



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 356

Bogotá, D. C., viernes 8 de septiembre de 2006

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 101 DE 2006 CAMARA

por el cual se establece la obligatoriedad del voto.

Bogotá, D. C., 5 de septiembre de 2006

Honorable Representante

ALFREDO CUELLO BAUTE

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Apreciado doctor:

Con un atento saludo me dirijo a usted para que en su calidad de presidente de la Cámara de Representantes ponga en consideración y reparto a la Comisión Constitucional que compete, el proyecto de acto legislativo *por el cual se establece la obligatoriedad del voto*.

Cordialmente,

Roy Leonardo Barreras Montealegre,
Representante a la Cámara.

Omar Flórez Vélez, Juan Carlos Granados, Felipe Fabián Orozco, Manuel Carebilla, Fabio Arango, Tarquino Pacheco C., Oscar Gómez Agudelo, José Fernando Castro, José I. Bermúdez y siguen firmas ilegibles.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 190 de la Constitución Política, el cual quedará así:

“El Presidente de la República será elegido para un período de cuatro años, por la mitad más uno de los votos **que, en forma obligatoria** y de manera secreta y discreta, depositen los ciudadanos en la fecha y con las formalidades que determine la ley. Si ningún candidato obtiene dicha mayoría, se celebrará una nueva votación que tendrá lugar tres semanas más tarde, en la que solo participarán

los dos candidatos que hubieren obtenido las más altas votaciones. Será declarado Presidente quien obtenga el mayor número de votos.

En caso de muerte o incapacidad física permanente de alguno de los dos candidatos con mayoría de votos, su partido o movimiento político podrá inscribir un nuevo candidato para la segunda vuelta. Si no lo hace o si la falta obedece a otra causa, lo reemplazará quien hubiese obtenido la tercera votación; y así en forma sucesiva y en orden descendente.

Si la falta se produjese con antelación menor a dos semanas de la segunda vuelta, esta se aplazará por quince días”.

Artículo 2°. Adiciónese al inciso 1° del artículo 258 de la Constitución Política el siguiente texto:

“...Así mismo, establecerá las consecuencias derivadas del incumplimiento de este deber”.

Artículo 3°. Adiciónese al artículo 260 de la Constitución Política el siguiente inciso:

“El ejercicio del voto es obligatorio en los casos anteriores, con las sanciones al incumplimiento de este deber que establezca la ley”.

Artículo 4°. Modifíquese el numeral 5 del artículo 95 de la Constitución Política, el cual quedará así:

“Numeral 5. Participar en la vida política del país a través del voto, así como en la vida cívica y comunitaria del país”.

Roy Leonardo Barreras Montealegre,
Representante a la Cámara.

Omar Flórez Vélez, Juan Carlos Granados, Felipe Fabián Orozco, Manuel Carebilla, Fabio Arango, Luis Felipe Barrios, Tarquino Pacheco C., Oscar Gómez Agudelo, José Fernando Castro, José I. Bermúdez y siguen firmas ilegibles.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Una de las debilidades más profundas de la democracia colombiana, si no la más, es la histórica abstención electoral. Las estadísticas electorales en Colombia muestran que Colombia sólo ha

superado el 50% de participación electoral en 20 elecciones de 60 celebradas entre 1914 y 1991, lo que lo convierte en el país con más baja participación en el continente¹.

En efecto, el análisis de datos arroja resultados impactantes, como, por ejemplo, que el porcentaje de ciudadanos que no expresaron su opinión es mayor que la votación obtenida por el entonces presidente-candidato Alvaro Uribe². Según Alejo Vargas Velásquez, profesor titular de la Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional, un factor importante en la actividad electoral colombiana es “el nivel de participación electoral de los colombianos –tradicionalmente la abstención ha rondado el 50% y ha sido un poco más alta para las de Congreso que para las de presidente– y la legitimidad que de allí se deriva para las autoridades electas...”³.

La abstención electoral alcanzó el 55% en las pasadas elecciones del 28 de mayo de 2006⁴. Dichos niveles de abstención son un asunto crónico: En las elecciones de 2002 la abstención “todavía ronda el 50%”⁵, y en las elecciones a municipales de 2003 en Cali, por ejemplo, “ronda el 62% de abstención”⁶, y en las mismas elecciones, en 2000, “estuvo en 61%”⁷. Es más, en algunas ocasiones la realidad “presenta cifras escandalosas de abstención de hasta el 65%”⁸. Estas cifras se sostienen en el pasado. Por ejemplo, en las elecciones de 1998 el total de votos fue de 12.310.107, en 1994 fue de 7.427.742, y en 1990 fue de 6.048.076, lo cual no representa de ningún modo un alto porcentaje del censo electoral”⁹.

Debido a estos niveles alarmantes de abstención, podemos observar que, por ejemplo, en Colombia, con un censo electoral de aproximadamente 22 millones de habitantes, un presidente es elegido, como máximo, con 7 millones de votos, lo cual representa escasamente el 31% del censo electoral, siendo el promedio histórico de este valor un 25%. Es decir, los gobernantes en Colombia son elegidos en realidad por minorías, no por las mayorías establecidas según el principio democrático, lo cual les resta legitimidad al proceso electoral y a los gobernantes que de él surgen.

Desde el surgimiento de la democracia se observan apreciaciones en este sentido. Aristóteles plantea que la abstención contribuye a la formación de regímenes tiránicos, y se refiere a ella como “la cómoda indiferencia de los pueblos”¹⁰. Rousseau plantea en “El Contrato Social”, que “La ley es la expresión de la Voluntad General. Todos los ciudadanos han de participar personalmente, o por sus representantes, en su formación”¹¹.

Entonces, la abstención es un fenómeno que mina la legitimidad del proceso democrático. Lo plantea el senador por el Partido Socialista Francés, Laurent Fabius. Plantea que la conquista del voto fue uno de los actos fundacionales de la institución republicana, y está consagrado en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, así como en las Constituciones de las Repúblicas, lo cual hace del voto el acto ciudadano por excelencia. Es decir, el voto permite la existencia de la democracia representativa. Sin votos, no hay representación, no hay mandato y no existe una democracia viva.

Cabe notar que la proposición de Fabius por el Voto Obligatorio en Francia responde a unos índices de abstención del 28%, lo cual resalta la necesidad de intervenir en nuestros propios índices de abstención.

Fabius plantea que la abstención masiva es una “abdicación de la soberanía”¹², y por esto cuestiona el fundamento mismo de la democracia, ya que reduce la legitimidad de los elegidos y de sus decisiones.

Además, la abstención en Colombia tiene otro tipo de efectos más propios y particulares. En Colombia, los bajos índices de parti-

cipación permiten el funcionamiento eficaz de maquinarias clientelistas. Lo plantea Eduardo Díaz Uribe, profesor de la Universidad Externado de Colombia, consultor para Planeación Nacional y director del Programa de Especialización en Administración Pública de la ESAP: “... existe una alta relación entre los niveles de abstención y el monto de los recursos públicos y privados que movilizan las maquinarias con fines electorales”¹³. También lo plantea el profesor Francisco Leal Buitrago: “La maquinaria dedica gran parte de su tiempo a impedir que se amplíe este factor (la mayor complejidad de la sociedad, la “madurez política” de la misma), por ejemplo, se mantienen mecanismos obsoletos en el sistema electoral, se inventan fórmulas para desconocer el voto de opinión y se amarra legalmente al Estado para que avale la intermediación clientelista”¹⁴. Dice Leal: “... hay claridad sobre el alto nivel de abstención que tiende a ser mayor del 50% del potencial electoral (...) en todo el país”¹⁵. Dice también Leal Buitrago: “En general, a medida que es más alta la participación ciudadana, mayor es la incidencia del voto de opinión. (...) Cada vez es más grande el temor de la maquinaria clientelista por lo desconocido, es decir, por lo que se ubica fuera de su engranaje”¹⁶. Es decir, la baja participación política en Colombia permite el funcionamiento eficiente de la máquina clientelista, en detrimento del voto de opinión y viceversa.

Podría decirse que no hace falta aclarar las consecuencias negativas que ha traído para la Nación la práctica clientelista, pero es necesario hacer un pequeño sumario de las grandes influencias negativas que esta enfermedad del sistema político ha traído a nuestro país. El protagonismo del clientelismo prolongó el uso indiscriminado de los recursos del Estado como medio electoral y de negociación política en el Congreso, condiciones generadas a partir de la desafección partidista y la repartición burocrática en el Frente Nacional, arrastrando tras de sí la debilidad política del Estado¹⁷. Es decir, el clientelismo ha jugado históricamente un papel fundamental en la desinstitucionalización y deslegitimación del Estado colombiano.

