



SALVACIÓN
NACIONAL

MOVIMIENTO DE SALVACIÓN NACIONAL

Propuestas programáticas que desarrollan el Acuerdo sobre lo Fundamental

1. LA REVOLUCIÓN ES EL DESARROLLO

a. Desarrollo para el microempresario

Debemos como sociedad abrirle las puertas a esa gran cantidad de microempresarios que generan cerca del 70 % del empleo nacional y estar orgullosos de ellos.

Podemos atraerlos a la formalidad, pero la formalidad es demasiado complicada, costosa e inútil. Superemos las excesivas regulaciones que los burócratas se la pasan inventando para justificar sus puestos y crear espacios de corrupción.

Eliminaremos la obligatoriedad del registro en las Cámaras de Comercio, este será siempre voluntario. El microempresario tendrá la protección de su enseña comercial solo con el RUT y se validará digitalmente en 20 minutos sin hacer cola en la DIAN y con ello podrá tener acceso a la banca para su negocio.

En los 3 primeros años de su emprendimiento el microempresario no tendrá que declarar renta. Solo declarará y pagará al término del tercer año, con una declaración simplificada y a una tasa de renta preferencial y tendrá plazo para pagar.

El microempresario podrá pactar un salario mínimo flexible e inferior al nacional y lo podrá hacer también por horas y tendrá una cotización reducida a la seguridad social para empleados menores de 25 años. Así abriremos oportunidades a los jóvenes para emplearse y cuando el emprendedor supere los 3 años se adecuará a la normalidad. Si fracasa no deberá nada.

Desregularemos agresivamente todas las relaciones con el estado eliminando la cultura de la desconfianza que le cuesta al empresario.

Todos los permisos de funcionamiento se basarán en la buena fe, sus reglas serán sencillas y fáciles de entender y se unificarán y simplificarán las declaraciones tributarias.

Menos impuestos y menos regulaciones para los creadores de empleo y un estado que no los persiga y abrume con trámites y regulaciones es posible.

b. Educación para la productividad

Hay que frenar a Mejode (Fecode) y crear una educación para la productividad:

Iniciaremos un sistema de estímulo a la demanda a través de los bonos escolares para estratos 1,2 y 3 que recibirán los padres de familia y ellos tendrán la posibilidad de escoger entre colegios públicos y privados la mejor opción para sus hijos.

Cambiaremos el paradigma crítico (marxista) con el que se educa a los maestros y a nuestros niños por un **paradigma creativo** que coloque el currículo escolar en el siglo XXI. Construiremos este currículo con los padres de familia, los profesores, los alumnos y el empresario colombiano.

Superaremos el currículo técnico de competencias de la década de los setentas. No pueden nuestros niños seguir llegando tarde al futuro. Tendremos rápidamente un currículo para la era digital donde los chicos definan una parte importante los contenidos y donde podamos volver a enseñar los valores, la historia, la cívica y la superación personal.

La educación pública dejará de estar centrada en el sindicato y sus adeptos, la educación estará centrada en el estudiante y daremos nuevamente protagonismo a los padres de familia a través de la promoción de las asociaciones para que controlen la calidad de los educadores y la educación que imparten

Aumentaremos las competencias de los alcaldes en municipios de menos de 100.000 habitantes para mejorar control de profesores.

Finalmente transformaremos la institucionalidad caduca y centralizada del Ministerio de Educación para que se adapte a la modernidad y sea realmente eficaz en motivar a los maestros con primas y beneficios para quienes logren los mejores indicadores. Dentro de estos indicadores no solo estarán las pruebas saber sino la excelencia en ciencias y matemáticas.

c. Superar las universidades caducas

Nuestra educación superior está congelada en el pasado, se concentra en proteger su mercado y en explotar a sus alumnos con ciclos de estudios de 10 o más semestres.

