



PROYECTO DE ACUERDO No. 257 DE 2015

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL NUEVO CENSO SOCIAL INTEGRAL DE LAS PERSONAS QUE SIENDO CARRETEROS NO RECIBIERON LA SUSTITUCIÓN DE VEHICULOS TRACCION ANIMAL (VTA) QUE CIRCULARON POR EL DISTRITO CAPITAL”

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Introducción.

En la ciudad de Bogotá se realizó un programa de sustitución de vehículos de tracción animal para acabar con el maltrato animal y brindar a los carreteros alternativas laborales, de negocios o vivienda para dignificar su labor. Dicha sustitución se realizó partiendo de un censo social ordenado mediante el Acuerdo [402](#) de 2009 que identificó a las personas que por años desarrollaron la actividad de carreteros, pero por una serie de factores que se registraron durante la elaboración de dicho censo, hay un grupo cercano a 1070 carreteros que a pesar de poder demostrar que tienen esa condición se quedaron por fuera de recibir el beneficio de la sustitución de vehículos de tracción animal.

El presente proyecto de acuerdo pretende reconocer que cantidad de personas a pesar de ser carreteros no recibieron el beneficio de la sustitución, con el fin de identificar sus características relevantes, tener una información sobre esta actividad y generar la sustitución de acuerdo a lo contemplado en el programa ya sea con un vehículo, una idea de negocios o una vivienda.

2. Justificación de la propuesta.

No podemos desconocer la sentencia 355 de 2003 que ordeno al distrito incluir a la población de carreteros a programas para mejorar la calidad de vida de estas personas dentro de la actividad propia del manejo de la basura y del proceso de reciclaje a aquellas personas que previamente al paso del camión de basura por parte de las empresas autorizadas para la prestación del servicio en Bogotá, se aproximan a hogares y empresas con el fin de catalogar aquellos elementos que aun sirven y son reconocidos como material reciclable y que por tanto tienen un valor agregado y comercial.



Estas personas, se podría decir, que son el primer eslabón en la cadena de reciclaje y utilización por segunda vez de elementos que son desechados en los hogares y empresas. Estas personas están ligadas a una cadena productiva que parte desde la recolección de la basura hasta su clasificación, pesaje, recepción en centros de acopios o llamadas “chatarrerías” y posteriormente su re-venta a grandes empresas encargadas de convertir estos elementos en materia prima para productos nuevamente elaborados.

Como se evidencia el proceso de la recolección de la basura cuenta con elementos adicionales que superan la simple mirada de las empresas de basura y la colocación en lugares para su clasificación o rellenos sanitarios; el proceso de manejo de las basuras es una fuente de ingresos para bogotanos que no cuentan con otra alternativa económica que esta.

Las alternativas que sobre este problema se han planteado no pueden supeditarse a un control efectivo que sobre las carretas y sus propietarios realicen las autoridades ambientales y de movilidad respectivos, es necesario contar con estrategias más complejas que permitan abordar desde una mirada integral la dinámica social, económica, gremial, de movilidad, seguridad, ambiental, del entorno y sobretodo familiar que hacen parte de la actividad de los Vehículos de Tracción Animal (VTA).

Por lo anterior se realizó el censo de carreteros 2010 que mejoro la vida de más de 1700 carreteros que a través de la ayuda del distrito por medio de la Secretaria de Movilidad se les dio vehículos a cambio de sus carretas de tracción animal pero tampoco es desconocido para el concejo de Bogotá que por motivos exógenos una cantidad importante de carreteros no fue vinculada a este programa y con la prohibición de movilizarse en vehículos de tracción animal su vida se empeoro drásticamente, llevándolo a situaciones de miseria, por lo que con este censo se busca que se vincule la totalidad de carreteros a programas que les permitan mejorar su calidad de vida a cambio de haberse acogido a los programas de entrega voluntaria de sus equinos y por ser la población carretera que vio deteriorada su calidad de vida

3. Problemas identificados.

a. Información sobre la actividad.

un número significativo de personas y sus familias dependían de la actividad carretera dependía como única alternativa de sustento para ellos, sin embargo no fueron vinculados en el censo de 2010 ni en la actualización de 2012 lo que imposibilito que entraran hacer parte de los beneficios para familias dedicadas al oficio de carreteros. Pero además existe



un grupo de personas que a pesar de estar incluidos en dichos censos y actualizaciones y de poder demostrar su calidad de carreteros se les negó la sustitución V.T.A.

