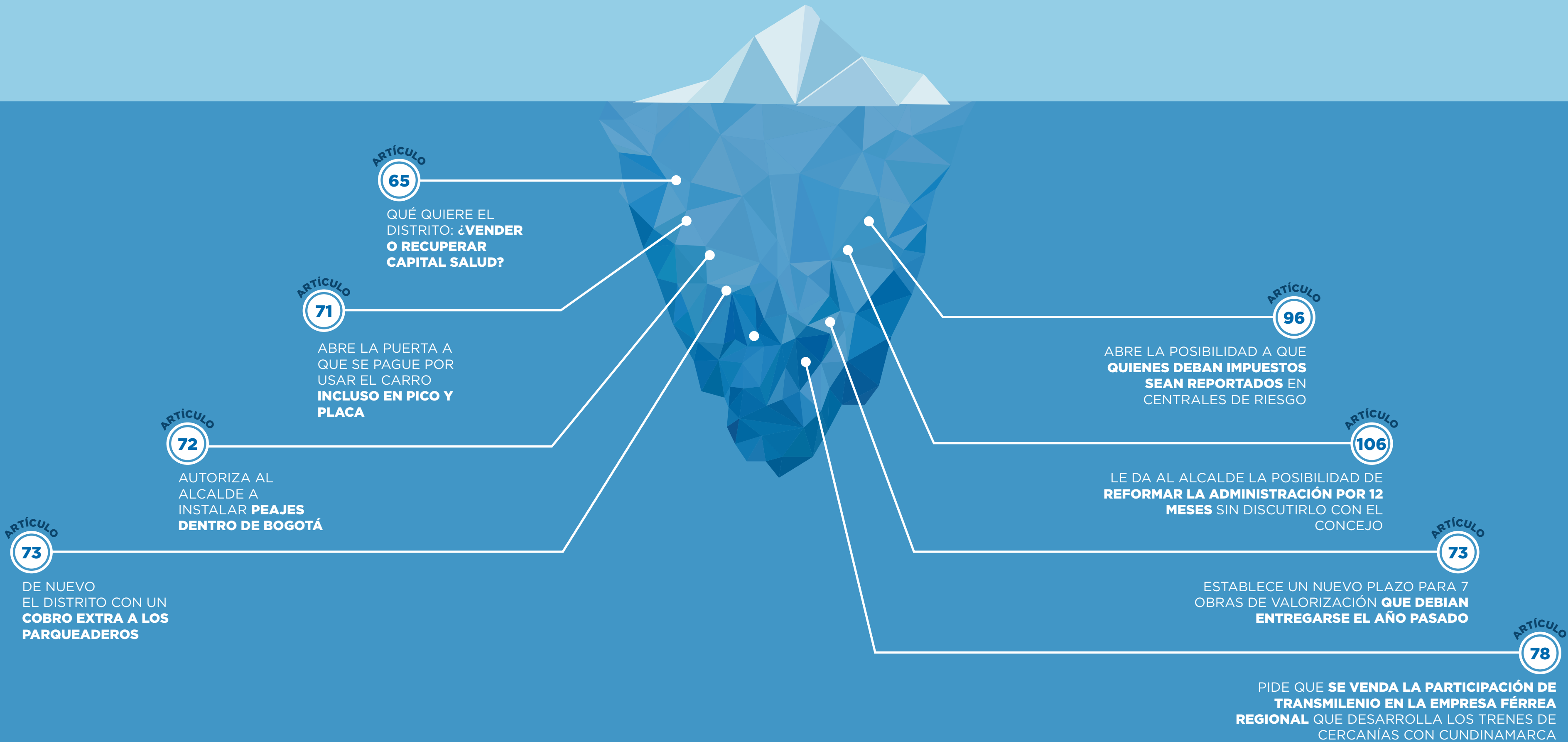


LA VENTA DE LA **ETB** NO ES EL ÚNICO GRÁN DEBATE **DEL PDD**



Art. 65

ABRE LA POSIBILIDAD DE QUE SE VENDA CAPITAL SALUD

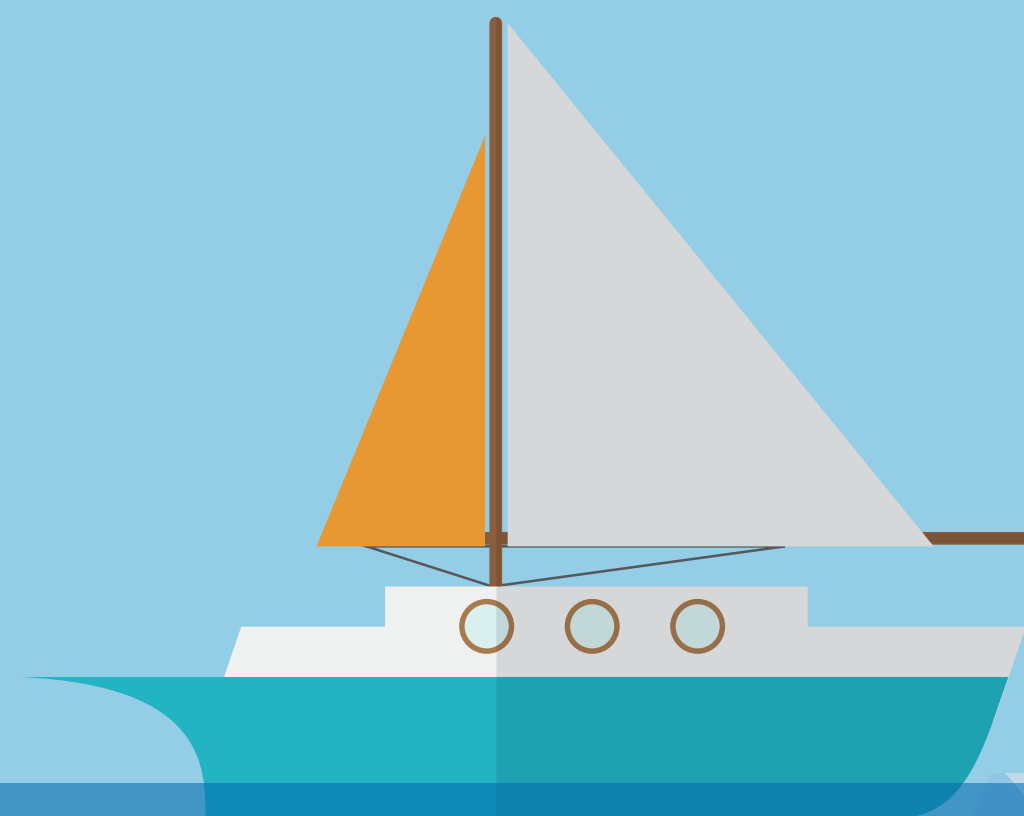
Capital Salud es la EPS del régimen subsidiado de Bogotá. Es además la mayor deudora para los hospitales públicos de la ciudad y desde hace un tiempo su administración fue cedida a Salud Total, su socio minoritario. Con este artículo se abre la posibilidad de que el distrito venda su participación en esta EPS cuando ha insistido en recuperarla y volverla a administrar directamente. ¿Existe una contradicción entre lo que dice el secretario y lo que propone el plan?



Art. 71

ABRE LA PUERTA A QUE SE PAGUE POR USAR EL CARRO EN PICO Y PLACA

Con este artículo se implementan en Bogotá los llamados cobros por congestión, implementados en ciudades del mundo como Londres o Estocolmo. La discusión radica en que quienes tienen la posibilidad de pagar, puedan hacer uso de su carro incluso en Pico y Placa. La medida espera la reducción de la compra de otro vehículo por personas pudientes, pero podría convertirse en una medida que excluya a los dueños de vehículos de clase media.