La convivencia permanente de variados intereses en el poder estatal, sin otro elemento de cohesión que los beneficios burocráti-

¹ FRANCO CUERVO, Beatriz. “Lo bueno, lo malo y lo feo del voto obligatorio”, en “Estrategia”. Enero 31 de 1997.

² Diario *El País* - “La reelección de Uribe fue bien recibida en Suramérica”. Artículo Web.

³ VARGAS, Alejo. “Elecciones 2006: Novedad e incertidumbre”. Artículo Web.

⁴ VOTEBIEN.COM. Elecciones 2006.

⁵ *Ibid.* Elecciones 2002.

⁶ BRITTO RUIZ, Diana. Análisis Elecciones al Concejo de Cali, 2003-2000. Pontificia Universidad Javeriana Cali. 2003.

⁷ *Ibid.*

⁸ PEÑA ALZATE, Oscar. “Para peor la mejoría”. Artículo Web.

⁹ VOTEBIEN.COM. Elecciones 2006.

¹⁰ CAPEL. Diccionario Electoral. Pp. 2-8. CAPEL, Costa Rica.

¹¹ ROUSSEAU, Jean-Jacques. *El Contrato Social*.

¹² FABIUS, Laurent. Proposition de Loi N° 547 du 16 janvier 2003.

¹³ DIAZ URIBE, Eduardo. *El clientelismo en Colombia: un estudio exploratorio*. El Ancora Editores. Bogotá, 1986. P. 68.

¹⁴ “LEAL BIUTRAGO, Francisco. *Clientelismo. El sistema político y su expresión regional*. Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales Universidad Nacional. TM editores. Bogotá, 1990. P. 274.

¹⁵ *Ibid.* P. 302.

¹⁶ *Ibid.* P. 308.

¹⁷ *Ibid.* P. 354.

cos, impidió el fortalecimiento institucional del Estado. Además, la identidad entre el clientelismo y la política alejó a los partidos de la preocupación por los problemas de la sociedad¹⁸. El clientelismo, además, incrementó los costos de funcionamiento del sistema político en Colombia, y, en tanto que sustituto institucional *de facto* del Estado, no tiene la capacidad de resolver realmente los problemas que caracterizan las áreas deprimidas, además de contribuir decisivamente a la ilegitimidad de las reglas del juego político, y facilitar la incursión del narcotráfico en la arena política.

Entre las condiciones que habría que reformar para enfrentar el fenómeno del clientelismo, Leal incluye “las fisuras del sistema electoral que permiten la manipulación del voto”¹⁹.

En este orden de ideas, **una propuesta de obligatoriedad del voto en Colombia se hace pertinente**, tanto para aumentar la legitimidad de los gobernantes resultantes del proceso democrático y de sus decisiones, como para disminuir la efectividad de la maquinaria clientelista, nociva para la salud del sistema político, en tanto que los efectos del clientelismo serían neutralizados debido a la imposibilidad de cualquier máquina de extender un mecanismo de prebendas y servicios por votos a una población votante de 22 millones de colombianos.

Es decir, es necesario añadir al concepto de voto, además de su carácter de expresión de opinión, una función política, relativa en este caso al buen funcionamiento de nuestra democracia. Es decir, el ciudadano votaría para expresar sus preferencias políticas, pero también para promover el funcionamiento armónico de la vida política del Estado, de la democracia.

Además, es una idea que no está distante de la realidad y la tradición nacional, en tanto que el artículo 11 del Acto Legislativo 001 de 2003 estableció el voto como un **deber ciudadano**.

En este punto aparece el interrogante sobre la efectividad del voto obligatorio como medida para aumentar la participación. La profesora Beatriz Franco-Cuervo, en un artículo publicado en la revista *Estrategia*, plantea que “cuando se estipuló la obligatoriedad del voto (en los países donde se ha establecido), se presentó un efecto inmediato de incremento sustancial de la participación electoral, que sin embargo no es constante”²⁰. Si bien la participación desciende nuevamente luego del segundo o tercer proceso electoral obligatorio, esta **nunca alcanza los niveles bajos iniciales**, es decir, se logra un aumento permanente en dichos niveles.

En los países en que ha existido (entre los que se cuentan Honduras, Argentina, Chile, Perú, Costa Rica, Venezuela, México, Bolivia, Ecuador, Brasil, Paraguay, Australia, Bélgica, Luxemburgo, Holanda, y fue recientemente propuesto en Francia) se han logrado tasas de participación entre un 70% y un 90%²¹. “No cabe duda de que las leyes que crean el voto obligatorio, son bastante efectivas en elevar los niveles de participación en los países que las poseen”²². En el Perú, la participación bajo las normas de voto obligatorio se ha situado como mínimo en un 75%²³.

Laurent Fabius también defiende la efectividad del Voto Obligatorio, y su argumento principal es que donde se ha utilizado, ha sido un remedio eficaz para la abstención.

Seguidamente se eleva el interrogante sobre si el Estado colombiano tiene o no la capacidad para hacer cumplir tal medida. Dichas dificultades, según Fabius, han logrado ser resueltas por los demás países en los que se ha implementado la medida. Además, los incrementos en costos de operación y observación del sistema –ya que necesariamente debe ser el Estado quien

realice la inscripción de todos los ciudadanos para votar– son usualmente sufragados con los fondos obtenidos de las multas que operan como sanción ante el incumplimiento en los países donde esta medida aplica. Dichas multas son variadas según el país. En Perú, por ejemplo, alcanzan la cuarta parte de un salario mínimo mensual, previa comprobación de la ausencia injustificada de las urnas.

Por último, se levanta el interrogante sobre si el voto obligatorio coarta la libertad del individuo, en el sentido de que el voto es un derecho y, de la misma manera, el salir o no a votar es una decisión personal.

En ese sentido, el salir a votar se hace un deber si se tiene en cuenta la función política del voto anteriormente mencionada. Además, como sostiene Kelsen, el voto obligatorio no coarta la libertad del ciudadano en tanto que sólo lo obliga a participar en la elección, pero no influye en la manera de votar el ciudadano, ni ejerce influencia alguna sobre su voto.

Además, existen otros deberes, como las obligaciones fiscales o el servicio militar, que son impuestos por el Estado y son mucho más complejos en su aplicación que el voto obligatorio. Laurent Fabius plantea esto mismo, en términos de que existen obligaciones en la democracia como pagar impuestos, ser jurado en un tribunal, o ser jurado electoral, que son cumplidos en aras del buen funcionamiento del sistema.

Por otra parte, la existencia de la figura de Voto en Blanco en Colombia facilita mucho las cosas, al eliminar la objeción que se plantea a favor de aquellos ciudadanos que no quieren elegir un candidato por razones políticas o de protesta contra el sistema, dándoles una forma de expresión que es más fácil de medir y de considerar que la simple abstención, y transforma las desventajas de la abstención en potencialidades de participación política de protesta, como son las del voto en blanco.

Por las razones anteriormente expuestas, consideramos necesaria y pertinente la implantación de una medida de voto obligatorio en Colombia, en aras del buen funcionamiento de la democracia, regulada en su temporalidad y en las sanciones relativas a la misma en los términos que establezca la ley.

Roy Leonardo Barreras Montealegre,

Representante a la Cámara.

Omar Flórez Vélez, Juan Carlos Granados, Felipe Fabián Orozco, Manuel Carebilla, Fabio Arango, Luis Felipe Barrios, Tarquino Pacheco C., Oscar Gómez Agudelo, José Fernando Castro, José I. Bermúdez y siguen firmas ilegibles.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 6 de septiembre del año 2006 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de Acto Legislativo número 101 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Roy Barreras*, y otros.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

¹⁸ Ibid. P. 364.

¹⁹ Ibid. P. 366.

²⁰ FRANCO-CUERVO, Beatriz. “Lo bueno...”.

²¹ Ibid.

²² RED DE INFORMACION ELECTORAL ACE. Documento Web.

²³ MISION DE OBSERVACION ELECTORAL UNION EUROPEA. Documento Web.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 100 DE 2006 CAMARA

por medio de la cual se mejora la calidad de vida urbana a través de la calidad del diésel y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., septiembre 4 de 2006.

Doctor

ANGELINO LIZCANO RIVERA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

En nuestra condición de congresistas y en uso del derecho que consagra el artículo 154 de la Constitución Política y 140 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos poner a consideración del honorable Congreso, el presente proyecto de ley, *por medio de la cual se mejora la calidad de vida urbana a través de la calidad del diésel y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

David Luna Sánchez, Simón Gaviria Muñoz, Luis Felipe Barrios Barrios, Wilson Alfonso Borja, Angel Custodio Cabrera, José Fernando Castro Caicedo, Sandra Rocío Ceballos, Lucero Cortés, Gloria Stella Díaz, Germán Navas Talero, Germán Alonso Olano, Pablo Enrique Salamanca, Luis Enrique Salas, Rubén Darío Salazar, Venus Albeiro Silva, Fernando Tamayo Tamayo, Nicolás Uribe Rueda, Germán Varón Cotrino.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Con el propósito de mejorar la calidad de vida urbana y garantizar el derecho constitucional al goce de un ambiente sano, declárese de interés público colectivo, social y de conveniencia nacional la utilización de combustibles diésel que cumplan los parámetros usuales de calidad internacional.