Para el 2001 y 2002, cuando se llevó a cabo un censo en la ciudad de Bogotá, se registraron cerca 3500 a 4000 VTA, de los cuales 2104 ingresaron a la base de datos de para la entonces Secretaria de Tránsito y Transporte. De estos registros se evidenció que cerca de 18.000 personas derivaron su sustento de la actividad ligada al reciclaje por medio de los VTA.¹

Luego se realizó el censo de 2010 que dio como resultado 2800 familias que viven de la actividad de reciclaje a través de vehículos de tracción animal Esta información no tuvo en cuenta la totalidad de carreteros activos en la ciudad de Bogotá. Es difícil lograr hacer seguimiento a los propietarios de los VTA, a las familias vinculadas al proceso y a los propios semovientes ocupados en la actividad alternativa. Debido a esta debilidad de información radica la ineficacia para adelantar acciones determinantes para permitir a las familias carreteras sustituyan por actividades económicas de mayor calidad y con criterios de estabilidad y seguridad social.

b. Normatividad.

Esta actividad económica se encuentra rodeada por un marco de informalidad que redunde en precariedad

A pesar de esta gran informalidad del proceso que se ve en la práctica, la actividad propia del reciclaje por medio de VTA y las exigencias para los mismos son amplias y sustanciales, sin embargo su seguimiento, evaluación de impacto y eficacia son difícilmente cuantificables y exigibles en controles por parte de las autoridades competentes. (ver marco legal)

c. Crecimiento económico.

A pesar de ser una actividad con una antigüedad significativa y con un histórico crecimiento de las personas dedicadas al mismo, su crecimiento no es un indicador positivo sobre las alternativas que se observan en las dinámicas económicas de la capital; todo lo contrario, representa una alerta observar que las personas dedicadas al reciclaje por

¹ Asociación Defensora de Animales y del Ambiente (ADA). Vehículos de Tracción Animal; Análisis y esquema de solución. Bogotá, enero de 2006. Pág. 3.



medio de VTA fueron retirados de su oficio a partir del año 2013 y tuvieron que dedicarse a realizar labores de reciclaje mediante Vehículos de Tracción Humana (VTH) lo que desmejoro notablemente su calidad de vida y se hizo evidente la disminución de sus ingresos, su caballo que era su fuente de empleo se convirtió en otra carga económica para personas de escasos recursos

La actividad que desarrollaron los propietarios de los VTA genero ingresos para algún tipo de sostenimiento pero que ante su retiro obligado, las familias que no se encontraban en el censo para carreteros de 2010 se vieron afectadas por políticas que no los tuvieron en cuenta afectando la calidad de vida

Bogotá es una ciudad en constante crecimiento y con dinámicas de productividad que tratan de competir con otras ciudades en el país y en el continente. Este crecimiento amerita planeación de sus gobernantes con el fin de ordenar progresivamente las actividades y los procesos con el fin que sean cada vez más eficientes y adecuados a las necesidades y momentos históricos.

Por lo anterior el distrito ordeno el retiro de los VTA pero no tuvo en cuenta a todos sus actores por lo que personas que teniendo la calidad de carreteros no fueron tenidas en cuenta, para obtener los subsidios que entrego en distrito a personas de escasos recursos que requieren la ayuda del distrito para mejorar su calidad de vida

d. Movilidad y seguridad.