Art. 72

AUTORIZA AL ALCALDE A INSTALAR PEAJES DENTRO DE BOGOTÁ

Con este artículo si llega a ser aprobado, el Gobierno distrital podrá instalar peajes dentro de la ciudad como medida para controlar el tráfico pero también para financiar el desarrollo vial. No queda claro el efecto financiero sobre la clase media y sobre todo las necesidades técnicas y de implementación para instalar estos peajes. El artículo es tan abierto que no especifica si se van a construir peajes en nuevas vías o si incluso en vías consolidadas como la autopista norte se podrían instalar estos peajes.

Art. 73

DE NUEVO EL DISTRITO

CON COBRO EXTRA A LOS PARQUEADEROS

El 6 de abril el Gobierno Distrital retiró el proyecto de “Sobretasa a los parqueaderos”, un mes después vuelve y lo presenta como un artículo del Plan de Desarrollo con el nombre de “Contribución al uso de parqueaderos”. Existen dudas sobre cómo la contribución va a enfrentar la ilegalidad, en cómo va a promover la construcción de nuevos parqueaderos o sobre cómo se va a ejercer control a los cobros exagerados que en muchas ocasiones se realizan.

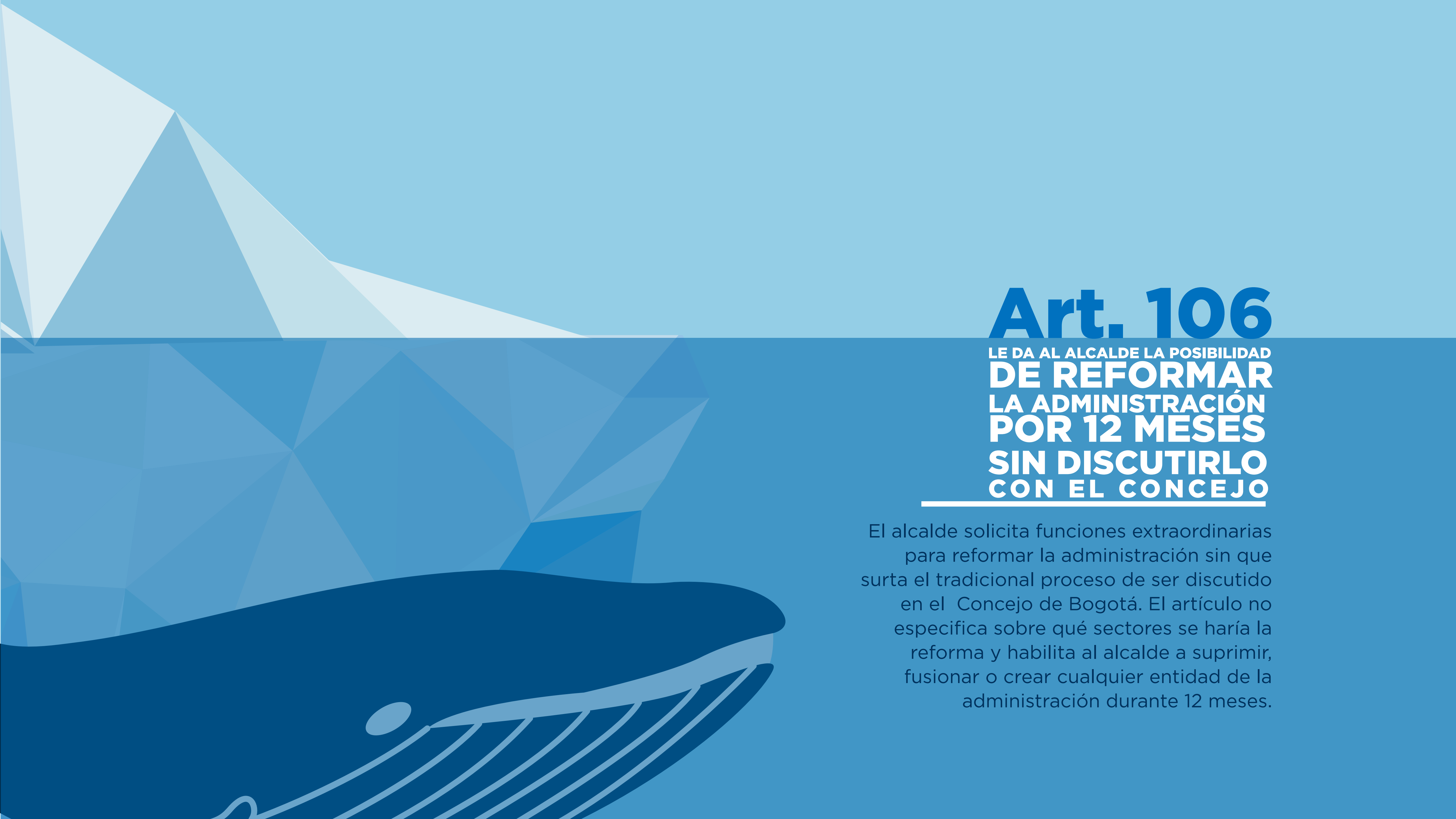


Art. 96

ABRE LA POSIBILIDAD A QUE QUIENES DEBAN IMPUESTOS SEAN REPORTADOS EN CENTRALES DE RIESGO

Con este artículo, se autoriza al distrito a reportar a las centrales de riesgo financiero a todos los deudores morosos de sus obligaciones. Esto implicaría que quienes deben, por ejemplo, el impuesto predial puedan ser reportados. La enorme problemática que esto generaría es que año a año hay inconsistencias en el aumento del impuesto predial, y cada vez hay más quejas sobre cómo se calcula la tarifa. Este mecanismo se convertiría en una enorme presión para las familias aún más cuando en Bogotá la cultura tributaria es muy sólida y la evasión está muy relacionada con fenómenos como la pobreza oculta, es decir, la gente que tiene sus casas por tradición pero muy difíciles condiciones económicas para enfrentar la carga tributaria.