Durante décadas hemos protegido el monopolio de pocas universidades públicas y privadas y a pesar de ello muy pocas figuran entre las mejores de Latino América.

Debemos abrir la oferta de universidades, eliminar el control del estado a los programas universitarios y permitir al empresariado competir con las universidades existentes **en instituciones universitarias con ánimo de lucro**.

La estructura del Ministerio de Educación es caduca y centrada en proteger el mercado de las universidades existentes. La legislación de acreditación de calidad universitaria no busca ampliar el conocimiento o mejorar el nivel de los alumnos, sino que se centra en titular doctores y publicar refritos con el fin de cumplir los equivocados criterios que mantiene el Ministerio. Después de años de insistir en llenar las universidades de PhDs, nuestros aportes a la ciencia son irrelevantes, la innovación creada por la Universidad para nuestra economía es mínima y muchos de los graduandos terminan con habilidades que el mercado laboral no requiere generando mucha frustración.

Al traer al empresariado a la Universidad y permitir el ánimo de lucro cambiará radicalmente la dinámica de la educación superior, será competitiva, más barata y estará en contacto pleno con el mercado laboral para ajustarse rápidamente a la economía digital.

d. Productividad nacional para la exportación:

i. Aumentar la inversión pública en infraestructura de transporte para lograr más obras, reducir peajes y mejorar la competitividad

La inversión nacional en infraestructura es insuficiente. De 2021 a 2030, en precios de 2019, el presupuesto nacional tiene previsto invertir 28 billones de pesos y el sector privado cerca de 26 billones en infraestructura multimodal. Un magro 0,495% del PIB en promedio por año.

Esta situación es inaceptable. Sin mas infraestructura de transporte, sin resolver los accesos y pasos urbanos, sin completar la conectividad de lo existente, sin inversión masiva en vías secundarias y terciarias y sin pagar los costosos créditos de las concesiones que encarecen los peajes, Colombia no podrá competir en el mercado global y se deteriorará cada vez más el empleo, el déficit comercial y el crónico déficit de cuenta corriente.

Debemos cambiar nuestras prioridades presupuestales para reducir el gasto inoficioso de nuestro estado, revisar y reducir muchos de nuestros subsidios llamados sociales que no reducen la pobreza, aumentar el recaudo fiscal y ampliar la base tributaria para **llegar a un promedio, en los próximos 10 años, de 1,5% del PIB de inversión anual en infraestructura.**

El sector privado aportará financiamiento con emisiones de bonos para infraestructura que tengan con rendimientos parcialmente exentos de renta. Se simplificará la titularización de proyectos de infraestructura vial y se ampliará la capacidad de inversión de las administradoras de fondos privados de pensiones en estos proyectos. Se estructurarán coberturas cambiarias que reduzcan los costos del financiamiento privado y se racionalizará la transferencia de riesgos para reducir la incertidumbre y demora de los proyectos y asegurar su realización rápida e integral.

El compromiso nacional en infraestructura generará empleo directo e indirecto de calidad, aumentará el crecimiento económico y asegurará una mayor competitividad para la industria y el agro colombiano.

ii. Conectar la infraestructura vial y eliminar los embudos que se producen en accesos y pasos urbanos

Nuestros esfuerzos en desarrollar infraestructura vial en los últimos 20 años no han logrado reducir los costos de transporte para nuestros productores industriales y agropecuarios que son los más altos de toda Latinoamérica. Esto aumenta el costo de

los productos importados necesarios para la producción, hace más caro llevar las exportaciones a puerto y encarece toda nuestra cadena productiva.

Una de las principales razones para la mala calidad del servicio que presta nuestra infraestructura de transporte es la inexistencia o mala planificación de los accesos y pasos por centros urbanos de nuestras rutas nacionales.

Lo que se gana en las dobles calzadas o con la modernización de vías se pierde al pasar por los núcleos urbanos o incluso se agrava la duración de los recorridos y aumenta gravemente la accidentalidad en estos pasos.

