



## Propuestas de cara a las elecciones regionales de 2023

Respondiendo a la responsabilidad gremial de aportar a una conversación de ciudad, en el contexto de un momento coyuntural como lo son las elecciones regionales de 2023, se estructuró una propuesta unificada que incluyen los principales temas (problemáticas y posibles soluciones) a tener en cuenta para la acción pública (y privada) para los próximos años en el departamento.

### 1. Seguridad

#### Respaldo a la fuerza pública

Es vital que la fuerza pública sea respaldada por la ciudadanía, dado que son los encargados de velar por la seguridad de esta misma. El monopolio en el uso de la fuerza está ligado a su accionar y es el Estado el encargado de ejercer control sobre los actos delictivos y en contra de la ley.

No debe ser, por tanto, estigmatizada la labor de los miembros de la fuerza pública y, por el contrario, debe ser reconocida y respaldada. Para esto, existen numerosas acciones que pueden realizar las administraciones locales: invertir en la capacitación y equipamiento de los miembros de estas fuerzas para promover unas instituciones profesionalizadas en el ejercicio y mantenimiento de la seguridad, implementar estrategias pedagógicas que fomenten las denuncias ciudadanas ante crímenes y que fomenten la prevención del delito.

El sector privado debe ser el aliado de la fuerza pública ante situaciones como el hurto, la extorsión y el uso inadecuado del espacio público, puesto que son los principales interesados, en compañía de la ciudadanía, de que la ciudad y departamento cuenten con altos niveles de seguridad. Esto, en últimas, genera un terreno fértil para externalidades positivas, como la creación de empresas, aumento del empleo, mejores condiciones de vida, mayor capacidad de ocio y esparcimiento.

No obstante, el sector público también tiene una tarea grande frente al respaldo de la fuerza pública: es el sector responsable y, en este caso a través de las administraciones locales, de comandar sus acciones. Como lo expresa el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, es atribución de los alcaldes, entre otras, conservar el orden público, siendo la primera autoridad de policía del

municipio. Por esto, es menester de los alcaldes comandar a los policías para aquellas acciones en las que se requiere la instauración o consolidación del orden público de las ciudades. Siendo así, es fundamental que la fuerza pública sea propugnada por, tanto el sector privado como el público.

### Hurto y extorsión

La seguridad es una problemática transversal y, por esta razón, es obligación de las próximas administraciones territoriales enfocarse en disminuir el delito. Como lo ha dicho Proantioquia (2022) en su último informe de calidad de vida, la dinámica del crimen ha cambiado: la disminución del homicidio corresponde a los cambios de operación de las estructuras criminales, las cuales se han enfocado en otros métodos de extracción de renta, como hurto y extorsión.

En cuanto al hurto, los establecimientos comerciales ocupan el tercer lugar, con un total de 2.939 casos, luego del hurto a personas y motocicletas robadas, según datos de la Policía Nacional de Colombia. Si bien el número de casos de hurtos al comercio ha disminuido progresivamente desde 2017, es un problema que afecta el desarrollo empresarial de la región.

En cuanto a la extorsión, Medellín y Antioquia son una de las ciudades y regiones, respectivamente, más golpeadas. Según cifras de la Policía Nacional, en 2022 se registraron en promedio 24 denuncias diarias por extorsión. Adicional a esto, Fenalco Antioquia, a través de encuestas a comerciantes, ha identificado que el 90 % de los tenderos del Área Metropolitana son extorsionados por un total aproximado de 50 mil millones de pesos anuales.

No obstante, hay que considerar que, en estas estadísticas, solo se incluyen los comerciantes formales, a esto hay que sumar los más de 50.000 vendedores informales que también pagan “vacunas”.

Para ambos casos, hurtos y extorsión, se requiere una apuesta decidida de las administraciones locales para promover las denuncias, por medio de una protección y acompañamiento a los comerciantes, de manera que no exista miedo de hacer una denuncia y evitar la impunidad, incluso a pequeñas extorsiones y hurtos.

