



Iniciativas Subregionales de Competitividad para el Oriente Antioqueño

2012- 2020
Documento de Trabajo

Una publicación de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño

**INICIATIVAS SUBREGIONALES
DE COMPETITIVIDAD PARA EL
ORIENTE ANTIOQUEÑO
2012- 2020
Documento de Trabajo**

Una publicación de
Comisión Subregional de Competitividad y
Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño

Septiembre de 2010

COMISIÓN SUBREGIONAL DE COMPETITIVIDAD

Las siguientes son las instituciones que hacen parte de la Comisión Subregional de Competitividad:

LÍNEA DESARROLLO EMPRESARIAL

Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño
Comfama
FENALCO Antioquia
Unidad de Servicios Comfenalco Oriente
Ministerio de Protección Social
Confederación General del Trabajo - CGT
DIAN
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Interactuar
Microempresas de Antioquia
Unidad de Emprendimiento del Sena
Secretaría de Productividad y Competitividad de El Retiro
Oficina de proyectos Municipio de Marinilla
Oficina de empleo Municipio de La Ceja
CEAM
Bancóldex

LÍNEA CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

Corporación Empresarial del Oriente Antioqueño
Incubadora Génesis
Comité Universidad Empresa Estado
Parque Tecnológico de Antioquia
CORPOICA (Corporación Colombiana de Investigación Agropecuaria)
TECNOPARQUE
Instituto ASYS
Administración Municipal de Rionegro

LÍNEA INFRAESTRUCTURA

MASORA (Municipios Asociados del Altiplano del Oriente Antioqueño)
CORNARE
BIRD (Banco de Iniciativa Regionales para el Desarrollo de Antioquia)
MUSA (Municipios Unidos del Sur de Antioquia)
MASER (Municipios Asociados de la Región de Embalses Rionegro)
CORPOBOSQUES
ACORA (Asociación de Concejales del Oriente Antioqueño)
ASETROA (Asociación de Transportadores del Oriente Antioqueño)
Gerencia de la Gobernación de Antioquia para el Oriente
Airplan

LÍNEA DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO

SENA
Universidad de Antioquia
COREDI (Corporación Educativa para el Desarrollo Integral)
Instituto ASYS
Pretecnológico ASDI
CETASDI
Universidad Pontificia Bolivariana
EAFIT
Politécnico Jaime Isaza Cadavid
Secretaría de Educación Municipio de Rionegro

LÍNEA DE INTERNACIONALIZACIÓN

Universidad Católica de Oriente.
ADEPROA (Agencia para el Desarrollo Económico de la Provincia)
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
ASOCOLFLORES
DIAN
Hotel Santiago de Arma
Promotora Paisajes
Prodepaz
Grupo de exportadores de flores y floricultores asociados GEFFA

SECRETARÍA TÉCNICA

Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	5
1. ANTECEDENTES Y ESTADO DEL ARTE DE LA COMPETITIVIDAD	7
1.1 Antecedentes nacionales	8
1.2 Antecedentes departamentales	9
1.3 Antecedentes Subregión Oriente Antioqueño	11
2. INICIATIVAS SUBREGIONALES DE COMPETITIVIDAD PARA EL ORIENTE ANTIOQUEÑO 2012-2020	13
2.1 Línea de Desarrollo Empresarial	16
2.2 Línea de Ciencia, Tecnología E Innovación	20
2.3 Línea de Infraestructura	25
2.4 Línea de Desarrollo del Talento Humano	32
2.5 Línea de Internacionalización.	35
BIBLIOGRAFÍA	40

INTRODUCCIÓN

Conscientes de la necesaria inserción en el sistema de competitividad regional del Departamento, los líderes de la subregión del Oriente Antioqueño entienden que las capacidades y ventajas comparativas de la zona requieren ser potenciadas a través de sinergias entre los distintos sectores. Para ser competitivos en las próximas décadas es necesario analizar cómo hoy la subregión articula el talento, el conocimiento, el esfuerzo y el trabajo productivo de personas, instituciones y empresas en torno a políticas regionales comunes.

Los retos de esta subregión están enmarcados en la utilización estratégica de recursos únicos como el agua y la biodiversidad; en el desarrollo y gestión de la calidad de sus productos, en ampliar la cantidad de emprendimientos y desarrollar competencias para la innovación, enfocándose en resolver problemas de la región en alianza con universidades que hoy están presentes en el territorio. En este sentido, propuestas como las que se presentan en este documento insertarán a la región en el marco de la competitividad.

Este documento, elaborado por la Comisión Subregional de Competitividad, contiene 29 iniciativas subregionales y valida 122 que están consignadas dentro del Plan Regional de Competitividad, enmarcadas en los cinco pilares de política de competitividad establecidos en la Política del Consejo Nacional de Competitividad y el Conpes 3527.

La base de esta propuesta está en los resultados de una serie de investigaciones, varias de ellas elaboradas en el Oriente, en consenso con actores decisivos del territorio, que nos han dado una visión general sobre problemas estructurales que influyen en términos de competitividad, así como las alternativas para comenzar a enfrentarlos.

Algunas de estas investigaciones son el Escalafón de Competitividad de Departamentos en Colombia, de la CEPAL; En Iniciativas Forjadoras de Futuro del Oriente Antioqueño, del BIRD; el Plan Estratégico para el Desarrollo de un Pacto Social por el Oriente Antioqueño, PLANE0; Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás, y el Documento Conpes 3668.

Sumado a los anteriores diagnósticos, y con el ánimo de complementar la visión desde el tema que nos convoca, fue realizado un estado del arte de la competitividad en la subregión, producto de la revisión y análisis de fuentes secundarias.

La propuesta es caminar en la dirección que indica el buen desarrollo de la subregión y unirnos al propósito nacional de alcanzar posiciones de liderazgo en los principales escalafones internacionales de competitividad, en los que el país viene trabajando decididamente.

De hecho, el Informe Doing Business del Banco Mundial muestra que Colombia avanzó del puesto 83 en 2006 al 37 en 2009, y en 2010, luego de varios años de retroceso, avanzó seis posiciones según el Anuario de Competitividad Mundial, superando al 22% de los países analizados.

Además, el país rompió este año con la tendencia negativa en las mediciones de competitividad del IMD (Institute for Management Development) y de facilitación del comercio del FEM ¹(Foro Económico Mundial).

El Informe Global de Competitividad 2010-2011 a su vez muestra avances del país en su entorno macroeconómico, tamaño de mercado, sofisticación empresarial, adopción de tecnología e innovación; pero presenta una clara muestra de los obstáculos que el país debe sortear para mejorar su competitividad relativa en el nivel mundial. Señala que sigue débil en entorno institucional, seguridad, infraestructura y mercados de factores y de bienes.

Todas las áreas mencionadas involucran mayores esfuerzos de coordinación interinstitucional, estrechas alianzas público-privadas y vínculos de coordinación entre la nación y las regiones, porque es en ellas donde las empresas desarrollan sus actividades.² En coherencia con las apuestas departamentales, nacionales y mundiales, las acciones implementadas para mejorar la competitividad deben estar direccionadas al desarrollo, para buscar un crecimiento económico sostenible. De esa manera, se impactará directamente a la reducción de la pobreza, el aumento del empleo y el incremento del ingreso en toda la población.

Estos antecedentes han aportado, en el caso del Oriente Antioqueño, preguntas como: qué significa ser competitivo en este momento histórico? qué implicaría mirar prospectivamente el futuro y cómo se debe trabajar conjuntamente con la región?

Con esta propuesta, que invitamos a leer, analizar y discutir, se da el siguiente paso en la creación de condiciones para enrutar al Oriente Antioqueño hacia la competitividad, con el único objetivo de traducir lo escrito en crecimiento económico sostenible y bienestar para todos.

El contenido de este primer documento debe ser útil como instrumento para priorizar y convertir algunas de estas iniciativas en un banco de proyectos para lograr la gestión de los mismos y comenzar a consolidar la proyección de la subregión en materia de competitividad. También se busca lograr que las iniciativas aquí depositadas, sean incluidas en el Plan Regional de Competitividad.

¹ Consejo de Política Económica y Social. En: Documento Conpes 3638. Pág. 5 .Junio de 2010.

² Ibíd. Pág. 6.



1

ANTECEDENTES Y ESTADO DEL ARTE DE LA COMPETITIVIDAD

“En los últimos años, la competitividad, como concepto asociado al comercio y al desarrollo socioeconómico, ha ganado terreno en las agendas técnicas y políticas de muchos países y Colombia no ha sido la excepción, interés asociado con la creciente competencia en los mercados domésticos e internacionales”.

La competitividad es una variable fundamental para explicar el crecimiento económico sostenible de un país. Si bien su definición es compleja, en términos generales, existe un consenso acerca de la relación directa que guarda con los múltiples factores y condiciones que enfrenta la actividad empresarial y que condicionan su desempeño, conduciendo a un alto grado de producción de bienes y servicios, capaces de competir en mercados globalizados, de manera que se incrementen los ingresos y calidad de vida de la población.

