

CAPITAL LIBRE

Plan de Gobierno del movimiento Libertario.

I. Introducción.

Bogotá depende de cómo sus ciudadanos entienden la forma de solucionar sus problemas y satisfacer sus necesidades. La ciudad tiene dos opciones. La primera: enfocada en la burocracia, los partidos políticos y los monopolios. La segunda: un progreso enmarcado por la innovación y la creatividad de los ciudadanos al nivel más local posible. El programa **Capital Libre** adopta la educación y la tecnología digital como herramientas fundamentales para incentivar el involucramiento, el emprendimiento y la competitividad. La mejor manera para lograrlo es dejando que la mayor cantidad posible de decisiones sea tomada por los ciudadanos y no por la burocracia distrital.

II. Educación: colegios libres y bonos escolares.

La educación estatal en Bogotá ha fracasado en la mayoría de los casos. Según el último ranking de la Secretaría de Educación (SED), sólo el 10% de los colegios públicos administrados por el Distrito cumple con los parámetros de calidad que traza la misma Alcaldía. De forma paralela, está demostrado que los colegios públicos administrados por organizaciones independientes, los llamados “colegios en concesión” de Bogotá, ofrecen una mejor calidad educativa. El movimiento Libertario se refiere a dichos colegios como “colegios libres” y propone poner el modelo a disposición de los padres que lo deseen.

Entre otros datos, en el ranking de la SED mencionado, 7 de los primeros 10 colegios, 17 de los primeros 50 y 22 de los primeros 100 son colegios libres. El último de los 25 colegios libres se sitúa en el puesto número 132 entre más de 330 colegios.

En el 2013, el 88% de los colegios libres obtuvo un puntaje de alto o superior en la prueba Saber 11 del Icfes (sólo tres se ubicaron en nivel medio). Mientras tanto, sólo un poco más del 50% de los colegios públicos administrados por la SED en las mismas UPZ obtuvieron un puntaje de medio o superior en la prueba. El éxito de los 25 colegios libres es realmente admirable si se toma en cuenta que se fundaron hace tan solo 15 años en barrios con grandes deficiencias educativas.

Los colegios libres no sólo le brindan a sus estudiantes una buena calidad académica. También les ofrecen oportunidades de prepararse para el mercado laboral con sus cursos de educación técnica, disponibles para los estudiantes desde el grado noveno. Muchos estudiantes de los colegios libres escogen completar una carrera técnica o más, lo cual les permite emplearse formalmente, crear su propia empresa o ingresar a una universidad técnica con varios semestres adelantados inmediatamente tras su grado.

Los colegios libres también han sido exitosos en términos de enseñarles a sus estudiantes a ser disciplinados y a convivir en armonía. En el 2012, la deserción en los colegios libres fue de sólo 0.7% mientras que en los colegios administrados por el Distrito fue de 3.7%. Las cifras de los concesionarios independientes también demuestran unas tasas mucho menores de uso de drogas y alcohol, embarazo adolescente y violencia escolar que en los colegios operados por la SED.

Pese a sus resultados superiores, el costo por alumno en un colegio libre es mucho menor que en un colegio administrado por el Distrito. En el 2014, el costo por alumno en un colegio libre fue de 1.9 millones de pesos comparado a 3.7 millones de pesos en un colegio administrado por el Distrito. Esto demuestra que la calidad de la educación no depende de incrementar el gasto público.

Por las razones anteriores, la mayoría de los padres de los alumnos de colegios libres está muy satisfecha con la educación de sus hijos. Miles de padres de otros colegios distritales quisieran que sus hijos ingresaran a un colegio libre, donde los cupos son naturalmente limitados. Por ende el movimiento Libertario le brindará a toda asamblea independiente de padres de todo colegio distrital la libertad de decidir si quieren ofrecer ese colegio en concesión. Si la asamblea se decide por una administración independiente, el Distrito abrirá un proceso de licitación. Por cada alumno que ingrese a su colegio, el Distrito le transferirá al operador independiente el equivalente de lo que le cuesta al mismo Distrito educar a un estudiante bajo su sistema. Es esencial que sean los padres, no la burocracia, quienes decidan qué tipo de educación quieren para sus hijos.

El movimiento Libertario descentralizará aún más el sistema de educación pública con un programa de bonos escolares. Estos bonos serán del valor que cuesta educar a un niño en el Distrito - los 3.7 millones mencionados - y el padre que no desee hacer uso del sistema público podrá redimirlo en el colegio privado de su preferencia.

Un modelo de educación pública descentralizado, donde los padres toman las decisiones importantes, facilita que la oferta educativa pueda desarrollar el talento individual de cada niño. Con una mayor participación del sector privado en la educación pública habrá una mayor opción para cada padre en términos de colegios confesionales vs. laicos, técnicos o tecnológicos vs. humanísticos, comerciales vs. científicos, etc. El énfasis en la educación técnica para quienes la deseen también facilita el ingreso a la economía productiva y el emprendimiento.

La administración generará incentivos para que en todos los colegios se estimule el aprendizaje digital (programación en diversos lenguajes, uso de múltiples plataformas, conectividad) y el inglés, con profesores de países en que esta sea su lengua nativa, pues el movimiento Libertario está convencido de la importancia de insertar a la ciudad en el contexto global.

Otro de los componentes del sistema que implantará el movimiento Libertario es la competencia entre colegios, de forma que una vez al año el 10% de los colegios públicos (tanto libres como administrados por el Distrito compitiendo todos entre sí) que quede mejor calificado teniendo en cuenta la evaluación de la Secretaría de Educación, el ICFES y otros mecanismos que se estimen idóneos (nacionales y/o internacionales) recibirá presupuesto adicional para pagarle a sus empleados bonificaciones significativas hasta de un salario anual, equipo pedagógico adicional que deberán escoger los mismos profesores de un catálogo de opciones (que puede ir desde equipos electrónicos a equipos deportivos, pasando por instrumentos musicales, equipo científico, etc.), y equipo de cómputo para los alumnos que escogerán los alumnos mismos, de un catálogo de opciones, como por ejemplo teléfonos inteligentes. Adicionalmente a los mejores alumnos del sistema se les ofrecerán becas con el fin de que puedan adelantar sus estudios universitarios en la universidad de su preferencia, emulando y complementando el plan del gobierno nacional.