Haremos un gran consenso nacional con alcaldes y gobernadores para definir con acuerdos funcionales la solución a los 180 accesos y pasos más críticos del país, pensando en los casos más graves en la actualidad y anticipando el crecimiento a 2050 de todas las ciudades a las que sirve la red vial nacional.

Los terrenos requeridos quedarán fuera del comercio y serán expropiados de inmediato y se iniciarán de manera prioritaria la construcción de las soluciones determinadas de manera que el tráfico comercial pueda mejorar sustancialmente sus velocidades totales y generar, por fin, la reducción real de costos de transporte para la industria y la agroindustria colombiana.

iii. Proteger las rutas nacionales restringiendo los usos en sus zonas de influencia e imponer zonas para centros logísticos y terminales integradas de transporte

Hoy en día el desarrollo caótico y no regulado alrededor de las rutas nacionales ha reducido dramáticamente su efectividad en términos de velocidad, aumentando la accidentalidad y amenazando su viabilidad futura. La ruta nacional se transforma en un polo de desarrollo comercial y habitacional de los municipios que atraviesa destruyendo su uso esencial. Incluso las vías circunvalares, cuyo propósito es evitar las aglomeraciones urbanas terminan urbanizadas.

Por ello impondremos que los costados en 500 metros lineales de nuestras rutas nacionales no podrán tener usos residenciales comerciales, industriales o agropecuarios con acceso directo a la vía.

El INVIAS definirá zonas de repostaje y combustibles con base en las gasolineras existentes y todas tendrán que estar dotadas de vías de aproximación y aceleración.

Los accesos a las rutas nacionales desde los centros urbanos y predios individuales serán solamente los que diseñe y autorice el INVÍAS. Las vías alternas requeridas se construirán y habilitarán con aportes de la Nación y deberán estar previstas en los nuevos proyectos de infraestructura vial nacional.

Los municipios deberán adecuar sus planes viales a las disposiciones del INVIAS y evitar la promoción de usos urbanos que invadan o alteren el tránsito en las rutas nacionales y en ciertas rutas departamentales críticas.

iv. Introducir nuevos esquemas de control de calidad a las concesiones

Los concesionarios de cualquier generación deberán responder efectivamente por la calidad de sus trabajos.

Los esquemas actuales de interventoría no funcionan. Por ello es más que frecuente ver en las vías concesionadas todo tipo de intervenciones de repavimentación, corrección de taludes y reparación de obras de arte, puentes o alcantarillas.

Estas constantes reparaciones, derivadas de la mala calidad de la obra original o de la no intervención adecuada de la infraestructura entregada, tienen un efecto negativo en la calidad del servicio medido en términos de la velocidad promedio y de los trancones padecidos por los usuarios.

Por ello modificaremos los contratos para que los concesionarios asuman vía multas y sanciones las reducciones generadas por trabajos rutinarios de mantenimiento o trabajos derivados de los daños en las estructuras realizadas o intervenidas por ellos, multas que se agravarán contra más demorada sea la intervención o reparación. Las afectaciones de terceros a las infraestructuras deberán ser denunciadas, prevenidas y costeadas por los concesionarios quienes las podrán recobrar al generador del daño mediante el correspondiente proceso de responsabilidad civil y no se exceptuarán de las multas por reducción de la velocidad o causación de trancones por trabajos de mantenimiento o reparación.

Los interventores de las concesiones que acepten obras que no cumplan los parámetros de calidad y que deban ser corregidas y reparadas antes de su plazo normal de duración responderán solidariamente por las multas aplicadas a los concesionarios.