La competitividad se mide en función del PIB per cápita y se divide en dos componentes que determinan conjuntamente su nivel: el PIB por persona ocupada, que equivale aproximadamente a la productividad del trabajo (si bien no tiene en cuenta el número medio de horas trabajadas, que puede variar) y el número total de personas ocupadas en relación con la población en edad activa, es decir, la tasa de ocupación.

Según el Informe Nacional de Competitividad, en Colombia el 60% del empleo está en el sector informal, el cual tiene una productividad sustancialmente menor que la del sector formal: Un trabajador formal produce en un día lo que un trabajador informal produce en 5.5 días de trabajo. No es posible aumentar la competitividad de la economía y disminuir la pobreza sin reducir la informalidad laboral y sin acelerar el tránsito hacia la formalidad empresarial.

Para que una región sea competitiva, debe tener tanto un nivel relativamente alto de productividad (o sea, de calidad de los puestos de trabajo, ya que ambos tienden a evolucionar al unísono) como un elevado número de ocupados (o sea, una cantidad satisfactoria de puestos de trabajo).

El gobierno colombiano, actualmente, posee una política propia en torno a la competitividad, desarrollada a partir del decreto 2828 del 23 de agosto de 2006 en el que se creó el Sistema Administrativo Nacional de Competitividad

(SNC) y la Comisión Nacional de Competitividad, la cual posteriormente, en complemento con las autoridades nacionales y las Cámaras de Comercio, propició el surgimiento de las Comisiones Regionales de Competitividad, cuya composición garantiza la participación de los principales actores sociales de la región.

1.1 Antecedentes nacionales

Desde principios de los años 90, el gobierno nacional se ha enfocado en promover la competitividad del país desde varias aristas. En los años 1992 y 1993, el Instituto de Fomento Industrial, contrató a la firma consultora Monitor para realizar estudios de competitividad de sectores como el de petroquímica, flores, cuero, textiles, jugos de frutas, artes gráficas y metalmecánica. En 1994, las Cámaras de Comercio de Bogotá, Medellín, Cartagena, Cali y Bucaramanga contrataron con la misma firma, estudios de competitividad para sus ciudades.

A partir de noviembre de 1998 con la expedición del decreto 2222, la Comisión Mixta de Comercio Exterior asumió la función de asesorar al Presidente de la República en los temas de productividad y competitividad. Así, la Comisión planteó y promovió el desarrollo del Plan Estratégico Exportador 1999-2009.

Como parte de este plan, en el año 1999 el Ministerio de Comercio Exterior lanzó la Política Nacional de Productividad y Competitividad (PNPC), con el fin de dotar al país de instrumentos que fortalecieran su inserción en los mercados internacionales. Basada en el marco analítico del Foro Económico Mundial (FEM), la PNPC encaminó esfuerzos hacia la articulación pública y privada a través de acciones en tres grandes frentes: I) Transversal, con la organización de la Red Colombia Compite (RCC) que agrupó diez redes especializadas, coincidentes con los factores de competitividad definidos en ese entonces por el FEM; II)

Sectorial, con la firma de convenios de competitividad con las cadenas de bienes y servicios; y, III) Regional, el cual pretendía promover la descentralización de la actividad exportadora a través de los Comités Asesores Regionales de Comercio Exterior -CARCES-. Este mecanismo permitió que, por primera vez, el Gobierno Nacional, formulara una política de competitividad que incluyera de una manera integral los factores que la determinan.

En 2004 se creó la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad (AI), cuyo objetivo es definir planes, programas y proyectos de corto y mediano plazo para aprovechar las oportunidades y mitigar los riesgos asociados a la integración económica, en particular el Tratado de Libre Comercio con EE.UU.

Este proceso permitió la identificación de las necesidades que se presentan actualmente en el desarrollo del sector o región, para así proponer las acciones (planes, programas, proyectos o medidas) que permitirán superar los obstáculos identificados; todo ello con miras a mejorar el posicionamiento del sector o departamento-región en el mercado global. El proceso de construcción de Agendas Internas, junto a las lecciones aprendidas de la Política Nacional de Productividad y Competitividad, evidenció la importancia de la participación del sector privado en el diseño de la política y la necesidad de un esquema de seguimiento que garantice el cumplimiento de las metas planteadas.

A estos esfuerzos se sumó en el segundo semestre de 2005, la Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y la Productividad, cuya función ha sido articular todos los esfuerzos y las instituciones públicas del nivel central y regional relacionadas con la competitividad. Esta, junto con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación a través del Conpes 3439 del 14 de agosto de 2006 "institucionalidad y principios rectores de la política para competitividad y

productividad" recomendaron expedir el Decreto de creación del Sistema Administrativo Nacional de Competitividad y de la Comisión Nacional de Competitividad (CNC).

En cumplimiento de dicha recomendación, mediante Decreto 2828 de agosto 23 de 2006, el Gobierno Nacional organizó el Sistema Administrativo Nacional de Competitividad y creó la Comisión Nacional de Competitividad como órgano asesor del Gobierno Nacional y de concertación entre éste, las entidades territoriales y la sociedad civil, en temas relacionados con la productividad y competitividad del país y de sus regiones, con el fin de promover el desarrollo económico y mejorar el bienestar social de los ciudadanos.

El Gobierno Nacional, por recomendación de la Comisión Nacional de Competitividad y en coordinación con las autoridades departamentales y las Cámaras de Comercio, promovió la creación de Comisiones Regionales de Competitividad, cuya composición garantiza la adecuada participación de los principales actores sociales de la región.

El Conpes 3439, modificado por el Conpes 3527 del 23 de junio de 2008 "Política Nacional de Competitividad y Productividad", desarrolla los lineamientos de la Política Nacional de Competitividad, aprobados por la Comisión Nacional de Competitividad, donde se establecieron cinco pilares para la política de competitividad: (1) desarrollo de sectores o clusters de clase mundial, (2) salto en la productividad y el empleo, (3) formalización empresarial y laboral, (4) fomento a la ciencia, la tecnología y la innovación, y (5) estrategias transversales de promoción de la competencia y la inversión.

1.2 Antecedentes departamentales

La competitividad de las regiones y las ciudades

es un tema público de gran importancia para el bienestar de sus habitantes, tanto como la competitividad de los países.

En el ámbito regional, la medición de la competitividad tiene varios antecedentes importantes. En primera instancia, se destaca el esfuerzo realizado en 1996 por el Centro de Estudios Regionales, Cafeteros y Empresariales de Manizales (CRECE) y la Misión Siglo XXI, entidades que, en conjunto, desarrollaron el primer escalafón de competitividad de los departamentos de Colombia.

En el 2000, el CRECE realizó un nuevo escalafón con base en 87 indicadores. Los 9 factores de competitividad considerados para construir el ranking fueron infraestructura, finanzas, administración, internacionalización, recurso humano, ciencia y tecnología, gobierno, fortaleza de la economía y medio ambiente.

Por su parte, las investigaciones realizadas por la CEPAL, junto con las Cámaras de Comercio de Bogotá, Bucaramanga, Cali y Medellín y la Confederación de Cámaras de Comercio - Confecámaras, son también un referente significativo. En 2002, estas entidades actualizaron y profundizaron la información sobre la competitividad de todos los departamentos colombianos en la investigación "Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia", aplicando la misma metodología del Crece.

Recientemente, el Consejo Privado de Competitividad (CPC), presentó el Informe Nacional de Competitividad 2009 - 2010, el cual elabora una herramienta para monitorear, con una visión de largo plazo, la competitividad del país.

En el informe, el CPC se analizó y comparó la

situación de Colombia con la de otros países de referencia en los siguientes factores de competitividad: calidad de la infraestructura, formalización, ciencia, tecnología e innovación, ahorro, sistema tributario y tecnologías de la información y la comunicación.

De igual forma, el Banco Mundial elaboró por primera vez un informe Doing Business subnacional para Colombia, el cual cubre 13 ciudades del país y cinco áreas de regulación: apertura de una empresa, registro de la propiedad, pago de impuestos, comercio exterior y cumplimiento de contratos.

En resumen, la competitividad regional en Colombia es altamente heterogénea: los departamentos con un mayor grado de desarrollo, tienen productos de exportación relativamente sofisticados y un predominio de industrias que exportan a otras regiones y al mundo, algunas de ellas con altos salarios relativos.

Sin embargo, incluso estas regiones, siguen rezagadas en términos de apertura exportadora y sofisticación de su canasta exportadora, frente al promedio de la estructura productiva de países como Brasil, México o Portugal.³

Antioquia ha logrado mantener un trabajo constante y sistemático en materia de productividad y competitividad, para lo cual ha realizado diferentes estudios e iniciativas:

- Ventaja Competitiva de Medellín. Estudio Monitor. 1995.
- Visión Antioquia Siglo 21. 1996 – 1997.
- Plan Estratégico de Antioquia. 1998 – 2007.
- Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia. Realizado por la

³ Ramírez Vallejo, Jorge. En: Competitividad Regional en Colombia: Marco Conceptual, Hallazgos y Recomendaciones del Centro de Estrategia y Competitividad. Observatorio de Competitividad del Centro de Estrategia y Competitividad de la Facultad de Administración de la Universidad de los Andes. Bogotá. 2009.