Además de los temas anteriores, en los colegios que siga administrando el Distrito (los colegios libres ya lo tienen) se debe implementar la jornada única a la mayor brevedad.

III. Economía: más empleos, menos impuestos.

El PIB de Bogotá en el 2013 (último año para el cual hay cifras consolidadas definitivas para efecto de comparaciones) fue de COP\$127 billones (USD\$68 billones - en inglés - @ tasa promedio del año), equivalente el 26% del PIB nacional (COP\$493 billones o USD\$264 billones). Eso es igual al PIB de Bolivia o de Uruguay en el mismo año.

El presupuesto general de la Nación de ese año fue de COP\$186 billones (38% del PIB nacional), de los cuales los ingresos corrientes representaron COP\$102 billones. De esos COP\$102 billones Bogotá aportó en impuestos nacionales (renta, CREE, IVA, 3/000, etc.) un poco más de COP\$64 billones, equivalente al 61% del total. Sólo en IVA se pagaron COP\$13 billones. De este aporte a las finanzas nacionales Bogotá recibió de vuelta COP\$2 billones del Sistema General de Participaciones, que vienen con destinación específica de acuerdo con prioridades establecidas a nivel nacional.

El presupuesto del Distrito (sin entidades descentralizadas) para ese mismo año fue de COP\$10.4 billones (para el 2015 debe ser de unos COP\$15 billones...), siendo las principales fuentes, en orden de importancia, Industria y Comercio (COP\$3 billones), las transferencias de la Nación (los COP\$2 billones mencionados), el predial (COP\$1.7 billones), otros recursos del balance (COP\$1 billón), las utilidades de empresas públicas (COP\$0.7 billones) y el unificado de vehículos (COP\$0.5 billones). Aparte de eso hay un montón de tasas y contribuciones que hacen costoso la operación de actividades privadas en la ciudad y generan engorrosos trámites para quienes deben pagarlos.

De estas cifras se desprenden algunas conclusiones sencillas:

- a) A pesar de ser el principal motor económico del país y de estar recibiendo una inmigración constante del campo y de otras ciudades (ocupándose de una proporción sustancial de los costos de la inseguridad y la pobreza en el campo), Bogotá sólo recibe de la Nación 2 de los 64 billones que le aporta cada año.

- b) De su exiguo presupuesto anual de 10-15 billones al año, la principal fuente, y la que más crece con el crecimiento de la economía, es el impuesto de Industria y Comercio: Bogotá no sólo debe, sino que necesita, estimular su sector privado y la generación de empresa con el fin de poder atender los retos que enfrenta.

Las empresas pequeñas y medianas enfrentan trabas, impuestos y obstáculos, debido a su tamaño, implica un gran costo atender, lo que impide su crecimiento frenando la creación de nuevos empleos reales. Por eso además de simplificar todos los trámites que genere la administración distrital, y de eliminar la mayor cantidad posible de impuestos que no jueguen un papel sustancial en el presupuesto, el movimiento Libertario se propone:

Participación en el IVA: Bogotá debe promover una mayor transferencia de recursos de la Nación al Distrito, ligada al monto de sus aportes en materia de impuestos. Por este motivo el movimiento Libertario impulsará que el 100% del valor del IVA pagado en Bogotá le sea devuelto al Distrito, que para incentivar sus objetivos de desarrollo podrá otorgar descuentos pro tempore a los contribuyentes.

Registro Único Digital: Crear una empresa en Bogotá requiere 10 trámites (Pre-RUT, RUT, RIT, cuenta bancaria, Cámara de Comercio, parafiscales, etc.) que, en el mejor de los casos, se completan en 16 días hábiles según el Banco Mundial. Peor aún, al cumplir estos requisitos, el emprendedor debe pagar más de un millón de pesos, una cifra demasiado alta teniendo en cuenta el tamaño de la economía colombiana.

Esta “tramitología” es excesiva, retardataria e innecesariamente costosa. Es el reflejo de una burocracia que pertenece a siglos anteriores. En la era digital, es absurdo obligar a un emprendedor a **ir físicamente (“personalmente”) de una entidad a otra**, a llenar un exceso de formularios, a enfrentar obstáculos superfluos y a pagar un costo excesivo simplemente para *abrir* su negocio. En la economía global, estamos compitiendo con países que, como Estonia y Nueva Zelanda, facilitan el registro legal de las empresas nuevas vía internet y en cuestión de minutos. Para sobrevivir y prosperar, debemos adaptarnos a las condiciones del mundo digital.

Promoveremos la creación de un Registro Único Digital para toda empresa en una página web que puede administrar el Distrito o un tercero privado. Aquí se podrá inscribir una empresa nueva no sólo en el registro de comercio, sino también en el laboral y el tributario, así como abrir una cuenta de banco. El trámite podrá hacerse en pocos minutos, y esto le ahorrará al emprendedor muchísimas horas y días de ajetreo constante ante ventanillas de entidades estatales y bancos. Así, pasaremos de la era del sello y la estampilla a la era digital, y entraremos realmente a la economía del Siglo XXI.

Simplificar el pago de impuestos: Para las empresas legales existentes, el pago de impuestos es difícil y dispendioso. Una empresa debe hacer 10 pagos al año y, en promedio, pierde más de 200 horas llenando formularios. Peor aún, en Bogotá la declaración del Impuesto de Industria y Comercio (ICA) debe hacerse seis veces al año cuando en Medellín y en otros municipios la declaración es anual.

También es confuso el proceso de declarar impuestos ya que hay siete tarifas- desde el 4.14 por mil hasta el 13.8 por mil- para las empresas de régimen común dependiendo de su actividad económica (industria, comercio o servicios). Todas estas dificultades incrementan los costos de cumplimiento sin necesidad, ya que muchas veces requieren la contratación de contadores y abogados. En la mayoría de los casos las empresas nuevas no cuentan ni con los fondos ni con el tiempo necesario para cumplir con estos requisitos innecesarios. En parte, esto explica por qué 77 de cada 100 nuevas empresas registradas en Bogotá son liquidadas en cuatro años o menos.

Para reducir los costos de cumplimiento de las empresas y permitir que las empresas nuevas crezcan, introduciremos una declaración anual (y virtual) del ICA, con una tarifa única para las empresas medianas y pequeñas y otra para las grandes, independientemente de la actividad. Con menos impuestos locales y una manera sencilla de pagarlos, les daremos a las empresas pequeñas más oportunidades para sobrevivir en el mercado, para crecer y para generar más empleos reales.