El concepto de movilidad y de seguridad van de la mano; la antigua Secretaria de Transito de Bogotá certificaba que un alto porcentaje de carreteros cometían infracciones de las normas de tránsito.

Desde su retiro esta problemática se solucionó, pero el problema lejos de desaparecer cambio, empezamos a notar en la ciudad en las noches que los antiguos propietarios de VTA al haber quedado por fuera de los programas de ayuda de la Secretaria de Movilidad se vieron obligados a realizar sus actividades de reciclaje mediante Vehículos de Tracción Humana, lo que pone en riesgo la vida de estas personas que se encuentran en estado de vulnerabilidad por pertenecer a la población más pobre de la ciudad ciudadanos dedicados a una noble tarea como es el de reciclaje.



e. Componente social.

En los pasados procesos de elaboración de censos el énfasis en la recolección de la información se dio sobre el VTA se realizó por parte de la Secretaria de Movilidad no se incluyeron a todas las familias que realizaban la tarea de carreteros mediante VTA lo que ocasiono que personas en estado de pobreza se quedaran sin poder recibir las ayudas por parte del Distrito

Es necesario dentro del marco del presente proyecto de acuerdo contemplar la importancia de obtener un registro completo de los miembros de la familia que dependen de la actividad económica que desarrollan sus padres, para garantizar el cubrimiento total de las `personas que antes de 2013 se dedicaban al oficio de carreteros mediante VTA con el fin de garantizar que para ellos se ejecuten los programas sociales diseñados para ellos específicamente

f. Impacto ambiental.

Cientos de semovientes fueron retirados y entregados por las familias carreteras para poder obtener los beneficios creados por las Secretaria de Movilidad, sin embargo por motivos ajenos a su voluntad no fueron incluidos lo que ocasiono un detrimento patrimonial para estas familias

Con el retiro de los semovientes del trabajo se mejoró la calidad de vida de los bogotanos, porque ya no se encuentran residuos orgánicos de los semovientes en las avenidas y calles de la ciudad de Bogotá pero la calidad de vida de las personas más pobres dedicadas a la actividad de carreteros quedaron en situación de indefensión

4. Diseño de Políticas Públicas.

En el diseño de programas de alternatividad económica y de carácter social para atender población en situación de vulnerabilidad es necesario contar con la mayor información posible con el fin de garantizar una adecuada asignación de recursos y sobretodo el correcto diseño de las políticas públicas para que se logre un cubrimiento del 100% de las familias que se dedicaban a la actividad de carreteros antes del año 2013



“EL CONCEJO VIVE Y SIENTE A BOGOTÁ”





II. MARCO JURÍDICO

1. Constitución Política

Nuestra Constitución Política consagra en el artículo 2ª los fines esenciales del Estado, donde uno de los fines es servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Así mismo nuestra Constitución consagra diferentes derechos como: artículo 16 Libre desarrollo de la personalidad, Artículo 25 derecho al trabajo, Artículo 26 libertad de escoger profesión y oficio, entre otros. Que son necesarios tener presentes en el desarrollo de este proyecto porque podrían vulnerarse en cualquier momento.

Igualmente en el artículo 13 de la Carta Política consagra "Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados", además de lo cual protegerá "especialmente a aquellas personas que por su condición económica (...) se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta (...)”²

2. Código Nacional de Transito Terrestre. Ley 769 de 2002

Estipula en el artículo 98 lo siguiente: ARTÍCULO 98. ~~ERRADICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL.~~ <Apartes tachados INEXEQUIBLES por la sentencia C-355-03.³ Artículo CONDICIONALMENTE exequible> En un término de un (1) año, ~~contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley,~~ se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. ~~A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.~~

PARÁGRAFO 1o. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

² Constitución Política de Colombia 1991

³ SENTENCIA C-355-03 Expediente D-4314.



PARÁGRAFO 2o. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.