CEPAL en Colombia y Confecámaras. 2002.

- Creación de la Secretaría de Productividad y Competitividad en la Gobernación de Antioquia 2003.
- Tanques de Pensamiento. 2005 – 2007.
- Banco de Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia. BIRD. 2006 – 2007.
- Agenda Interna: Estrategia para la Competitividad de Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia. 2007.
- Creación de la Comisión Regional de Competitividad de Antioquia en 2006, donde se reconoce formalmente como integrante del Sistema Nacional. La Comisión, integrada por la Comisión Tripartita y la Cámara de Comercio de Medellín, dedicará sus esfuerzos a elaborar el Plan Regional de Competitividad para el Departamento.

1.3 Antecedentes Subregión Oriente Antioqueño

El 9 de mayo de 2003 se creó el Consejo Subregional de Empleo del Oriente Antioqueño (CSE) liderado por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, promovido por el Ministerio de Protección Social, con la participación del SENA, la Alcaldía de Rionegro, sindicatos, cajas de compensación, entre otros.

La Secretaría Ejecutiva del Consejo fue adoptada por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño y se consolidó como un espacio de convergencia, para unir esfuerzos y promover proyectos regionales y locales para el desarrollo económico.

Los objetivos centrales del Consejo son asesorar y orientar a los sectores públicos y privados en la evaluación, diseño y puesta en marcha de las políticas y estrategias locales y regionales de

empleo. Igualmente configurarse como un instrumento de cooperación público – privada, articulando los esfuerzos que desde las diferentes localidades de la región se están realizando para fortalecer el trabajo productivo y la competitividad.

A través del Consejo Subregional de Empleo se lograron promover las siguientes iniciativas

- Estudio “El Mercado Laboral en el Oriente Antioqueño, Perspectivas y Estrategias Regionales” para el Oriente Antioqueño, realizado por el Dr. Hugo López, con aportes financieros del PNUD.
- Impulso a la integración de los sistemas locales al Sistema de Información para el Empleo del SENA.
- Identificación de acciones alrededor del empleo en los Planes de Desarrollo de seis municipios (Rionegro, Guarne, Marinilla, La Ceja, El Retiro, El Carmen).
- Elaboración de proyectos para presentar a la convocatoria del II Laboratorio de Paz del Oriente Antioqueño y a las diferentes convocatorias a nivel nacional.
- Se impulsó la creación de la Mesa Educativa Regional del Oriente Antioqueño MERO.
- Impulso a la implementación del Sistema de Información Regional del Oriente SIRO.

A instancias del Consejo Subregional se consolidaron otros instrumentos de gestión regional como el Comité Regional de Turismo, el Comité Asesor Regional de Comercio Exterior - CARCE, y el Comité de Centros y Pasajes Comerciales del Oriente.

Previendo la necesidad de enfocar todas estas instancias hacia un mismo objetivo, y de proyectar el futuro de la subregión en un entorno de competitividad, se solicitó al Sistema Nacional de Competitividad reconocer como parte integrante del mismo, a la Comisión Subregional de Competitividad del Oriente Antioqueño.

La Comisión Subregional se instaló formalmente en 29 de mayo de 2009, en el Evento de

“Competitividad Regional y Empresarial”, realizado en el Hotel Las Lomas de Rionegro. La Comisión fue avalada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, al igual que obtuvo su reconocimiento por parte de la Secretaría de Productividad y Competitividad de la Gobernación de Antioquia, y la Secretaría Técnica de la Comisión Regional de Competitividad.

Desde la subregión, esta Comisión busca trabajar articuladamente con la Comisión Regional de Antioquia y estudiar el Plan de Competitividad propuesto para la región, para direccionar los proyectos de más impacto que se necesitan para el Oriente, de acuerdo con sus necesidades. La Comisión trabaja en cinco líneas, así:

LÍNEA 1. Desarrollo Empresarial

Promueve la formalización empresarial, la creación de empresas, el incremento de la productividad y la especialización productiva basada en Cluster* y el desarrollo de cadenas productivas en los sectores agrícola, pecuario y minero.

LÍNEA 2. Ciencia, Tecnología e Innovación

Facilita la construcción de fondos de innovación,

desarrollo e investigación y fomenta actividades que generen un mayor valor agregado y el fortalecimiento institucional de ciencia, tecnología e innovación.

LÍNEA 3. Infraestructura

Promueve la integración de la región con los principales mercados nacionales e internacionales a través de una infraestructura vial, portuaria, férrea, aeroportuaria y de telecomunicaciones más moderna.

LÍNEA 4. Desarrollo del Talento Humano

Facilita el desarrollo de programas de formación profesional que sean pertinentes con las necesidades de los sectores estratégicos a través de programas de especialización sectorial, fomento de programas asociativos en las subregiones del departamento y a la promoción del bilingüismo.

LÍNEA 5. Internacionalización.

Promueve la cooperación técnica, el comercio exterior, la inversión extranjera, el marketing territorial y el seguimiento a acuerdos comerciales.





2

INICIATIVAS SUBREGIONALES DE COMPETITIVIDAD PARA EL ORIENTE ANTIOQUEÑO 2012-2020

“En los últimos años, la competitividad, como concepto asociado al comercio y al desarrollo socioeconómico, ha ganado terreno en las agendas técnicas y políticas de muchos países y Colombia no ha sido la excepción, interés asociado con la creciente competencia en los mercados domésticos e internacionales”.

El Oriente goza de una posición privilegiada dentro del territorio antioqueño, cuenta en su geografía con extensos valles, bosques, embalses, páramos; está situada muy cerca del Valle de Aburrá; posee un corredor vial entre Bogotá y Medellín y es considerada epicentro del sistema de generación de energía eléctrica del país, lo que destaca sólo algunas de tantas ventajas comparativas que le pueden aportar a su desarrollo económico y humano, con miras a lograr mejores niveles de competitividad.

Otras potencialidades que la ubican como una subregión estratégica, están en su sector agrícola, despensa de hortalizas, frutas, productos lácteos, flores, café y caña; y en su industria, un sector textil que contribuye a la producción nacional, además de generar alimentos, papel, químicos, cemento, pintura y maderas para la construcción.

El Oriente es también un destino que se proyecta para consolidar diversas formas de turismo: ecológico, recreativo, de salud, gastronómico y de negocios, apoyado en su amplia red de servicios e infraestructura como el Aeropuerto Internacional José María Córdova, la Zona Franca, el Parque Tecnológico de Antioquia, la oferta de hoteles, hospitales y clínicas, la existencia de campus universitarios sedes de las principales universidades de la región, donde se vienen desarrollando procesos de investigación e innovación para todo el país.

Después del Valle de Aburrá, hoy el Oriente es la subregión de Antioquia que le sigue en importancia económica, aportando el 8% al PIB departamental, y en su número de habitantes, cerca de 556.975 según proyecciones del DANE para 2009. Pero aún con las interesantes ventajas comparativas que posee y las posibilidades de desarrollo futuro, cada vez se hacen más evidentes la concentración de riqueza y los desequilibrios en el progreso entre el Oriente Cercano, con mayor población y más alta densidad vial, y el Oriente Lejano que presenta la

situación inversa, además de otras problemáticas.

La subregión necesita progresar de forma equitativa, para permitir el avance productivo, el crecimiento del capital humano, el desarrollo de la ciencia y tecnología, la conectividad con el mundo y la internacionalización, líneas que se han definido en el país para avanzar en competitividad, y bajo las cuales se estructuran varias iniciativas que proyectan positivamente al Oriente Antioqueño.

El manual para las Comisiones Regionales de Competitividad define que una región competitiva es la que ofrece un nivel de vida alto y creciente para cada uno de sus habitantes. También, es la que resulta atractiva para visitar, hacer empresa y quedarse a vivir.

Una región competitiva se caracteriza por su recurso humano y por sus empresas, que son las que generan valor. También, por un entorno de reglas claras y estables, que incentivan la actividad productiva. En especial porque las políticas públicas y la infraestructura pueden favorecer o limitar el desarrollo regional, pero no generan competitividad por sí mismas.

La informalidad propicia el desarrollo de un círculo vicioso en la medida que el aumento de población sin acceso a los sistemas básicos de educación y salud exige mayor inversión en programas subsidiados por el gobierno, por consiguiente mayores tasas de impuestos al sector productivo formal, ya que finalmente éstos son los que financian la inversión social del estado.

En el sector informal está presente la mayoría de las actividades de menor productividad en la economía. En muchos casos, su productividad es tan baja frente a los costos de formalización, que si tuvieran que incurrir en estos costos, dichos establecimientos desaparecerían. La baja productividad es una causa, pero también una consecuencia de la informalidad: las empresas en el sector informal frecuentemente no tienen acceso a mercados ni a financiamiento, por lo cual

no pueden acumular capital a escalas óptimas y deben producir a tamaños inferiores a los que serían eficientes. Todo esto repercute en una baja productividad.