Con estas modificaciones a los contratos de concesión los concesionarios deberán hacer obras e intervenciones de mejor calidad, tendrán que hacer sus reparaciones de manera rápida y efectiva y los interventores dejarán de cohonestar obras de mala calidad que perjudican el servicio.

v. Jueces de expropiación para infraestructura especializados y con jurisdicción flexible

Una de las mayores dificultades para el desarrollo rápido y oportuno de nuevas vías o la ampliación y adecuación de las existentes es sin duda la falta de dinámica en los procesos de expropiación administrativa y la manipulación de los jueces e inspectores locales por parte de los propietarios y políticos.

Por ello, además de imponer que los predios se pagarán por el valor promedio declarado en el avalúo predial en los últimos 5 años, crearemos juzgados especializados para infraestructura, con jurisdicción nacional y competencia plena, que decidirán de manera expés y en primera instancia todos los conflictos de expropiación y tendrán apelación ante jueces de circuito también especializados.

Estos juzgados tendrán además competencia plena para todos los temas de consultas previas, incluidos los trámites de tutela.

Serán jueces debidamente formados en los procesos a cargo y tendrán una amplia validación de antecedentes para garantizar su efectividad, transparencia y rapidez. Dispondrán de auxiliares de justicia en topografía permanentes para asegurar la velocidad de los procedimientos.

Con ello no veremos más ejecuciones parciales y las conocidas dilaciones en la negociación predial ni el chantaje de los particulares al interés público reflejado en la construcción pronta, en tiempo y al costo previsto de la gran obra pública.

vi. Las expropiaciones por vía administrativa solo se pagarán por el valor promedio declarado en el avalúo predial en los últimos 5 años

Es conocido el retraso histórico en la actualización catastral de predios, particularmente rurales y en municipios de menos de 100.000 habitantes.

Los particulares, los políticos locales y la ineficiencia y fracaso del IGAC conspiran constantemente para impedir que los predios tengan sus dimensiones precisas, sus títulos en regla y sobre todo sus valores prediales debidamente ajustados.

Sin embargo, a la hora de que un predio está involucrado en un proceso de expropiación por interés público para una obra, los propietarios siempre alegan y discuten judicialmente hasta la saciedad que el Estado les debe indemnizar a valor comercial y no con el avalúo catastral con el que declaran el predio ante el fisco municipal.

Esta típica y arraigada costumbre del propietario colombiano debe ser desterrada. Todos los predios deben declararse por su valor real dentro de los criterios de avalúo predial vigente.

En el caso específico de las indemnizaciones en caso de expropiación, la Nación solo deberá cancelar el valor promedio de los avalúos catastrales de los últimos cinco años.

Esta medida acelerará los procesos de expropiación, trae equidad, motiva la buena fe de los ciudadanos en relación con sus obligaciones por impuesto predial en los municipios en los que tienen propiedades y desarrolla la función social de la propiedad prevista en la Constitución Política.

vii. Crear un nuevo puerto de aguas profundas en el pacífico en Tumaco ante el derrumbe de Buenaventura,

El puerto de Buenaventura pierde año tras año competitividad en el mercado global logístico. Su incapacidad para recibir durante las 24 horas buques post-panamax debido al bajo calado de su canal de acceso es un lastre para toda la economía nacional.

El puerto de Posorja en Guayaquil Ecuador ha logrado que las grandes rutas que servían a Buenaventura la abandonen. La carga de contenedores que efectivamente entra y sale al puerto es de trasbordo desde y hacia Posorja y el volumen en el tráfico de contenedores cae en el puerto desde 2019 con grave perjuicio para todo el país.

La principal ventaja del competido ecuatoriano es la profundidad superior de su dársena y acceso que no solo permite el ingreso de los grandes portacontenedores, sino que reduce ampliamente los costos de operación por no requerir dragado constante.

Disponibilidad de acceso y salida 24 horas, mayor calado de los buques y menores costos operativos por no requerir dragado permiten que Posorja destruya la competitividad de Buenaventura.

Los problemas de Buenaventura no tienen solución costo eficiente. El puerto se mantendrá competitivo solo en ciertas cargas y calados, pero no puede garantizar la competitividad del país hacia los determinantes mercados del pacífico.