Parágrafo. Para ello las autoridades estatales a que alude la presente ley, deberán implementar las medidas conducentes a mejorar la calidad del diésel mediante la disminución progresiva de los niveles de azufre, hasta llegar a un máximo de 500 partes por millón de azufre, a 31 de julio de 2009.

Artículo 2º. Los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, de acuerdo con sus competencias, serán las Entidades encargadas de implementar la presente ley y de asegurar el cumplimiento de lo establecido en ella.

Artículo 3º. Para la implementación de la presente ley establézcanse los siguientes plazos:

Tres (3) meses a partir de la vigencia, para que el Ministerio de Minas y Energía expida la regulación técnica conducente a dar cumplimiento a lo establecido en el parágrafo del artículo primero de esta ley.

Tres (3) meses a partir de la vigencia de la presente ley, para que el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial y/o las respectivas autoridades ambientales territoriales expidan la regulación ambiental y sancionatoria respectiva.

Parágrafo. Las regulaciones que expidan las autoridades mencionadas en este artículo, se implementarán y aplicarán iniciando por Bogotá, D. C., y los centros con mayor densidad de población y contaminación atmosférica. Además deben establecer un mecanismo de verificación semestral del cumplimiento progresivo de lo establecido en la reglamentación de la ley.

Artículo 4º. Después del 31 de julio de 2009, las distribuidoras de combustibles que comercialicen diésel de inferior calidad al establecido en el parágrafo primero de esta ley tendrán las siguientes sanciones:

- Multas que irán de 100 a 10.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.
- Suspensión hasta por un (1) año en el ejercicio de la actividad.
- Terminación definitiva de las actividades.

Parágrafo. Para la imposición de las anteriores sanciones los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y/o las respectivas autoridades ambientales territoriales deberán observar el principio de la proporcionalidad de la sanción; la naturaleza, efectos, circunstancias y daño probable de la conducta a sancionar; así como los principios del debido proceso que rigen las actuaciones administrativas.

Artículo 5º. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

David Luna Sánchez, Simón Gaviria Muñoz, Luis Felipe Barrios Barrios, Wilson Alfonso Borja, Angel Custodio Cabrera, José Fernando Castro Caicedo, Sandra Rocío Ceballos, Lucero Cortés, Gloria Stella Díaz, Germán Navas Talero, Germán Alonso Olano, Pablo Enrique Salamanca, Luis Enrique Salas, Rubén Darío Salazar, Venus Albeiro Silva, Fernando Tamayo Tamayo, Nicolás Uribe Rueda, Germán Varón Cotrino.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Consideraciones urbanas y de calidad de vida

En la actualidad Colombia es un país urbano, la mayoría de su población vive en las ciudades. Este fenómeno no se da solamente en nuestro país sino que hace parte de una tendencia global. Es más, es en América Latina donde se da uno de los mayores porcentajes de urbanización, alcanzando un 75% en promedio, con algunas variaciones menores entre los países. Esto nos sugiere que este proceso urbanizador tendería ya a estabilizarse en América Latina, a diferencia de Asia o Africa donde en los próximos años va a crecer la población urbana a tasas muy aceleradas.

Estas son algunas de las conclusiones del estudio “*Estado de las Ciudades en el Mundo 2006/2007*”¹ producido por Hábitat, que es el organismo de Naciones Unidas encargado de los temas relacionados con los asentamientos urbanos, el cual fue lanzado en el III Foro Urbano Mundial que se llevó a cabo el pasado mes de junio en Vancouver (Canadá).

Para Colombia en particular, esta situación se corrobora con los resultados del Censo del año pasado, toda vez que somos el tercer país más poblado de América Latina, donde el 75% de sus habitantes vive en cabeceras urbanas cuando hace solamente 100 años ese porcentaje era del 10%².

Mirando hacia el futuro, tal y como lo sugiere el documento “*Construir Ciudades Amables*”³ –que hace parte del proyecto Co-

¹ “State of the World Cities 2006/2007 – The Millennium Development Goals and Urban Sustainability: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda” – UN HABITAT – Naciones Unidas- junio 2006

² Departamento Nacional de Estadística – DANE - Presentación Resultados del Censo 2005 – Ernesto Rojas Morales – Director en www.dane.gov.co/Censo2005

³ Departamento Nacional de Planeación – Colombia 2019 en www.dnp.-gov.co/colombia/2019

lombia: Visión 2019 que lidera Planeación Nacional— para el 2019 la población en las ciudades colombianas aumentará en 10 millones alcanzado 42 millones o sea, el 78% de la población colombiana. Es más, el número de ciudades con más de 1 millón de habitantes pasará de 4 a 7 y las de más de cien mil habitantes pasarán de 38 a 55, lo que consolidará aún más el sistema de ciudades en nuestro país.

Incluso, el mismo documento refiere que estudios realizados por Naciones Unidas, han demostrado una alta y positiva asociación entre el índice de urbanización de los países con los índices de desarrollo humano y de ingreso *per cápita* de sus habitantes⁴.

A pesar de estas realidades, también el proceso de urbanización presenta enormes retos con miras a lograr una mejor calidad de vida. El tema del transporte es vital en este sentido, pues con cada día más habitantes en las ciudades y al mismo tiempo con dificultades para ampliar la oferta de tierra urbana, la construcción y consolidación de sistemas eficientes de transporte urbano se vuelven críticos para lograr condiciones de vida adecuada y conforme a los estándares internacionales de calidad.

Toda la política urbana de desestímulo al uso del vehículo particular y del fortalecimiento del transporte público, no es solamente un acuerdo generalizado entre todos los estudiosos del tema urbano a nivel mundial⁵, sino un mecanismo eficiente para liberar recursos que en vez de destinarse a la construcción de infraestructura que favorezca al pequeño porcentaje de población que posee vehículos de transporte particular se oriente a la satisfacción de otras necesidades más apremiantes de los ciudadanos, en especial de las personas de menores recursos. Esto se ha empezado a hacer en muchas ciudades de Colombia desde hace unos años.

Los Sistemas de Transporte Masivo que se adelantan actualmente en 7 ciudades de Colombia no solo fue el más grande proyecto de inversión de la primera administración del Presidente Alvaro Uribe Vélez sino que lo seguirá siendo en los próximos 4 años. Según datos de la última rendición de cuentas del Ministerio de Transporte sobre el avance de estos sistemas, cuando éstos estén completos beneficiarán a 15 millones de colombianos en 14 ciudades⁶.

No obstante esta efectiva estrategia de los sistemas de transporte masivo es importante contar además con una reducción de la sobre oferta de transporte público, con que las obras generen unos impactos urbanos en materia de espacio público y con que se promuevan medios alternativos de transporte como la bicicleta, generando todo ello un impacto ambiental positivo.

El tema de la contaminación ambiental se ha ido convirtiendo en un problema crítico en nuestras ciudades. El 2 de febrero de 2006 en el marco de la celebración del “día del no carro” en Bogotá, la ex Ministra de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial reconocía que: “Nuestro propósito inmediato es avanzar en una estrategia coordinada, ordenada, sostenida, articulada y descentralizada para la prevención y el control de la contaminación del aire, que constituye el problema ambiental de mayor preocupación para los colombianos y el generador de los mayores costos sociales, después de la contaminación del agua y de los desastres naturales”⁷.

Más allá, en un artículo de febrero de 2006, la ex Ministra afirmaba que las cifras revelan que el 41% de la contaminación del aire en el país se genera de manera concentrada en Bucaramanga, Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Pereira y el Valle de Sogamoso y que de este porcentaje las fuentes móviles (vehículos) generan el 86% de la contaminación atmosférica.⁸

Estas consideraciones muestran claramente que el proceso de urbanización en Colombia y por consiguiente el aumento del parque automotor conllevará y acrecentará problemas ambientales ur-

banos críticos. Por eso se hace necesario mirar con más detalle los efectos ambientales para que las Entidades Estatales encargadas de la protección del ambiente y en especial de la calidad del aire, ex pidan e implementen las normas jurídicas conducentes a controlar lo antes posible, este grave problema.

Consideraciones técnicas y ambientales

En lo que a la contaminación del aire se refiere, existen fuentes móviles como los automotores y fuentes fijas como las industrias que contribuyen al deterioro de la calidad del aire, siendo las fuentes móviles las que generan un mayor impacto.

