión de su empresa, utilizando incluso la fuerza con el apoyo del ejército Peruano. Arana organizó en dos (2) grandes distritos su compañía, cuyos centros principales era los barracones del Encanto y La Chorrera. Del primero dependía la extracción del caucho en el río Caráparaná y sus principales afluentes. La Chorrera, a su vez, tenía jurisdicción sobre todos los barracones de los ríos Igaráparaná y Cahuinarí y sus principales afluentes; luego para el año de 1.907, la Casa Arana cambió su razón social por Peruvian Amazon Company¹, siendo considerada en ese entonces, como un modelo de empresa a nivel internacional².

¹ Estableciendo su domicilio en la ciudad de Londres -Inglaterra-.

² Ver artículo “*La casa Arana en el Putumayo*” publicado en la Red Cultural del Banco de la República en Colombia; Extraído <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-160/la-casa-arana-en-el-putumayo>.

Más sin embargo, la imagen de la Compañía había sido cuestionada desde años atrás, cuando los caucheros colombianos habían solicitado de forma reiterada la protección del Gobierno Colombiano para defender sus intereses, vulnerados, según su punto de vista, por los atropellos de la mencionada Casa, que no había escatimado esfuerzo alguno para forzarlos a vender sus propiedades o a abandonar sus negocios³.

Tal situación, originó para el año de 1.909 que el periódico londinense "*Truth*" publicara el artículo denominado "*El paraíso del diablo*", en el que se relató con detalle la existencia de un verdadero régimen de esclavitud en el Putumayo, en el cual los indígenas eran forzados a trabajar, se veían sometidos a la tortura en el cepo y al látigo, expuestos a hambrunas y a las pestes provocadas por las precarias condiciones de trabajo, entre otras formas de represión. La aludida publicación en el medio de comunicación causó furor y un escándalo internacional de tal magnitud, que el Gobierno Británico aperturó una investigación sobre el particular⁴.

Al respecto, el Gobierno Británico decide enviar al cónsul inglés en Río de Janeiro Sir Roger Casement, para percatarse de los hechos; en 1.910 el funcionario viajó al Putumayo recorriendo gran parte del área, en donde pudo constatar la situación de los indígenas y el funcionamiento de la Compañía; es por ello que con ocasión a su misión, decide consigar lo allí visto en un informe en el que consignó los vejámenes a los que se veían sometidos los pueblos originarios, que según su testimonio, eran forzados a extraer el caucho, caso en el cual, si no entregaban las cuotas exigidas por los caucheros, eran castigados en el cepo, flagelados, torturados y la huída era penalizada con la muerte.

Pese a lo anterior, y a la existencia de múltiples denuncias dirigidas en contra de la empresa de la familia Arana, entre ellas, las efectuadas por el escritor José Eustasio Rivera en su obra literaria "*La vorágine*", que puso a descubierto a la opinión pública el régimen de opresión que continuaba afectando por lo menos a ocho (8) razas étnicas del sector de la Amazonía, esta subsistió hasta la década

³ Ver artículo "*La casa Arana en el Putumayo*" publicado en la Red Cultural del Banco de la República en Colombia; Extraído de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-160/la-casa-arana-en-el-putumayo>.

⁴ Ver documental documental "*Memoria de una herida que no cierra*" publicado por el Ministerio de Cultura de la República de Colombia; Extraído de <http://www.mincultura.gov.co/SiteAssets/Comunicaciones/DOCTV%20Latinoamérica%20III/Colombia%20-%20Memoria%20de%20una%20herida%20que%20no%20cierra.pdf>.

1.930. Ahora bien, pocos años antes del conflicto bélico suscitado entre la República de Colombia y la República del Perú, es decir en 1.932, la compañía cauchera desplazó compulsivamente la población indígena sobreviviente hacia el Perú, dejando gran parte del territorio despoblado.