Cuando crear una empresa legal es demasiado difícil y costoso, y cuando los impuestos son excesivos- hoy, una empresa legal en Bogotá debe entregarle el 76% de sus ganancias al Estado- no sorprende que la informalidad sea alta. Actualmente, el 49% de las empresas en Bogotá son informales según la Cámara de Comercio. Los vendedores ambulantes, por ejemplo, son, en la mayoría de los

casos, emprendedores desplazados hacia la informalidad por la burocracia estatal y la carga tributaria. Pero los actores en la economía informal no pueden ejercer sus derechos a la propiedad ni hacer valer contrato alguno. Tampoco tienen acceso al crédito o a la acumulación del capital dentro de un sistema financiero legal. En pocas palabras, los informales colombianos no tienen acceso al capitalismo, por medio del cual la gran mayoría podría salir de la pobreza.

IV. Movilidad.

El movimiento Libertario cree firmemente que el problema de la movilidad de Bogotá no es un problema de escoger entre medios de transporte forzando al ciudadano a usar uno u otro, sino que es un tema de complementariedad de estos sistemas de forma que, teniendo opciones, el individuo escoja el que estime más eficiente según el propósito. Por ese motivo no sólo se debe construir el metro, sino que se debe completar la infraestructura de Transmilenio contemplada desde un principio, además de invertir en la reparación, reconfiguración y construcción de nuevas vías de forma que el tráfico se agilice y permita por igual el desplazamiento en bicicleta, moto o carro y atendiendo las necesidades de los vehículos de carga.

Independientemente de lo anterior, es posible reducir la congestión tomando medidas que no requieren enormes inversiones en infraestructura. Entre estas se plantean las siguientes:

Muchas veces, los trancones en Bogotá son causados por accidentes menores que obstruyen el tráfico en las vías principales, pues los afectados deben esperar la llegada de un policía de tránsito y la realización de la Copia del Informe de Accidentes (croquis). Este es un trámite burocrático completamente innecesario cuando se trata de un accidente menor, tras el cual las partes asumen su responsabilidad y pueden resolver su conflicto sin acudir a terceros. La manera de agilizar este proceso entre las partes es hacer disponible una “constancia amigable”, un formulario básico con una declaración escrita del testimonio de las personas involucradas en el accidente. Con base en este documento y en fotografías digitales del accidente, las cuales pueden ser tomadas con un teléfono móvil, las compañías aseguradoras que cubren a cada carro involucrado pueden llegar a un acuerdo entre ellas. El uso generalizado de las constancias amigables reduciría el tiempo de negociación tras un accidente menor, incrementaría el flujo del tráfico y liberaría a los policías de tránsito para que se ocupen de accidentes graves y de otras obstrucciones en las vías.

Bogotá le debe dar la bienvenida a las compañías digitales que, como Uber (pero no exclusivamente Uber), aumentan la competencia en el sector del transporte público y ayudan a mejorar la movilidad en Bogotá ya que sus usuarios dejan de usar sus carros particulares. Bajo un gobierno del movimiento Libertario, toda persecución contra Uber y compañías similares cesará de inmediato. También deben legalizarse los bici-taxis y toda aplicación digital que promueva el uso del carro compartido.

El número de taxis en operación debe ser determinado por el mercado y no por el Distrito. El sistema de los cupos de los taxis, el cual beneficia únicamente a los grandes propietarios, se debe eliminar. A cada taxista que haya pagado un cupo este se le reembolsará al valor de su expedición. También se deben eliminar varios de los impuestos y trámites a los cuales están sometidos los taxistas. El proceso de registro legal debe simplificarse al máximo.

Las obras que intervienen en las vías entorpeciendo el tráfico se deben programar en horas de menos congestión, especialmente de noche, entre 10:00 PM y 6:00 AM. En la misma línea, los camiones de carga únicamente deberán moverse de noche, de esta manera el comercio estará activo 24 horas pues será por la noche cuando las tiendas recibirán sus productos, esto mejorara la seguridad y contribuirá a hacer la ciudad mas competitiva.

Se prohibiría para en ciertas vías principales, de forma que para bajar de un taxi o subir a este sea necesario hacerlo en la siguiente calle o que los vehículos de carga no puedan trancar el tráfico.

Pasando a obras que requieren inversiones sustanciales, se plantean las siguientes:

Es esencial reparar la malla vial en su totalidad. El tráfico es un flujo que hay que mantener a una velocidad mínima constante, y los huecos son el principal obstáculo a ese flujo. Según cifras oficiales, esto costaría 11 billones de pesos. Es igual de urgente sin embargo invertir esos fondos en la reparación de las vías que en la primera línea del metro, pero el movimiento Libertario financiará el metro por medio de una concesión pura, donde el contratista asume todos los riesgos y costos de la obra y los recupera a largo plazo bajo las condiciones del contrato.

Hasta ahora el debate acerca de la construcción del Metro de Bogotá se ha basado en los 15 o 20 billones de pesos que costaría construir sólo la primera línea, la cual ha sido trazada desde Portal Américas hasta la calle 127 con carrera 7ª. Pero aunque esta línea del metro sería de poca utilidad para los habitantes de localidades del sur como Usme o Ciudad Bolívar, y de localidades occidentales como Suba y Engativá, los habitantes de estas localidades deberán financiar no sólo la construcción del metro, sino también la operación del sistema en caso de que el metro deba ser subsidiado con impuestos o con deuda de la ciudad. Por eso es elemental que Bogotá construya un metro rentable y que se auto-financie sin necesidad de subsidios. Esto es posible si optamos por el modelo de “captura de valor”.

A diferencia del 90% de los sistemas de metro del mundo, donde las tarifas y el mantenimiento del sistema deben ser subsidiados con el alza de impuestos y con deuda pública, un metro basado en el modelo de captura de valor produce utilidades para la ciudad. La meta es aprovechar al máximo el valor de la propiedad raíz de cada estación de metro, encima y alrededor de las cuales se construyen centros comerciales, edificios de vivienda y oficinas. Con las utilidades que recibe de los alquileres o de la venta, la compañía del metro cubre todos los costos de operación, de mantenimiento y de reparación de los trenes y de vías férreas. Inclusive las utilidades que traen la captura de valor -en Hong Kong el metro produjo dos mil millones de dólares en utilidades en el 2012- se puede financiar la ampliación del sistema de metro a diferentes zonas de la ciudad. Si construimos un metro rentable, no tendremos que pagar aún más impuestos para su operación, y aún así podremos subsidiar la tarifa de los usuarios más necesitados. También traeremos crecimiento económico alrededor de cada estación, y tendremos los fondos para ampliar el sistema hasta Usme, Ciudad Bolívar, Suba y al resto de las localidades de Bogotá.

