

ANEXO 1: tracción animal

Tema: la sustitución de vehículos de tracción animal, no es solo entregar carros, es un cambio de vida.

Fecha: enero 31 de 2013.

LA SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL, NO ES SOLO ENTREGAR CARROS, ES UN CAMBIO DE VIDA.

Juan Carlos Flórez

El presente documento es el resultado de una investigación realizada junto a mi equipo. Contiene una cronología normativa de la iniciativa; una explicación de la sustitución en el marco del Plan de Inclusión de la UAESP, así como en el plan de desarrollo y en el presupuesto; y un recuento del estado de avance de la iniciativa en Bogotá que recoge lo que ha dicho la administración, la distribución de responsabilidades de las entidades distritales en la sustitución, una revisión de prensa, y los datos más importantes sobre el censo de carreteros que se llevó a cabo en el Distrito con la colaboración de la Universidad Distrital.

En la ciudad los vehículos de tracción animal son usados por alrededor de 2.890 personas (los llamados carreteros) con dos fines: transportar residuos reciclables y transportar escombros. El 31 de enero del presente año se vence el plazo para que la administración saque de circulación estos vehículos. Es casi seguro que el plazo no se va a cumplir, dado que los carreteros se rehúsan a sacar los vehículos de circulación sin alternativas productivas concretas. Su posición se encuentra respaldada por la Corte Constitucional, quien en su sentencia 355 de 2003 estableció que las alcaldías debían ofrecer alternativas reales a los carreteros antes de prohibir la circulación de los vehículos de tracción animal.

Los carreteros son población vulnerable y, por lo tanto, su inclusión debe ser integral. El 42% recibió únicamente educación primaria, apenas el 16% tiene vivienda propia y sólo el 8% ha sido beneficiado por algún programa social del gobierno. La sustitución de los vehículos de tracción animal es apenas un primer paso para lograr esa inclusión. Hoy, debido a las fallas de gestión de la administración, los resultados de la sustitución y de la inclusión son inciertos.

El gobierno de la ciudad ha ofrecido tres alternativas para los carreteros: i) la sustitución de los vehículos de tracción animal por camionetas; ii) su vinculación al esquema de aseo como empleados del Distrito; y iii) presentar un plan de negocio para aplicar a la entrega de un capital semilla de 21 millones de pesos para la implementación de un proyecto productivo.

Para la inclusión de los carreteros que usan los vehículos con fines de reciclaje, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos –UAESP– diseñó un “Plan de Inclusión” que describe el nuevo modelo de aseo en la

ciudad. El plan está bien estructurado, pero su alcance es conceptual. (Para ello es preciso tener en cuenta que de los 2.890, 1.538 son recicladores, y 1.532 no lo son). La logística que se requería para implementarlo no fue pensada con la suficiente anticipación. El resultado fue la emergencia sanitaria que experimentó la ciudad durante los primeros días de funcionamiento del modelo en diciembre del año pasado y las protestas públicas de los carreteros por la incertidumbre ante el vencimiento del plazo para la sustitución.

La administración ha considerado la necesidad de que la sustitución se dé en el marco de una inclusión integral, con la participación de diversas entidades del Distrito como la UAESP, la Empresa de Acueducto de Bogotá y su filial Aguas de Bogotá –que hoy es el operador público del servicio de aseo en la ciudad-, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Económico, la Secretaría de Salud, el Instituto para la Economía Social –IPES, entre otras.

Del pasado 14 al 19 de enero se llevó a cabo la feria de alternativas de sustitución de vehículos de tracción animal. Allí 2.480 carreteros escogieron tener un carro motorizado para el negocio de transporte de materiales reciclables, escombros y acarreos y solo 96 se inclinaron por la creación de un nuevo negocio. Es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad atender la demanda de vehículos y permisos que esto implica. El cronograma estimado de sustitución se hará gradualmente, en función de la capacidad de recepción de equinos durante los siguientes meses:

Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre
160	340	450	450	450	450	450	140

Por ahora se conoce que la Alcaldía Mayor expedirá un decreto que adopte el Plan de sustitución y de esta forma garantice seguridad laboral al gremio de los carreteros y de la misma manera de cumplimiento a las peticiones de las organizaciones de protección animal. ¿Cuándo?

Nuestra propuesta es que el Distrito adopte un enfoque de programa que articule todas las iniciativas relacionadas con la inclusión, y que cuente con un gerente que sea capaz de coordinar la labor de las distintas entidades del Distrito y de asegurar la materialización de los beneficios de la inclusión.

1. La historia general

¿En qué consiste el programa de sustitución de vehículos de tracción animal?

El programa es una directiva que está incluida en el artículo 98 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), a través de la cual se contempla, en el proceso de retiro de los vehículos de tracción animal, que

las Alcaldías deben promover actividades alternativas y sustitutivas para las personas que derivan su sustento de este tipo de vehículos.

Frente a esta directiva, la Corte Constitucional en sentencia C-355 manifestó que la prohibición para el tránsito de vehículos de tracción animal "sólo entrará a regir siempre y cuando, efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2º del artículo 98 de la ley 769 de 2002, en el respectivo distrito o municipio".

En enero del 2012, cuando debieron salir de las calles, la Alcaldía pidió al Ministerio de Transporte un año más de plazo para adelantar este proceso, pues la mayoría de carreteros se dedicaba al transporte de materiales reciclados y escombros, y la Corte Constitucional les concedió una tutela para que no les quitaran el medio de trabajo sin una alternativa laboral que les garantizara sus ingresos. Esa prórroga fue otorgada y el nuevo plazo vence el próximo 31 de enero.

2. Cronología normativa

La política de sustitución de vehículos de tracción animal tiene su origen en el Código Nacional de Tránsito y en la Sentencia C-355 de 2003 y del Magistrado Marco Gerardo Monroy Cabra de la Corte Constitucional.

La Ley 769 de 2002 que estableció el Código Nacional de Tránsito, en el artículo 98, ordenó que en el término de un año, contado a partir de la vigencia de la ley, se prohibiría la circulación de los vehículos de tracción animal. Sin embargo, la norma fue demandada ante la Corte Constitucional por vulnerar los derechos fundamentales al libre desarrollo de la personalidad, al trabajo y el derecho a la libertad de escoger profesión u oficio y la protección de los derechos adquiridos.

El fallo de la Corte estableció que la norma desconocía el principio de confianza legítima, al cambiar las condiciones de los propietarios de los vehículos de tracción animal de manera abrupta, sin ofrecer alternativas de choque que sean realmente efectivas.