Durante el régimen del horror, fueron esclavizados y exterminados más de cuarenta mil (40.000) aborígenes de las etnias Uitoto, Miraña, Ocaina, Andoque, Nonuya Uitoto, Muinane de Sabana, Bora y Resigero; en la actualidad en la región sobreviven tan sólo dos mil quinientos setenta y cinco (2.575) indígenas, pertenecientes a las razas Ocaina, Muinane de Sabana, Bora y Uitoto⁵.

Expuesto lo anterior, el presente proyecto de ley pretende enaltecer y enarbolar en cierta medida a las víctimas que dejó la época de la fiebre del caucho -deuda histórica con los pueblos originarios-, toda vez que, el Gobierno establecería un conjunto de medidas administrativas, económicas y ambientales que permitirían reciclar, reusar y reutilizar las llantas utilizadas por los Organismos y Entidades que conforman las ramas del poder público del orden Nacional, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%) y los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros que cuenten con vehículos de transporte, maquinaria y equipos propios o en alquiler, con llantas de rin 15” en adelante, más aún, cuando en el contenido del articulado se fijan campañas de concientización que propenderían por la divulgación y socialización de la norma en cita, evitando así, la práctica de técnicas no adecuadas para el acopio e indebida disposición final de las llantas.

I.II. Del impacto en el ambiente y la salud a causa del uso de los vehículos automotores:

La fabricación en masa de vehículos automotores inició en los Estados Unidos en la década de 1.890. Desde aquel entonces, la industria automotriz no ha cesado y por el contrario, actualmente crece de manera exponencial, toda vez que, permite en la gran parte de los territorios la movilización de personas, así como también, la distribución de bienes y servicios, destacándose a su vez, el desarrollo y el avance en la infraestructura del transporte terrestre.

⁵ Ídem.

No obstante lo anterior, el crecimiento en la fabricación y el uso prolongado en el tiempo -aproximadamente por casi tres (3) siglos- de los vehículos automotores, ha causado afectaciones negativas en el ambiente y en la salud humana. Lo anterior, teniendo en cuenta que los motores de combustión interna, que usan combustibles fósiles producen monóxido de carbono (CO), moléculas de hidrocarburo (HC), óxidos de nitrógeno (NOx), entre otras, originando gases de efecto invernadero en la atmósfera que provocan enfermedades en las vías respiratorias de las personas e incluso la muerte.

Al respecto, los artículos titulados *“Transporte, medio ambiente y salud: claves para transformación de las ciudades del futuro”* y *“Urge respirar un transporte más limpio”*, publicados en la revista de la Asociación Colombiana de Ingenieros -ACIEM-⁶, contienen algunas de las afirmaciones efectuadas por Organización Mundial de la Salud (OMS) al estimar que *“(…) una de cada nueve muertes en el mundo es el resultado de la contaminación atmosférica, lo cual afecta especialmente a niños menores de cinco años y adultos de más de 50 años de edad (…)”*, concluyendo además, lo que se trae a colación *“(…) cerca de 1.3 millones de muertes prematuras en todo el mundo son causadas por la contaminación atmosférica urbana y se podrían evitar mejorando la calidad del aire, y así se reducirían las enfermedades respiratorias y cardiovasculares; los costos de atención de la salud; la pérdida de productividad de los trabajadores y se mejoraría la esperanza de vida de los ciudadanos (…)”*.

De otra parte, el uso de los vehículos automotores impacta de forma directa en los asuntos asociados al ambiente, la salud de las personas y en la seguridad vial, en tanto que, generan a diario grandes cantidades de llantas usadas; tal situación, junto con la materialización de técnicas no adecuadas para su acopio e indebida disposición, aunados a un bajo porcentaje en aprovechamiento, vienen generando grandes problemas que en la actualidad aquejan a la nación.