El movimiento Libertario también ampliará el sistema de Transmilenio. Desde el año 1998 hasta el 2006, se construyeron dos fases enteras de Transmilenio, cada una de las cuales supera los 40 kilómetros en longitud. Pero desde el 2006 hasta el 2015, escasamente se ha completado una fase que cubre apenas 37 kilómetros. Es esencial completar todas las fases de Transmilenio de acuerdo a su plan original, empezando por las troncales de las avenidas 68 y Boyacá. Esto mejoraría drásticamente el transporte público de sur a norte y viceversa por el sector occidental de Bogotá. Para la concesión de las fases se exigirá la inscripción en bolsa de las compañías operadoras como sociedades abiertas, con el fin de generar los incentivos para que sean administradas eficientemente y se genere la oportunidad a los ciudadanos de participar en su capital.

En cuanto a la malla vial en sí, además de lo ya dicho, es importante implementar algunas reglas básicas de sentido común que hoy por hoy generan inmovilidad. Las vías, por ejemplo, no pueden ensancharse y angostarse varias veces en su trayecto. El ancho debe ser constante, permitiendo obviamente carriles de salida y de entrada. La luz de los puentes sobre las principales vías debe extenderse sobre el total de la vía que atraviesa, en lugar de generar obstáculos, que además, por mala señalización, causan accidentes. La entrada y salida de puentes a las vías perpendiculares a estos debe ser estándar en todos los casos, con orejas amplias y carriles de salida y entrada, con el fin de evitar la incertidumbre que desacelera el tráfico y de tratar de encausar el tráfico de una vía grande en una vía pequeña, con vericuetos, insertada en un barrio, sobre la cual hay comercio o vivienda. La señalización en vías principales se debe mejorar sustancialmente, advirtiendo desde antes las opciones que tiene el conductor en lugar de hacerlo a último

minuto. La entrada y salida y el flujo entre carriles de las principales vías se debe facilitar, de forma que no se armen trancones de vehículos cada X cuadras porque es la única forma de desviarse hacia un sector de la ciudad. En las vías principales no puede haber entrada y salida de comercio de grandes superficies o de centros comerciales, a menos que al interior de los parqueaderos de estos se contemple, antes de cualquier obstáculo como la obtención del tiquete o la inspección de seguridad, una vía larga que absorba las colas de entrada. Hay que establecer estándares de construcción en las vías que protejan a los motociclistas, como evitar la pintura resbalosa en las calles, además de la reparación de los huecos que ya se ha mencionado.

Finalmente, pero de mucha importancia, se deben abrir grandes avenidas en sentido este-oeste. Bogotá tiene varias avenidas grandes en sentido norte-sur, pero las avenidas este-oeste por lo general se ven interrumpidas, se vuelven laberínticas, etc. Por ese motivo, aparte de impedir un tránsito eficaz en sentido este-oeste, impide igualmente un tránsito eficiente en sentido norte-sur, pues si una vía está congestionada, es ineficiente tratar de cambiar de vía transitando este-oeste hasta encontrar una vía norte-sur con menos tráfico.

Todas estas obras en materia de vías requieren una gran inversión, pero igualmente el movimiento Libertario estima que se pueden hacer varias de ellas mediante concesiones. La tecnología que permite cobrarle a los usuarios de forma electrónica ya existe, y pagar por el uso de las vías es un modo más eficiente de generar y mantener las vías que se necesitan que con impuestos como la sobretasa a la gasolina, que propondríamos desmontar, teniendo en cuenta que los contratos para las rutas de Transmilenio en cuyo beneficio se pignoró pronto llegan a su término.

Otra manera de agilizar la movilidad es con un buen esquema de bicicletas públicas. Con patrocinio del sector privado, implementaremos un sistema de alquiler de bicicletas públicas. Inicialmente se construirán 500 estaciones permanentes, donde el usuario, habiéndose registrado en una página web y pagado el uso durante 24 horas, 7 días o un año, obtendrá una tarjeta con la cual podrá obtener su bicicleta. Los pagos también podrán hacerse digitalmente en cada estación con una tarjeta de crédito o débito. Los recorridos menores a 30 minutos serán gratis, aunque el usuario deberá esperar 25 minutos antes de emprender un segundo viaje después de un recorrido gratis. La circulación constante de 10.000 bicicletas públicas en Bogotá hará necesaria la ampliación de las ciclo-rutas: esta es otra historia de terminar lo que se empezó, como el Transmilenio. Todas las vías que se arreglen o se abran deberán llevar carriles de bicicletas.

También se puede incrementar el flujo del tráfico al eliminar muchos semáforos innecesarios y al reemplazar las intersecciones actuales con áreas de “espacio compartido”.

Actualmente, los controles de tráfico como los semáforos en vez de reducir la congestión, la empeoran. Los semáforos también causan accidentes: nos obligan a mirar hacia arriba y a quitar nuestra vista de la carretera. Un semáforo en luz amarilla también nos obliga a tomar una decisión instantánea- frenar repentinamente o acelerar- algo que frecuentemente produce colisiones.

El sistema de control del tráfico actual se basa en una construcción de ingeniería fallida, en la idea de que las calles y avenidas principales deben tener prioridad de vía sobre las demás, así que los semáforos son necesarios para que los peatones, ciclistas y conductores que se aproximan al cruce sobre las vías no-prioritarias puedan cruzar eventualmente. Este sistema, aparte de causar congestión, es injusto porque no puede cruzar quien llegue primero a la intersección, sino quien tenga la vía es según el semáforo. Bogotá debería pasar de un sistema de tráfico basado en la prioridad a uno basado en la igualdad.