De acuerdo a la regulación vigente el diésel de Ecopetrol en todas las ciudades colombianas tiene cuatro mil quinientas – 4.500 – p.p.m. (partes por millón) de azufre, y en Bogotá tiene 1.200 –p.p.m.⁹, mientras que estudios internacionales sugieren que el máximo debiera ser de 200 p.p.m.

El azufre es una impureza del combustible que fomenta la generación de material particulado al momento de quemar el combustible al interior del motor, por lo cual este proyecto de Ley pretende disminuir la cantidad de azufre.

Además, el diésel que consumimos tiene solamente 45 etanos, mientras que el estándar internacional es de 55. El bajo número de etanos del diésel nacional implica que solamente se quema el 70% del combustible y el resto se convierte en hollín. Si tuviéramos 55 etanos el combustible se quemaría al 99%.

Con el agua y el azufre que tiene nuestro diésel, los inyectores de combustible se carbonan lo que hace que haya una combustión incompleta y se desperdicie parte del combustible. Pero además, esta baja calidad de nuestro diésel hace que se cree agua dentro de los elementos expuestos a este combustible, lo que ocasiona que en los depósitos surjan hongos y bacterias que deterioran los motores, afectan la combustión y contribuyen a aumentar la contaminación.

Se puede reducir en forma importante la cantidad de material particulado que emiten los vehículos diésel sólo con mejorar la calidad del combustible a la especificación usual internacional. Hay que tener en cuenta que aunque se baje bastante el particulado, aún seguirán emitiendo CO, NOx y COV (Compuestos orgánicos Volátiles) si no cuentan con sistemas de tratamiento de post combustión.

Para el caso específico de Bogotá el tema es aún más crítico. Bogotá está hoy calificada como la tercera ciudad más contaminada de América Latina y según un informe del Banco Mundial, comparada con otras 110 urbes, ocupa el puesto 37 por encima de Río de Janeiro y Barcelona, cuando en 2000 figuraba en el 69. El deterioro ambiental es tal, que la capital aparece después de Ciudad de México y Santiago de Chile. Basta divisar desde lo alto para comprobar cómo la cubre una espesa nube gris, sobre todo en las horas de mayor actividad, entre las 9:00 a.m. y las 6:00 p.m.¹⁰.

⁴ Ibid. – pág. 4.

⁵ Sobre este punto conviene revisar las memorias del III Foro Urbano Mundial, en particular sobre transporte y las ciudades en UN-Hábitat III World Urban Forum, julio 2006, www.wuf3-fum3.ca/en/home.html

⁶ Rendición de Cuentas de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo- Ministerio de Transporte – julio 31 – Tomado de: www.mintransporte.gov.co

⁷ Suárez Sandra, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – Boletín de prensa del Día del no carro – 2 febrero de 2006, en www.minambiente.gov.co (Subrayado nuestro).

⁸ Suárez Sandra, “Por el Aire que Respiramos” – Febrero de 2006 – Artículo publicado en medios de comunicación y consultado en Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en www.minambiente.gov.co

⁹ Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y Ministerio de Minas y Energía – Resolución 1180 de 21 de junio de 2006.

¹⁰ <http://www.cambio.com.co/html/pais/articulos/4334/>

El mismo Departamento Administrativo del Medio Ambiente de Bogotá, DAMA, afirma que según datos del Banco Mundial en su estudio World Development Indicators 2005, Bogotá se encuentra ubicada en el puesto 37 entre 110 ciudades en cuanto a niveles anuales de contaminación por PM10 (polvo y hollín), siendo más contaminada que ciudades como Sao Pablo, Río de Janeiro, Barcelona o Los Ángeles. Según la Red de Monitoreo de Aire, administrada por el DAMA, las máximas concentraciones de contaminantes en la ciudad coinciden con las horas de mayor tráfico vehicular, es decir, las 9:00 a.m. El pico de concentración de O3 (ozono) se presenta entre las 12:00 del día y la 1:00 p.m. También se puede determinar que los sectores más afectados por la contaminación atmosférica en la ciudad, es el centro y sur occidental, correspondientes a las localidades de ciudad Bolívar, Kennedy, Puente Aranda y Fontibón, violando normas legales vigentes. Entre tanto, el sector que presenta la mejor calidad del aire, es la zona nororiental, correspondiente a la localidad de Usaquén¹¹.

Para otras ciudades el tema es similar y es así como la revista de la facultad de ingeniería de la Universidad de Antioquia referencia estudios similares que miden la contaminación en Medellín, en el Valle de Aburrá y en la zona de Cali-Yumbo.

Ante este panorama urbano y estas consideraciones ambientales vale la pena analizar los impactos económicos de esta situación.

Consideraciones económicas y de salud

Uno de los costos sociales más complicados tiene que ver con las enfermedades que causa la contaminación, sobre todo en los menores de edad.

Un estudio del Banco Mundial, publicado en agosto de 2004, señala que en Colombia hay anualmente 6.040 muertes causadas por contaminación atmosférica (aire exterior) y que se manifiestan en enfermedades cardiopulmonares, cáncer de pulmón y enfermedad respiratoria aguda. Pero la contaminación también se produce en ambientes interiores y el estimativo es de 1.100 muertes por esta causa, asociadas al uso de leña, carbón y otros combustibles sólidos como fuentes primarias para la cocina¹².

Estudios recientes contratados por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial advierten que en Colombia anualmente más de 6.000 personas mueren como consecuencia de la contaminación atmosférica que se manifiesta en enfermedades cardio-pulmonares y respiratorias agudas, así como en cáncer de pulmón¹³.

En el caso de Bogotá, la contaminación del aire ha llegado a niveles alarmantes y se está convirtiendo en un problema de salud pública. Los 2,6 millones de toneladas de contaminantes que la ciudad lanza cada año, son responsables de dificultades respiratorias, enfermedades pulmonares, infecciones en los ojos, daños en el sistema nervioso y gripas. Según la Secretaría de Salud, la contaminación influyó en la muerte de 24 niños el año pasado, razón por la cual decidió abrir las salas de Enfermedades Respiratorias Agudas (ERA), cuyo número hoy llega a 60¹⁴.

Todas estas cifras están directamente relacionadas con la calidad del diésel toda vez que la ignición de este combustible emite principalmente partículas contaminantes (PM) que tienen efectos directos sobre la mortalidad y la morbilidad de los habitantes expuestos. En lo que tiene que ver con morbilidad los efectos van desde bronquitis, enfermedades respiratorias, dolores de pecho, asma entre otras. Esto ha sido corroborado por un estudio llevado a cabo por la Iniciativa de Aire Limpio en las Ciudades de América Latina¹⁵.

Pero además es que el inventario de emisiones PM10 para Bogotá indica que de las seis toneladas que generan diariamente las fuentes

móviles, más del 80% provienen de la flota vehicular que utiliza combustible diésel (buses, busetas y camiones). Esto se explica por la tendencia a producir mayor cantidad de material particulado al quemar el diésel, tal y como lo afirma el Centro de Investigaciones de Ingeniería Ambiental de la Universidad de los Andes¹⁶.

Por esto se hace necesario que para generar unos efectos positivos en la calidad del aire, se regule lo que tiene que ver con la calidad del diésel, sin desconocer es importante hacerlo también para los demás combustibles.

Pero es que además el tema no es sólo para quienes están expuestos a los altos niveles de polución en la calle sino para todos los habitantes. Estudios recientes ponen de manifiesto como por ejemplo para los niños que van en los buses de colegio la exposición es aún mayor llegando incluso a acuñarse el término “auto-polución” como el fenómeno mediante el cual la polución de estos buses es asumida en su mayoría por quienes viajan en el mismo bus¹⁷.

Todo esto además del costo social que representa en atención médica, en pérdida de productividad, en dificultades de crecimiento, se ve reflejado en un costo inmenso para la economía del país, el cual ha llegado a valorarse en un 1% del PIB de cada año.

Otro componente económico y que tiene directa incidencia sobre la calidad de vida es el precio del diésel y su impacto. Ecopetrol vende su diésel a una tarifa cuyos componentes reflejan el precio internacional de petróleos parafínicos de buena calidad; los cuales se exportan. Sin embargo el diésel que se consume es fabricado con petróleo de bases aromáticas de menor calidad y que generalmente se deja para consumo interno. No obstante, el precio del diésel en Colombia sigue siendo relativamente razonable en precio si se compara a nivel internacional. Esto genera una distorsión de precios, pues se está vendiendo un diésel de baja calidad a precios de diésel de buena calidad. Pero además está imponiendo unos costos sociales muy altos.

Una mejor calidad de combustible se traduciría en un transporte público con una operación más eficiente y en ahorros monetarios (menos gasto en combustible). También nos permitiría gozar de un ambiente más sano y por ende una mejor calidad de vida.