Las regiones más competitivas tienen una cultura emprendedora, invierten en competencias en la educación y en formación laboral. Por su parte, las empresas más competitivas son las que logran proyectarse a otros mercados, gracias a su propuesta de valor para los clientes y a las mejoras permanentes en su productividad.

Esta Propuesta no tiene un interés unilateral, por el contrario, recoge las iniciativas construidas desde la Comisión Subregional de Competitividad del Oriente Antioqueño en consulta con más de 40 organizaciones que la integran.

El anhelo es articular efectivamente las 29 iniciativas subregionales a las cinco líneas estratégicas del Plan de Competitividad Regional, más ahora cuando el Conpes 3638 publicado en junio de 2010, que hace seguimiento a la política de competitividad, ha evidenciado que si bien en Colombia existe un amplio espectro de instrumentos y programas orientados al incremento de la productividad y competitividad, estos no contemplan los diferentes niveles del desarrollo productivo de las regiones y departamentos del país, ni las capacidades institucionales locales para acceder a dichos instrumentos.⁴

Además, a partir del trabajo de formulación de los Planes Regionales de Competitividad y la interacción con las Comisiones Regionales, reconoce como debilidades la dispersión y superposición de iniciativas, instituciones, programas e instrumentos de fomento productivo local dirigidos al nivel regional, lo que demuestra las dificultades existentes para coordinar las políticas desde el nivel central.

Hace explícito que “los esfuerzos aislados desde las regiones no son suficientes para implementar estrategias con impacto nacional”.⁵ De ahí que el interés de la Comisión Subregional con esta propuesta sea ampliar la visión del Plan Regional de Competitividad y articularse de tal forma que integre la ejecución de acciones estratégicas, coordinadas y direccionadas al Oriente Antioqueño, pero con impacto positivo en toda la región y el país.

Para efectos de su mejor lectura y análisis, las iniciativas están clasificadas en cada una de las cinco líneas estratégicas. Cada una de las iniciativas plantea una descripción del problema y/o necesidad, un panorama de lo que se está haciendo al respecto y una propuesta concreta para abordarla.

Igualmente, y con el fin de mantener nuestra articulación con la propuesta del Plan Regional de Competitividad, se tienen en cuenta las iniciativas de impacto regional, evaluando cuáles son más oportunas y vitales.

⁴ Consejo de Política Económica y Social. En: Documento Conpes 3638. Pág. 5. Junio de 2010.

⁵ Ibíd. Pág. 16.

2.1 LINEA DE DESARROLLO EMPRESARIAL



En términos de competitividad, el desarrollo empresarial es decisivo para que una economía de una región y/o país avance, depende de factores que influyen en su consolidación como las características de la gestión y administración en las empresas, que incide en la generación de productos con valor agregado, en la vocación exportadora, el desarrollo tecnológico y la innovación, para ampliar progresivamente su canasta exportadora.

El desarrollo empresarial tiene directa relación con la fortaleza económica de una región, que se encuentra en lo que se denomina ventajas comparativas: sus recursos, actividades productivas y potencial humano. Las ventajas comparativas del Oriente Antioqueño se encuentran en las diversas actividades productivas que integra en el agro, la industria, el comercio y los servicios; en su biodiversidad, sus embalses útiles para generar energía hidroeléctrica, y su potencial turístico. En 2010, 32 empresas se estaban relocalizando en la zona y avanza la construcción de 22 parques industriales que permitan el ordenamiento de los asentamientos industriales y la descongestión de las zonas urbanas, hacer un uso apropiado del suelo, propiciar condiciones idóneas para que la industria opere eficientemente en condiciones adecuadas de ubicación, infraestructura, equipamiento y de servicios, con una administración permanente para su operación, estimulando la innovación y productividad dentro de un ambiente comfortable.

Para traducir estas ventajas comparativas en ventajas competitivas, se hace necesario empezar a convertir en oportunidades, problemáticas

estructurales

identificadas en la Subregión, algunas de ellas están relacionadas con la falta de apoyo integral a diversos sectores productivos para encadenarse de manera productiva; la dificultad para incubar y formalizar empresas, la tramitología que afecta el entorno para hacer negocios, la dificultad para que las mipymes accedan a créditos y la necesidad de establecer un programa de inspección, vigilancia y control para combatir la informalidad.

Es indispensable tener en cuenta algunas de las iniciativas planteadas a continuación para que se desarrollen para los 23 municipios y tengan financiación proporcional a la cantidad de emprendimientos existentes en la subregión.

2.1.1 Fortalecimiento del sector agroindustrial con potencial de crecimiento basado en innovación y desarrollo tecnológico.

Las actividades agropecuarias ocupan la mayor área del suelo en el Oriente Antioqueño. Esta subregión es la principal abastecedora de productos perecederos al Valle de Aburrá y provee a otras regiones del país. Hortalizas, frutales, flores de exportación, leche, ganadería y caña panelera, son sólo algunos productos de la región de alto valor y grandes generadores de empleo, pero la comercialización inadecuada y la falta de acceso a nuevos mercados, sigue siendo uno de los problemas para el crecimiento de este sector.

Es la intención de este documento proponer escenarios favorables al propósito de mejorar, con criterios sostenibles, las cadenas entre los sistemas productivos campesinos y la agroindustria de exportación, mediante el aprovechamiento adecuado de sus recursos, la capacidad de gestión de los productores para ampliar las posibilidades de incorporarse a circuitos de comercialización y el fortalecimiento de las cadenas de frío para la sucesión de procesos logísticos (producción, almacenaje, distribución, embalajes, transporte, carga y descarga, venta directa) con condiciones controladas, desde el inicio de la producción hasta el momento final de la venta. Esto hace necesario apoyar la conformación y consolidación de redes de productores para fortalecer su capacidad de respuesta a los mercados e incursión en los clusters con sentido de pertenencia y cohesión social.

Los mayores énfasis deben estar en capacitación, asesoría y acompañamiento técnico, en lo social y empresarial, toda vez que estas organizaciones han girado alrededor de la realización de proyectos de corto plazo, que no dan seguridad a los procesos de crecimiento y no aseguran su sostenibilidad económica y social. Las propuestas en este sector deberán promover el aumento de las áreas sembradas en rubros agrícolas y forestales principalmente, la producción agropecuaria, piscícola, las exportaciones, el incremento en la implementación de buenas prácticas de producción y la generación de empleo en el sector.

2.1.2 Priorizar el sector de biodiversidad como apuesta productiva, crear iniciativa de clúster de biodiversidad.

El Oriente Antioqueño posee una enorme biodiversidad. Según CORNARE, en sus 706.721

hectáreas de bosque se han identificado unas 47 especies de reptiles y anfibios, 316 especies de aves, 85 especies de mamíferos y más de 350 especies de flora,⁶ este potencial además de otros tantos recursos que no aparecen en este inventario. La ubicación geográfica, las represas de agua dulce, su bosque nativo y las condiciones biofísicas del Oriente, posicionan a la subregión como un sitio privilegiado para el desarrollo de actividades productivas con criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social, que mejoren las condiciones de vida de los pobladores, en armonía con el entorno.

La cercanía de este patrimonio natural a los centros de transporte internacional y de desarrollo empresarial en el Oriente Antioqueño permite a quienes estén vinculados con la explotación sostenible de los recursos naturales, concertar la consolidación de un clúster de biodiversidad que potencie el entramado social y productivo del Oriente, con el fin de ahorrar costos de producción, mejorar las exportaciones, incrementar la competitividad y crecer como sector.

Se deben intervenir muchas variables para una promoción efectiva de estos conglomerados: inversión pública para construir toda la infraestructura necesaria para su desarrollo, la modernización de políticas públicas en aspectos como gobernabilidad, sistema judicial, macroeconomía, competitividad y medio ambiente, es de resaltar que el éxito de estas experiencias está supeditado, en gran medida, a una mayor integración regional.

2.1.3 Creación de un fondo subregional de cobertura de riesgo, y línea blanda de crédito, para facilitar acceso a los empresarios.

El acceso a crédito representa una oportunidad

⁶ Corporación Autónoma Regional Río Negro – Nare, CORNARE. Plan de Acción 2007-2011, Gestión Ambiental con Desarrollo Social. El Santuario. 2009. Pág. 91

vital para los empresarios que invierten en el crecimiento económico de las regiones. La necesidad de inversión de capital a través de créditos con bajos intereses y largos plazos, se ha identificado como un factor decisivo para que nuevas empresas se formalicen, se desarrollen y permanezcan en el tiempo, pero las garantías que exigen los bancos muchas veces rebasan la capacidad de los microempresarios que constituyen el 95% del potencial empresarial de la subregión.

Lo que se pretende es darle mayor fortaleza a los microempresarios para asumir nuevas capacidades productivas y empresariales y una mayor seguridad a los bancos, que podría traducirse en un recurso de crédito más asequible, con tasas favorables y una disminución de los trámites y requisitos para solicitarlos, ya que para el sector financiero el Fondo garantizaría el cumplimiento de sus derechos como acreedores, respaldados en recursos de la Gobernación y de los 23 municipios del Oriente.