Sobre el particular, la motivación dispuesta en el Decreto 442 de 2.015 *“Por medio del cual se crea el Programa de aprovechamiento y/o valorización de llantas*

⁶ Revista de la Asociación Colombiana de Ingenieros -ACIEM-; Título: *“Transporte, medio ambiente y salud: claves para transformación de las ciudades del futuro”*; Edición No. 135; Fecha: Abril/Junio 2.019; Licencia de MinGobierno No. 3974.

usadas en el Distrito Capital y se adoptan otras disposiciones”⁷, expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., consagra lo siguiente:

“(…) en Bogotá se generan más de tres (3) millones de llantas usadas anualmente, de las cuales se estima que cerca del 30% son dispuestas en el espacio público, y otras son quemadas a cielo abierto para extraer el acero o utilizar su poder calorífico, lo cual genera entre otros, proliferación de vectores y roedores, deterioro del paisaje, y riesgo de incendios. A su vez, la quema indiscriminada de llantas a cielo abierto, entre muchas sustancias químicas tóxicas, produce óxido de azufre, el cual además de generar daño al sistema respiratorio humano, provoca lluvia ácida.

Que la anterior afirmación quedó demostrada el día cuatro (4) de noviembre de 2014 con la conflagración ocurrida en la Localidad del Fontibón, zona que desde el año 2006 viene teniendo un tratamiento especial por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente, tal como evidencian los Decretos [174](#) de 2006 y [623](#) de 2011, en razón a las altas concentraciones de material particulado menor o igual a 10 micras (PM10), presentes en la zona.

Que para el año 2015, las Secretarías Distritales de Gobierno y Ambiente, la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá, las Alcaldías Locales y los sistemas de Recolección Selectiva aprobados por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, recogieron 9.346 llantas usadas abandonadas en el espacio público en las localidades de Puente Aranda, Antonio Nariño, Rafael Uribe Uribe, Barrios Unidos, Kennedy, Ciudad Bolívar y Suba. (…)”.

Situación que ha sido replicada en otras partes del país, tal y como se trae a colación en el artículo *“Quema de 150 llantas causó emergencia ambiental en Mariquita”*, en donde se señala que el 10 de julio de 2.019 *“(…) se pudo establecer que en el sector del Amayo en la finca las Brisas del Oasis, ubicada sobre la vía Mariquita - Fresno se encontraron incinerandose cerca de 150 llantas, lo cual hizo que el fuego se extendiera por alrededor de 10 metros cuadrados de vegetación,*

⁷ Modificado parcialmente por el Decreto 265 de 2016.

siendo necesario utilizar alrededor de 5678 litros de agua para poder extinguir el incendio (...)"⁸.

I.III. De la Austeridad en el gasto público

Con relación a este punto, resulta acertado traer a continuación la Directiva Presidencial No. 02 del 6 de mayo de 2.009, proferida por el expresidente de la República de Colombia Dr. Álvaro Uribe Vélez, referenciada con el "Asunto: *Medidas de Austeridad en el Gasto Público y Protección de Medio Ambiente*" y cuyos destinatarios eran los Ministros del Despacho, Directores de Departamento Administrativo, Superintendentes, Directores, Gerentes y Presidentes de Entidades Centralizadas y Descentralizadas de la Rama Ejecutiva del Nivel Nacional, en la que señaló lo siguiente:

(...)

En desarrollo de las políticas de austeridad en el gasto público se encontró que las llantas reencauchadas que cumplen con el reglamento técnico expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo pueden ser utilizadas en las mismas condiciones de una llanta nueva y que su uso contribuye a la preservación del medio ambiente y genera ahorros en los gastos de funcionamiento de las entidades.

Por lo anterior, los organismos y entidades a las cuales va dirigida esta Directiva Presidencial deberán tomar las medidas necesarias, cuando el servicio lo requiera, para la contratación del servicio de reencauche como para la adquisición y compra de llantas reencauchadas para los vehículos de la entidad, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos y cuenten con los certificados establecidos en el Reglamento Técnico expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Los ahorros por este concepto deberán reflejarse en los informes de Seguimiento al Gasto de Funcionamiento, que deban presentar los Jefes de Control Interno en desarrollo de la Circular 02 del 29 de marzo de 2004, expedida por la Alta Consejería Presidencial y el Departamento Administrativo de la Función Pública.