3. Decreto 312 de 2006

El Plan Maestro para el Manejo Integral de Residuos Sólidos para Bogotá, contempla en su numeral 4º, del artículo 4º. Objetivos Estructurales, afirma: “articular siempre los principios de eficiencia y suficiencia financiera en la gestión y manejo de los residuos sólidos a objetivos sociales de tal forma que se puedan adelantar acciones afirmativas a los usuarios de menores ingresos y a la población recicladora de oficio en condiciones de pobreza y vulnerabilidad para su inclusión social y el reconocimiento al papel que desempeñan como actores del Sistema General de Residuos Sólidos.”(Subrayado fuera de texto)

DECRETO 595 DE 2013

(Diciembre 26)

Por medio del cual se culmina el programa de sustitución de vehículos de tracción animal y se prohíbe definitivamente su circulación en el Distrito Capital y se adoptan otras medidas.

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los numerales 1,3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el parágrafo 2 del artículo 98 de la Ley 769 de 2002 y el Decreto Nacional 178 de 2012, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley [769](#) de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre- en su artículo 98, prohibió el tránsito urbano de los vehículos de tracción animal en municipios de categoría especial y de primera categoría, facultando a los Alcaldes Municipales y Distritales, la promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.

Que la Corte Constitucional, en el juicio de constitucionalidad [C-355](#) de 2003 del artículo citado en el párrafo precedente, declaró exequible el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas



alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2° del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.

Que el Concejo Distrital expidió el Acuerdo [402](#) de 2009, "Por medio del cual se establece el Censo Social Integral de los Vehículos de Tracción Animal (VTA) que circulan por el Distrito Capital" ordenando la realización de un censo social integral de los propietarios y familias de quienes poseen vehículos de tracción animal.

Que mediante Convenio suscrito entre la Secretaría de Movilidad y la Universidad Distrital, se realizó en el año 2010 el censo social integral de los vehículos de tracción animal, y mediante jornadas de actualización y verificación de datos realizada y validada directamente con la población de carreteros de la ciudad de Bogotá en el año 2012, se unificó la información, depurando la base de datos para dar cumplimiento al mandato de la Ley 769, de la sentencia C-355 y del Acuerdo 402 de 2009 del H. Concejo Distrital, la que permite la identificación de los beneficiarios de las actividades alternativas y sustitutivas.

Que el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 "Bogotá Humana" adoptado mediante el Acuerdo [489](#) del 12 de Junio de 2012, consagra dentro de sus ejes estratégicos i) Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua y ii) Una ciudad que reduce la segregación y la discriminación, por tanto "el ser humano en el centro de las preocupaciones del desarrollo", consolidados a través de programas como "Bogotá Humana ambientalmente saludable", el cual incluye proyectos prioritarios como la salud ambiental y la conformación de objetivos de generación de trabajo decente y digno como mecanismos para que sus habitantes puedan gozar con autonomía de sus derechos; el reconocimiento, restablecimiento y reparación de los mismos y el fortalecimiento del tejido productivo de la ciudad con énfasis en la economía popular, situaciones en las cuales la sustitución de vehículos de tracción animal se ajusta.

Que el Decreto Nacional [178](#) de 2012, mediante el cual se autorizó la sustitución de vehículos de tracción animal, disponiendo que los Alcaldes tomarían las medidas necesarias para sustentar presupuestalmente dicho proceso de sustitución, facilitando el desarrollo de las actividades alternativas y sustitutivas que conformen este programa.

Que por su parte la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, mediante el Decreto 040 de 2013 implemento las actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal de la ciudad de Bogotá, D.C y facultó a cada entidad encargada de la entrega efectiva de beneficios, para adoptar los procedimientos necesarios para el desarrollo de sus disposiciones generales señalando que se tendrán como beneficiarios, los definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad con base en la actualización al censo ordenado por el Acuerdo 402 de 2009.

Que a su turno, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la Resolución 026 de 2013 por la cual se adoptó la base de datos de 2.890 beneficiarios del Programa Distrital de Sustitución de Vehículos



de Tracción Animal, se definió el procedimiento para la alternativa de sustitución por vehículo automotor y se dictaron otras disposiciones para el cumplimiento del mencionado Decreto Distrital.