Además, a través de un despliegue constante y estratégico de fuerza pública en las calles y el fomento del ejercicio de control preventivo (requisas, revisión de vehículos, personas, aumento de actividad de control en los cuadrantes, etc.), acompañado del uso de inteligencia y campañas para la reconstrucción de la confianza en la fuerza pública.

## Espacio público

Como se mencionará, el turismo ha venido en una tendencia positiva y creciente desde varios años atrás, sin embargo, junto con esto se han generado numerosas problemáticas para un departamento y una ciudad que no han sido planeados para un turismo de esta magnitud.

Se han identificado algunas zonas problemáticas, entre ellas, la Plaza de Botero y Provenza. Es urgente que la administración estructure un plan integral para atender ambos puntos que son estratégicos para el turismo y el comercio de la ciudad, en el cual esté como eje transversal la presencia constante y robusta de la fuerza pública.

Asimismo, contar con otras medidas, como botones de pánico y campañas pedagógicas en contra del turismo sexual, el microtráfico, el cobro de extorsiones y del metro cuadrado de espacio público por grupos criminales y, finalmente, la explotación infantil (teniendo en cuenta que Medellín es la segunda ciudad en donde más casos de violencia sexual a menores ocurrieron en 2022, según el informe del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses).

Además, es importante generar actividades nocturnas culturales y empresariales en sectores de baja seguridad para incentivar una mayor cantidad de personas en actividad y que, con un apoyo adicional de la Policía, se desincentive el ejercicio de las acciones delictivas y criminales.

En específico, se propone crear unas “calles seguras” o “corredores seguros” (estratégicamente seleccionadas) en el Centro de Medellín, en las cuales se cuente con presencia de la fuerza pública las 24 horas del día y con un sistema de televigilancia e iluminación que desincentive la circulación de personas que se desempeñen en actividades criminales alrededor de aquellas.

En adición a lo anterior, el espacio público cuenta con otras dificultades que afectan a la calidad de vida de la ciudadanía, como lo son el ruido, para esto se contempla la implementación, en zonas de gran afluencia de personas, el modelo integral de gestión del ruido y fomentar una articulación entre administración, comercio formal y comercio informal.

Finalmente, pero no menos importante, el aumento de personas en situación de calle es alarmante, lo cual compromete a las administraciones a ejecutar acciones de contención, pero también preventivas. El consumo de sustancias, en la mayoría de casos, está vinculada a problemas previos existentes de salud mental, lo que alerta a las autoridades en la ejecución de medidas que mitiguen la problemática como la prestación de atención psicológica y física inmediata, en los Centros Día.

Ahora bien, a pesar de que esto es necesario, la problemática es compleja y demanda una estrategia integral que vincule a las personas en situación de calle con incentivos para reinserción en la vida económica y social, esto a través de alianzas con el sector privado, que fomenten la empleabilidad de estas estos individuos.

## **2. Institucionalidad**

### Finanzas públicas y austeridad

El 26 % del presupuesto público de 2021 fue financiado por impuestos municipales, cifra que ha venido en aumento progresivo desde 2017. En adición a esto, Medellín ha fortalecido su recaudo de impuestos a través de EPM (que aporta el 25 % del presupuesto).

Debido a lo anterior, la administración tiene una gran responsabilidad: ejercer un buen uso de los recursos y promover la austeridad pública, sin que esto incurra en un abandono a los numerosos proyectos de inversión pública para las instituciones educativas, las poblaciones vulnerables, el espacio público, la infraestructura y los servicios públicos, entre otros.

Para esto se contemplan algunas acciones concretas, como: fomentar la eficiencia en el gasto público, disminuyendo la tasa destinada a gastos de funcionamiento, evitar incurrir en la aprobación de vigencias futuras, consolidar oferta tecnológica que promueva menos tramitología y burocracia (y mayor transparencia) en contratación y ejecución presupuestal (esto, vinculado a un portal o plataforma de datos abiertos a la ciudadanía).

### Coordinación institucional

Se han creado distintas figuras de asociatividad intergubernamental como las Regiones Administrativas y de Planificación (RAP) y las Regiones de Planificación y Gestión (RPG). Por un lado, Antioquia ha firmado tres RAP: la del Agua y la Montaña –con el departamento de Caldas–, la de los Dos Mares –con Chocó– y la Blue Bridge –con San Andrés, Providencia y Santa Catalina–.