Debemos diseñar nuestras calles para que carros, peatones y ciclistas puedan compartir las vías en estado de igualdad. El espacio compartido es un método de diseño urbano que logra integrar todos los tipos de transporte al minimizar el uso de semáforos, bordillos de andén y regulaciones de tráfico. Si diseñamos cruces sin semáforos pero con una reducción de los carriles desde una carretera principal, los carros deberán reducir su velocidad al aproximarse a la intersección. Una vez ahí, los conductores “negocian” su paso con los otros vehículos, ciclistas y peatones en un clima de igualdad entre todos los actores. Este modelo no sólo es más seguro que el que se basa en los semáforos, sino que también reduce la congestión al garantizar un flujo de tráfico constante ya que los carros nunca están 100% detenidos esperando la luz verde en medio de un trancón. El espacio compartido garantiza seguridad, eficiencia y una buena calidad de vida, ayuda a proteger el medio ambiente al reducir la emisión de dióxido de carbono y nos ahorra los altos costos de operar miles de semáforos a través de Bogotá.

V. Seguridad: “criminalizar el crimen”.

Sin protección a la vida y a la propiedad privada, no hay libertad. Garantizar esa libertad por medio de la fuerza pública es la tarea principal del Distrito. Es prioritario “criminalizar el crimen”, es decir, castigar a quienes infringen la ley, y liderar una política de cero tolerancia con el mismo que no excuse a los delincuentes como víctimas de la pobreza o la desigualdad.

El principal componente de la inseguridad, en Bogotá y en el resto de país, es la impunidad. Solucionar el problema de la justicia, sin embargo, no está al alcance de la administración Distrital. Lo que sí puede hacer el Distrito es facilitar recursos a todo lo largo del proceso judicial de forma que sea más fácil identificar y capturar a los responsables de delitos y probar su culpa ante los jueces.

Lo primero es la policía. Se estima que una fuerza de policía urbana eficaz despliega a un agente por cada 250 habitantes. Bogotá, sin embargo, cuenta con alrededor de 18.000 policías, o un uniformado por cada 445 habitantes. La proporción entre agentes y ciudadanos es aún más asimétrica si se toma en cuenta que no todos los agentes patrullan las calles al mismo tiempo, sino que se dividen en turnos. Sencillamente, nuestra ciudad no cuenta con suficiente pie de fuerza policiaca.

Bogotá debe por lo menos duplicar el número de policías disponibles o por lo menos contar con 30.000 agentes de tiempo completo. Todo cuadrante debe ser patrullado con suficiente pie de fuerza 24 horas al día. Esta, sin embargo, es una meta a mediano plazo que no depende exclusivamente del Distrito, pues le corresponde a la Policía vincular y entrenar a los agentes, lo cual toma tres años en promedio. Lo que el Distrito debe hacer en este sentido es acordar con la policía dicha expansión del pie de fuerza y suministrar los recursos necesarios para ello, de forma que el incremento constante lleve a los estándares internacionales en unos años.

Mientras tanto, es necesario asignar a los agentes actuales de una manera mucho más eficiente. En una ciudad con más de 17 homicidios por 100.000 habitantes, es fundamental que la fuerza pública le dé prioridad a las seis localidades que concentran el 62% de los homicidios. Pero la fuerza pública puede ser aún más eficiente: en Bogotá, el 98% de los homicidios son perpetrados en el 2% de las calles. Es ahí donde la policía debe hacer su presencia y recuperar el espacio para la ciudadanía. Los delincuentes deben sentir la asfixiante presión de una

fuerza pública eficiente. Este esfuerzo se puede apoyar con equipos adecuados para la policía que ya tenemos y que vaya entrando, como chalecos antibalas, armas no letales que deben usar prioritariamente, y cámaras adheridas al cuerpo (“bodycams”) de forma que quede registro digital de todas sus actuaciones, con lo cual se controla simultáneamente los abusos que se puedan presentar y las denuncias frívolas o malintencionadas contra la policía.

Luego viene la vigilancia digital. La vida de un delito empieza con la comisión del delito en sí. De nuevo, la ciudad debe acudir a la tecnología multiplicando la cantidad de cámaras por toda la ciudad y los vehículos de vigilancia aéreos, y asegurando adecuada iluminación en toda la ciudad. No es necesario tener un enorme pie de fuerza dedicado a monitorear cámaras: lo que éstas registran se puede almacenar durante un tiempo específico, de forma que cuando se denuncie la comisión de un delito en un lugar en particular se puede verificar en las grabaciones lo que haya sucedido. Estos sistemas digitales con reconocimiento facial existen y llevan varios años de implementación. Adicionalmente, se pueden contratar con el sector privado, con el fin de asegurar que el sistema no se abandone, deje de funcionar, no se le haga mantenimiento, etc. Estos sistemas se pueden implementar igualmente (y se puede contemplar su inclusión como un requisito para las concesiones del caso) en los medios de transporte masivo, como Transmilenio y metro, tanto en los vehículos como en las estaciones.

La siguiente etapa en la vida del delito es la denuncia. Es indispensable que la información acerca de la seguridad que reciben las autoridades venga de la ciudadanía misma. Hoy por hoy los niveles de denuncia son muy bajos, pues los ciudadanos dudan que valga la pena o encuentran el procedimiento muy engorroso. En ese orden de ideas es vital darle al mecanismo del 123 la importancia que tiene. Una simple llamada (o un mensaje digital) al 123 debe constituir el denuncia mismo, sin necesidad de trámites adicionales, y a partir de cada denuncia se deben medir tiempos de respuesta. Las denuncias deben quedar automáticamente registradas en un mapa digital de la ciudad al que tenga acceso el público, de manera que la información sobre delincuencia sea pública y clara.

Luego de la denuncia viene la investigación del delito, que tampoco le compete al Distrito, pero que éste puede facilitar poniendo a disposición de la fiscalía y de medicina legal recursos tecnológicos, despachos y laboratorios adecuados de forma que la falta de recursos no sea en ningún momento el pretexto para dejar un delito impune. Lo mismo pasa con los jueces, que no dependen del Distrito, pero a los cuales se les pueden suministrar recursos tecnológicos, despachos y salas de audiencia adecuados.

Antes del juez viene la captura de los sospechosos. Esta es posiblemente una de las áreas en las que más se puede hacer una diferencia, construyendo URI's adecuadas, amplias, cómodas y limpias y mejorando las cárceles existentes (Buen Pastor, Modelo y Picota) a las cuales se remiten los detenidos y van a dar los condenados, de forma que cumplan estándares internacionales en cuanto a densidad poblacional, trato, higiene, cuidado médico, etc.