(...)".

⁸ <https://www.alertatolima.com/noticias/tolima/quema-de-150-llantas-causo-emergencia-ambiental-en-mariquita>.

La mentada orden presidencial, resulta ser concordante con las directrices del Gobierno Nacional actual, encabezado por el Señor Presidente Iván Duque Márquez, puesto que al presentar el Plan Nacional de Desarrollo 2.018-2.022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” y al sancionar la Ley 1955 de 2.019, se establecieron unos objetivos de política pública denominados pactos, que reflejan la importancia del aporte de todas las facetas de la sociedad en la construcción de una Colombia equitativa; al respecto el numeral 4 del artículo 3, fijó la política de *“Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo”*.

Sobre la referida política, el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible explicó en su página web⁹, que esta dirigida a la reducción, el reciclaje y la reutilización de los residuos y materiales, tal y como se observa en el artículo denominado **“Colombia le apuesta a las 9R en economía circular”**, que se cita a continuación:

“(…)

A partir de esta iniciativa, el Gobierno Nacional promueve la innovación y la generación de valor en sistemas de producción y consumo a través de optimizar, compartir, intercambiar y reciclar y regenerar materiales, agua y energía.

La estrategia promoverá el emprendimiento, la generación de valor agregado y la atracción de la inversión como resultado de nuevas formas de producción, consumo y aprovechamiento de desechos, que reduzcan la carga sobre los rellenos sanitarios, lo que cobra gran importancia teniendo en cuenta que la vida útil de los rellenos sanitarios de 321 municipios de Colombia se acabará en cinco años, según datos del Departamento Nacional de Planeación.

“Este Pacto que acompaña la Estrategia Nacional de Economía Circular se enmarca en el Plan de Desarrollo que lanzó el Presidente de la República en horas de la mañana, Pacto por Colombia. Pacto Por la Equidad, particularmente, en el capítulo de sostenibilidad. Allí definimos el objetivo de fomentar la reducción, el reciclaje y la reutilización de los residuos y materiales”, dijo la Vicepresidenta, Marta Lucía Ramírez y señaló que: Con este pacto por una estrategia de economía circular le

⁹ Extraído de <http://www.minambiente.gov.co/index.php/noticias/4225-colombia-le-apuesta-a-las-9r-en-economia-circular>.

decimos a los colombianos que vamos a ir más allá de las normas, que produciremos conservando y conservaremos produciendo”.

La política de producir conservando y conservar produciendo se materializa con el lanzamiento de la Estrategia Nacional de Economía Circular. “Lo que buscamos es incentivar a empresas, consumidores y otros actores de la cadena de valor para que desarrollen e implementen nuevos modelos de negocios, transformando los sistemas de producción y consumo existentes, dentro de la responsabilidad misma de la gestión de los residuos, el manejo eficiente de los materiales y el cambio de los estilos de vida de los ciudadanos hacia la sostenibilidad”, afirmó Ricardo Lozano Picón, ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (...)”.

I.IV. Del reencauche de llantas:

El reencauche o renovado de llantas es un proceso que consiste en el reemplazo de la banda de rodamiento que ha finalizado su vida útil por una banda de rodamiento nueva colocada en una carcasa previamente seleccionada y asegurando que conserve sus características estructurales y físicas, permitiendo así reincorporar la llanta en el ciclo de distribución, en línea con los principios de la economía circular y la responsabilidad extendida al productor y los beneficiarios que se derivan para el medio ambiente y hasta el empleo nacional.

Las llantas reencauchadas que cumplen con el reglamento técnico expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo pueden ser utilizadas en las mismas condiciones de una llanta nueva y su uso contribuye a la preservación del medio ambiente y genera ahorros en los gastos de funcionamiento de las entidades y empresas transportadoras de carga y pasajeros.