Al respecto el fallo señaló:

"De conformidad con el principio de confianza legítima, la prohibición no podría ser sorpresiva, pues ello rompería el equilibrio derivado de su tolerancia. Sin embargo, el Estado dispuso que las normas pertinentes no entrarían a regir inmediatamente, sino un año después de la entrada en vigencia del Código de Tránsito, a lo cual se añade que las autoridades competentes están obligadas a crear los mecanismos necesarios para ofrecer a los afectados, alternativas laborales suficientes y adecuados a su condición. A juicio de la Corte, estas dos medidas podrían considerarse fundamento suficiente para sostener que el Estado no ha vulnerado la confianza legítima que en él pusieron los conductores de esos vehículos.

No obstante, es un hecho cierto que la orden impartida por la ley para que las autoridades locales inicien las gestiones de capacitación y estudio de alternativas laborales para los conductores de vehículos de tracción animal no garantiza que dichos programas se hagan realidad. La protección que el Estado debe suministrar a la comunidad de personas que subsisten de este oficio no puede quedar supeditada a la confianza en que la administración municipal instaurará los programas de capacitación ordenados por la Ley, en asocio con el Sena, y

otorgará una solución efectiva y real a los afectados por la medida en un año contado a partir de la entrada en vigencia de la Ley 769.

La sentencia declaró que el artículo 98 del Código Nacional de Tránsito era constitucional, pero condicionada a que no se puede prohibir la circulación de los vehículos de tracción animal hasta que las administraciones locales ofrezcan “programas de capacitación y actividades alternativas y sustitutas para los conductores de dichos vehículos.”

Siete años después, el gobierno nacional, con base en el Código Nacional de Tránsito y en el fallo de la Corte Constitucional, expide el Decreto 1666 de 2010 que reglamenta la sustitución de los vehículos de tracción animal y fija el plazo de 2 años para que los alcaldes realicen los programas que ofrezcan alternativas reales de sustitución.

Ni Cali, ni Manizales, ni Barranquilla, ni Bogotá pudieron cumplir con el plazo que el gobierno nacional había determinado, por lo cual pidieron una prórroga de un año. Esta solicitud fue aceptada y se expidió el Decreto 178 de 2012 que derogó el Decreto 1666 de 2010 y otorgó un nuevo plazo hasta el 31 de enero de 2013, para que los gobiernos distritales ofrezcan y realicen los programas de sustitución de vehículos de tracción animal.

Por lo anterior, la prohibición de circular por la ciudad está suspendida por orden de la Corte Constitucional y no se podrá aplicar hasta que las alcaldías ofrezcan un programa concreto que garantice la sustitución.

Si el alcalde mayor de Bogotá no alcanza a cumplir con el plazo que fijó el Decreto 176 de 2012, violaría el Decreto 1421 de 1993 que es la norma especial que gobierna a la ciudad. El Decreto 1421 de 1993 en el numeral 1 del artículo 38 señala que es función del alcalde mayor “hacer cumplir la constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo. Es decir que si no se realiza la sustitución de vehículos de tracción animal antes del 31 de enero de 2013, el alcalde mayor estaría incumpliendo con una de sus principales funciones que es hacer cumplir los decretos del gobierno nacional. La consecuencia directa sería que, en virtud del Código Disciplinario Único, la Procuraduría General de la Nación inicie una investigación por no cumplir con una de las funciones del cargo que señala el artículo 38 del Decreto 1421 de 1993.

3. Sustitución de vehículos en el plan de inclusión

El Plan de Inclusión es un documento elaborado por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) en cumplimiento del auto 275 de 2011 de la Corte Constitucional. En el documento se explica el nuevo modelo conceptual para la recolección y el manejo de basuras planteado por la Administración.

El principal cambio del modelo de aseo que propone el plan es la diferenciación operativa y financiera de las actividades de recolección, transporte y disposición de residuos no reciclables de los que sí lo son.

Según este plan, la recolección y el transporte de los materiales reciclables se va a realizar en días, rutas y horarios distintos a los de los no reciclables

(esta diferenciación de días, rutas y horarios sería progresiva). La recolección y tratamiento de los residuos ordinarios sería entregada a empresas conformadas exclusivamente por recicladores de oficio, censados y carnetizados. Estas empresas se organizarían en forma de cooperativas. Los ingresos de los recicladores se financiarían con un porcentaje de la tarifa que pagarían los usuarios del servicio público de aseo en los términos en los que lo determine la Comisión Reguladora de Agua Potable (CRA) y del producto de la venta del material que sería recuperado con la actividad de reciclaje.

De acuerdo con el plan de inclusión, el modelo implicaría una tecnificación progresiva de la actividad de reciclaje, de manera que se logren eliminar dos actividades que son peligrosas para los recicladores actuales: la separación de residuos en la vía pública, y la tracción humana o animal.

La recolección de los residuos ordinarios se haría por licitación con entidades privadas que hagan la recolección y transporte del material no reciclable.

En el plan de inclusión la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) estableció que la inclusión de la población recicladora en la recolección y transporte del material reciclable se hará a través de:

“Diseño de micro-rutas con vehículos de tracción mecánica para la prestación del servicio de transporte y recolección de residuos aprovechables.

Regularización empresarial de la actividad de recolección y transporte de residuos urbanos reciclables, que se realizará a través de empresas conformadas por los recicladores, asesoradas bajo la tutoría de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) en convenio con instituciones especializadas en el tema.

A cada una de estas empresas se asignarán rutas de acuerdo a su vinculación territorial y densidad de producción de material.

Sustitución de los medios de transporte de tracción humana y animal por vehículos de tracción mecanizada. Se pasará progresivamente de una recolección con zorras, carretas y triciclos, a una recolección con vehículos de tracción motorizada, en rutas selectivas, previamente sensibilizadas y promocionadas por equipos conformados por recicladores y jóvenes estudiantes” (Fuente: UAESP, Plan de inclusión, p. 54).

Según el plan, la Secretaría de Movilidad sería la encargada de gestionar los recursos vía plan de desarrollo para hacer *“la sustitución de los vehículos de tracción animal, así como de establecer planes de movilidad adaptados a la actividad económica del aprovechamiento”* (Fuente: UAESP, Plan de inclusión, p. 80).

En el resumen de las metas del plan se establece la cantidad de población recicladora que sería incluida en el nuevo modelo de aseo de la ciudad. El 14% de los recicladores serían incluidos en la recolección y transporte del material reciclable por la ruta selectiva (*i.e.* la ruta por la que se transporte exclusivamente el material reciclable, una vez que la población bogotana hace la separación de este material del material no reciclable en sus casas – o separación en la fuente-); el 78% trabajaría en los centros de acopio (lugares para la recepción, selección y acopio del material reciclable); y el 7% restante en los centros de aprovechamiento (también llamados parques de

reciclaje, donde se reciben los residuos que vienen de los centros de acopio y se les hace tratamiento para que el material pueda ser vendido a la industria).