Por último, siendo la policía un recurso escaso, no le compete estar a cargo de mantener la seguridad en los estadios de fútbol, conciertos y otras actividades comerciales privadas. Esta debe ser la labor de los organizadores. Se debe habilitar la seguridad privada para eventos y espacios públicos, y autorizarlos para actuar.

VI. Salud.

Como en el caso de la seguridad o la justicia, lo que puede hacer el Distrito por la salud tiene límites: el problema de la prestación de salud en el país es generalizado, depende de leyes y de alinear los incentivos de quienes la manejan con el bienestar de los pacientes. Sin embargo hay dos áreas principales respecto de las cuales el Distrito sí puede actuar: la buena administración de los hospitales que dependen de él y el pago oportuno de las obligaciones que le corresponden dentro del sistema.

El clientelismo es una de las razones por las cuales las políticas públicas de salud no se ejecutan de manera adecuada. Las direcciones y subdirecciones de los hospitales se han convertido en una moneda de cambio, con la cual el alcalde electo les paga a los partidos políticos o a personas que le brindaron un apoyo significativo durante su campaña. Esto hace que la prestación de los servicios en salud de calidad no sea una prioridad para el alcalde de turno, lo cual se termina viendo reflejado en la baja ejecución de políticas públicas relacionadas con prevención, promoción y fortalecimiento de las instituciones de salud.

Es por ello que Capital Libre implementará un plan piloto de concesión hospitalaria, en el cual se invitará a empresas privadas del sector de la salud con amplia experiencia y excelentes referencias, a que se postulen como administradores de los hospitales del Distrito. Dicho plan piloto se implementará con dos instituciones de salud de cada nivel de atención. La implementación definitiva del modelo permitirá que la concesión se generalice, asegurando así un óptimo servicio para los usuarios de las instituciones y un ahorro de recursos públicos con el alcance de los objetivos planteados en las diferentes políticas públicas de salud.

El caso emblemático del Hospital San Juan de Dios se debe atender sin saltarse etapas, haciendo con cuidado la tarea que la actual administración ha evitado hacer. Resueltos con cautela los aspectos legales del tema, se restaurará en lo pertinente, se rediseñará y renovará en la parte que no es de conservación, y se administrará en las mismas condiciones que los demás hospitales del Distrito.

VII. Ambiente.

Ya existen mecanismos para la información y la participación de la ciudadanía en los temas ambientales de la ciudad. El Observatorio Ambiental suministra información, haciéndole seguimiento a 438 indicadores y listando todos los actores del tema ambiental en la ciudad.

El problema es que el tema ambiental en Bogotá no se circunscribe a la Secretaría de Ambiente sino que toca las actividades del Distrito en distintos planos, y si bien la Secretaría de Ambiente puede informar y tomar algunas decisiones administrativas, si las entidades cuyas actividades afectan el medio ambiente no incorporan a su mandato la minimización del impacto ambiental, el efecto de las políticas ambientales del Distrito será nulo.

Los temas ambientales, de forma esquemática, son los siguientes:

1. Insumos: Bogotá requiere un suministro constante de aire y agua consumibles por el ser humano, además de la observación de estándares de calidad en la producción y el manejo de alimentos que llegan a la ciudad.
2. Desechos: Bogotá requiere conocer, monitorear y controlar la producción de desechos que contaminan, lo que se traduce en una gestión inteligente de aguas usadas y basuras.
3. Bienestar animal, inventario vegetal, áreas verdes y áreas de conservación.

Insumos.

Agua. En materia de insumos el tema crítico número 1 es el agua: Dado su tamaño y su tasa de crecimiento es primordial mantener un suministro constante

de agua de calidad. Hoy por hoy el agua de la ciudad proviene de tres fuentes principales: Chingaza, La Regadera y Tibitó. Es concebible que en el mediano plazo se deba desarrollar fuentes nuevas, que pueden venir de reservorios adicionales en Chingaza o de un desarrollo nuevo en Sumapaz. Lo importante es que las fuentes existen y se estima que sean sostenibles en el tiempo. El interrogante es si la ciudad tiene la capacidad para anticipar sus necesidades y los recursos para hacer las inversiones necesarias.

En los últimos años se le han colgado a la Empresa de Acueducto de Bogotá funciones que no son compatibles con su misión, que es la de garantizar este suministro. Es por lo tanto prioridad enfocar nuevamente la Empresa y quitarle funciones que la distraen de este objetivo y hacen mella en sus finanzas. Adicionalmente se debe actualizar y mantener a disposición del público la información sobre la red de acueducto, invirtiendo constantemente para mantenerla en óptimas condiciones y llevándola a donde aún no esté disponible.

La solución a esto es una reingeniería total de la empresa, analizando el costo de nomina y operación en comparación con la calidad y cantidad de metros cúbicos entregados a la ciudad. Si se hace este análisis hoy en día el Acueducto sale mal librado en comparación con otras empresas, no únicamente las operadas por privados, dadas en concesión real, como en Tunja, sino en comparación con otros acueductos ya sea en régimen mixto como la Triple AAA de Barranquilla o empresas publicas por acciones como las empresas publicas de Bucaramanga. El Acueducto no puede seguir siendo entendido como una herramienta para el pago de cuotas burocráticas sino que tiene que operar con la mejor calidad, el menor precio y en beneficio de la ciudad, no de la Alcaldía

Aire. En lo que atañe a la calidad del aire la función del Distrito es de información e incentivos, y el gran causante es el tráfico vehicular. La calidad del aire no es uniforme en toda la ciudad y cambia con el clima y las condiciones atmosféricas. Este tema se entrelaza con el de movilidad: el Distrito debe establecer tarifas diferenciales de impuestos para vehículos con diferentes tasas de contaminación, y puede condicionar los contratos de transporte público (las líneas 1 y 2 de Transmilenio se deben sacar a licitación en el futuro cercano, por ejemplo) a la utilización de tecnologías con menor tasa de contaminación: motores de gas, de etanol, eléctricos, u otras alternativas que reemplacen el diesel. El mismo tipo de incentivos se puede establecer para vehículos privados. El tema de la velocidad

del tráfico también está íntimamente ligado con este problema: las propuestas de movilidad van orientadas entre otras cosas a aumentar la velocidad promedio del tráfico en la ciudad, minimizando los embotellamientos y el tiempo que los vehículos permanecen prendidos pero estacionarios.