De tal suerte que el reencauche de llantas permite la ejecución de cuatro (4) pilares, así:

1. Reducción de costos para el Estado.
2. Operación confiable de llantas.
3. Reducción de residuos sólidos aportados al medio ambiente.

4. Contribución a la conservación de los recursos naturales a través de la práctica del reencauche de llantas.

Asimismo, se debe destacar el uso que tienen las llantas reencauchadas en el modo de transporte considerado como el más seguro¹⁰, esto es, el aéreo en donde son dispuestas para sus desempeño en el tren de aterrizaje de los aviones; sobre el particular, una de las compañías de transporte aéreo de pasajeros más grande, estima lo que a continuación se transcribe:

“(…)

*Los grandes aviones de [Iberia](#) pueden llegar a montar un total de **12 ruedas en el tren de aterrizaje principal**. Las ruedas de un avión, tienen mucha más importancia de lo que puede parecer a simple vista y su mantenimiento va acorde a la importancia del elemento. Hoy os explicaremos paso a paso y pieza a pieza, la revisión de una rueda de avión.*

*Lo primero que hay que saber es que la **vida útil** en condiciones normales de una rueda, es de **400 aterrizajes en invierno y 300 en verano**. El calor es el peor enemigo para las cubiertas (las gomas) porque cuando tocan el suelo en un aterrizaje, pasan **en menos de 3 segundos a calentarse más de lo que se calienta el agua cuando hierva**. Dentro del tiempo que el avión tarde en realizar esas 400 tomas (aterrizajes), las ruedas de los aviones grandes pueden recibir un solo tratamiento de vulcanizado, que es como el recauchutado de las ruedas de los camiones. Los aviones más pequeños, pueden llegar a recibir hasta 8 tratamientos de vulcanizado. Lo peor para una rueda es que se formen grietas en la goma.*

(…)”¹¹.

Como corolario, se destaca la versatilidad y la multiplicidad de usos que se desprenden de los procesos de reciclar, reusar y reutilizar el caucho, entre los que se destacan los que se enuncian a continuación: 1) componente en la construcción de vías e infraestructura del transporte y 2) componente en la

¹⁰ “El ratio de mortalidad aérea comercial se sitúa en un deceso por cada 7,3 millones de vuelos, en un cálculo que no computan accidentes militares y que deberán confirmar a lo largo de 2018 los datos Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), con sede en Montreal”. Extraído de <https://www.portafolio.co/internacional/2017-el-ano-mas-seguro-en-la-historia-de-la-aviacion-512950>.

¹¹ Extraído de <http://megustavolar.iberia.com/2013/09/curiosidades-la-rueda-de-un-avion/>.

elaboración de pisos para áreas recreativas y superficies deportiva, así como para la elaboración de equipamientos.

II. Objeto del proyecto de Ley.

Tiene como propósito crear lineamientos para el aprovechamiento de llantas usadas en la República de Colombia. Por lo tanto, se establecerá la mitigación de impactos negativos en el medio ambiente a través del manejo y reutilización de desechos y residuos, así como también, se efectuará un ahorro en los costos de operación que incidan en la austeridad del gasto público.

III. Capítulos y articulado.

El proyecto consta de once (11) artículos divididos en tres (3) títulos, de la siguiente manera:

Título I. Disposiciones generales.

Título II. Del aprovechamiento de llantas usadas.

Título III. Otras disposiciones.

IV. Marco Supranacional, Constitucional, Legal y Reglamentario.

IV.I. Marco Supranacional:

La Decisión No. 182 del 25 de julio de 1.983 Sistema Andino "José Celestino Mutis" sobre agricultura, seguridad alimentaria y conservación del ambiente, de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), establece la importancia de la investigación del medio ambiente, del uso racional de los recursos y de las medidas conservacionistas, fijando en su artículo 15 herramientas para que los países miembros cumplan con tal fin.