Estas tienen como objetivo impulsar proyectos de alto impacto en materia de infraestructura, conectividad vial, protección de la biodiversidad, el desarrollo económico, educativo y en salud, entre otros, los cuales pueden ser formulados ante el Gobierno Nacional y organizaciones internacionales.

Por otro lado, en 2022 se conformó la RPG Aeroportuaria de Oriente y Urabá, con el fin de consolidar una conexión vial, fluvial y aérea robusta. Siendo así, Antioquia se

posiciona como el noveno departamento en constituir una figura como esta en el país (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

En paralelo, se han creado figuras de asociatividad entre instituciones, como el Comité Universidad Empresa Estado (CUEE), el cual sirve de espacio para la construcción de sinergias en temas como la ciencia, tecnología e innovación (CTI) y el crecimiento socioeconómico del departamento –contando con presencia en las nueve subregiones de Antioquia–.

En adición a esto, el conglomerado público se instala como una estrategia de gerencia dentro de la administración, a través de una estructura organizacional entre las entidades descentralizadas y las administraciones públicas.

Al conglomerado público de la ciudad pertenecen más de 40 entidades de ocho sectores económicos, que cuentan con activos por 77 billones de pesos y 31 billones en patrimonio (Alcaldía de Medellín, 2020). Sin embargo, el manejo de la institucionalidad que tanto ha caracterizado la región y la ciudad ha venido en detrimento. Actualmente, hay numerosas denuncias que involucran a las entidades del conglomerado por manejos ineficientes de recursos e irregularidades en procesos de contratación.

Todas estas herramientas de trabajo entre distintos actores (privados, públicos y la academia) deben ser utilizadas de manera apropiada, bajo los principios de eficiencia, coordinación, transparencia, economía y buen gobierno y este es el llamado para las próximas administraciones.

Finalmente, se propone realizar un trabajo articulado en materia de movilidad, gestión ambiental, desarrollo económico y planeación territorial liderado por el AMVA. Además de conllevar un buen relacionamiento entre instituciones como la Alcaldía y la Gobernación, teniendo en cuenta que hay numerosos proyectos que deben ser trabajados en conjunto, como aquellos de infraestructura y movilidad y otros que deben tener una proyección integral de la región, como el turismo, la seguridad y el desarrollo económico.

### Transparencia y eficiencia

Se debe promover la transparencia administrativa en procesos de contratación y en la distribución del presupuesto público, para lo que se necesita de una constante rendición de cuentas y el fortalecimiento de los mecanismos de control político y vigilancia ciudadana.

La transparencia se nutre, además, de una administración que disminuya los cargos burocráticos, que simplifique trámites operativos y que digitalice servicios. Para esto

se convierte en un elemento vital la promoción de la contratación pública para cargos de carrera administrativa, los cuales cumplen con requisitos técnicos y de idoneidad para el desarrollo de funciones y no se encuentran supeditados a la administración de turno, lo que resulta en una mayor continuidad de procesos y gestión.

## EPM

En la misma línea, se propone que se cumplan de manera fiel los principios de la transparencia y el gobierno corporativo, implementando cambios como que la elección de miembros de las juntas directivas de las entidades del conglomerado y de EPM cumpla con procesos de selección objetiva y que los gremios, universidades y sociedad civil puedan ser parte de tal proceso de elección y, también, que quien presida tales juntas cuente con independencia política de la administración. Entidades como estas deben ser administradas con juicio, rigurosidad y legalidad, por tanto, es de vital importancia que cargos como los mencionados sean elegidos a través de procesos fieles a meritocracia, experiencia y profesionalización.

### **3. Infraestructura y movilidad**

#### Sistema férreo

Se debe retomar la red ferroviaria del departamento. Antioquia ha sido construido sobre rieles y su desarrollo económico y social ha sido tejido en estos. Es vital la unión entre el gobierno departamental y distintas administraciones municipales para lograr una rehabilitación de las vías férreas en Antioquia y la construcción de tramos adicionales que son necesarios para el transporte de mercancía, víveres y suministros en un departamento con características topográficas como el nuestro, que lo hacen ideal para este tipo de infraestructura de movilidad.