Otros aspectos de contaminación ambiental se circunscriben a localidades particulares por actividades de minería, de acumulación de basuras, de aguas contaminadas, de uso de productos químicos tóxicos, etc. y la eliminación de estas fuentes de contaminación debe ser una prioridad. Los mecanismos de monitoreo e información existen y es cuestión de actuar con base en la información disponible.

Alimentos. El tema de los alimentos involucra varias etapas: buena parte de los vegetales que se consumen en la ciudad se cultivan en zonas aledañas al río Bogotá y se riegan con sus aguas. Es importante por lo tanto hacer controles permanentes de los niveles de contaminación de los alimentos en las áreas de acopio y distribución y establecer medidas de trazabilidad de origen de los alimentos que permitan dar la voz de alarma cuando sea el caso. En lo que atañe a proteína animal, es importante monitorear las cadenas de frío y la operación de centros de procesamiento con el fin de poder generar las alarmas del caso. Los centros de procesamiento y los operadores de transporte que operen en la ciudad además deben adoptar estándares de trato ético de los animales: no es sólo cuestión del bienestar de los animales, sino de generar conciencia que cada animal es un bien costoso que debe ser procesado con cuidado, aprovechando al máximo sus partes y cuidando el manejo de los desechos.

La buena calidad en el manejo de los alimentos surge principalmente de la disponibilidad de ofertas alternativas, y es prioritario estimular la generación de proveedores que compitan en cada etapa.

Desechos.

Agua. Las aguas servidas son uno de los principales problemas que Bogotá genera para sí misma y para toda el área a lo largo del río Magdalena, en el cual desemboca el río Bogotá, al cual van a dar todas las aguas servidas de la ciudad.

Hasta ahora los esfuerzos de tratamiento de aguas se han enfocado al final del cauce del río en la PTAR del Salitre (un poco al sur de la calle 80) y en la PTAR de Canoas, lo que ha requerido unas megaobras en materia de interceptores y elevadores. El tratamiento que se hace y el previsto son básicos.

El tratamiento es algo que se debe hacer cauce arriba, antes de verter las aguas en el río, de forma que en su tránsito por la ciudad el río pase limpio, pueda ser usado para la agricultura sin riesgos en los municipios aledaños, y deje de ser fuente generadora de contaminación para los habitantes (consumo de agua y calidad del aire) a lo largo de su trayecto. En lugar de megaplantas de tratamiento a su salida de la sabana (sin perjuicio de las ya existentes que se seguirán usando), los desagües de la ciudad se deben sistematizar de forma que antes de tocar el río pasen por plantas de tratamiento locales. Entre otros beneficios, esto permite discriminar entre los tipos de contaminación de las aguas a lo largo de su trayecto, pudiendo eliminar residuos industriales o de metales pesados cerca de donde estos se generan, y residuos humanos que requieren un tratamiento menos costoso en zonas donde este es el tipo de desecho característico.

El tratamiento de aguas, que tiene estándares diferentes según el tipo de contaminación, debe tener un nivel básico que pagan todos los clientes de la Empresa de Acueducto con su factura, pero el nivel más exigente que requieren desechos industriales debe ser cobrado a quienes los generan, lo cual se simplifica con el tratamiento de aguas cauce arriba.

Basuras. El manejo de las basuras de Bogotá requiere corregir el rumbo que el gobierno Petro trató de darle. Lo primero que hay que hacer es establecer procesos de contratación claros que los ciudadanos puedan entender y monitorear. La Empresa de Acueducto NO tiene un rol que desempeñar en el tema de las basuras y esa gestión se debe acabar.

Está demostrado que el mecanismo idóneo de recolección de basuras es mediante la contratación con empresas privadas. Estos contratos en el pasado han sido sujeto de cuestionamientos por falta de claridad en su trámite y por estar estructurados alrededor de objetivos que son diferentes a los de la ciudad, pero que se hayan hecho mal los contrato de recolección de basuras en el pasado no

es razón para retornar a la recolección directa por parte del Distrito con todos los problemas de politización, estándares, y degradación de la gestión del agua.

En ese orden de ideas la prioridad es un proceso de contratación claro, metódico y abierto al público que tenga en cuenta los objetivos de la ciudad, que incluyen no sólo la remoción de la basura hasta el botadero de Doña Juana, sino antes de eso la separación de la basura entre orgánica y reciclable y el trámite adecuado de la basura reciclable con el involucramiento de los recicladores que tradicionalmente han trabajado en esta actividad. Del mismo modo que el agua, la separación y acopio de la basura reciclable debe hacerse de forma relativamente cercana a su fuente, reduciendo el costo de transporte de la basura, que es como se remunera a las empresas privadas de recolección. Como con el agua, se debe discriminar el tipo de basura que se genera y cobrar tarifas distintas según el manejo que requiera.

El tema del botadero de doña Juana también requiere un manejo especial. La CAR ha estimado que le quedan 5 años de capacidad, pero hoy en día existe la tecnología para procesar la basura que ya se encuentra en el botadero, reciclando lo reciclable, generando energía y procesando los desechos orgánicos de forma que se puedan usar como fertilizante. Países como Suecia hoy en día está importando basura para mantener en operación las plantas de tratamiento de basuras que han desarrollado. Antes de contemplar otro vertedero de basuras, una opción de este tipo debe ser contemplada y se debe compatibilizar con cuidado con los contratos de manejo del basurero ya existentes.

Bienestar animal, inventario vegetal, áreas verdes y áreas de conservación.

Bienestar animal. Es indiscutible que la alcaldía Petro dio un salto cuantitativo en lo que atañe al bienestar animal en Bogotá. Eso se debe mantener y extender. Los animales se pueden clasificar por el destino que los humanos les dan: mascotas, trabajo, consumo, abandonados y plagas.

En lo que atañe a mascotas las campañas gratuitas de vacunación y esterilización masiva de mascotas que ya se vienen adelantando se deben mantener y multiplicar. De igual forma un registro de mascotas identificadas con chip permitiría

hacerle seguimiento a mascotas perdidas o abandonadas de forma que sea devueltas a los dueños que las buscan o en caso de abandono estos sean sancionados. Se debe combatir en la fuente la venta de animales exóticos como mascotas, pero una vez que estos se encuentran en manos de quien los cuida adecuadamente se debe ser tolerante y flexible, pues la ciudad no tiene los medios (a veces simplemente no existen) para reincorporar a su medio natural estos animales y decomisarlos acaba perjudicando más a los animales que dejarlos en un cautiverio amable.