Art. 106

LE DA AL ALCALDE LA POSIBILIDAD
DE REFORMAR
LA ADMINISTRACIÓN
POR 12 MESES
SIN DISCUTIRLO
CON EL CONCEJO

El alcalde solicita funciones extraordinarias para reformar la administración sin que surta el tradicional proceso de ser discutido en el Concejo de Bogotá. El artículo no especifica sobre qué sectores se haría la reforma y habilita al alcalde a suprimir, fusionar o crear cualquier entidad de la administración durante 12 meses.



Art. 111

**ESTABLECE UN NUEVO PLAZO
PARA 7 OBRAS DE VALORIZACIÓN
QUE DEBIAN ENTREGARSE
EL AÑO PASADO**

El año pasado se vencía el plazo para iniciar varias obras de valorización. El desorden generalizado en la realización de estas obras, incluso denunciado por la Contraloría hizo que la administración solicitara un nuevo plazo al concejo por 2 años más. ¿Soluciona este nuevo plazo el problema estructural de la valorización?, ¿por qué no se aclara cómo se va a solucionar esta problemática?

Art. 134

PIDE QUE SE VENDA LA PARTICIPACIÓN DE TRANSMILENIO EN LA EMPRESA FERREA REGIONAL

En 2013, el Distrito se integró a la Empresa Férrea Regional de Cundinamarca convirtiendo a Transmilenio en socio de la empresa. EL objetivo era que Bogotá tuviese la capacidad de tomar decisiones que involucren integración regional por medio de trenes de cercanías como el que proyecta la gobernación de Cundinamarca entre Facatativá y Bogotá. Sin embargo, el plan pide que se autorice a Transmilenio a vender estas acciones dejando a Bogotá sin la posibilidad de incidir en estos proyectos de integración regional. ¿Por qué no convertir a la recién creada Empresa Metro de Bogotá en la nueva dueña de estas acciones?





JOSE DAVID **CASTELLANOS**
CONCEJAL DE BOGOTÁ
#EnEquipoConBogotá