Que los 2.890 beneficiarios han tenido acceso efectivo a las alternativas definidas por la Administración Distrital, razón por la cual para culminar la implementación del Programa y una vez asegurada la sustitución del vehículo de tracción animal y salvaguardados los derechos al trabajo, al libre desarrollo de la personalidad y la proporcionalidad, se debe proceder a decretar la restricción de este tipo de vehículos en la ciudad.

*Que en cuanto a la sanción que procede para los conductores de vehículos de tracción animal que sean sorprendidos circulando por la ciudad de Bogotá, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, que estableció: "**ARTÍCULO 131. MULTAS.** Modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010. (...) A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) Transitar por zonas prohibidas. (...) Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado"*

Que se concluye que el mismo artículo es el sustento legal para imponer otra sanción diferente a la multa, que es la inmovilización.

Que en lo relacionado con la inmovilización del equino y el cuidado del mismo, es procedente aplicar las reglas establecidas en la Ley 84 de 1989, en especial el artículo 14 que dispone:

"Cuando el propietario, tenedor o poseedor de un animal, o de un establecimiento, institución o empresa, con o sin ánimo de lucro, en la que se tengan, críen, exploten, comercien o utilicen animales, no pudiese proporcionar por sí o por otro, los medios indispensables para su subsistencia, o crea no poder hacerlo, estará obligado a ponerlos al cuidado del alcalde o inspector de policía que haga sus veces, del municipio o localidad en cuya jurisdicción se encuentren, y en el Distrito Especial de Bogotá de los alcaldes menores.

Si no lo hiciera y por falta de medios indispensables para su subsistencia los animales mueren, sufren inanición o enfermedad grave el propietario tenedor o poseedor culpable será castigado con arresto de seis (6) a doce (12) meses y multa igual a cinco veces el valor comercial de los animales al momento de la denuncia o al conocimiento de autoridades competentes.

Recibidos e inventariados en cuanto a su número, especie, edad, sexo, estado y demás por el funcionario encargado del coso o depósito público, deberá proporcionárseles alojamiento amplio y ventilado, abrevaderos, alimentos y los cuidados necesarios para su protección y conservación, a costa del depositante.



Si transcurridos treinta (30) días el depositante no solicita su restitución y paga las expensas de transporte, manutención, protección u otros que se hubieren causado, la autoridad citada en el inciso 1o de este artículo, podrá disponer de ellos, entregándolos a instituciones o entidades sin ánimo de lucro con preferencia a las dedicadas a la protección de los animales.

Cuando el funcionario competente considere necesario, podrá ordenar el depósito por un tercero, y transcurrido el tiempo citado en el inciso anterior, si el animal no es solicitado, el municipio cancelará al depositario el valor de las expensas que se hayan sufragado y les dará el destino enunciado en este artículo. El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo por parte de los funcionarios competentes se considerará como causal de mala conducta."

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°.- *Culminar el programa de sustitución de vehículos de tracción animal, conforme a lo expuesto en los considerandos del presente acto administrativo.*

Artículo 2°.- *Restringir la circulación de vehículos de tracción animal en las vías del área urbana de la ciudad de Bogotá D.C. a partir del 1 de enero de 2014, como consecuencia de la culminación del programa de sustitución de vehículos de tracción animal.*

Artículo 3°.- *Sancionar a partir del 1 de enero de 2014 a los conductores y/o propietarios de vehículos de tracción animal que sean sorprendidos circulando en las vías de la ciudad, conforme a lo dispuesto en el artículo [131](#) de la Ley 769 de 2002.*