Siendo así, es de gran importancia que las administraciones siguientes den prioridad a los distintos proyectos que compondrán al sistema férreo departamental, como el Tren del Café, Tren del Río, Tren Verde, Tren a Urabá, Sistema Masivo a Urabá y Sistema Masivo de Oriente, los cuales, según el Ferrocarril de Antioquia, suman más de mil kilómetros.

Es necesario enfocarse en el proyecto del Tren del Río, que apoyaría la movilidad en 10 municipios del Valle de Aburrá, ya que tiene un gran reto: lograr la coordinación y cooperación entre distintos niveles de gobierno, en donde el Gobierno Nacional aporta el 70 % del financiamiento y, las administraciones territoriales (en este caso, Gobernación de Antioquia, Alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana), el 30 % restante.

## Metro de Medellín

Es fundamental que el sistema integrado de transporte masivo esté financiado, puesto que representa la forma de movilidad de un grueso importante del Área Metropolitana: 861 mil pasajeros promedio enl 2021 (Medellín Cómo Vamos, 2021).

Dada la gran disminución de flujo de pasajeros por la pandemia y la falta de giros presupuestales de la Alcaldía de Medellín al Metro, este gastó sus ahorros y está en peligro financiero. Además, el Valle de Aburrá demanda un plan integral (en cobertura y calidad) de transporte público, en la cual es vital la ejecución del plan de expansión del Metro, así como la ampliación del número de rutas de buses, teniendo en cuenta que está a cargo del ente territorial la planificación, la organización, el control y la vigilancia de este sistema masivo de transporte, la integración y unificación de tarifas en los servicios del Metro, buses y transporte intermunicipal y veredal, a través del manejo de una sola tarjeta (como estrategia de movilidad inteligente), entre otros.

## Pico y placa

El pico y placa ha sido utilizado como herramienta para controlar altos niveles de congestión vehicular, sin embargo, sobrerregular el derecho de tránsito y movilización puede traer consigo otras problemáticas, debido a medidas contraproducentes: la más evidente, el aumento de compra de vehículos de distintas placas, con el objetivo de evitarse el pico y placa de todo el día.

En adición a lo anterior, se decidió extenderlo a las vías que se encontraban exentas como la Autopista Sur, la Avenida Regional y Las Palmas, lo que causará problemas y sanciones para turistas que no tengan conocimiento de la nueva preventiva y se verán afectados, ya que Medellín no cuenta con vías alternas.

Es clave que las administraciones siguientes sean conscientes de las externalidades negativas que puede traer un pico y placa tan estricto y radical y, por esto, es necesario aplicar algunas exenciones (que estén en línea con las competencias correspondientes a las vías a cargo del gobierno nacional, departamental y distrital o municipal) que se han eliminado y conservar las pocas que se mantienen como para los vehículos de carga, transportes especiales, eléctricos, híbridos y a gas. En adición, se debe posibilitar una gestión administrativa ágil para el acceso a estas mismas.

Desde el Gremio consideramos que medidas como el pico y placa no solucionan el problema vial de la ciudad y que lo prioritario es adoptar soluciones estructurales que ayuden a mitigar el impacto ambiental y a mejorar la movilidad en la ciudad. Invitamos a las empresas a promover el teletrabajo o la alternancia para reducir el tráfico en las calles.

## Movilidad sostenible y medios alternativos de movilidad

Teniendo en cuenta que la oferta de medios de transporte no incrementa de acuerdo con la demanda y que el transporte particular y público (masivo y no masivo) no son suficientes para suplir las necesidades, se hace vital la construcción de nuevas ciclorrutas, las cuales estén distribuidas a través de toda la ciudad (atendiendo a estudios y diagnósticos de demanda), así como tener un continuo mantenimiento de las existentes, con el objetivo de tener un incentivo sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte, no solo sostenible, sino también, seguro. Asimismo, es estratégico aumentar la oferta del sistema de préstamo de bicicletas.