Por ello, y ante las dificultades ambientales que enfrenta la posibilidad de un puerto en la bahía de aguas profundas de Tribugá, debemos de manera decidida abrir otra salida al pacífico con un nuevo puerto de aguas profundas en las inmediaciones de Tumaco.

Esta opción deberá estar acompañada de un gran plan de transporte multimodal hacia el Valle del Cauca y el centro del país a través de nuevos ejes viales a través del Huila que garanticen acceso y salida de las mercancías y permitan evitar trasbordos costosos. Además, este puerto se conectará directamente con el Amazonas para crear nuevas oportunidades de transporte y desarrollo económico en el sur occidente del país.

viii. Eliminar costos laborales no salariales

Nuestros costos unitarios laborales son demasiado altos en comparación con todos nuestros socios comerciales principales. No tenemos exportaciones de alto valor agregado ni de componente tecnológico nuestras industrias han ido perdiendo competitividad en mercados locales e internacionales o han desaparecido del todo.

El efecto es un déficit comercial cada vez más alto, la concentración de nuestras exportaciones en productos primarios (petróleo, carbón y café) ampliamente susceptibles a los precios internacionales y la sustitución de la oferta nacional por productos importados creando pérdida de empleos de valor agregado y afectando gravemente nuestra soberanía alimentaria.

Es urgente desmontar los costos laborales no salariales que históricamente han encarecido nuestra mano de obra y son una de las causas de la destrucción de la industria nacional.

Estos aportes que hace el empleador al SENA, ICBF y cajas de compensación deben ser inmediatamente eliminados.

La financiación del SENA y ICBF debe asumirla el presupuesto nacional. Las cajas de compensación son instituciones caducas y desnaturalizadas. El 'mercadeo social', el turismo que promueven, su participación como EPS o su intermediación en vivienda prioritaria o social no justifican los aportes que reciben. Si los trabajadores desean la afiliación a una caja deberán costearla de su propio sueldo.

Con estas medidas la industria y el agro ganan en competitividad, se aumenta el empleo y se reduce la informalidad laboral y se mitigan los pésimos efectos que sobre el empleo y la informalidad ha tenido la decisión del gobierno Duque de aumentar irresponsablemente el salario mínimo en más del 10%.

ix. Transformar la prima de servicios en una prima de productividad

En un mundo competitivo y en el cual la productividad del trabajador debe ser la regla, la prima semestral de servicios es un componente de extra-costo laboral que no solo encarece sustancialmente la contratación y sino que no beneficia al empleado informal que son entre el 50 al 60% de los empleados en el país.

Además, esta prima se percibe sin relación a la calidad del servicio prestado y se convierte automáticamente en un elemento del salario.

Nuevamente es una medida caduca que perdura en perjuicio de la competitividad nacional y que motiva en gran medida la informalidad.

Debemos transformar esa prima en una prima de productividad que le permita al empleador premiar al trabajador que tenga un mayor compromiso con la prestación del servicio y se destaque entre sus compañeros.

Se establecerá que la prima de servicios se mantenga en el límite máximo actual pero que pueda ser pagada a criterio del empleador de acuerdo con el desempeño semestral del trabajador. Así se convierte en un mecanismo motivador y no simplemente en una expectativa cierta que solo encarece la mano de obra, pero no tiene efecto real y verdadero en la productividad del trabajador.

x. Flexibilidad de la terminación del contrato de trabajo, de la jornada y la remuneración y eliminación de las estabilidades reforzadas

La rigidez del contrato de trabajo reduce la creación de empleo y aumenta constantemente la informalidad que crea y promueve la desigualdad.

Debemos eliminar la indemnización por terminación unilateral del contrato de trabajo para dinamizar la creación de empleo y aumentar su movilidad.