En la siguiente tabla se muestran las cifras de recicladores incluidos según el plan en dos escenarios. El primero es con un promedio de residuos clasificados de 400 kilos diarios por reciclador. El segundo es con un promedio de residuos clasificados de 300 kilos diarios por reciclador.

Actividad	Población de recicladores incluida
Ruta selectiva	1.104
Centro de acopio (escenario 1)	5.500
Centro de acopio (escenario 2)	7.334
Centro de aprovechamiento	478
Total escenario 1	7.082
Total escenario 2	8.916

Fuente: datos UAESP

Fuente: Plan de inclusión, UAESP, p. 61.

En el plan se estimó que, para hacer la recolección diaria de 2.200 toneladas de residuos reciclables que se producen en Bogotá, “*se requerirían 186 vehículos de una capacidad de carga de tres toneladas cada uno, a gas, tipo furgón*”. De esos vehículos operarán 184, y los dos restantes serían de reserva. Según las vías de acceso y la producción de vehículos por área, los vehículos podrían cambiar. En el documento se explica que podrán ser de hasta 4.8 toneladas, tendrán distintivos y símbolos de promoción a la ruta selectiva y un número de acuerdo a la ruta que operen; estarán dotados de un sistema GPS de localización y pesaje para poderles hacer un monitoreo permanente; y serán administrados por las empresas conformadas por los recicladores. Los furgones serían manejados por un conductor y transportarían a dos ayudantes que montarían los residuos al vehículo. Este esquema implicaría la contratación de 368 conductores y 736 tripulantes (UAESP, Plan de Inclusión, p. 56).

Por supuesto, la sustitución es sólo una parte de la inclusión de los recicladores al nuevo modelo de aseo. Las estrategias en materia de oportunidades laborales, educativas, de salud y vivienda para esta población deben ser gestionadas por otras entidades del Distrito. Entre ellas la Secretaría de Desarrollo Económico, la Secretaría de Integración Social, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Ambiente, la Secretaría de Hábitat, la Caja de Vivienda Popular, el Instituto para la Economía Social (IPES). Cada

entidad se debe encargar de gestionar el presupuesto requerido ante la Secretaría de Hacienda.

4. Sustitución de vehículos en el plan de desarrollo y en el presupuesto

Plan de desarrollo Bogotá Positiva

En el plan de desarrollo Bogotá Positiva, la sustitución de vehículos de tracción animal se vio enmarcada en el proyecto 339, "Implementación del plan maestro de movilidad de Bogotá", de la Secretaría Distrital de Movilidad. La meta del proyecto relacionada con el tema fue "*Contratar 100 Por Ciento La Consultoría Para La Evaluación De Escenarios Alternativos Para La Sustitución De Los Vehículos De Tracción Animal Fase II*".

Según el reporte que hizo la Secretaría de Planeación, para el cierre del plan de desarrollo Bogotá Positiva, a la meta le fueron destinados en total 16.062 millones para el periodo 2008-2012, los cuales serían utilizados en los años 2010 a 2012. En 2010 se programaron 1.062 millones, que fueron utilizados en su totalidad. En 2011, 3.000 millones, de los cuales fueron ejecutados 400, lo que significa que en eso año se ejecutó el 13.3% de los recursos; y en 2012 se programaron 12.000 millones, de los cuales se ejecutaron 216, lo que significa un porcentaje de ejecución del 1.8%.

De los 16.062 millones se ejecutaron durante todo el plan apenas 1.678 millones, lo que equivale a un porcentaje de ejecución del 10.45%.

Plan de desarrollo Bogotá Humana

En el plan de desarrollo Bogotá Humana, la sustitución de vehículos de tracción animal quedó enmarcada en la meta "*Implementar 100% El Plan Integral Alternativo Y Sustitutivo De Vehículos De Tracción Animal*" del proyecto 339, "Implementación del plan maestro de movilidad de Bogotá", de la Secretaría Distrital de Movilidad. Según la información consignada por la entidad en el plan de acción (que especifica cómo se va a ejecutar el plan de desarrollo) elaborado en agosto de 2012 cuando se hizo el proceso de armonización presupuestal, estas son las metas de avance del plan y el presupuesto asignado a cada año:

Año	Meta de avance (%)	Presupuesto (millones de pesos)
2012	38	12.000
2013	44	15.000
2014	9	3.000
2015	9	2.800
2016	0	0
Total	100	32.800

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Cabe aclarar que a la fecha la Secretaría de Movilidad ha venido trabajando en el “Plan Integral alternativo y sustitutivo de vehículos de tracción animal”, pero no ha hecho público un documento oficial que consigne esta información. El documento que está disponible es el Plan de Inclusión elaborado por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP-, presentado por la entidad para cumplir con el auto de la corte constitucional. Este documento no tiene un nivel de detalle que permita entender cuál será lo logística a seguir para llevar a cabo la sustitución de los vehículos de tracción animal.

La Secretaría de Planeación debe, durante el primer trimestre del presente año, reportar su seguimiento al cumplimiento de las metas de 2012 de todas las entidades del Distrito. La información todavía no está disponible. Entre tanto, para la ciudadanía y para el Concejo es difícil comprobar cómo, en el estado de indefinición en el que se encuentra el tema en la ciudad, es posible que la administración logre el avance del 38% que se propuso.

En el presupuesto de 2012, al proyecto 339, “Implementación del plan maestro de movilidad de Bogotá”, le fueron asignados 28.365 millones de pesos, de los cuales a noviembre de 2012 se habían ejecutado 6.621, lo que equivale a un porcentaje de ejecución presupuestal del 23,34%. En el 2013, al proyecto le fueron asignados 37.187 millones de pesos. El presupuesto no se aprueba a nivel de metas, por lo que, para saber efectivamente el presupuesto que se va a destinar para la meta de sustitución de vehículos de tracción animal en este año, es necesario comunicarse directamente con las entidades encargadas.

La información más reciente con la que se cuenta en medios de comunicación indica que el secretario de desarrollo económico y la secretaria de movilidad afirmaron que la Secretaría de Movilidad tenía disponibles 20.000 millones de pesos para la compra de los vehículos que reemplazarían los equinos, suma superior en 5.000 millones de pesos a lo presupuestado en el plan de acción que se mencionó anteriormente.