El uso de la bicicleta es una opción que cada día toma más fuerza, incluso en un sondeo realizado por Fenalco Antioquia al iniciar el año, los comercios en Medellín y Valle de Aburrá dedicados al negocio de bicicletas registraron aumentos superiores al 80 % en sus ventas, con respecto a las registradas antes de la pandemia.

Sin embargo, el Valle de Aburrá cuenta en la actualidad con aproximadamente 140 kilómetros de infraestructura para la circulación de bicicletas, siendo una excelente alternativa para la movilidad, pero con la necesidad de desarrollar nuevos corredores.

En paralelo, se debe fomentar la movilidad peatonal a través de una mejora y mantenimiento de infraestructura física en las aceras, cruces peatonales, señalización, alumbrado, etc., con enfoque de inclusión a personas en situación de discapacidad.

Finalmente, para que una movilidad particular sostenible sea asequible, se propone una articulación entre los actores industriales (ensambladoras, importadores y productores) con empresas de transporte privado y empresas de transporte especial para mejorar la sostenibilidad del parque automotor.

## Movilidad inteligente y ascenso tecnológico

El uso de herramientas tecnológicas, digitales y de inteligencia artificial se convierten en un elemento esencial para la reducción de problemas de movilidad, a través de la implementación de sistemas inteligentes de semaforización (con el estudio en tiempo real de factores como flujo vehicular, clima, peatones en la vía, etc.), el robustecimiento de aplicativos móviles como el del Metro y otros privados (con información sobre rutas alternas, tiempos de salida recomendados, congestión vehicular y de filas en terminales, etc.) y, finalmente, la identificación y notificación de información de movilidad, normas de tránsito y demás, a tiempo real con instrumentos de realidad virtual.



Finalmente, la autopista de drones de Medellín debe ser una propuesta considerada para un mediano/largo plazo puesto que mejorará la movilidad y la eficiencia en entregas de última milla que son supremamente importantes para el buen funcionamiento del comercio y la evolución del distrito, sumado a la ampliación del horario para carga y descarga de mercancías.

### Conectividad intermunicipal

Según datos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia (2015), el departamento cuenta con un total de 18.017 kilómetros de vías. De este total, casi cinco mil kilómetros corresponden al nivel departamental y apenas el 37 % de estas se encuentran pavimentados.

En paralelo, de los 11.630 kilómetros de la red vial municipal (un 65 % con respecto al total de km. de vías), apenas un 4.6 % se encuentran pavimentados (Secretaría de Infraestructura Física, 2019) e, incluso, municipios como Murindó y Vigía del Fuerte no cuentan con acceso en carretera. Sumado a esta situación precaria en las vías de Antioquia, está el deterioro en la calidad de las mismas debido a la contingencia ambiental que ha generado movimientos de masa, pérdida de banca y avenidas torrenciales, entre otros.

Es por lo anterior que se necesita especial atención al estado de la infraestructura vial del departamento y es obligatorio incluir un plan de inversión robusto para pavimentar y atender los puntos críticos de las vías. Esto, a través de distintas herramientas como el Macroproyecto de Circuitos Estratégicos, una apuesta del gobierno departamental para conectar más de 3.400 kilómetros de vías secundarias y terciarias por medio de 118 circuitos. Las administraciones próximas y futuras deberán dar prioridad y continuidad a este proyecto.

En adición a este tipo de conectividad, es vital que la infraestructura construida para conectar a municipios con otros y para conectar a estos mismos dentro de sí, promueva una movilidad eficiente; dado que, por ejemplo, Medellín, a pesar de las mejoras en infraestructura vial y de la implementación de tecnología inteligente para el sistema de movilidad, ha pasado de ser una ciudad con recorrido promedio de 25 minutos en 2005 a 44 minutos promedio en 2023 (ECSIM, 2023).

### Túnel Guillermo Gaviria Echeverri

Es prioridad culminar este gran proyecto que se posicionará como el túnel más largo de América Latina, con 9.7 kilómetros de extensión, y el cual lleva un 88 % de ejecución. El también llamado Túnel de Toyo servirá como conexión, en menos de cinco horas, entre los Valles de Aburrá y San Nicolás con la región de Urabá. Además de esto, es menester de las siguientes administraciones realizar oportuna

atención y mantenimiento a este proyecto que beneficiará a muchas subregiones del departamento.