Estas medidas de protección del pasado limitan la creación de empleo formal al encarecer la vinculación, restringen la actividad empresarial y configuran un privilegio que solo recae en el empleado formal.

Más flexibilidad en el contrato de trabajo se traduce rápidamente en la creación de más empleo y en una mayor movilidad laboral que a la postre beneficia a más trabajadores y estimula la productividad.

Esta flexibilidad debe extenderse a las jornadas por horas, por productividad y a la posibilidad de pactar salarios por debajo del mínimo de manera acorde a la productividad real del trabajador en las regiones, pero con pleno cumplimiento del régimen prestacional y de seguridad social.

Esta medida será la herramienta fundamental de creación de empleo de entrada y permitirá reducir una vez por todas la creciente informalidad laboral que afecta a más del 50% de los trabajadores en el país y que es una fuente constante de desigualdad y de desfinanciamiento de la seguridad social en salud y previsual.

Las cortes y jueces, enemigos del empresariado, han creado escenarios especiales de estabilidad laboral que socavan la viabilidad de la empresa colombiana. Las declaratorias de estabilidad reforzada crean sobrecostos que afectan la competitividad, deterioran el clima laboral, se basan en muchos casos en falsos dictámenes de medicina del trabajo e imponen obligaciones al empresario que corresponden al sistema de seguridad social.

La estabilidad laboral reforzada debe ser eliminada y se deben generar barreras legales que le impidan a jueces alcahuetas volver a reinsertarla.

xi. Eliminación de los procesos laborales judiciales

Los trabajadores no deberán más acudir a los jueces cuando el empleador incumpla el pago de liquidaciones, sueldos, prestaciones sociales o incapacidades o cuando termine el contrato en el marco de una prohibición legal como el embarazo.

Estos procesos cuestan al trabajador en honorarios de abogados, desplazamientos y las enormes demoras en su resolución. Muchos trabajadores se fatigan y abandonan los procesos o les da temor ser estigmatizados por sus nuevos empleadores.

Cualquier incumplimiento en las obligaciones laborales o de la seguridad social será reportado a oficinas del trabajo repotenciadas que sancionarán administrativamente con graves multas al empleador e iniciarán los procesos ejecutivos coactivos en los cuales solo se podrá excepcionar el pago al trabajador.

Estas medidas descongestionarán la especialidad laboral de manera radical y además harán imposible el incumplimiento del empleador al volverlo costoso y al imponer un cobro dinámico y contundente como el que se utiliza a nivel de impuestos.

Además, se desestimulará la informalidad laboral al centrar los esfuerzos de los funcionarios en controlar al empleador informal y evasor al cumplimiento de la ley vigente.

xii. Mantener estable el costo de la energía eléctrica

La energía eléctrica es un componente esencial de competitividad. El país requiere una agenda agresiva de expansión de la capacidad generadora en todas las modalidades para asegurar la competitividad y evitar que la descarbonización en el largo plazo quiebre las industrias y los hogares.

Para ello debemos promover más proyectos energéticos hidráulicos empezando por la ampliación de Hidroituango para aliviar las presiones que afectan la estructura y permitirle más fuentes de ingreso.

Además, debemos ampliar la exploración de gas natural e importar nuevas plantas de generación limpia con carbón para aprovechar nuestras enormes reservas carboníferas.

Con estos recursos debemos incluso estudiar la viabilidad geográfica de varias plantas termonucleares que nos protejan en caso de que el calentamiento global afecte nuestro parque de generación hidráulico.

No debemos tenerle miedo a la expansión agresiva de la capacidad de generación en la medida en que nuestros vecinos, en particular Venezuela y centro américa tienen déficits crecientes en la satisfacción de su demanda.

Adicionalmente las agresivas metas del camino a cero impuestos por la administración Duque van a implicar progresivamente una mayor demanda de energía eléctrica por parte del sector transporte lo cual puede aumentar los costos de esta energía para las empresas, el agro y el uso residencial.