Es de recordar que en octubre de este año, mediante el proyecto de acuerdo 267 de 2012, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP solicitó 21.367 millones de pesos que en su momento se justificó serían utilizados de la siguiente manera:

Proyecto Prioritario	Meta Plan de Desarrollo	Meta	Actividad	Presupuesto Adición
204 Cultura de reducción de basuras y separación en la fuente.	Formar y sensibilizar 100% de los usuarios del servicio de aseo para lograr la separación en la fuente y la disposición	Implementar 6 estrategias para el manejo adecuado de los residuos sólidos por parte de los habitantes del Distrito Capital	Sensibilización.	3.000

Proyecto Prioritario	Meta Plan de Desarrollo	Meta	Actividad	Presupuesto Adición
	diferenciada de residuos sólidos.	y la Región.		
205 Modelo de reciclaje para Bogotá.	Ampliar al 100% de la ciudad la cobertura de las rutas de reciclaje.	Ampliar al 100% de la ciudad la cobertura de las rutas de reciclaje.	Adquisición de la Flota vehicular de aprovechamiento.	9.200
205 Modelo de reciclaje para Bogotá.	Ampliar al 100% de la ciudad la cobertura de las rutas de reciclaje.	Ampliar al 100% de la ciudad la cobertura de las rutas de reciclaje.	Dotación uniformes recicladores.	1.167
205 Modelo de reciclaje para Bogotá.	Poner en operación 6 parques de reciclaje.	Poner en operación 6 parques de reciclaje.	Parques de Reciclaje.	4.000
205 Modelo de reciclaje para Bogotá.	Poner en operación 60 bodegas especializadas de reciclaje.	Poner en operación 60 bodegas especializadas de reciclaje.	Dotación bodegas reciclaje.	4.000
Total				21.367

El Concejo aprobó 12.200 millones de adición para la entidad. Hasta el momento no es claro cómo fueron utilizados, tampoco cuál será la distribución de responsabilidades entre entidades, ni qué se hará para lograr el cumplimiento de las actividades para las que no fueron aprobados recursos.

5. Estado actual de avance del proyecto

5.1 Lo que dice la administración

En cumplimiento del Decreto 178 de 2012, "Por la cual se establecen medidas relacionadas con sustitución de vehículos de tracción animal", la Secretaría Distrital de Movilidad continúa con el proceso de desarrollar y culminar las actividades alternativas de sustitución de los vehículos de tracción animal, para lo cual se instauró una mesa de trabajo con los carreteros.

Fueron avanzando de manera paralela tres mesas de trabajo entre la administración distrital y los carreteros, las cuales buscan de manera conjunta soluciones a temas de interés para las partes en el marco de la sustitución de los vehículos de tracción animal. De una en la que salieron los

compromisos administrativos, otra en la que se reunieron los carreteros para evaluar sus opciones de vinculación a otro tipo de actividad económica, y otra en la que se discutió sobre el futuro de los caballos que salen de circulación.

Mesas de trabajo:

Mesa de acuerdos administrativos

Se han recibido las siguientes propuestas:

1. Que el Alcalde mayor de Bogotá no autorice operativos tendientes a retener o inmovilizar las carretas hasta que se determine el proceso de sustitución y la nueva fecha de entrada en vigencia del Decreto 1666 de 2010, sin perjuicio de las acciones sancionatorias que se vienen realizando y se deben continuar en cumplimiento del Decreto 510 de 2003, la Ley 84 de 1989 y demás normas relacionadas con la protección de los animales y la seguridad ciudadana.
2. Que se instale una mesa de trabajo con representantes de los carreteros, delegado del gobierno nacional y de la administración distrital con poder de decisión, personas del sector privado, y con participación de las entidades políticas y administrativas de control, en la cual se definan las alternativas de sustitución, las rutas de acción y los procesos correspondientes. Y que esta experiencia sea ampliada y transmitida a los demás municipios del país.
3. Que se instale una mesa de trabajo con los representantes de las entidades defensoras de animales acreditadas por la Alcaldía Mayor de Bogotá para liderar el manejo de los equinos en la ciudad y delegados del gobierno nacional y de la administración distrital con poder de decisión, con participación de las entidades políticas y administrativas de control para definir el manejo, los procesos de evaluación médico-veterinaria y los destinos de los equinos, dando prioridad a su adopción, en aras del bienestar y el respeto a los animales. Y que esta experiencia sea ampliada y transmitida a los demás municipios del país.
4. Que se gestione ante al gobierno nacional la modificación de la fecha de cumplimiento del Decreto 1666 de 2010, dando prórroga mínima de un (1) año para realizar adecuadamente el proceso de sustitución y se modifique el artículo 1º del mismo, con el fin de no limitar las alternativas de sustitución a la allí contemplada.
5. Que se realice la actualización del censo que hoy no corresponde a la realidad sociodemográfica de los carreteros ni a las características de los equinos que circulan en Bogotá.
6. Que se incluya la sustitución de los vehículos de tracción animal en el Plan de Desarrollo de Bogotá 2012–2015 y se asignen los recursos necesarios y suficientes para culminar la totalidad del proceso en este periodo.
7. Que una vez consideradas las peticiones, se emita un comunicado de la Alcaldía Mayor de Bogotá, antes del 31 de enero, para informar a la ciudadanía del proceso a seguir y los plazos fijados.

Mesas carreteros

Se realizaron 22 mesas de las cuales salieron los acuerdos administrativos mencionados anteriormente.

Mesas equinos

Acta 1, febrero 7 de 2012:

Las asociaciones protectoras de animales autorizadas para la recepción de los caballos son:

ASOCIACIÓN DEFENSORA DE ANIMALES-ADA			REFUGIO ANIMAL		
FUNCIONARIO	CÉDULA	CARGO	FUNCIONARIO	CÉDULA	CARGO
MARTHA SOLEDAD CIRO	41779574	PRESIDENTA	LUIS EDUARDO SANDOVAL	79371045	MÉDICO VETERINARIO
JEFFER ANTONIO RINCÓN	79492990	MÉDICO VETERINARIO	LUISA FERNANDA SALAMANCA	53115303	MÉDICO VETERINARIO
YORDAI VALDERRAMA		MÉDICO VETERINARIO	ÁLVARO JOSÉ PADILLA	80757953	MÉDICO VETERINARIO
HERNANDO MOLANÓ	80432797	JUNTA DIRECTIVA	LUCIA ACOSTA	51989129	DEPTO. ADMINISTRATIVO
DANIELA NEIRA CIRO	1020760006	JUNTA DIRECTIVA			

5.2. Distribución de responsabilidades de las entidades del Distrito para la sustitución de los vehículos de tracción animal

En respuesta a la proposición 064 de 2012, aprobada el 5 de marzo de ese año, existirían 3 escenarios para la sustitución de los vehículos de tracción animal. Estos escenarios fueron sugeridos por la Universidad Distrital en el marco de un convenio que realizó la Secretaría Distrital de Movilidad con la misma para hacer la caracterización de la población carretera y proponer alternativas para un nuevo esquema sin tracción animal:

1. *“Sustitución por vehículo motorizado (motocarro): Sustituir el vehículo de tracción animal por un vehículo motorizado con el cual se puede reducir los tiempos de desplazamiento y disminuir los gastos de mantenimiento en comparación con el conjunto carreta-equipo”.*
2. *“Sustitución por planta de reciclaje y empresa de transporte. A partir de la asociación, crear plantas de reciclaje ubicadas estratégicamente en Bogotá y empresas de transporte de residuo sólido reciclable”.*
3. *“Sustitución con planes de negocio aplicados a la actividad. Por medio de éstos se busca el fortalecimiento empresarial a la actividad productiva del programa de sustitución”.*

Según la Secretaría de Movilidad, para la gestión del primer escenario, la Secretaría de Desarrollo Económico y la de Movilidad realizaron un convenio con la Fundación Prosperarte para realizar un trabajo de sensibilización con los carreteros que resultó en que existen 300 carreteros decididos a realizar la sustitución, con un presupuesto de 3.000 millones destinados para tal fin.