### Infraestructura urbana recreativa y sostenible

Según cifras de los últimos años, los municipios del Valle de Aburrá tienen un déficit de espacio público por habitante: Bello cuenta con un déficit de siete metros cuadrados por habitante, Medellín con seis y La Estrella con cinco, por ejemplo. Ninguno de los municipios del Valle de Aburrá supera el indicador por más del 35 % del cumplimiento.

Por tanto, es vital que sean ejecutados proyectos de construcción y mejoramiento de parques, plazas y zonas verdes recreativas y culturales que cumplan con las metas establecidas por la Organización Mundial de la Salud, lo que impacta de manera positiva la salud mental y calidad de vida de los ciudadanos, incluso teniendo en cuenta el aumento de suicidios en la región, y ayuda a mitigar los efectos del cambio climático.

### Cultura Puerto

Los Puertos de Urabá (Puerto Antioquia, Puerto Pisisí y Puerto Darién) son proyectos que servirán de estímulo para la economía del departamento, posicionando a Antioquia como un punto estratégico de carácter nacional e internacional para el intercambio comercial y el cual generará casi 20.000 empleos directos e indirectos (Ministerio del Transporte, 2019).

Por lo anterior, la administración departamental debe preparar la región ante los retos que determina la construcción del puerto a través de pedagogía y la aplicación de estímulos tributarios temporales para que las compañías estén incentivadas a asentarse en los municipios de los puertos. A esto le llamamos “Cultura Puerto”.

## **4. Desarrollo económico**

### Economía local y regional

Se debe promover una integración económica entre los distintos municipios de Antioquia, en donde cada uno esté enfocado en la vocación productiva y comercial que históricamente los ha definido según sus características socioculturales y geográficas; para que así se consoliden economías locales robustas y en las que se incentiven las relaciones productivas y comerciales intermunicipales.

Este trabajo se puede realizar con el apoyo del sector privado a través de las cámaras de comercio, las cajas de compensación, los gremios y las organizaciones

de la sociedad civil y es vital que sean datos actualizados y abiertos para un análisis de la economía regional y su capacidad productiva. Estos puentes entre el tejido empresarial de los municipios se necesitan recuperar y potencializar para que se vean reflejados en la generación de empleo formal.

Es vital que haya una integración de subregiones bajo un esquema de economía colaborativa y de diversificación productiva que facilitan la creación de empresas, la obtención de empleo y, además, los intercambios comerciales entre las mismas, y además, para potenciar eslabones del mercado que se encuentran debilitados, sectorialmente, en la región.

### Informalidad y desempleo

Los índices de pobreza vienen en aumento. El Área Metropolitana registró, en el 2021, una incidencia de pobreza monetaria de 34,3 % y de pobreza extrema de 7,9 % (Medellín Cómo Vamos, 2022), las cifras más altas desde 2012 (a excepción de las registradas en el 2020, por el contexto de la pandemia). Esto se encuentra altamente vinculado a los crecientes niveles de desempleo, empleo informal –que ronda por el 40 % en Medellín– y deserción educativa.

A pesar de que la cifra de desempleo en Medellín (Área Metropolitana) es la segunda menor entre las principales ciudades de Colombia, con un 8,6% (DANE, 2023), lo anterior exhibe una situación preocupante y alarmante, que debe ser una prioridad transversal para las administraciones próximas, es por esto que se le debe apostar a la generación de más empleo formal, a través de procesos sencillos y pocas regulaciones (y de mano de los gremios), de manera que el empresariado se vea incentivado a contratar más y, así, bajar los niveles de informalidad y desempleo.

En otras palabras, y como lo ha expresado Fenalco, “es necesario acercar la oferta laboral a la demanda, de forma tal que se garantice que el mercado tenga incentivos suficientes para absorber a las personas desempleadas, [informales y aquellas fuera de la legalidad]” (2022): esta es la verdadera apuesta para la recuperación del mercado laboral y el aumento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Para lo anterior, se propone la estructuración de un plan piloto de ciudad 24 horas, el cual lidere la ciudad o la región, en donde la jornada laboral se extiende, pero de manera flexible y ajustada a las necesidades de cada sector, teniendo en cuenta sus actividades.