En el mismo sentido se debe apoyar y extender el esfuerzo que se ha hecho en materia de recolección y cuidado de animales abandonados. Estos deben ser mantenidos en instalaciones adecuadas y limpias con veterinaria, y los que estén sufriendo deben ser sacrificados de forma rápida y con el mínimo sufrimiento. Los centros de recolección de animales además deben difundir su actividad en internet, facilitando y estimulando la adopción de animales por los ciudadanos.

En cuanto a trabajo, el uso de animales por los particulares es una realidad cotidiana y la labor del Distrito debe ser de monitoreo, identificación y registro de estos animales, incautación cuando haya malos tratos o estos vivan en condiciones de salud, alimentación o higiene inaceptables. Pero de no haber malos tratos o condiciones, se debe reconocer y respetar la propiedad de esos animales y el trabajo que apoyan o generan.

El tema de consumo ya se mencionó antes: se debe supervisar la cadena de insumos hasta llegar al consumidor, vigilando la calidad del trato en el transporte, el almacenamiento y el sacrificio y la higiene y adecuado manejo de todos los subproductos.

El tema de los animales abandonados ya se trató en los apartes sobre mascotas, cabiendo recalcar acá la importancia de llevar adecuadas bases de información, identificando a los animales con microchip de forma que se pueda rastrear cada individuo.

El tema de plagas se refiere a problemas de salud que se pueden presentar por ciertos tipos de animales, como insectos o ratas, y en esa materia es prioridad de

salud mantener a los demás animales, que pueden ser portadores de los insectos del caso, vacunados y limpios, y estar monitoreando permanentemente la aparición de animales como ratas, o la aparición de enfermedades de transmisión animal, con el fin de aplicar oportunamente los controles del caso. Esto está también relacionado con el tema de manejos de desechos de aguas y basuras mencionado antes.

El tema controversial del uso de animales en actividades culturales protegidos por la ley, como las corridas y las riñas de gallos, la posición es que se deben respetar la ley y las decisiones judiciales. Las actitudes de burla y dilación en la aplicación de las decisiones judiciales adoptadas por la presente administración son totalmente inaceptables y generan la desinstitucionalización de la ciudad, con perjuicio para todos los ciudadanos. Cuando las autoridades competentes para pronunciarse sobre estos temas (congreso y cortes) indiquen otra cosa, se seguirán sus determinaciones de la misma manera. Mientras tanto, con el objeto de poner fin a la polémica sobre el uso de recursos públicos en estas actividades, conviene estudiar la privatización de la Plaza de Toros.

Inventario vegetal, áreas verdes y áreas de conservación.

En materia de inventario vegetal ya hoy en día se viene haciendo una labor seria en esta materia por parte del Jardín Botánico, que se debe apoyar y extender, simplificando y agilizando los trámites en la medida de lo posible, y la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte ha avanzado mucho en el manejo de parques, que se deben multiplicar, no siempre apuntando a megaparques (aunque estos son deseables) sino pensando también en parque de tamaño pequeño y mediano en donde las zonas verdes son más escasas.

Uno de los ejes de este plan de gobierno es dividir la ciudad en áreas mucho más pequeñas que las localidades que usamos hoy, de forma que sus habitantes se puedan identificar con ellas. Cada una de estas unidades debe tener su propio parque, junto con áreas para la práctica de deportes con sus correspondientes instalaciones.

Bogotá tiene además bajo su tutela zonas de conservación cuyo mantenimiento no es un capricho sino una necesidad por los servicios ambientales que generan. Esto incluye toda el área del Páramo de Sumapaz, los cerros orientales de Bogotá, los humedales urbanos, la reserva Thomas Van der Hammen, etc. De nuevo, es importante recopilar y clasificar con método la información relativa a estas áreas de conservación, poniéndola a disposición del público de forma que pueda contribuir a su vigilancia y participar en su disfrute, y haciéndolas respetar por parte de quienes por cualquier motivo (desidia, interés económico...) pueden hacerles daño.

VIII. El Distrito a nivel nacional.

Bogotá es una economía del tamaño de un país soberano con una población equivalente. Es prioritario que tenga mucha más capacidad de decisión sobre los problemas que le atañen de la que tiene hoy en día, desde salud hasta impuestos, pasando por seguridad, trámites legales, movilidad, etc. Esto inevitablemente quiere decir que debe tener una presencia marcada en el Congreso de la República. Una de las funciones de la administración es convocar una bancada de Bogotá, como la tienen los antioqueños o la costa Caribe. Muchos de sus problemas a nivel de Congreso son iguales a los que puede tener Medellín, Cali o las demás ciudades grandes del país, de forma que es concebible trabajar en el mismo sentido con las bancadas de esas ciudades.

Los bogotanos eligen un alcalde para que los lleve en un sentido, y los congresistas que representan a Bogotá (y los que viven en ella la mayor parte del año, que son todos) deben manifestar de forma pública y clara sus posiciones en relación con las iniciativas del Distrito de forma que quienes los eligieron tengan elementos de juicio para juzgar su aporte a la ciudad.

Crear un equipo que le permita a Bogotá tramitar las reformas legales y administrativas del nivel nacional que requiere la ciudad es sin duda el mayor aporte a nivel político que podría hacer un alcalde, y un alcalde independiente de todos los partidos políticos tradicionales, y por lo tanto enemigo de ninguno, es el más indicado para esta labor.

IX. Conclusión.

La prosperidad nace del respeto a las libertades individuales y no de la justificación desmedida de los propósitos del Estado que terminan sacrificando dichas libertades. Bogotá no puede rezagarse a las inmensas oportunidades de prosperar que tiene, entregándose a los políticos de profesión que prometen a diestra y siniestra desarrollo con dinero ajeno, proveniente de saquear a las empresas e individuos que crean riqueza. Solo una política independiente que limite al Estado y fortalezca la sociedad civil, y no al revés, es aquella que puede garantizar el respeto a los proyectos de vida de una de las ciudades más competitivas y dinámicas del país y toda América Latina.