Obviamente todo esto tiene efectos económicos negativos, en quienes consumen diésel pues están perdiendo recursos por los desperdicios que ocasiona y por los costos sociales que implica estos usos. Estos costos sociales los asumen los usuarios de transporte, especialmente el público con mayor exposición a la contaminación pero también con mayores costos del combustible; que son trasladados a los usuarios vía tarifas.

Con este panorama de situaciones urbanas, de impactos ambientales y de costos económicos para la sociedad es imperativo decir

¹¹ Departamento Administrativo del Medio Ambiente de Bogotá, DAMA. Boletín de prensa en el lanzamiento de la campaña “Bogotá Respira” - 2006.

¹² Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – Boletín de prensa el “Día del no carro” en Bogotá – Febrero 2 de 2006 – www.minambiente.gov.co

¹³ Suárez, Sandra – “Por el aire que respiramos” – op. cit.

¹⁴ Revista Cambio – op. cit.

¹⁵ Clean Air Initiative in Latin American Cities – “Economic Valuation of the Health Impacts of Air pollution” - pág. 6 - febrero de 2006.

¹⁶ Nota citada en “La Mala calidad del combustible contamina el aire de Bogotá” – NotiCity – julio 10 de 2006.

¹⁷ Un completo análisis sobre este tema se puede encontrar en Marshall, Julian y Behrentz, Eduardo “Vehicle Self- Pollution Intake fraction: Children’s exposure to school bus emissions” en Environmental, Science and Technology – febrero de 2006 Volumen II y en Behrentz, Eduardo y otros autores “Relative importance of school bus-related Microenvironments to children’s pollutant exposure” en Journal of the Air & Waste management Association – Volumen 55 – octubre 2005.

que desde el punto de vista jurídico se puede influir en la solución de este problema.

Consideraciones jurídicas

La Constitución de 1991 amplió considerablemente la Carta de derechos reconocidos en favor de todos los colombianos. El Constituyente entendió que los derechos colectivos relacionados con el ambiente están indisolublemente ligados a otros derechos individuales como el derecho a la salud y por conexidad con el derecho a la vida misma.

Fue por eso que se consagró en nuestra Carta Política una categoría especial de derechos, los denominados “colectivos y del ambiente” y dentro de ellos el derecho a gozar de un ambiente sano¹⁸.

Por derecho colectivo se debe entender aquel que se consagra a favor de una comunidad, la cual puede ser nacional, regional, local o de simples vecinos, pudiendo cualquiera de sus miembros hacerlo valer ante las autoridades en ejercicio de las acciones constitucionalmente consagradas¹⁹. Los derechos colectivos se caracterizan porque no se puede individualizar a sus titulares, de ahí que también adquieran la denominación de “derechos difusos”, siendo la Constitución de 1991, la primera en enunciarlos de manera expresa²⁰.

Es tal la importancia de los derechos colectivos y dentro de ellos, el goce de un ambiente sano²¹ que la consagración constitucional es desarrollada por la Ley 472 de 1998, en la que se materializan los mecanismos judiciales para su efectiva defensa: Las acciones populares y las acciones de grupo.

Justamente en ejercicio de una acción popular y buscando una solución jurídica a esta grave problemática ambiental se inició un proceso judicial en defensa de los derechos e intereses colectivos de los bogotanos, ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca cuya principal pretensión es sacar de circulación los denominados por todos “buses chimenea”²². Dicho proceso se encuentra actualmente en segunda instancia ante el honorable Consejo de Estado, habiendo resuelto la primera instancia a favor un considerable porcentaje de las pretensiones de los bogotanos, dada la gravedad y magnitud del problema.

La Acción Popular fue fallada por el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca. Ordena cumplir la reposición y chatarrización, incrementar las unidades móviles de control de gases y realizar un estudio de calidad al diésel, son algunas de las medidas que el Tribunal le exige implementar a la Administración.

Para evitar que se incumplan las medidas el Tribunal exige a las autoridades responsables que le presenten informes mensuales escritos. Debido a la contaminación del aire, el 20% de las consultas de niños de 1 a 4 años corresponde a afecciones respiratorias, el 6% a enfermedades de la piel y el 3% a afecciones en los ojos. Esta Acción Popular fue coadyuvada por Corposéptima y la abogada Gabriela Monroy. Además el accionante renunció al incentivo contemplado en la ley. David Luna ganó en nombre de todos los bogotanos una acción popular que obliga a la Administración Distrital a implementar de manera inmediata medidas urgentes que permitan mejorar la calidad del aire en un término no mayor a seis meses.

La decisión del Tribunal, a través de la sentencia del 23 de febrero del 2006 (Proceso 2005-0207) señala que en la actualidad hace falta concertación y coordinación por parte de la Administración Distrital para aplicar de manera estricta y adecuada los instrumentos y medidas contenidas en la ley que permitirían controlar más eficazmente las fuentes móviles contaminantes (buses, carros, busetas, etc.). Dentro de las medidas que le exige implementar el Tribunal a la Administración se encuentran:

Medidas paralelas al pico y placa:

Realizar un control planificado programado y permanente sobre las empresas prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros para que estas cumplan a cabalidad las normas sobre reposición vehicular y chatarrización.

Ordenó que en forma simultánea o paralela a los operativos de control del “pico y placa” se deben aplicar controles diarios aleatorios selectivos en puntos estratégicos de la ciudad dirigidos a verificar la tenencia y vigencia del certificado de emisión de gases.

Verificar la emisión de gases mediante la aplicación del sistema técnico Ringelmann, lo mismo que con los equipos de las Unidades móviles que conforman la red de monitoreo de calidad del aire.

En los operativos se debe verificar que el vehículo no supere el tiempo máximo de vida útil legalmente establecido.

En los operativos se debe verificar el tipo y cantidades de emisiones de gases nocivos concentrados en el interior de los buses y busetas.

Para verificar el cumplimiento de las órdenes del Tribunal, “las autoridades responsables deberán presentar, con destino al proceso de la referencia, informes mensuales escritos al Tribunal durante el año inmediatamente siguiente a la ejecutoria de la sentencia”.

Otras medidas:

– En el término de seis meses siguientes la STT y el DAMA deberán incrementar razonable y significativamente el número de unidades móviles que integran la red de monitoreo de calidad del aire.

– En el término de seis meses la SDS deberá realizar un estudio sobre el impacto de la contaminación ambiental por la emisión de gases contaminantes y tóxicos de los buses y busetas en la generación, agudización y/o propagación de enfermedades relacionadas con el sistema respiratorio cuyas conclusiones se deberán presentar a la Alcaldía Mayor al Dama y al Concejo de Bogotá.

– LA STT en coordinación con el Dama deberán realizar en el término de dos meses contados a partir de la fecha de ejecución de esta sentencia un estudio acerca de la idoneidad, eficacia, factibilidad y costos de hacer obligatoria la instalación de filtros o dispositivos especiales en los exhostos de los buses y busetas como medio de control de la emanación de gases por este tipo de fuentes móviles. El resultado de ese estudio deberá ser presentado a la Alcaldía Mayor y al Concejo Distrital para la adopción de las medidas que sean de sus respectivas competencias.

– Se ordena a la STT adelantar un estudio sobre los bajos niveles de calidad del combustible diésel y/o ACPM utilizado para el funcionamiento de los motores de los buses y busetas, este estudio deberá diagnosticar la situación y establecer las posibles soluciones.

– Ordena la conformación de un Comité integrado por las partes y el agente del Ministerio Público delegado para asuntos ambienta-

¹⁸ Art. 79 de la C.N: “Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano”. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

¹⁹ Pérez Escobar, Jacobo, “Derecho Constitucional Colombiano”. Ed. Temis. Bogotá 2002, pág. 392.

²⁰ Ibidem 19.

²¹ Art. 4º literal a) de la Ley 472 de 1998.

²² Proceso N° AP - 2005 - 0207. Radicación N° 250002324000200500207 01. M. P: Gabriel Mendoza Martelo.

les y agrarios para la verificación trimestral del cumplimiento efectivo de las órdenes impartidas con la sentencia.

Son tan importantes los derechos colectivos dentro de nuestro actual sistema constitucional, que la misma Corte ha reconocido que en ciertos eventos es posible protegerlos mediante la acción de tutela cuando se prueba plenamente la conexidad existente entre el derecho colectivo vulnerado y algún derecho fundamental, así se desprende del siguiente pronunciamiento, referido justamente al ambiente sano:

“El derecho al medio ambiente sano, surge al interior de la Carta Política no como un derecho de carácter fundamental, sino de alcance colectivo, razón por la cual la tutela aparece como el mecanismo idóneo para lograr su protección, sólo en los eventos en que a consecuencia de su alteración o destrucción se pongan en peligro o se violen derechos que sí ostentan el carácter de fundamentales. De esta manera, hasta tanto no se encuentre probado el nexo causal entre la afectación del medio ambiente y la violación de algún derecho constitucional fundamental, la protección tutelar no es procedente”²³.