A la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, (UAESP) le fue asignado el diseño de la estrategia para la implementación del segundo escenario.

El tercer escenario sería responsabilidad de la Secretaría de Desarrollo Económico.

La responsabilidad por darles un destino digno a los caballos usados por los carreteros se le delegó a la Secretaría de Salud.

En respuesta a la proposición 127 de 2012, la Secretaría de Movilidad explicó una distribución de responsabilidades mucho más específica de cada entidad del Distrito en el proceso de sustitución de tracción animal. Se transcriben a continuación las responsabilidades especificadas en ese documento:

Entidad	Responsabilidades
Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP.	Política del programa de reciclaje y manejo de recursos – Basura Cero.
	Política de creación de empresa de reciclaje.
	Realización del censo de recicladores en el cual también se incluye la población de carreteros.
	Coordinar con la Secretaría de Ambiente la sensibilización en el manejo y disposición de escombros.
	Revisar el tema de los contenedores por sectores y localidades para la disposición de escombros, mientras se realiza el proceso de sustitución y es solucionado el tema de la disposición de escombros.
	Coordinar el destino y disposición de las carretas a recibirse en el marco de la sustitución.
	Coordinar con el SENA la inclusión de los carreteros a los programas que ofrece la entidad.
	Coordinar con la Secretaría de Educación la inclusión de la población a los programas que ofrece.
Secretaría Distrital de Desarrollo Económico	Programas de apoyo a iniciativas de desarrollo empresarial y oportunidades de vinculación a primer empleo.
	Coordinar con el SENA la gestión de proyectos productivos.
	Coordinar con el IPES (Instituto para la Economía Social) el acompañamiento en emprendimiento, planes de negocio y administración.
	Coordinar con el Instituto Distrital para la Acción Comunal el fortalecimiento de las organizaciones sociales, apoyo y asistencia técnica a las organizaciones y redes con el fin de fortalecer la capacidad de gestión interna y externa de los carreteros.
	Coordinar con la Cámara de Comercio la posibilidad de incluir las ideas de negocio y la oportunidad para el crecimiento y la creación de empresas.
	Coordinar con las universidades la inclusión en programas de capacitación, productividad, administración logística y mercadeo.
	Coordinar programas de emprendimiento para la población que

	pretende cambiar de actividad e inclusión de la población que no tiene capital de trabajo.
Secretaría de Integración Social	Integración en los programas de niñez, familia, adultez, gestión de oportunidades y apoyo a iniciativas de emprendimiento.
	Inclusión al SISBEN
	Coordinar con el ICBF la protección integral de la familia y especialmente de la niñez en programas de seguridad alimentaria.
	Coordinar con la Caja de Vivienda Popular la posibilidad de inclusión en programas de mejoramiento de barrios, mejoramiento de vivienda, titulación, urbanizaciones y reasentamientos.
	Coordinar con la Secretaría de Hábitat posibles instrumentos de financiación para adquisición, construcción y mejoramiento de vivienda.
	Coordinar con las alcaldías locales el apoyo en gestión de proyectos.
	Coordinar con el IDIPRON la inclusión en proyectos de formación integral del niño, joven en situación en vida en calle, pandillas o en riesgos por la vulnerabilidad.
Secretaría Distrital de Salud	Instaurar la mesa de trabajo de equinos para el proceso de adopción de los equinos a recibirse en la sustitución.
	Coordinar con las universidades posibles programas de adopción de los equinos que sean vinculados a la sustitución.
	Coordinar con el ICA programas para la adopción de equinos en el proceso de sustitución.
	Coordinar el lugar de ubicación de los equinos una vez sea empezado el proceso de sustitución.
	Coordinar con las sociedades protectoras de animales posibles procesos de adopción equinos.

5.3. Revisión Prensa

El Espectador, 8 de octubre de 2012 “Con \$20 mil millones, Petro busca eliminar la tracción animal en Bogotá”

El alcalde Petro, en ese entonces, señaló que en el proyecto de adición presupuestal que se estaba discutiendo en el Concejo de Bogotá se destinarían 20 mil millones de pesos para que la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) adquiriera los vehículos que reemplazarían la tracción animal. “Esos dineros que discute hoy el Concejo se destinarán para reemplazar la tracción animal por tracción mecánica. Esperamos que en tres o cuatro meses el proceso haya concluido”, indicó Petro.

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-379934-20-mil-millones-petro-busca-eliminar-traccion-animal-bogota>

El Espectador, 9 de octubre de 2012 - “La estrategia de la administración para eliminar los vehículos de tracción animal”

“En enero de este año, el Distrito postergó por un año la fecha para la sustitución de los vehículos de tracción animal. Sin embargo, no va a poder cumplir este plazo, como lo reconoció este martes la propia secretaria de Movilidad, Ana Luisa Flechas. Al decir del Distrito, se trata de un proceso complejo con numerosos componentes, como la inclusión de los carreteros y sus familias a la educación y a planes productivos, además de cuidar la salud y el futuro de los caballos.”

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-380349-estrategia-de-administracion-eliminar-los-vehiculos-de-traccion>

Portal Caracol Noticias, enero 9 de 2013, “Ya hay 5.000 adoptantes postulados para la sustitución de vehículos de tracción animal” – Caracol Radio,

Según la secretaria de Movilidad del Distrito, Ana Luisa Flechas, para el 14 de enero se planea mostrar diferentes soluciones para reemplazar los vehículos de tracción animal que hay en la capital colombiana. “Nosotros tenemos un trabajo coordinado con la Secretaría de Desarrollo Económico y con la Universidad Nacional para recibir los caballos de los cerca de 5.000 adoptantes que se han postulado”, indicó Flechas.

Así mismo, la secretaria señaló que ya se han validado los requisitos de 1.000 personas para ser postulantes y se planea que en el menor tiempo posible se pueda hacer el proceso de sustitución.