Por ejemplo, se propone que las obras de infraestructura sean ejecutadas en horas de la noche, con el objetivo de mejorar la movilidad en la jornada laboral diurna. Adicional a esto, se propone una campaña a favor de la fácil contratación de personal y disminución de costos laborales excesivos a las empresas y una

articulación fuerte entre alcaldías para incentivar modificaciones legislativas de este tipo, como la eliminación del recargo nocturno y cláusulas de estabilidad laboral.

### Turismo e internacionalización

Antioquia y Medellín se han catapultado en el turismo nacional e internacional, esto ha significado la llegada de millones de turistas al año (1.3 millones en el 2022, según cifras de la Secretaría de Turismo de Medellín). Esto es una gran oportunidad para promocionar a la región y su capital como destinos de turismo “bleisure” o de “negocio”, es decir, de ocio y de negocios, lo que traería beneficios al sector empresarial y comercial y generaría desarrollo gracias a esta actividad económica.

En el 2021, se realizaron 14 eventos presenciales en Medellín, mientras que en 2022 se llevaron a cabo un total de 38 (Semana, 2022). Esto representa un crecimiento de más del 200 %. Promover un turismo que combine la diversión con el trabajo permite impactar positivamente a distintos sectores de la economía simultáneamente, ya que tan solo en el 2021 se presentaron inversiones netas por casi 40.000 millones de pesos gracias al turismo únicamente de los negocios (Semana, 2022).

Por tanto, incentivar a los turistas que llegan por negocios a que permanezcan unos días adicionales para recorrer la ciudad por ocio generaría ingresos aún mayores. La administración debe servirse de esta posibilidad para capacitar (por medio de cursos y seminarios) al tejido empresarial para el fortalecimiento de sus sectores y el aprovechamiento de su base productiva a través de las oportunidades que genera el turismo en la misma; al igual que con fuentes de financiación. En especial, se requiere una formación en bilingüismo y atención al cliente, a través de la articulación de oferta público-privada.

### Incentivos para la creación de empresas

Es necesario continuar con el establecimiento de un ecosistema de innovación y emprendimiento que catapulte a la ciudad y el departamento como una región en la que se crean nuevas empresas constantemente. Para esto, la consolidación de las incubadoras, aceleradoras, fondos de inversión y demás es vital para el fomento de una cultura de emprendimiento.

Esto impulsado también por el uso de la tecnología como eje transversal que busca apoyar el desarrollo en distintos sectores de la economía como la salud, la infraestructura, la movilidad, la manufactura, el turismo, la educación, la energía, la agroindustria, entre muchas otras, con el fin de construir ideas y soluciones que sean competitivas y disruptivas en el mercado.

En adición, para el fortalecimiento productivo y de inversión empresarial, se propone el uso de herramientas como la creación de descuentos en tarifas de industria y comercio, por inversiones en infraestructura que realicen las empresas. Servirse, además, de otras herramientas (como las exenciones tributarias) que permitan descargar a las empresas con impuestos burocráticos y que incentiven a la contratación de personal local, de manera que tales recursos privados puedan ser invertidos en mejoras tecnológicas, logísticas, físicas, organizacionales, etc. para ellas.

Además, se propone la creación de una ventanilla única para creación de empresas y un sistema unificado de impuestos de industria y comercio, lo que genera una mayor creación de empresas formales y, por tanto, más empleo formal y, en complementariedad, mayor formación profesional y atracción de inversión.

Finalmente, se propone una articulación entre alcaldías y gobernaciones, a través de las federaciones de departamentos y municipios, para realizar solicitudes de modificaciones legislativas que permitan disminuir la carga impositiva y las exigencias normativas innecesarias, especialmente a las pequeñas y medianas empresas, dado que, por su estructura y alcance, no están en la capacidad de cumplir con tal cantidad de requerimientos. Esto resulta en una disminución de creación de empresas y en un aumento en la informalidad y mortalidad empresarial.