Esta iniciativa está cobijada en el Plan de Desarrollo Departamental que impulsa el acceso a recursos de financiación, con el fin de incentivar la productividad y competitividad, así se promueven las facilidades financieras a través de la concertación de políticas estatales, entre sectores públicos y privados, dirigidas a generar apalancamientos financieros que irradian créditos, inversión y facilidades de financiación en las subregiones.

2.1.4 Implementar un programa de simplificación de trámites (CAE – IVC) para facilitar la creación y operación de empresa en los 23 municipios.

El exceso y la dispersión en los trámites de formalización ante las respectivas autoridades, afectan el crecimiento empresarial y el buen desarrollo de los negocios en el Oriente Antioqueño, según se desprende de las conclusiones del Diagnóstico de trámites y rentas para la creación de empresas, realizado por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño en los 23 municipios de la su jurisdicción, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo – BID en 2010. El estudio también señala otros problemas relacionados con el incumplimiento de los requisitos de ley y la falta de estandarización de sus procedimientos⁷ que se extienden en la región, percibiendo la necesidad de estrategias y acciones efectivas que fortalezcan los procesos de creación y operación formal de las empresas.

Dentro de las acciones para lograr los propósitos de formalización surgen en Colombia los Centros de Atención Empresarial (CAE) un avance muy significativo en la apertura de empresas formales en el territorio nacional. A través de estos Centros, el empresario puede constituir y formalizar su empresa directamente en un único sitio, con un procedimiento sencillo, ágil y transparente, sin acudir a intermediarios.

La Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño promueve el ordenamiento y modernización de los procedimientos de formalización empresarial para ampliar las posibilidades y garantizar oportunidades para el crecimiento de nuevas empresas, así como la consolidación de las ya existentes. La formalización le permite al empresario el reconocimiento público de su empresa, abre la puerta de los mercados, facilita el concurso de contratos públicos y privados, amplía la asequibilidad a recursos e insumos de los mercados formales y contribuye a la generación de empleo en la subregión. La simplificación de trámites se convierte así en una acción estratégica para la Cámara de Comercio y

⁷ Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, Banco Interamericano de Desarrollo – BID. Estudio de Rentas y Trámites para la Creación de Empresas en el Oriente Antioqueño, Rionegro, 2010. Pág. 36

en una herramienta fundamental para el buen desarrollo empresarial en los 23 municipios de la subregión.

En este sentido la entidad regional reconoce en los Centros de Atención Empresarial CAE un modelo digno de ser replicado en la región, ya fue probado con excelentes resultados en el municipio de Rionegro donde se redujo el tiempo para crear una empresa de 61 días hábiles a 1 día, y se disminuyó el costo de este proceso en un 39% para la creación de nuevas empresas.

La Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño impulsa también el sistema de Inspección, Vigilancia y Control – IVC para que de manera eficaz, eficiente y transparente se ejecute la labor de seguimiento y validación de condiciones de sanidad, seguridad, ambiente y normas regulatorias, que deben cumplir los establecimientos de comercio, reduciendo costos, tramites y contactos para el empresario, generando un mejor clima de negocios. El sistema IVC está siendo implementado con gran éxito y acogida por empresarios grandes y pequeños.

Con la ejecución de este proyecto de IVC se busca implementar una herramienta tecnológica, sistemática e integrada que le permita a las administraciones municipales ejercer un mejor control en forma posterior a la formalización empresarial, contribuye a la comunicación entre las diferentes dependencias municipales y fortalece el proceso de la creación de empresas a través del CAE.

2.1.5 Replicar los Centros Regionales para la Competitividad Empresarial CRECE en las 4 zonas del Oriente Antioqueño, para promover el emprendimiento enfocado a las apuestas productivas de la región.

Los Centros Regionales para la Competitividad Empresarial en Antioquia CRECE, son mecanismos diseñados para promover la cultura emprendedora, potenciar la creación y el fortalecimiento empresarial de manera que redunde en la generación de ambientes propicios para un mercado competitivo e innovador, para que las subregiones del departamento de Antioquia sean prósperas, atraigan inversión nacional e internacional, nuevos servicios tecnológicos, de comunicaciones y financieros, generando un entorno positivo para el crecimiento de la base económica.

Estos Centros son una apuesta de la Gobernación del Departamento para potenciar el desarrollo económico, están dirigidos a la creación y consolidación de empresas innovadoras, que fortalezcan los eslabones débiles de las cadenas productivas en los municipios a partir de una estrategia que eleve los niveles de productividad y competitividad en las regiones, que les permita interactuar con el mundo y responder al llamado de la globalización.

Los CRECE están contemplados en la línea estratégica de Desarrollo Económico del Plan de Desarrollo Departamental 2008-2011. En la subregión esta experiencia se viene desarrollando actualmente en el municipio de Rionegro, operada por la Incubadora Génesis como iniciativa de transformación productiva. Desde la Comisión Subregional de Competitividad se propone replicar los CRECE en todo el territorio subregional, con el apoyo en la Gobernación de Antioquia y otras instituciones presentes en la Subregión como el Sena, las Cajas de Compensación y la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

2.1.6 Alinear el desarrollo del sector productivo de la región a los clusters.

[Autopartes, Industria gráfica, Energía eléctrica, Bienes y servicios conexos, Textiles, confecciones

y moda, Servicios tercerizados (outsourcing) a distancia, desarrollo de software y servicios de tecnologías de información, cosméticos y aseo, servicios y turismo de salud]

Este documento para la competitividad subregional propone fortalecer las ventajas de la subregión y de sus sectores productivos para alinearlos a los sectores de clase mundial, lo que requiere asentar en la región las oportunidades previstas en las políticas nacionales y las disposiciones encaminadas a generar condiciones para atraer inversión, uno de los retos de competitividad del país, también prevé incentivar y fomentar el desarrollo de clúster en los sectores que la subregión ofrece mayores potencialidades.

Desde la Comisión Subregional de Competitividad del Oriente Antioqueño se impulsa y se valoran acciones tendientes a la creación de condiciones de apoyo al sector empresarial para la comercialización internacional, la cooperación técnica y financiera, con especial énfasis en la articulación de las cadenas productivas y los clúster a los mercados internacionales.

Esta estrategia se focaliza en el fortalecimiento de los sectores de mayor importancia para el desarrollo local y regional con oportunidades en el contexto mundial, esto exige una observación y actualización permanente de las prioridades de

los diferentes sectores productivos, en la actualidad por ejemplo los clúster de energía, construcción, textil, turismo de negocios, ferias, convenciones, servicios de medicina y odontología, fueron identificados como estratégicos en los planes y estudios de competitividad realizados en la región, esto junto con otras actividades económicas de la subregión como su oferta agrícola, identifican al Oriente como una subregión potencialmente generadora de crecimiento y desarrollo económico para insertarse en las dinámicas de la globalización.

La región ofrece grandes oportunidades para los sectores productivos, formación para el empleo, buena oferta y calidad de servicios públicos básicos, su ubicación estratégica, la cercanía a mercados de gran tamaño, los avances en transparencia y manejo fiscal adecuado, además de un sector económico que cada vez adquiere mayor solidez y expansión. Pese a todas estas ventajas, si la subregión pretende insertarse eficientemente en las dinámicas globales, se deben producir sinergias suficientes entre sectores públicos y privados para proporcionar, como lo propone este documento, mejoramiento en infraestructura vial, conectividad de telecomunicaciones, incentivos tributarios, agilidad en trámites y vencer así algunos obstáculos para avanzar en este objetivo, aunque para muchos especialistas este tipo de acciones podrían ser insuficientes si no se adopta la innovación como principio del desarrollo empresarial.



2.2

LINEA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

El aumento de la competitividad y el bienestar de una nación se alcanzan a través de mejoras permanentes en la productividad. Esto solo es posible, según el Informe Nacional de Competitividad 2009- 2010, gracias a un proceso de agregación de valor a la canasta productiva, ya que el margen para competir, vía menores costos relativos, desaparece rápidamente debido a presiones competitivas ejercidas por países con menores niveles de ingreso. De ahí que la estrategia tras un proceso de crecimiento exitoso de largo plazo, deber ser la apuesta a la Ciencia y la Tecnología, aplicada para producción de bienes y servicios sofisticados e intensivos en conocimiento.⁸

La ciencia tecnología e innovación se conciben dentro del PLANE0 como un proceso de generación, transferencia y adaptación de conocimiento, para obtener innovación y desarrollo socioeconómico mediante puntos de encuentro entre los sectores público, educativo y productivo de la región.⁹

En Colombia actualmente el gasto en esta materia es en promedio un 0.3% del presupuesto, y la Ley de Ciencia, Tecnología e Innovación, propone aumentarlo al 1%. No obstante, si el objetivo es generar innovaciones productivas que se traduzcan en agregación de valor, es necesario, además, unir las capacidades científicas y tecnológicas con el emprendimiento productivo.¹⁰

En el Oriente se ha identificado la insuficiencia tecnológica de investigación e innovación aplicada al sistema productivo, razón que llevó a

incluir como línea estratégica para avanzar “vincular ciencia y tecnología a la productividad y competitividad de la subregión”.¹¹

En ese sentido este documento propone potenciar los centros existentes donde se promueve la investigación, la ciencia y la tecnología, crear centros nuevos auspiciados desde la academia y ejercer una influencia más fuerte en los clúster regionales relacionados con productos que se generan en la subregión.