De igual forma, la secretaria de Movilidad se encuentra haciendo acercamientos con otras universidades en la ciudad para que de esta manera se puedan recibir más animales que son utilizados como vehículos y así se pueda efectuar la sustitución por un vehículo que les permita realizar sus labores.

<http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/ya-hay-5000-adoptantes-postulados-para-la-sustitucion-de-vehiculos-de-traccion-animal/20130109/nota/1821585.aspx>

El Tiempo, 9 de enero de 2013

“De acuerdo con el Plan de Desarrollo, esa entidad cuenta con un presupuesto de 61.000 millones de pesos para este propósito, pero aún no se conocen la distribución que haría de los recursos ni el cronograma de gastos. Una tercera alternativa es todavía menos clara: la posibilidad de que los carreteros dejen el reciclaje para presentar un plan de negocio. El Distrito aún no revela el monto de los recursos que la Secretaría de Desarrollo y el Instituto para la Economía Social (Ipes) destinarán para esta opción, ni se han adelantado ferias de emprendimiento”

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12500843.html

El Tiempo, 13 de enero de 2013

“Colombia no pudo sacar las 'zorras' de las calles”

“Las carretas haladas por caballos, conocidas como ‘zorras’ y cuestionadas por generar maltrato animal, caos en las vías, accidentes y hasta muertes, seguirán rodando en el 2013 por las principales ciudades de Colombia. Debían salir de circulación el próximo 31 de enero, en cumplimiento de un decreto del Ministerio de Transporte, pero no lo harán porque los municipios siguen sin darles alternativas de trabajo a los ‘zorreros’, a pesar de que la Corte Constitucional se los ordenó. Desde la expedición de la norma, ciudades como Bogotá, Barranquilla y Cali no sacaron ni un solo caballo de circulación. Manizales logró sacar 40 y Medellín, la única del país que cumple con la ley –desde hace tres años–, puso 231 carretas fuera de circulación.”

http://www.eltiempo.com/colombia/otrazonas/seguiran-rodando-vehiculos-de-traccion-animal_12510174-4

El Tiempo, 18 de enero de 2013

“Un total de 2.480 carreteros ya decidieron cómo cambiarán sus caballos”

Distrito calificó como exitosa Feria de Alternativas de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal. Así lo afirmó Ana Luisa Flechas, secretaria de Movilidad, después de atender al 95,4 por ciento de los carreteros censados en Bogotá. En total, asistieron 2.480 ‘zorreros’ a la feria, que se extenderá hasta el 19 de enero.

El Distrito se comprometió a darles a cada uno de ellos el equivalente a 21'222.000 pesos, representados en un vehículo o en un plan de negocio. Esto quiere decir que Bogotá cuenta con un presupuesto de 61.331 millones de pesos para acabar con la tracción animal, como lo ordena el Ministerio de Transporte. Con el evento se confirmó que la inmensa mayoría de estas personas prefiere continuar en el negocio de transporte de materiales reciclables, escombros y acarreos: 2.480 de ellos escogieron tener un carro motorizado y solo 96 le apostaron a la creación de un nuevo negocio.

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/zorreros-en-bogot-2480-decidieron-cambiar-sus-caballos_12527622-4

El Espectador, 19 de enero de 2013

“En octubre ya no habría más 'zorras' en Bogotá”

El secretario de Gobierno (e), Edgar Ardila Amaya, calificó de satisfactorios los pactos que se han venido realizando con los dueños de los vehículos de

tracción animal para la sustitución de su actividad productiva y que buscan además garantizar su seguridad laboral.

“Hay un cronograma por cumplir a lo largo del año, pero para octubre esperamos que los caballos estén con sus familias adoptantes y la población carretera se encuentre desarrollando actividades alternativas en condiciones de seguridad laboral”, aseguró el funcionario.

La Alcaldía Mayor expedirá un decreto que adopte el Plan de sustitución y de esta forma garantice seguridad laboral al gremio de los carreteros y de la misma manera de cumplimiento a las peticiones de las organizaciones de protección animal.

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-397546-octubre-ya-no-habria-mas-zorras-bogota>

5. 4. Discusiones sobre la sustitución de vehículos en el Concejo

De las proposiciones que se presentaron en el concejo durante el 2012, a continuación se hace un resumen de los datos más relevantes de las respuestas que dio la administración distrital en relación con la política de sustitución de tracción animal.

Proposición 064 de 2012

El 8 de febrero de 2012, la bancada del partido Conservador citó a la Secretaría de Movilidad y de Desarrollo Económico, para que explicaran al concejo distrital cuál era la política de sustitución de vehículos de tracción animal.

La Secretaría de Movilidad respondió que en el año 2009 suscribió un convenio interadministrativo No. 1252 de 2009 con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, para realizar el censo que ordenó el Acuerdo 402 de 2009. Los resultados arrojaron la siguiente información:

- Bogotá tiene 2.470 personas con vehículo de tracción animal, de las cuales 71.1% son de género masculino y el 28.9% de género femenino.
- El 88.7% de la población de carreteros tiene acceso a la atención básica en salud. De ellos, el 6,2%, la recibe a través de una EPS y el 82% a través del SISBEN.
- El 20.04% de los carreteros viven en la localidad de Kennedy, el 15% en Ciudad Bolívar, el 14% en suba, el 14.37% en Engativá, y el 13% en Bosa.

Cómo propuesta de alternativa para la sustitución de los vehículos la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, presentó lo siguiente:

- A. Sustitución por vehículo motorizado. Sustituir el vehículo de tracción animal por un vehículo motorizado con el cual se puede reducir los tiempos de desplazamiento y disminuir los gastos de mantenimiento en comparación con el conjunto carreta-equino.

- B. Sustitución por planta de reciclaje y empresa de transporte. A partir de la asociación, crear plantas de reciclaje ubicadas estratégicamente en Bogotá y empresas de transporte de residuo sólido reciclable.
- C. Sustitución con planes de negocio aplicados a la actividad. Por medio de éstos se busca el fortalecimiento empresarial a la actividad productiva del programa de sustitución.

Proposición 127

El 29 de febrero de 2012 el movimiento Progresista presentó una proposición para establecer en qué estado se encontraban las acciones del distrito para la sustitución de vehículos de tracción animal. Como respuesta a la proposición, la Secretaría de Movilidad anunció que el 14 y 15 de abril de 2012 en 14 puntos de la ciudad se hizo un proceso de actualización de datos de los carreteros, para incluir a la población que no se censó en el 2010.

La Secretaría de Salud informó que para los equinos que entreguen los carreteros se tiene planeado convocar a las Asociaciones de Protección Animal con el fin realizar procesos de adopción de los animales.