Por su parte, el Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)¹², obliga a ejecutar medidas apropiadas para proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos

¹² Publicado en noviembre de 2.001.

adversos resultantes o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono atmosférica.

Para tal efecto, los integrantes de la ONU deberán adoptar las medidas legislativas adecuadas y cooperarán en la coordinación de las políticas apropiadas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas bajo su jurisdicción que tienen o pueden tener efectos adversos como resultado de la modificación o probable modificación de la capa de ozono¹³.

Finalmente, la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, realizada el 16 de junio de .1972, establece de manera taxativa que el crecimiento natural de la población plantea continuamente problemas relativos a la preservación del medio ambiente, y por lo tanto, se deben adoptar las normas y medidas apropiadas, según proceda, para hacer frente a esos problemas. Es por ello, que consagra una serie de principios, entre los cuales se destaca que a continuación se transcribe:

“PRINCIPIO 13. A fin de lograr una más racional ordenación de los recursos y mejorar así las condiciones ambientales, los Estados deberían adoptar un enfoque integrado y coordinado de la planificación de su desarrollo, de modo que quede asegurada la compatibilidad del desarrollo con la necesidad de proteger y mejorar el medio ambiente humano en beneficio de su población”.

IV.II. Marco Constitucional:

los artículos 79, 80 y en el numeral 8° del artículo 95 de la Constitución Política. consagran las obligaciones del Estado de salvaguardar el medio ambiente, de prevenir y controlar aquellos factores que incidan en el detrimento ambiental y el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano; igualmente, consagra como deber a cargo de todas las personas y ciudadanos velar por la protección de los recursos culturales y naturales del país y ser vigilantes en la conservación de un ambiente sano.

IV.III. Marco Legal:

¹³ Artículo 2 del Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

En primer lugar, el artículo 8 del Decreto Ley 2811 de 1.974 *“Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente”*, considera aquellos factores que deterioran el ambiente, entre otros, la contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovables, la alteración perjudicial o antiestética de paisajes naturales y la acumulación o disposición inadecuada de residuos, basuras, desechos y desperdicios.

A su turno, los numerales 6 y 9 del artículo 1 de la Ley 99 de 1.993 *“Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones”*, establecen lo siguiente: *“(…) 6) Las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente (…)”* y *“(…) 9) La prevención de desastres será materia de interés colectivo y las medidas tomadas para evitar o mitigar los efectos de su ocurrencia serán de obligatorio cumplimiento (…)”*.

A su vez, el numeral 8 del artículo 111 de la Ley 1801 de 2.016 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”* preceptua que arrojar llantas en el espacio público o en bienes de carácter público o privado, es un comportamiento contrario a la habitabilidad, la limpieza y recolección de residuos y escombros.

IV.IV. Marco Reglamentario:

IV.IV.I. Reglamentos Técnicos Colombianos sobre el reencauche de llantas:

Los Reglamentos Técnicos Colombianos que regulan la materia son proferidos por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; el Reglamento hito es la Resolución No. 0481 de 2.009, que ha sido modificada por las Resoluciones 230 de 2.010, 2899 de 2.011, 5543 de 2.013 y 2875 de 2.015.

IV.IV.II. Reglamentación de los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas:

La normatividad relacionada con los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas es expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; al respecto se profirió inicialmente la Resolución 1457 de 2010 y posteriormente fue modificada en virtud de la 1326 de 2.017.

IV.IV.III. Normas Técnicas Colombianas sobre el reencauche de llantas:

Las Normas Técnicas Colombianas son proferidas por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (INCONTEC); ahora bien, la norma aplicable es la NTC – 5384, ratificada por el Consejo Directivo el 26 de octubre de 2.005, la cual fue, posteriormente actualizada en el año 2.017.

Atentamente,

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara

RODRIGO ARTURO ROJAS
Representante a la Cámara