Es por eso que ahora el Congreso de la República tiene la obligación y el deber no solo constitucional sino legal de legislar de manera específica en pro de la protección y mejoramiento de la calidad del aire que respiramos todos. Es por eso que se presenta este proyecto de Ley.

Después de las referencias normativas a nivel constitucional y legal, conviene revisar las normas particulares de carácter administrativo que existen sobre la materia específica que se pretende regular con este proyecto de ley:

Desde 1993 en virtud de unas resoluciones expedidas por el Ministerio de Minas, la gasolina es aditivada con detergentes y dispersantes que contribuyen a una combustión más limpia, se debería investigar si se pueden aplicar medidas similares para el diésel, dado que 12 años parece demasiado tiempo para entender que el diésel nacional es nocivo.

No obstante lo anterior, conviene decir que el Gobierno ha hecho algunos esfuerzos, uno de los cuales fue la expedición del Documento Conpes 334 de 2005 que según información del Ministerio estableció lineamientos para la formulación de la política de prevención y control de la contaminación del aire, y diseñó como mecanismo para su implementación un Plan de Acción coordinado y verificado por la Comisión Técnica Nacional Intersectorial para la Prevención y el Control de la Contaminación del Aire, (Conaire).

Esta Comisión presidida por el Ministerio de Ambiente, con la participación de los Ministerios de Minas y Energía, de Transporte, de la Protección Social, del Departamento Nacional de Planeación y del Ideam, fue reglamentada mediante el Decreto 244 del 30 de enero de 2006, y establece entre algunas de las funciones las siguientes:

- Fortalecimiento institucional y de los programas de monitoreo y seguimiento a nivel nacional, regional y local, que incluye el desarrollo de un protocolo de monitoreo y seguimiento.
- Creación de un sistema de información sobre calidad del aire Sisaire, el cual será la principal fuente de información para el diseño, evaluación y ajuste de las políticas y estrategias nacionales y regionales de prevención y control de la calidad del aire.
- Articulación de la información de los sectores ambiente, energía, transporte y salud con el fin de mejorar el conocimiento y orientar las investigaciones sobre el origen de la contaminación atmosférica y sus efectos sobre la salud humana.

- Diseño de la reglamentación de los procesos de participación y de publicación de las políticas, estrategias, estándares y regulaciones para prevenir y controlar la contaminación atmosférica.

- Diseño de estrategias que faciliten a las microempresas y pequeñas industrias el acceso a la producción más limpia.

- Revisión de las regulaciones relativas a la definición de los instrumentos que afectan los precios de los energéticos y su importación, y la revisión de las regulaciones relacionadas con la renovación del parque automotor.

- Identificación de las necesidades de información, debilidades y requerimientos técnicos para el fortalecimiento de la vigilancia epidemiológica asociada con la contaminación del aire.

Según el mismo Ministerio, además se viene adelantando la revisión de la normatividad relacionada con la calidad del aire, con emisiones por fuentes fijas, fuentes móviles y ruido. Como resultado de esta revisión se tienen los siguientes resultados:

- Modificación de los artículos 7, 10, 93, 94 y 108 del Decreto 948 de 1995, los cuales establecen la norma de calidad del aire y los estados excepcionales de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire, así como los planes de contingencia y los programas de reducción de la contaminación. Este decreto se encuentra para la firma del Ministro de Transporte y su posterior sanción presidencial.

- Una vez firmado el decreto, se expedirá la resolución que establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión, para todo el territorio nacional.

Pero además el Ministerio proyecta culminar en el primer semestre del presente año normas como la de emisiones atmosféricas por fuentes móviles (en proceso de concertación), contaminación por ruido (en proceso de concertación) y la elaboración del proyecto normativo para emisión de fuentes fijas.

En desarrollo del Decreto 948 de 1995 el Gobierno Nacional expidió la resolución 1180 del 21 de junio de 2006 por medio de la cual establece como límite el 31 de julio de 2010, para llegar al nivel mencionado en este proyecto de ley de 500 partes por millón de azufre en el diésel. Sin embargo, por tratarse de una resolución, es potestativo por parte de los Ministerios modificar el plazo allí establecido, siendo conveniente fijarlo mediante una ley.

No obstante, las anteriores normas administrativas no han sido suficientes y desafortunadamente las autoridades locales no han contado con las herramientas para el seguimiento y aplicación de dichas políticas correctivas. Lo que hace que en tratándose de la calidad del aire sea indispensable legislar de manera concreta y eficiente como se pretende con este proyecto de ley.

A nivel de Bogotá que es la ciudad que presenta la mayor densidad poblacional y altos niveles de contaminación representados en considerables concentraciones de partículas contaminantes como se explicó al inicio de esta exposición de motivos, se han implementado medidas como el Decreto 174 de 2006 de mayo 30²⁴, el cual define a las localidades de Puente Aranda, Fontibón y Kennedy como áreas de contaminación alta por material particulado menor o igual a 10 micras (PM10), ordenándose que antes del 15 de septiembre de 2006 se presente una revisión de todas las otras localidades de la ciudad y establece a partir de la vigencia del decreto una restricción de tránsito para los vehículos de servicio público colectivo adicionales a la restricción normal de pico y placa. Todas estas medidas se aplicarán en su integridad a quienes no inicien el

²³ Sentencia T-703/98 M.P: Antonio Barrera Carbonell.

²⁴ Departamento Administrativo del Medio Ambiente, DAMA, “Decreto Distrital 174 de 30 de mayo de 2006” consultado en <http://www.dama.gov.co/dama.php>

proceso de “autorregulación ambiental”. En este decreto se tomaron medidas para las fuentes fijas (industrias) como para las fuentes móviles en las localidades consideradas de alto impacto.

Este programa de autorregulación ambiental se condensó en la Resolución 1869 del 18 de agosto de 2006 emitida por el DAMA²⁵, la cual estableció los parámetros por medio de los cuales las empresas podrían ajustar sus cronogramas de cumplimiento mejorando el nivel de las emisiones.

Sin embargo, esto no es suficiente. Expertos sostienen que aun si el DAMA declarara alertas y emergencias, las medidas serían de difícil cumplimiento y no tendrían mayor efecto sobre el mejoramiento ambiental.

Es por eso que para mitigar de la mejor manera posible los perversos alcances de la contaminación ambiental en Bogotá se plantean otras importantes soluciones:

Para empezar, que la Alcaldía haga cumplir el plan de chatarrización de los buses más viejos, que emprenda un plan para sacar de una vez por todas a los transportadores piratas –en buena parte responsables del caos y la contaminación -, que modernice la red de monitoreo y que se dote de herramientas jurídicas eficientes a las autoridades ambientales para que puedan controlar y sancionar en forma ejemplar a los que contaminan.

Además, sostienen expertos, a estas medidas habría que agregar otras, como mejorar la calidad de los combustibles y subir su precio para desalentar la circulación innecesaria; fomentar la renovación de los vehículos que tienen más de 10 años y hacer obligatorio el uso de convertidor catalítico que reduce en forma significativa la emisión de gases y de partículas contaminantes.

La dificultad de implementación y de control de estas medidas no tendrá un efecto a corto plazo, es por ello que se hace necesario tramitar y aprobar este proyecto de ley que obliga progresivamente a mejorar la calidad del diésel nacional.

Por lo anterior consideramos una obligación y una necesidad presentar este proyecto de ley, el cual aportará beneficios para nuestro país e influirá en la calidad de vida urbana.

De los honorables Congresistas,

David Luna Sánchez, Simón Gaviria Muñoz, Luis Felipe Barrios Barrios, Wilson Alfonso Borja, Angel Custodio Cabrera, José Fernando Castro Caicedo, Sandra Rocío Ceballos, Lucero Cortés, Gloria Stella Díaz, Germán Navas Talero, Germán Alonso Olano, Pablo Enrique Salamanca, Luis Enrique Salas, Rubén Darío Salazar, Venus Albeiro Silva, Fernando Tamayo Tamayo, Nicolás Uribe Rueda, Germán Varón Cotrino.

CAMARA DE PRESENTANTES

Secretaría General

El día 6 de septiembre del año 2006 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de Ley número 100 con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes *David Luna Sánchez, Simón Gaviria Muñoz*, y otros.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

PROYECTO DE LEY NUMERO 102 DE 2006 CAMARA

por la cual se modifica y adiciona la Ley 115 de 1994 y se aclara la Ley 1013 de 2006.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto la creación de la asignatura de Cooperativismo, dentro del grupo de áreas obligatorias en la Educación Básica Secundaria y Media, como principio básico dispuesto en los artículos 14, 23, 26, 27, 32 y 33 de la Ley 115 de 1994; en las Instituciones de Educación Superior, Técnicas Profesionales, Instituciones Universitarias o Escuelas Tecnológicas y Universidades; y además, aclarar la ley 1013 de 2006 para hacerla viable en su aplicación y reglamentación.