Proposición 404

El 27 de septiembre de 2012 el Concejal Cesar García del partido Cambio Radical citó a los funcionarios de las Secretarías de Hacienda, Movilidad, Desarrollo Económico, y Secretaría de Salud para indagar sobre los avances en la política de sustitución de vehículos de tracción animal.

La Secretaria de Movilidad explicó que, para solucionar el problema que generaría la entrega de los equinos, se encuentran adelantando un estudio técnico con la Clínica de Animales Grandes de la Universidad Nacional, el cual permitirá determinar un manejo para la recepción de los equinos, considerando el estatus sanitario y de salud de los animales carreteros, la viabilidad para el desempeño de la función zootécnica, el tratamiento y rehabilitación de los equinos que lo requieran y la posible hospitalización hasta su recuperación para el proceso de adopción en caso de ser necesario.

5.5. Sobre el censo

El 29 de septiembre de 2009 se expidió el Acuerdo 402 de 2009, mediante el cual se le ordenó a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Integración Social realizar un censo de los vehículos de tracción animal.

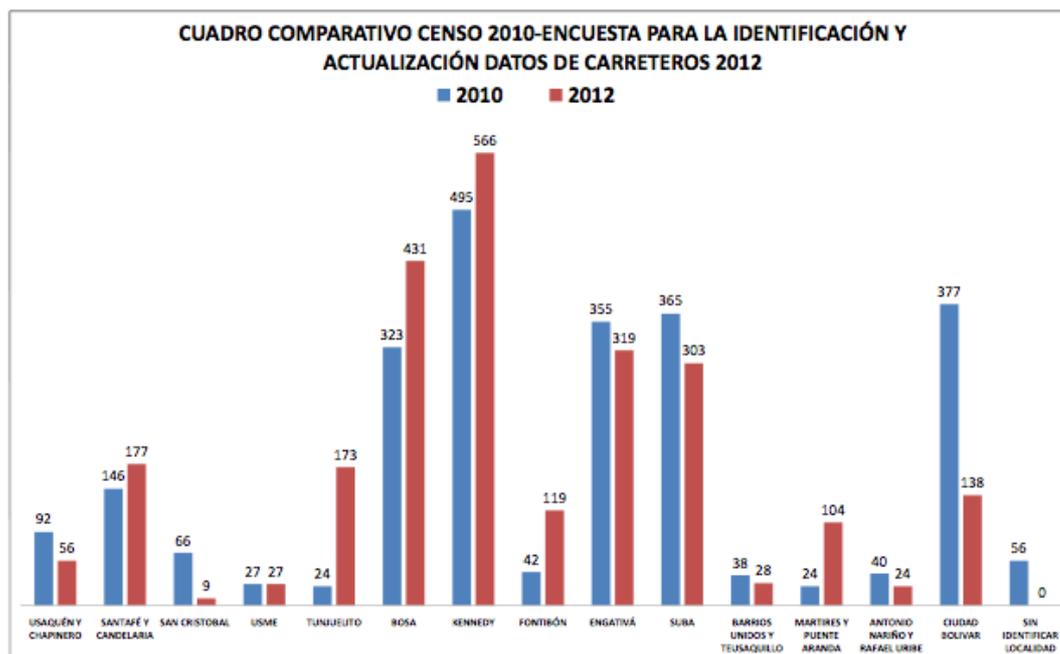
La norma le otorgó un plazo de un año contado desde el 29 de septiembre de 2009 para realizar el censo. Es decir que en el 2010 se venció el plazo y, cuando se expidió el Decreto Nacional 1666 de 2010 que reglamentó la sustitución de vehículos de tracción animal, el distrito debía tener un avance del censo de los propietarios de los vehículos.

En 2010, mediante un convenio con la Universidad Distrital, la Secretaría Distrital de Movilidad contrató un convenio que permitió estimar las principales características de los carreteros en Bogotá. En su momento se estimó que la ciudad contaba con 2.470 personas que usaban vehículos de tracción animal. En el estudio se identificaron y censaron 2.110 carretas. En

abril de 2012 se hizo una actualización del censo. Según la información colgada en la página se la Secretaría de Movilidad, actualmente la ciudad cuenta con 2.474 carreteros. Sin embargo, en medios de comunicación la administración ha afirmado que son 2.890.

<http://www.eltiempo.com/colombia/otraszonas/seguiran-rodando-vehiculos-de-traccion-animal-12510174-4>).

La siguiente gráfica, tomada de la página de la Secretaría de Movilidad, describe la ubicación de los carreteros por localidad. Las localidades con más carreteros son Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar, Suba y Engativá.



A continuación se incluyen algunos de los resultados más importantes del censo. La información fue entregada por la Secretaría de Movilidad al Concejo en respuesta a la proposición 064 del 2012.

1) La mayoría (71%) de los carreteros censados son hombres.

Género	Cantidad	Porcentaje
Hombres	1.755	71,05
Mujeres	715	28,95
Total	2.470	100,00

2) La mayoría de los carreteros son adultos entre los 18 y los 60 años. El 39% tienen entre 25 y 30 años, el 31% entre 40 y 60, y el 20% entre 18 y 24. Se identificaron 99 menores de edad. 5 son niños, 2 niñas, 80 adolescentes masculinos y 12 adolescentes femeninas.

Rango de edad	Cantidad	Porcentaje
12-14	7	0,28
15-17	92	3,72
18-24	505	20,45
25-39	984	39,84
40-60	766	31,01
> de 60	116	4,70
Total	2.470	100,00

3) La mayoría (65%) de los carreteros son propietarios de sus vehículos. El 35% restante son ayudantes.

	Cantidad	Porcentaje
propietario	1.617	65,47
no propietario	853	34,53
Total	2.470	100,00

4) Sobre el nivel educativo, el 42% de los carreteros solamente recibió educación primaria. El 56% desearía haber recibido educación secundaria. Los analfabetas (1%) en el 80% de los casos son mayores de 30 años. El 62% de los carreteros que estudiaron secundaria son menores de 30 años.

Nivel educativo	Cantidad	Porcentaje
Ninguno	27	1,09
Primaria	1.037	41,98
Secundaria	1.406	56,92
Total	2.470	100,00

5) La mayor parte (88,7%) de la población recicladora tiene atención en salud. El 82% con SISBEN, el 6% con EPS y el 11,26% con IPS.

Servicio de salud	Cantidad	Porcentaje
Sisben	2.039	82,55
EPS	153	6,19
IPS	278	11,26
Total	2.470	100,00

6) El 8,7% de los carreteros menciona haber participado en los programas sociales del Estado. Los que han participado, en su mayoría (74,3%), han hecho parte del programa Familias en Acción. El 19,6% se han beneficiado de los comedores comunitarios, iniciativa que está extinguiéndose en la actual administración.