## **5. Educación, cultura y sostenibilidad**

### Voucher educativo

Uno de los grandes retos que tiene nuestro departamento en materia de educación es la calidad. Nuestra propuesta de voucher educativo habla de girar un bono únicamente redimible en educación a las familias más vulnerables para que estas puedan elegir dónde educar a sus hijos.

### Virtualidad e instituciones educativas rurales

La educación es un componente transversal y prioritario para el desarrollo de la región. Sin embargo, esta afronta distintos retos, como los bajos niveles de cobertura, las crecientes tasas de deserción y el desempleo juvenil.

En primer lugar, con respecto a la tasa de cobertura educativa en Medellín disminuye de manera tajante de la educación primaria y secundaria a la educación media. Desde 2019, el promedio de cobertura para primaria es del 92,4 % y del 87,7 % para secundaria, mientras que, para media es del 51,8 % (Medellín Cómo Vamos, 2022). Es decir, disminuye más de 40 y 35 puntos porcentuales, respectivamente.

En adición a lo anterior, la tasa de deserción escolar ha aumentado en todos los niveles, en comparación con las cifras de los años anteriores: 3,7 % para primaria, 3,6 % para secundaria y 2,8 % para media (Medellín Cómo Vamos, 2022).

Por último, a pesar de que los niveles de desempleo de jóvenes disminuyeron a lo largo de 2021 –empezando en 25,2 % en enero y culminando el año con 18,7 %–, estos se mantienen por encima de las tasas de desempleo de la población total (12,2 % para diciembre de 2021).

Con todo esto, las administraciones deben incluir en sus programas de gobierno acciones enfocadas hacia los jóvenes, puesto que son el grupo poblacional con menor acceso a educación y con los mayores niveles de desempleo. Entre las acciones deben estar: la aplicación de una educación pertinente y de calidad, que fomente la empleabilidad y una conversación más constante y directa entre la academia y el sector privado para convenios de contratación de jóvenes cualificados en puestos estables y con posibilidad de ascenso, todo esto como fundamento para una mayor productividad.

#### Oferta cultural diversa y dinamizadora

Se propone la consolidación de la región como un foco de arte, música y entretenimiento, en donde se exhiba la diversidad cultural mediante la creación de festivales y actividades que fomenten la participación y promoción de artistas locales.

Para lograr lo anterior, es vital que se impulsen proyectos de construcción y mantenimiento de espacios culturales como son los museos, teatros, bibliotecas, parques y galerías. Esto, en últimas, fomenta el emprendimiento cultural de manera que se impulse este sector que, como muestran las cifras, es débil dado que en su mayoría lo componen microempresas sin ánimo de lucro, pero que representan una tasa de ocupados de casi el 10 % (mayor al promedio nacional) (Informe Medellín Cómo Vamos, 2021).

En paralelo y, en relación con la propuesta de turismo mencionada anteriormente, es estratégico para la región impulsarse como un destino turístico clave para la industria del entretenimiento, que sea receptora de eventos de talla nacional e internacional, de tipo artístico y musical.

#### Sostenibilidad medioambiental y financiera

La responsabilidad medioambiental es un eje fundamental para cualquier plan de acción que se contemple para el presente, futuro cercano y futuro lejano. Es un componente que requiere atención, dado a que se han registrado casi dos mil

emergencias por desastres naturales (la meta para 2030 es de cero), apenas se utiliza el 30 % de los residuos sólidos dispuestos (la meta es del 70 %) y se producen 0.6 kilos de residuos por persona al día (siendo la meta 0.3 kilos).

Por lo tanto, es prioritario que se eduque en el tema del desarrollo regenerativo y economía circular en el sector privado, público y la sociedad civil con un enfoque integral. Adicionalmente, se propone la construcción de numerosas plantas de tratamiento y disposición final, localizadas en puntos estratégicos y focalizados de la ciudad y el departamento, de manera que la problemática de basuras sea mitigada por un incentivo social y tributario para aquellas personas y empresas que dispongan de manera correcta de los residuos.