2.2.1 Elaborar un Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación Regional, para el Oriente Antioqueño.

La visión de un Oriente Antioqueño moderno y competitivo, reafirma el compromiso de la subregión con el progreso tecnológico y la modernización. Se considera la educación, la investigación y el desarrollo tecnológico como la ruta adecuada para buscar procesos de desarrollo en la actual sociedad del conocimiento, esta era plantea una sociedad abierta y globalizada en la que es necesario promover la investigación y favorecer una cultura de la innovación.

El documento para la competitividad del Oriente propone la formulación y ejecución de un Plan Estratégico de Investigación Científica e Innovación Tecnológica Regional que permita convertir estas dos actividades en un soporte del bienestar y de la competitividad en el Oriente.

⁸Informe Nacional de Competitividad. 2009 – 2010. Ciencia, Tecnología e Innovación.

⁹Toro Ochoa, Javier. Variables dentro de diferentes dimensiones del desarrollo. En: Planeo Parte 1, Pág. 71. 2010.

¹⁰Ibíd. Informe Nacional de Competitividad. 2009 – 2010. Ciencia, Tecnología e Innovación.

¹¹Toro Ochoa, Javier. Problemas ambientales y de ordenamiento territorial. En: Planeo Parte 1. Pág. 95- 96. 2010.

Para la elaboración de este plan es indispensable la participación institucional y ciudadana, atender los lineamientos y aportes en esta materia del contexto nacional y mundial, la coordinación de los representantes de diferentes instancias y entidades, la definición de las líneas científico tecnológicas prioritarias y el uso de las tecnologías de la información para fomentar la transparencia del proceso de elaboración y la participación.

El plan estratégico de investigación e innovación tecnológica podría ocuparse de temas de gran interés en el sector como la generación de capital humano para la investigación y el desarrollo, establecer estrategias de mejora de la competitividad investigadora de la subregión en relación con sus demandas sociales y productivas, coordinación de las infraestructuras para este propósito, fomento de la cooperación empresarial, desarrollo de un marco de cooperación con otras regiones y promoción de los valores de la cultura científico-tecnológica.

2.2.2 Fortalecimiento y ampliación de infraestructura del Parque Tecnológico de Antioquia; convertirlo en zona Franca Tecnológica.

En el Oriente existen amplios consensos para la consolidación de un Centro de Ciencia, Tecnología e Innovación, a través de los aportes y acompañamiento de la Gobernación de Antioquia, de la cooperación público – privada, y de la plataforma legal de la Ley de Ciencia y Tecnología que está destinada a promover la inversión en centros de investigación y empresas con alto contenido de innovación, como es el Parque Tecnológico de Antioquia, PTA.

El Parque Tecnológico de Antioquia, se centra actualmente en la implementación de cuatro núcleos o agrupaciones de empresas de desarrollo

científico y tecnológico en las áreas de Agricultura y Bosques sostenibles; Tecnologías de Información, Aprendizaje y Comunicaciones; Energías sostenibles y Eco tecnologías y Servicios Sostenibles.¹²

En el PTA son socios Comfenalco, el Idea, Gobernación de Antioquia, el Centro de Altos estudios de Quirama, las universidades de Antioquia, CES, Cooperativa, de Medellín, Remington, Nacional, UPB, la Escuela de Ingeniería y la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño.

El Parque pretende ser un instrumento eficaz para incorporar los nuevos conocimientos locales y regionales de las universidades y centros de investigación, a la producción de bienes y servicios con valor agregado, a fin de ofrecerlos a los mercados nacionales y extranjeros.

Igualmente, busca atraer empresas y proyectos en ciencia y tecnología nacional e internacional, que sean estratégicos para Antioquia, brindando condiciones justas y eficaces para todas las partes.

La ubicación del Parque Tecnológico de Antioquia en el municipio de El Carmen de Viboral en cercanías de la autopista Medellín-Bogotá que comunica al Oriente de Antioquia con el país y del aeropuerto internacional José María Córdova que es un puente con el mundo, le brindan las mejores condiciones para convertirse en un zona franca tecnológica de gran potencial y enorme desarrollo.

Se establecería así un escenario donde la participación de grupos de investigación de las universidades, especialmente aquellos que lideran la producción de conocimiento con tecnología de punta, podrían desarrollar sus proyectos; es un impulso a las empresas de base tecnológica, con preferencias que podrían hacerlas más competitivas. Entre los beneficios de las zonas

¹²<http://www.parquepta.org>

francas se cuentan la exención de aranceles e IVA para la importación de maquinaria y del 15 % en el impuesto de renta.

El Parque sería una Zona Franca Tecnológica Permanente, que se concentrará en desarrollar proyectos de biotecnología, minería, energías alternativas y servicios de salud especializados, destinada a generar empleo y desarrollo.

En el Oriente existen dos de estos espacios: la zona franca de Rionegro y el nuevo Hospital San Vicente de Paúl, zona franca uniempresarial. En esta misma ciudad, actualmente se realizan análisis sobre si el nascente Parque Tecnológico de Manantiales en el Alto Las Palmas, clasifica en el mismo esquema de zona franca tecnológica dedicada a proyectos de generación de videojuegos, realidad virtual y nuevas tecnologías.

2.2.3 Aumentar la inversión pública en actividades de Ciencia, Tecnología e Innovación, hasta alcanzar el 1% del presupuesto de los municipios.

Este documento propone enfilarse con los propósitos nacionales de crear las condiciones para que la inversión pública y privada en actividades de Ciencia, Tecnología y de Innovación (ACTI) aumente de manera sostenible hasta alcanzar el 0.6% del PIB. Dicho cálculo lo realiza el Departamento Nacional de Planeación teniendo en cuenta la inversión pública que realizan entidades como Colciencias, Ministerio de Agricultura, Icetex, Ministerio de Educación, Ministerio de Comercio e instituciones como el instituto Colombiano de Petróleo entre otras.

Para el caso del sector privado se realiza una estimación basada principalmente en los costos del desarrollo tecnológico. El cálculo del aumento de la inversión en ACTI como porcentaje del PIB, parte de dos estrategias: una metodológica relacionada con el cálculo, de la cual es

responsable la Subdirección de ciencia y Tecnología del Departamento Nacional de Planeación, y de otra parte, el aumento de la inversión, que es un objetivo nacional.

El DNP ha realizado este cálculo desde 1995. Para el 2003 se mejoró la metodología, con lo cual se busca tener una cifra cada vez más aproximada a la realidad y desagregada por tipo de ACTI. El DNP ha realizado este cálculo desde 1995. Para el 2003 se mejoró la metodología, con lo cual se busca tener una cifra cada vez más aproximada a la realidad y desagregada por tipo de ACTI la cual esta subdividida en cuatro áreas: investigación y desarrollo experimental; Educación y formación de recurso humano; Servicios científicos y técnicos; e Innovación tecnológica y esfuerzo de innovación.

La línea de base a diciembre del 2002 para el aumento en el PIB de la inversión pública y privada en actividades de ciencia, tecnología e innovación se estableció en 0.20%.

El Plan Estratégico de Investigación e Innovación subregional deberá contener estrategias para realizar acuerdos públicos y alianzas con sectores políticos locales y regionales como base para lograr incidencia en la disposición de recursos para impulsar la inversión en procesos de investigación en el Oriente.

2.2.4 Consolidar centros de investigación en las instituciones de educación superior del Oriente Antioqueño.

La subregión cuenta con la presencia de sedes de las universidades más destacadas del país como son Eafit, la Universidad Pontificia Bolivariana, La Universidad de Antioquia y universidades regionales como la Católica de Oriente y el Politécnico Jaime Isaza Cadavid.

La consolidación de centros de investigación que

propone este documento requiere de alianzas y mecanismos de articulación entre las universidades, centros de investigación y el sector productivo, una de estas estrategias es promovida por la Universidad de Antioquia que en su Plan de Desarrollo 2006-2016 aspira a convertirse en “la principal Universidad del país en investigación y una de las mejores de América latina”¹³ una de sus grandes metas es la puesta en marcha de diez Centros de Investigación e Innovación de Excelencia CIIE, concebidos como la alianza entre empresas privadas, instituciones gubernamentales, sociales y universidades, soportada por redes de grupos de investigación de las universidades, orientados al desarrollo de investigaciones pertinentes para la solución de necesidades en el sector productivo y social.

Cinco de estos centros fueron aprobados en 2008 y formalizados en 2009, financiados parcialmente con recursos de la Universidad y de socios estratégicos del sector empresarial. En el Oriente Antioqueño existen las condiciones necesarias para desarrollar algunos de esos centros para generar proyectos de investigación e innovación adaptados a las necesidades y potencialidades del Oriente, donde además es necesario construir indicadores de Ciencia, Tecnología e Innovación.