Artículo 2°. El párrafo 1° del artículo 14 de la Ley 115 de 1994 quedará así:

“**Parágrafo 1°.** El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a), b) y la educación en Cooperativismo, no exige asignatura específica. Esta formación debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través de todo el plan de estudios”.

Artículo 3°. Adiciónese el artículo 23 de la Ley 115 de 1994 con el siguiente párrafo:

“**Parágrafo 2°.** Los planteles educativos oficiales y privados que impartan Educación Básica Secundaria, incorporarán la asignatura de Cooperativismo al plan de estudios, dentro de las áreas obligatorias y fundamentales”.

Artículo 4°. El párrafo del artículo 26 de la Ley 115 de 1994, queda así:

“**Parágrafo.** El Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, Icfes; el Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena, y el sector productivo establecerá un Sistema de Información y Orientación Profesional y Ocupacional que contribuya a la racionalización en la formación de los recursos humanos, según los requerimientos del desarrollo nacional y regional.

Esta formación se priorizará en la enseñanza de la economía solidaria, teniendo como fuente fundamental la asignatura de Cooperativismo”.

Artículo 5°. El inciso 1° del artículo 31 de la Ley 115 de 1994, queda así:

“**Artículo 31.** *Áreas fundamentales de la Educación Media Académica.* Para el logro de los objetivos de la educación media académica serán obligatorias y fundamentales las mismas áreas de la Educación Básica en un nivel más avanzado, además de las Ciencias Económicas, Políticas, la Filosofía y el Cooperativismo”.

Artículo 6°. Adiciónese el artículo 32 de la Ley 115 de 1994, con un segundo párrafo, que diga:

“**Parágrafo 2°.** Los planteles educativos oficiales y privados que impartan Educación Media Técnica, incorporarán la asignatura de Cooperativismo al plan de estudios, dentro de las áreas obligatorias y fundamentales”.

Artículo 7°. Dentro de su campo de acción las instituciones de Educación Superior que desarrollen programas de pregrado especialmente de Técnica, de Ciencia y de Tecnología, incorporarán a su plan de estudios la asignatura de Cooperativismo, de acuerdo con reglamentación que expida el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Consejo Nacional de Educación Superior, CESU.

²⁵ Resolución 1869 del 18 de agosto de 2006 – “Por la cual se adoptan los términos de referencia del programa de Autorregulación ambiental aplicable dentro del perímetro urbano del Distrito Capital”, consultado en http://200.14.206.180/dama/libreria/pdf/Resol_1869_2006.pdf

Artículo 8°. Deróguese el artículo 2° de la Ley 1013 de enero 23 de 2006.

Artículo 9°. El Gobierno Nacional reglamentará en un término no mayor a noventa (90) días lo pertinente al contenido de la presente ley.

Artículo 10. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Fernando Tamayo Tamayo,

Representante a la Cámara por Bogotá, D. C.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Importancia del proyecto

El presente proyecto de ley se origina con el propósito de crear un instrumento para fortalecer la economía solidaria en el país, como herramienta para resolver uno de los flagelos que más ha azotado nuestra Nación, el desempleo, seguros de que, estimulando la creación de cooperativas, los ciudadanos encontrarán un mecanismo de independencia para suplir la necesidad de ingresos, sin tener que someterse a la espera de lograr un empleo como medio de subsistencia.

Educando a nuestra juventud en la disciplina solidaria, estamos permitiendo el desarrollo de la persona y del ciudadano como ente aproximado a una sociedad igualitaria, en la cual la asociación de un colectivo en torno a un objetivo común, como es la producción en cualquier orden para beneficio personal y de su familia, se está edificando un país más justo.

El COOPERATIVISMO se ha identificado universalmente como el medio instructivo mayormente asociado a la economía solidaria, como la vocación con más fácil aplicación y de excelentes resultados en el desarrollo de las sociedades modernas.

“No podemos olvidar el rol clave que las cooperativas juegan en la creación de empresa y en la estabilidad democrática. Es cierto que las cooperativas crean oportunidades para que las personas se ayuden asimismo, a responder a los desafíos económicos y sociales que tienen que enfrentar en la vida. El esquema asociativo abre oportunidades de mercado a los productores más pequeños que, guiados por los valores de responsabilidad, ayuda mutua, democracia, equidad y solidaridad, se sirven de la fuerza colectiva para fomentar el bienestar de sus miembros, sus familias y del país.

De esta forma las cooperativas consolidan el diálogo y el buen gobierno al ser reconocidas como “escuelas de la democracia”, se comprometen con las comunidades locales, incrementando responsabilidades sociales empresariales ...”. (Texto tomado de Soluciones EMPRESARIALES y Acción Comunitaria –Fernando Tamayo Tamayo– edición 2005).

El Cooperativismo

El principio del cooperativismo se remonta a Rochdale (Inglaterra) año 1844, como reacción de un grupo trabajadores textiles que quisieron asociarse para enfrentar los devenires de la revolución industrial y el acontecimiento de la aparición de la máquina a vapor. En Colombia sólo hasta 1931 el Congreso aprobó la primera Ley cooperativa. Hoy en día más de 800 millones de personas en el mundo son miembros de una cooperativa.

“La idea y la práctica de la cooperación aparecen en las primeras etapas de la civilización, respondiendo a una vocación

natural o buscando protección y amparo frente a las fuerzas de la naturaleza y la acción de otros hombres. El hombre no coopera por ser mejor o para establecer fines inmediatos sino como una necesidad de su existencia.

La cooperación es la base fundamental de la cultura de la humanidad y forma parte de su esencia, lo que hace de ella un factor de transformación dialéctica y de culturización constante.

Cooperar significa trabajar juntos, actuar en grupo. En nuestra opinión la cooperación es: “La forma de trabajo de muchos obreros coordinados y reunidos con arreglo a un plan en el mismo proceso de producción o en procesos de producción distintos, pero enlazados”. Esta definición aunque se aplica al proceso de producción es totalmente válida para otras actividades que realizan los hombres teniendo como base el trabajo. Al respecto es importante dejar claro que la cooperación es ante todo un hecho de la realidad cotidiana, inmerso en la esencia misma de la naturaleza humana.

Sin cooperación no hay trabajo, pues esto tiene su fundamento económico como trabajo socialmente útil en aquella. Por eso cooperación y riqueza se encuentran íntimamente relacionadas, ya que la primera al ser un producto fundamental del trabajo nace evidentemente de la segunda, pues sin cooperación no es posible el trabajo social, que es fuente fundamental de todo ser social.

‘Cuando el hombre se asocia, lo hace para cooperar. De tal manera que en un estricto análisis podemos afirmar que la cooperación, al ser un valor de orden vital, no puede estar en contradicción con ninguno de los propósitos que inducen al hombre a lograr sus objetivos vitales dentro de los que se encuentran la consolidación de una sociedad equitativa y libre’.

El cooperativismo es en mi concepción y sobre la experiencia histórica del mismo una alternativa adecuada para Latinoamérica, pues los hombres, mujeres y sus familias, que en general no tienen otros medios, pueden por medio del mismo, desenvolverse, satisfacer y atender sus necesidades económicas y sociales y desarrollarse en el ámbito de la comunidad en que se insertan; lo cual habrá de seguir siendo, como en su origen histórico, la razón causal de su existencia.

Pero también el cooperativismo conforme a su naturaleza y por vía de la integración que le es consustancial, puede continuar desarrollándose en el futuro, y ser capaz de contribuir eficazmente al desarrollo económico, productivo y social.

También es importante aclarar que cuando hablo de alternativa me refiero a una propuesta estratégica a desarrollar por el cooperativismo, especialmente en regiones de menor desarrollo económico como las Latinoamericanas; que aún cuando se despliegue dentro del propio sistema capitalista, lo enfrente y logre transformaciones económicas, productivas y sociales, erigiéndose en un nuevo poder, que permita el beneficio colectivo, y un espacio económico social de solidaridad entre las personas, que haga posible la inserción en el sistema mundo conformado, limitando el imperio de las relaciones mercantiles.

Al respecto, soy del criterio de que no será viable ninguna alternativa, si no se trabaja sobre la base de fundamentos contrarios a los que impone la Globalización Neoliberal, no tenien-

do razón de ser el cooperativismo propiamente dicho con sus perspectivas y soluciones.

La concepción teórica metodológica del análisis la establezco a partir del concepto de: Identidad Cooperativa, determinado, por una parte, por los procesos reales históricos y por las respuestas y contribuciones que permiten identificar que en ella, están contenidos los fundamentos teóricos y metodológicos del cooperativismo como contribución a una nueva alternativa.