7) La mayoría de los carreteros habita en casa (31%), casa lotes (25%) y ranchos (22,7%). Lo preocupante es que apenas el 16% de ellos tiene una vivienda propia.

Tipo de vivienda	Cantidad	Porcentaje
Casa	766	31,01
Casalote	630	25,51
Rancho	561	22,71
Apartamento	301	12,19
Cuarto	212	8,58
Total	2.470	100,00

propiedad de la carreta	Cantidad	Porcentaje
Propia	1.984	94,03
Alquilada	63	2,99
En sociedad	42	1,99
pagando	21	1,00
Total	2.110	100,00

8) La mayor parte (94%) de las carretas son de propiedad de los carreteros. Sólo un 3% son alquiladas. La mayoría de los carreteros (1.984) tienen una sola carreta, 30 carreteros tienen más de una, sólo un carretero es propietario de diez carretas.

propiedad de la carreta	Cantidad	Porcentaje
Propia	1.984	94,03
Alquilada	63	2,99
En sociedad	42	1,99
pagando	21	1,00
Total	2.110	100,00

9) La gran mayoría (94%) de los caballos son propiedad de los carreteros. El resto son trabajados en sociedad, alquiladas o se están pagando.

6. Otras experiencias

6.1. Colombia

Experiencia Medellín

En Medellín, a partir de mayo de 2008 se inició la regulación del transporte de escombros, a través de la sustitución de los vehículos de tracción animal, teniendo en cuenta aspectos jurídicos, ambientales y socioeconómicos.

Se hizo un convenio de asociación con las cooperativas Recimed, Recuperar y Precodes, organizaciones de economía solidaria con procesos exitosos en materia de asociatividad con población vulnerable y con una amplia experiencia en el manejo de residuos sólidos, quienes han sido los responsables de ofrecer las actividades económicas para los cocheros y sus familias.

Después de un proceso de concertación y evaluación de alternativas viables de sustitución económica y con el fin de garantizar el sustento de las familias, se estableció un recurso para cada cochero de \$7.000.000, recurso que debería ser invertido en un “plante” que posibilitará los ingresos económicos de las familias objeto de esta propuesta. A partir de las acciones anteriormente descritas, y las concertaciones realizadas, se determinaron dos posibles inversiones de esta alternativa de sustitución, una de ellas de tipo individual y la segunda colectiva.

a) Propuesta individual.

La alternativa individual corresponde a iniciativas de personas o grupos familiares que deciden no seguir con el oficio de recolección y transporte de escombros y otros residuos. Estas propuestas se configuran en la capacitación en formulación de planes de negocio y consisten básicamente en emprendimientos productivos familiares o asociativos pequeños, por ejemplo compraventa de mercancía, manejo de ganado en predios alquilados, almacenes de abarrotes y viandas, ampliación de viviendas para alquiler, siembra de pequeños cultivos, entre muchos otros.

Esto hizo que fuera necesario establecer un procedimiento del manejo de este tipo de negocios para apoyar el montaje, acompañar el fortalecimiento y hacer seguimiento de los recursos invertidos. Es por ello que se establece una ruta para el manejo de este tipo e alternativa incluyendo de manera directa la participación de la Secretaría de Desarrollo Social, como autoridad en el tema de emprendimientos productivos.

Adicional a esta propuesta se adelanta una tarea simultánea de generación de empleo, donde a partir de la experiencia y posibilidad de la Cooperativa PRECOODES para adelantar acciones de mantenimiento de parques, zonas verdes, árboles y jardines, se define un convenio cuyo propósito sería el mantenimiento de Parques Lineales y donde se involucró a 22 personas del proyecto que quisieron estar dentro de un empleo.

b) Propuesta colectiva.

La alternativa colectiva corresponde a la propuesta de generación de una empresa social que continúe de manera organizada con el oficio de recolección y transporte de escombros y en un futuro con una propuesta de aprovechamiento de este tipo de residuo.

Se planteó primero un vehículo para seguir con la labor, para lo cual se realizó análisis de tipo del vehículo apropiado, con características de carga especial, de fácil manejo, económico y viable económicamente. Se evaluaron las ofertas en el mercado estableciendo contacto con posibles proveedores, que plantearon precios y disponibilidad, además se realizaron pruebas en distintos centros de acopio con la presencia de los beneficiarios para evaluar capacidad de carga y funcionalidad. Al final se define dejar que los cocheros fueran libres en la elección y negociación con cualquiera de los proveedores

del mercado, teniendo en cuenta el valor a entregar de \$7.000.000, y estableciendo que, de ser necesario un valor adicional, dicho excedente debía ser asumido por el cochero.

<http://www.medellin.gov.co/iri/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Medio%20Ambiente/Secciones/Programas%20y%20Proyectos/Documentos/2009/Avances2009ProyectoCocherosMedellin.pdf>

Experiencia Cali

En esta ciudad se calcula que existen al menos 2.500 carretilleros, sin embargo solo 156 hacen parte de la primera fase del programa. Sustituir el vehículo de tracción animal por un moto carro no es la alternativa más conveniente, pues ello volvería un caos la movilidad. Por ello se ofreció un capital semilla de 6.000.000 de pesos por carretillero para iniciar una actividad productiva.

Fueron aprobados 3 mil millones de pesos para el 2013, con destino al fortalecimiento del programa de carretilleros.

Experiencia Manizales

El secretario de Tránsito y Transporte de Manizales, Juan Felipe Álvarez Ortega señaló que la administración invierte mil millones de pesos en el proceso de sustitución de vehículos de tracción animal para 86 carretilleros.

El proceso fue acompañado por la Secretaría de Desarrollo Social y el SENA, entidad que contribuyó en la estructuración de proyectos productivos para estas personas y que en su gran mayoría recibirán motocarros o recursos para “famiempresas” de confección y diseño.

Aún cuando ya salieron los primeros 40 vehículos del total de 86, los otros siguen rodando por la ciudad, por lo cual la administración tendrá que enfrentar las consecuencias legales de no haber cumplido con lo estipulado en la ley.

<http://www.caracol.com.co/noticias/regional/en-manizales-comenzo-el-proceso-de-sustitucion-de-vehiculos-de-traccion-animal/20121218/nota/1813131.aspx>

Experiencia Barranquilla

La tarea de cumplir el Decreto 178 del 2012 solo empezó hasta los pasados 22 y 23 de septiembre de 2012, cuando se convocó a cerca de mil cocheros en el Estadio Metropolitano. Allí fueron censados 950 ‘zorreros’ de un estimado de 3.000. Aunque la Alcaldía dispuso de 32.000 millones de pesos para ofrecer motos a los cocheros, no se ha efectuado el proceso con ninguno.