Parágrafo 1°.- *A partir de tal fecha el equino que se encuentre circulando por la ciudad de Bogotá será inmovilizado. Hasta el 28 de febrero de 2014 la Secretaría Distrital de Movilidad será la entidad encargada de recibir los equinos que se encuentren en circulación. A partir del 1 de marzo de 2014 la responsabilidad sobre los equinos recibidos hasta ese momento y los que estando en circulación sean inmovilizados, será de la Secretaría Distrital de Ambiente. Cada entidad regulará el trámite de entrega y/o adopción, mientras tenga la responsabilidad del equino inmovilizado.*

Parágrafo 2°.- *La Secretaría Distrital de Ambiente tendrá la responsabilidad de aplicar las reglas para el cuidado de animales establecidas especialmente en la Ley [84](#) de 1989 y demás que le sean aplicables.*

Parágrafo 3°.- *La carreta que se encuentre circulando por la ciudad de Bogotá será inmovilizada. La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP y la Secretaría de Movilidad reglamentarán el trámite de entrega de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 769 de 2002 y las normas internas de cada entidad.*



Artículo 4°.- Excluir del proceso a las/los carreteros que estando inscritos en la base de datos adoptada mediante Resolución 026 de 2013, se niegan a acceder a la sustitución y por ende no radiquen documentos para iniciar el proceso de sustitución, a corte 31 de enero de 2014.

Parágrafo.- Las personas que tengan imposibilidad de radicar documentos en la fecha prevista en este artículo, deberán manifestar a más tardar el 15 de enero de 2014, mediante escrito presentado ante la Secretaría Distrital de Movilidad, los motivos por los cuales no pueden hacerlo. La entidad verificará la consistencia de la información y podrá determinar la exclusión del proceso si los motivos son insuficientes y/o injustificados.

Artículo 5°.- Se excluyen de la presente medida los vehículos de tracción animal que se utilizan para fines turísticos, conforme a lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 98 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 6°.- El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

4. Sentencia C-355-03

Resolvió lo siguiente frente al artículo 98 de la ley 769 de 2002: **PRIMERO:** INHIBIRSE respecto al parágrafo 1º del artículo 98 de la Ley 769 de 2002. **SEGUNDO:** Declarar INEXEQUIBLES las siguientes expresiones del artículo 98 de la ley 769 de 2002. “erradicación de los ”, “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “a partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal”. **TERCERO:** declarar exequible el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinar vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma solo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2 del artículo 98 de la Ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.

En esta sentencia se dejan claras varias cosas:

1. La Corte considera que tal y como corresponde a la redacción original de la norma, la disposición legislativa sí constituye una violación inminente del núcleo esencial del derecho al trabajo de los usuarios de los vehículos de tracción animal, pues dicha redacción no se limita a restringir el derecho a usar este tipo de transporte sino que dispone su ‘erradicación’ de las vías de todos los municipios de primera categoría y de categoría especial.



2. *El principio de confianza legítima: La Corte ha entendido este principio como una garantía a favor de los asociados que le impide al Estado adoptar decisiones abruptas y sorpresivas que afecten situaciones jurídicas particulares, sin implantar medidas de transición o choque que minimicen los efectos negativos de esos cambios de regulación. Así entonces, esta Corporación (Corte Constitucional) considera que el establecimiento del término de un año para implantar la medida restrictiva no puede hacerse sin tener en cuenta la voluntad real de cada una de las administraciones locales para adelantar los programas de capacitación a que debe someterse a los poseedores de los vehículos de tracción animal. De lo contrario la Administración estaría atentando contra el principio de confianza legítima, ya que habría impuesto una restricción al ejercicio de una actividad lícita sin conferir a los afectados por la medida una posibilidad real y efectiva de buscar alternativas laborales acordes con el ordenamiento jurídico y el interés público. (subrayas fuera de texto)*

4. Conclusión al Marco Legal.

Por las anteriores razones expuestas Consideramos que el nuevo censo puede ser la medida tendiente a identificar la población que quedo por fuera del primer gran censo de carreteros, y así poder ayudar a estas familias de escasos recursos para ingresarlos a la vida formal y productiva de los carreteros el tipo de población sobre la cual se debe diseñar una política integral que permita hacer efectivo lo sustentado en la sentencia de la Corte Constitucional

IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 68 del Acuerdo 348 de 2008, el presente proyecto de Acuerdo tendrá un costo aproximado de veinte tres mil millones de pesos y en reciente debate de control político la secretaria de movilidad aseguro que el problema no es de tipo económico sino de falta de herramientas jurídicas para actuar por parte de la Secretaria de Movilidad. Para incluir a las personas que faltan en la sustitución V.T.A.