En la subregión existen varias instituciones dedicadas al proceso de investigación. Entre ellas se encuentra Corpoica, que tiene como misión principal generar y transferir conocimientos científicos y soluciones tecnológicas mediante la investigación y la innovación en los servicios y productos para el sector agropecuario colombiano.

Esta Institución se proyecta para el 2019 como líder en esta materia en el país, y cuenta con grupos de investigación en Recursos Genéticos y Biotecnología, Investigación e Innovación en Salud Animal, Estudios Socioeconómicos,

Recursos Genéticos y mejoramiento de Frutales Andinos, Raíces del Futuro, Nutrición y Fisiología digestiva de rumiantes, Control Biológico de Plagas Agrícolas, Análisis Espacial y Temporal de Fenómenos Sanitarios, Biología del Desarrollo, Alimentos Frutales y Microbiología Ruminal de los Ecosistemas Tropicales.

Estas potencialidades muestran un camino propicio para la realización de alianzas efectivas que redunden en mejores posibilidades de conocimiento e innovación.

2.2.5 Fortalecimiento de la estrategia de articulación del Comité Universidad-Empresa-Estado-Sociedad, capítulo Oriente.

El Comité Universidad Empresa Estado y Sociedad se afianza en el departamento de Antioquia como un espacio que facilita la sinergia de voluntades y conocimientos de empresarios, delegados de universidades, gremios y Gobierno Nacional para el trabajo en agendas conjuntas en asuntos relacionados con la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i), con el fin de proponer acciones para el mejoramiento de la productividad y competitividad de los sectores productivos estratégicos, experiencia que ha sido objeto de valiosos reconocimientos en el país por ser una de las pioneras en esta materia.

Este Comité conoce la importancia de generar estrategias conjuntas que permitan el desarrollo de las regiones antioqueñas. El sector productivo, las organizaciones estatales y las instituciones educativas de educación superior reafirmaron su compromiso de seguir consolidando el programa Universidad-Empresa- Estado y Sociedad en el Oriente Antioqueño, con la integración de un capítulo en esta subregión en el que no sólo están llamados a participar los actores de la región que vienen

¹³Universidad de Antioquia. Plan de desarrollo 2006-2016. Una Universidad Investigadora, Innovadora y Humanista al Servicio de las Regiones y del País., Medellín. 2006. Pág. 19.

acompañando en comité departamental desde el inicio sino también nuevos actores, con el propósito de continuar dinamizando el programa y fortaleciéndolo cada vez más.

Es una propuesta de este documento la promoción de esta alianza y su integración al comité regional que se constituye en un instrumento importante

que contribuirá a mejorar la productividad de las empresas del Oriente, incentivará a los investigadores para que generen proyectos de impacto social, económico y productivo; pero sobre todo, permitirá la explotación de las potencialidades de cada zona para que puedan avanzar en el camino hacia su desarrollo.

2.3 LINEA DE INFRAESTRUCTURA



La subregión del Oriente Antioqueño es el territorio con mejor dotación en infraestructura física e institucional del Departamento, después del Valle de Aburrá. Su participación en la generación de electricidad, el Aeropuerto Internacional José María Córdova, sus vías de comunicación, la Zona Franca, el Parque Tecnológico, la base empresarial instalada, sus gremios productivos y exportadores, las universidades con presencia en el territorio y la presencia de una corporación ambiental como Cornare, se conciben como factores o ventajas comparativas.

Sin embargo los desequilibrios existentes entre las distintas zonas de la subregión, los problemas de usos de los suelos productivos y otros de tratamiento especial como son los de protección, conservación y recuperación;¹⁴ la falta de conexión vial entre las cabeceras de los municipios y de éstas con sus áreas rurales; el crecimiento poblacional del Valle de San Nicolás,

con la consecuente demanda de servicios públicos, de salud educación y recreación y la falta de una autoridad que regule aspectos relacionados con los usos del suelo como la urbanización y el transporte, representan algunos de los factores que además de afectar la capacidad de soporte para fortalecer o generar dinámicas de desarrollo productivo y ofrecer condiciones aceptables de calidad de vida a la población, retrasan la generación de condiciones con los entornos de competitividad que exigen los mercados globalizados de cara a los tratados de libre comercio.

Según análisis realizado por la Cámara de Comercio de Medellín retomado en el Plan Regional de Competitividad,¹⁵ aunque en términos de peso Rionegro exporta sólo el 3.44% del total en kilogramos de la capacidad del departamento, en términos de valor exporta casi la mitad de las exportaciones antioqueñas.

¹⁴Toro Ochoa, Javier. Medio Ambiente: condición necesaria para el desarrollo productivo. En: Planeo Parte 1. Pág. 43-44. 2010.

¹⁵Comisión Tripartita, Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. Plan Regional de Competitividad para Medellín, Valle de Aburrá y Antioquia, Medellín 2009. Pág., 96,87.

Esta capacidad exportadora de la subregión, su crecimiento interno y las potencialidades que podría desarrollar hacia el futuro exigen una infraestructura que posibilite su crecimiento.

Soraida Gaviria en su artículo del libro Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás publicado por la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño menciona que la subregión del Oriente y especialmente la zona de Valles de San Nicolás experimenta en la actualidad un acelerado proceso de crecimiento que ha cambiado los usos del suelo, especialmente en la zona rural, donde la urbanización ha llegado sin tener la infraestructura necesaria de servicios públicos, transporte y movilidad.

La cercanía con el Valle de Aburrá, la conexidad con la capital del país y la futura construcción de Túnel de Oriente, son otros factores que proyectan un incremento de la presión sobre el territorio, que no está preparado para enfrentar los efectos de estos procesos, desde sus instituciones y entes territoriales.

En tal sentido, la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño propone que la subregión debe estar dirigida integralmente por una autoridad supramunicipal, que sirva como instrumento de planificación regional y desarrolle los proyectos que requiere la subregión y no para cada municipio de manera desarticulada, en temas como: servicios públicos, autoridad de transporte, comunicaciones, educación, seguridad, asentamientos industriales, usos del suelo, medioambientales, entre otros.

A su vez la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño ha presentado al Gobierno Nacional un proyecto de ley de áreas metropolitanas el cual modifica la ley 128 de 1994, donde se propone modernizar este régimen y desarrollar algunos artículos de la constitución política de 1991 dentro de las denominadas leyes de ordenamiento

territorial LOT y como instrumento de planificación y ejecución de proyectos regionales que interesan a varios entes territoriales, superando los meros límites geográficos de municipios o departamentos.

Se tiene el deber de construir un proyecto colectivo de región que contenga lo social, lo económico, lo ambiental y lo urbanístico y que defina la estrategia para su ejecución, siempre en el respeto por la autonomía local pero con la perentoria visión de región.

Distintas entidades y expertos han identificado cuáles son las prioridades viales de infraestructura en los municipios del Oriente, en su relación interna y con otras regiones, este inventario es un aporte para la definición de una política de financiación de la infraestructura de transporte en los niveles secundario y terciario, donde se hace necesario la generación de un desarrollo equilibrado entre los municipios con procesos fuertes de desarrollo, también en las localidades a lo largo de la conexión entre los principales centros subregionales.

Se estaría actuando de manera coherente con los planes departamentales que buscan “lograr un desarrollo en zonas de cobertura más amplia, ganar en impacto y maximizar la inversión, de tal manera que el desarrollo llegue más rápido y de manera más homogénea a la región. Con esto se apoya el desarrollo de otras zonas, se generan mayores oportunidades para sus poblaciones y se matiza el problema de la migración desde los territorios menos desarrollados a los más avanzados”.¹⁶

La subregión asume también los retos que decidió enfrentar el Departamento como son: la integración a los principales ejes de transporte y comercio a nivel nacional; mejorar sustancialmente la conectividad intra e interregional, procurando la articulación entre

¹⁶Ibíd. Pág. 36

los centros urbanos subregionales, una mayor internacionalización del aeropuerto José María Córdova y la dotación de capacidad en banda ancha así como el acceso a Wi-Fi en los municipios del Oriente.

2.3.1 Diseño y construcción de una malla vial moderna para Valles de San Nicolás, con un plan vial al año 2050, liderado principalmente por la Gobernación.

La subregión del Oriente Antioqueño posee buenos indicadores en vías sobre los promedios departamentales pero muy bajos frente a los retos de la competitividad, el área con mayor desarrollo vial es el Valle de San Nicolás pero las demás zonas presentan un gran atraso en este aspecto.

Tomando como base la propuesta esbozada en 2008 en el capítulo Movilidad futura en el Oriente Antioqueño de Palacios y Salas en el libro Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás, publicación de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, se propone una planeación vial con un horizonte de 50 años en el que se considere delimitar desde el presente un malla de corredores multimodales, que compongan un esquema de retícula vial de largo plazo.¹⁷

En los valles de San Nicolás proponen la construcción de una red de corredores de movilidad compuestos por tres tipos de vías:

1. Una gran circunvalar o vías periférica alrededor del Oriente cercano.
2. Varios corredores multimodales de atravesamiento del Valle del Oriente cercano.
3. una malla vial reticular de corredores viales distantes entre sí unos kilómetros.