Este enfoque permite determinar las potencialidades presentes y futuras que tiene el cooperativismo, resaltándolo como contribución a una alternativa a la Globalización Neoliberal, ayudando así al conocimiento sobre el debate económico y sobre la realidad concreta en que se enmarca el problema.

(Tomado de la obra “Cooperativismo, una alternativa de desarrollo”- Consuelo E. Izquierdo Albert).

Justificación de la propuesta

Si se observa lo ordenado por el artículo 14 de la Ley 115 de 1994, que determina a esta disciplina como enseñanza obligatoria, y que desafortunadamente son muy pocos los planteles educativos que hoy la están aplicando, nos invita a establecer criterios normativos más precisos para su real cumplimiento. El citado artículo preceptúa:

“Artículo 14. Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales y privados que ofrezcan educación formal es obligatorio en los niveles de educación preescolar, básica y media, cumplir con: (... a, b, c ..) d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo, y en general la formación en los valores humanos (e...)”.

En el artículo 26. **Servicio especial de Educación Laboral**, esta ley nos indica: *“El estudiante que haya cursado o validado todos los grados de educación básica, podrá acceder al servicio especial de Educación Laboral proporcionado por instituciones educativas o instituciones de capacitación laboral, en donde podrá obtener el título en el arte u oficio o el certificado de aptitud ocupacional correspondiente...”.*

La misma ley en su artículo 27 nos dice: *“Duración y finalidad. La educación media constituye... Tiene como fin la comprensión de las ideas y los valores universales y la preparación para el ingreso del educando a la educación superior y al trabajo”.* Lo que nos indica que este nivel prioritariamente, está enfocado hacia las áreas laborales; y el cooperativismo es un efectivo instrumento para enseñar al hombre el trabajo colectivo.

En el artículo 32 crea la Educación Media Técnica expresando: *“La Educación Media Técnica prepara a los estudiantes para el desempeño laboral en uno de los sectores de la producción y de los servicios ...”.*

Complementariamente en su artículo 33, manifiesta:

“Objetivos específicos de la educación media Técnica ...

a) La capacitación básica inicial para el trabajo;

b) La preparación para vincularse al sector productivo y a las posibilidades de formación que este ofrece (...).”.

Por todo lo anterior, es indispensable crear la Asignatura de **cooperativismo** en los niveles básico secundario, medio y me-

dio técnico, especial de educación laboral y superior, para ser incluida como obligatoria y fundamental en las áreas del plan de estudios incorporado a los procesos curriculares, en aquellos planteles educativos oficiales y privados que imparten estas modalidades; lo mismo que en las instituciones que ofrecen educación técnica, Tecnológica y Universitaria. (Los subrayados y resaltados son nuestros).

ACLARACION A LA LEY 1013 DE ENERO 23 DE 2006

De otra parte, el presente articulado pretende aclarar un error en que, por omisión del Legislativo y en su sanción el Ejecutivo, incurrieron gravemente, al dejar por fuera de la Ley 1013 de 2006 la modificación al parágrafo 1° de la Ley 115 de 1994, cuyo texto dice: *“El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica”.* Y el artículo 2° de la citada Ley 1013 de 2006 expresa:

“Modifíquese el literal d) del artículo 14 de la Ley 115 de 1994, el cual quedará así: La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, la urbanidad, el cooperativismo y en general la formación de los valores humanos, y”.

Al observar el contenido del artículo 14 de la Ley 115 de 1994, este tiene los literales a), b), c), d) y e), y en su primer parágrafo manifiesta que salvo los literales a) y b), no exigen asignatura específica, lo que está indicando que los demás literales incluyendo el d) que fue modificado por la Ley 1013 de 2006, para insertar la expresión Urbanidad, no tiene posibilidad de crearse como asignatura, y el espíritu de la citada ley es precisamente crear la cátedra de URBANIDAD Y CIVICA, según lo contenido en su artículo 1°, que dice: *“Modifíquese el literal a) del artículo 14 de la Ley 115 de 1994, quedará así: El estudio la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, será materializada en la creación de una asignatura de Urbanidad y Cívica, la cual deberá ser impartida en la educación preescolar, básica y media, de conformidad con el artículo 4° de la Constitución Política”.*

En conclusión vemos que existe una contradicción entre el literal d) de la Ley 1013 de 2006, que incluye la urbanidad, y el parágrafo 1° del artículo 14 de la Ley 115 de 1994 que la excluye como asignatura. Luego para poder enmendar este error, se hace indispensable una nueva ley, como la que en esta propuesta estamos presentando.

Al proponer la derogatoria del artículo 2° de la Ley 1013 de enero 23 de 2006, se salva el error, y la hace viable, sin afectar el espíritu de la misma.

Cordialmente,

Fernando Tamayo Tamayo,

Representante a la Cámara por Bogotá, D. C.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 6 de septiembre del año 2006 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 102 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Fernando Tamayo Tamayo*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

INFORMES DE CONCILIACION

INFORME DE CONCILIACION AL PROYECTO DE LEY NUMERO 075 DE 2005 SENADO, 221 DE 2005 CAMARA

por medio de la cual se aprueba la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos.

Bogotá, D. C. 29 de agosto de 2006

Doctora

DILIAN FRANCISCA TORO

Presidenta

Honorable Senado de la República

Doctor

ALFREDO CUELLO BAUTE

Presidente

Honorable Cámara de Representantes.

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de ley número 075 de 2005 Senado, 221 de 2005 Cámara.

En cumplimiento de la designación que las respectivas Mesas Directivas del Senado y la Cámara de Representantes hicieron en los suscritos, con el fin de conciliar los textos aprobados por la plenaria de cada una de las corporaciones, del texto 075 de 2005 Senado, 221 de 2005 Cámara, *por medio de la cual se aprueba la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, presentamos en los siguientes términos el informe de conciliación:*

Antecedentes

La Convención Interamericana contra el Terrorismo fue firmada el 3 de junio en la ciudad de Bridgetown, Barbados, y consta de 23 artículos, cuyo propósito es fomentar la cooperación hemisférica para prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, el cual, además de ser una amenaza global es una grave amenaza para los valores democráticos, para la paz y la seguridad internacional.

El proyecto de ley aprobado por las Cámaras legislativas es de origen gubernamental presentado por la entonces Ministra de Relaciones Exteriores, doctora Carolina Barco, y el entonces Ministro del Interior y de Justicia, doctor Sabas Pretelt, el cual inició su trámite por el Senado de la República y finalizó con la aprobación en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Esta iniciativa se presenta a consideración del Congreso de la República, en razón a que la “Convención Interamericana contra el Terrorismo” ya había sido ratificada por Ley 898 de julio 21 de 2004, pero sucumbió en el proceso de revisión que la Corte Constitucional realizó mediante la Sentencia C-333 de 2005, declarándola inexecutable por asuntos de trámite, siendo en consecuencia urgente ratificar el convenio firmado, para de esta manera contar con más herramientas que permitan contrarrestar el terrorismo.

Conciliación

La presente comisión accidental, una vez comparó y estudió los textos aprobados por ambas Cámaras, observó que la discrepancia radica en el artículo 1° de los mismos, en razón a que el texto aprobado por la honorable Cámara de Representantes omite la re-

ferencia a que la convención contra el terrorismo aprobada, es de naturaleza “interamericana”, especificación que sí se encuentra en el texto aprobado por el honorable Senado de la República.

En virtud de lo anterior y luego de discutir la conveniencia de cada uno de los textos, la presente Comisión propone a las Plenarios de cada una de las Cámaras acoger el texto aprobado en el Senado de la República, por ser más específico en su redacción.

Por lo tanto el texto conciliado quedará así:

PROYECTO DE LEY NUMERO 075 DE 2005 SENADO,
221 DE 2005 CAMARA

por medio de la cual se aprueba la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos.

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

De los honorables Congresistas,

Manuel Ramiro Velásquez A., honorable Senador de la República;
Oscar Arboleda Palacio, honorable Representante a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 356 - Viernes 8 de septiembre de 2006

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Págs.

Proyecto de Acto legislativo número 101 de 2006 Cámara, por el cual se establece la obligatoriedad del voto..... 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 100 de 2006 Cámara, por medio de la cual se mejora la calidad de vida urbana a través de la calidad del diésel y se dictan otras disposiciones..... 4

Proyecto de ley número 102 de 2006 Cámara, por la cual se modifica y adiciona la Ley 115 de 1994 y se aclara la Ley 1013 de 2006. 9

INFORMES DE CONCILIACION

Informe de Conciliación al Proyecto de ley número 075 de 2005 Senado, 221 de 2005 Cámara, por medio de la cual se aprueba la “Convención Interamericana contra el Terrorismo”, suscrita en la ciudad de Bridgetown, Barbados, el tres (3) de junio de dos mil dos (2002), en el Trigésimo Segundo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos..... 12