“EL CONCEJO VIVE Y SIENTE A BOGOTÁ”



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Así las cosas pongo a disposición de los Honorables Concejales el presente proyecto de Acuerdo para ser debatido según el reglamento interno del Concejo y a la luz del Decreto Ley 1421 de 1993:

Hs. Cs.

JAVIER PALACIO MEJÍA
Concejal de Bogotá

CLARA LUCIA SANDOVAL
Concejal de Bogotá

SANDRA JARAMILLO
Concejal de Bogotá

LUCY JIMENA TORO
Concejal de Bogotá

NELLY PATRICIA MOSQUERA
Concejal de Bogotá

SEVERO CORREA
Concejal de Bogotá

LILIANA DE DIAGO
Concejal de Bogotá

RUBEN DARIO TORRADO
Concejal de Bogotá



“EL CONCEJO VIVE Y SIENTE A BOGOTÁ”





PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2015

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EL NUEVO CENSO SOCIAL INTEGRAL DE LAS PERSONAS QUE SIENDO CARRETEROS NO RECIBIERON LA SUSTITUCIÓN DE VEHICULOS TRACCION ANIMAL (VTA) QUE CIRCULARON POR EL DISTRITO CAPITAL”

EL Concejo de Bogotá en uso de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por el Decreto-Ley 1421 de 1993, en su artículo 12, numeral 1.

ACUERDA

ARTICULO 1º. Objeto del Proyecto: *realizar el nuevo censo social integral de las personas que siendo carreteros no recibieron la sustitución de Vehículos de Tracción Animal (VTA) que circularon por el distrito capital*

ARTICULO 2º. Responsable del censo: *La administración distrital deberá adelantar el presente censo en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la vigencia del presente acuerdo. Posterior a la realización del censo no se permitirá el ingreso de nuevas personas a la base de datos del mismo para ser beneficiario de los programas que se deriven de dicha información.*

ARTICULO 3º. *El censo de carreteros deberá contener, como mínimo, la siguiente información:*

- **Del propietario del VTA:** *Nombre, documento de identidad, ciudad natal, edad, escolaridad, dirección, localidad, tipo de vivienda, vinculación en el sistema de salud, años en la actividad, personas que dependen de sus ingresos, promedio de ingreso mensual, programas sociales de los que hace parte o ha sido beneficiario, que actividad laboral ha desempeñado anteriormente.*
- **De la familia del propietario del VTA:** *composición del núcleo familiar, nombres, edad, escolaridad, vinculación en el sistema educativo y de salud, programas sociales de los que hace parte o ha sido beneficiario.*
- **Del VTA:** *Número de registro del VTA, edad del animal, época en que fue entregado si fue entregado de manera voluntaria, estado de salud, vacunas, última revisión veterinaria, cantidad de animales que ha tenido a su propiedad, costo promedio del animal, gastos mensuales en los que se incurre para el mantenimiento del VTA registro de muerte del equino en caso que haya fallecido*

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA, D.C.

ARTICULO 4°. *El censo al que se hace referencia en el artículo 1º del presente Acuerdo se constituirá en una herramienta de planeación y diseño de programas sociales en educación, capacitación, alternatividad económica, reubicación, subsidios, entre otros.*

ARTICULO 5°. VIGENCIA. *El presente acuerdo rige a partir de su sanción y publicación.*



“EL CONCEJO VIVE Y SIENTE A BOGOTÁ”