El plan de desarrollo de Antioquia contempla en la subregión importantes intervenciones en vías que fortalecen su competitividad, entre ellas tramos de gran impacto para Oriente como son Granada- Guatapé; Belén – Aeropuerto José María Córdova; El Carmen de Viboral – El Santuario; Mall Llanogrande- Canadá; Ampliación, rectificación y pavimentación de la vía Marinilla – El Peñol; repavimentación de la vía El Peñol – Guatapé y la Circunvalar de Guarne.

2.3.2 Construcción de un Sistema Vial para conexión entre las zonas del oriente y de éste con otras subregiones.

Incrementar y hacer más eficiente la construcción de infraestructuras de vías y servicios públicos, representa uno de los ejes direccionadores del modelo de desarrollo de la subregión.

Uno de los proyectos más ambiciosos es el Túnel de Oriente, en pleno desarrollo por parte de la Gobernación de Antioquia y la Concesión Túnel Aburrá- Oriente S. A. Esta obra busca comunicar el Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás, de una manera ágil y económica, disminuyendo los tiempos de transporte entre Medellín y el Aeropuerto Internacional José María Córdova, en Rionegro.

De otro lado, el Plan de Desarrollo departamental en su programa vías para la competitividad comprende la ampliación a doble calzada las vías: Santuario - Puerto Triunfo; Las Palmas: entre la glorieta Sancho Paisa y la glorieta de Sajonia; Las Palmas: entre la glorieta Sancho Paisa; represa la Fe y el sitio Don Diego; Las Palmas: entre del sitio Don Diego y la vía a Llanogrande hasta Comfama de Rionegro; la glorieta del Aeropuerto de Rionegro y la vía a Llanogrande; entre la glorieta del Aeropuerto de Rionegro y la Autopista Medellín – Bogotá. Con estos proyectos

¹⁷Palacios B., Alonso y Salas g., Diego. Movilidad Futura en el Oriente Antioqueño. En Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás, Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. Rionegro, 2008. Pág. 49.

2.3.3 Sistema de transporte público masivo: Valle San Nicolás; Valle de San Nicolás – Valle de Aburrá.

Se debe proponer y planificar para la región, un sistema de transporte público de pasajeros, que incluya: Un Plan Integrado de Transporte Masivo entre el Valle de Aburrá y el Valle de San Nicolás, con conexión con el sistema de transporte masivo actual de Medellín. Un Plan Integrado de Transporte Masivo entre los municipios que conforman el Valle de San Nicolás, articulado con la autopista Medellín-Bogotá y las demás vías arterias existentes que comunican con las cabeceras de los municipios del Oriente, los equipamientos existentes y los centros educativos.

Estos planes deben quedar integrados en los planes básicos de ordenamiento territorial de los municipios, de tal manera que queden aprobadas las directrices de planeamiento del transporte y se reserven las fajas de terreno necesarias para el desarrollo de la movilidad y el transporte de la región.

La Cámara de Comercio ha propuesto en varias ocasiones, analizar y estudiar las diferentes opciones del transporte de pasajeros, específicamente la necesidad del transporte masivo que comunique a los municipios del altiplano del Oriente Antioqueño de manera económica y eficiente, que le sirva a la clase trabajadora y a los estudiantes.

La propuesta está direccionada igualmente a que se definan prioridades para el uso de energías renovables, como la electricidad, y otros combustibles menos contaminantes como son: el gas vehicular, el etanol y el biodiesel. Así mismo estudiar las opciones de introducir para el transporte de pasajeros el uso del tranvía eléctrico, autos y buses eléctricos, o híbridos según el caso.

2.3.4 Elaborar un plan integral de desarrollo en torno al aeropuerto José María Córdova.

El auge de nuevos desarrollos alrededor del aeropuerto José María Córdova sin duda aporta un nuevo panorama en su entorno, esto exige un proceso de planificación riguroso que afronte los progresivos cambios en la ocupación del suelo de un área que está dejando de ser rural para pasar a ser suburbana, donde se desarrollan múltiples proyectos urbanísticos para vivienda e industria y afronta carencias de infraestructura y servicios.

Un plan integral de desarrollo sería el instrumento rector del desarrollo en esta zona para la orientación de una política de ocupación del territorio coherente con su crecimiento, el potencial de la subregión y las necesidades que plantean los retos actuales de la competitividad.

En el libro Realidades y Prospectiva del Valle de San Nicolás, Luis Fernando Arbeláez en su artículo, habla de la ciudad aeropuerto identificando que los aeropuertos de acuerdo con su importancia nacional e internacional tienden a generar en su entorno una serie de servicios que involucran no sólo el comercio y servicios del sector terciario y cuaternario, sino áreas de esparcimiento turísticas y recreativas, a más de áreas de vivienda que en su conjunto y bajo el concepto de ciudad compacta estimulen una alta densidad humana: “del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto”.

La Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño viene promoviendo esta iniciativa hace varios años y considera importante liderarla debido al gran impacto en la subregión.

La infraestructura que tiene el Oriente Antioqueño no la poseen otras subregiones y el desarrollo del entorno al aeropuerto debe ser muy bien custodiado en temas como el desarrollo urbanístico, diseño de vías, la localización de

distintas empresas de ciertos sectores, la seguridad con propuestas como: la ubicación de cámaras de vigilancia sobre las vías desde el aeropuerto hasta la ciudad de Medellín, conexiones viales que conviertan al José María Córdova en un eje céntrico que sirva de partida para la estructuración de una malla vial, que no sólo se conecte con Medellín, sino que también se conecte con municipios como El Retiro, La Ceja, Guarne, Marinilla y Rionegro. Esta propuesta debe ser tomada en cuenta en los planes de ordenamiento territorial no solo de Rionegro, también Guarne y otros municipios por su proximidad al aeropuerto.

Con este tipo de planes se deben determinar cuál es el tratamiento de la vivienda, de las empresas y servicios en torno a las vecindades del aeropuerto y qué tipo de desarrollos deben ser prohibidos de acuerdo a la infraestructura del mismo.

Como complemento al desarrollo de la terminal aérea José María Córdova, la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño manifiesta que Antioquia necesita un **Centro Ferial Internacional** para que complemente el Centro de Convenciones Plaza Mayor de la ciudad de Medellín. Este Centro Ferial debe contar con espacios abiertos y amplios que permitan la realización de eventos como: feria mundial de ganado, feria mundial equina, feria mundial de flores, entre otros certámenes de carácter nacional e internacional.

Para el estudio de este Plan Integral de Desarrollo en torno al Aeropuerto José María Córdova se debe tener el concurso de los acuerdos de la Gobernación de Antioquia, los Municipios de Medellín y Rionegro y otros municipios del Oriente. Para la compra de predios, construcción y montaje del Centro Ferial Internacional se requiere el concurso de los Gobiernos Nacional y Departamental, asociaciones y agremiaciones.

Otras dos propuestas de gran importancia en torno al Aeropuerto José María Córdova están identificadas así, como primera: el desarrollo de un **HUB de servicios aeronáuticos** permita

dinamizar la generación de empleos de alta calificación tecnológica y facilitar procesos de transferencia tecnológica aeronáutica; estimular la creación de empresas de base tecnológica en la región y en Medellín para consolidar un Clúster aeronáutico regional y nacional, reforzar la Zona Franca; ayudar a internacionalizar el Oriente Antioqueño; desarrollar la industria de Catering; diversificar la oferta exportadora del Oriente, reforzar el sector agroalimentario, revitalizar el desarrollo social, económico y tecnológico del Oriente Antioqueño vía inversión y empleo.

Y la segunda, implementar la **política de cielos abiertos** que permita potencializar al Aeropuerto Internacional José María Córdova como un destino internacional con presencia de aerolíneas internacionales, logrando la promoción de la subregión como destino turístico, de ferias y negocios, esto ayudaría a mejorar la conectividad aérea con el continente y el planeta.

2.3.5 Construcción de centros de carga en el Oriente Antioqueño y terminales de transportes de pasajeros.

En Colombia existe un fuerte atraso en infraestructura, logística y transporte. De acuerdo con la Encuesta Nacional Logística (2008) elaborada por el DNP y Midas, en Colombia los costos de logística representan en promedio el 12.5% de las ventas totales de las empresas, siendo las empresas más pequeñas las que sufren los mayores perjuicios.

Los rubros que más pesan dentro del costo total de logística en Colombia son los costos de: transporte interno con un 37 %, transporte internacional con un 33%, seguido por las tarifas administrativas para despacho de aduanas y control técnico, los costos indirectos y los costos de manipulación de carga en los puertos, según se desprende del informe de competitividad de 2010.¹⁸

¹⁸ Consejo Privado de Competitividad. Informe Nacional de Competitividad 2010-2011. Ruta a la prosperidad colectiva. PDF. Bogotá 2010

“Desde el gobierno nacional se contempla la iniciativa de instalar plataformas logísticas en diferentes ciudades del país que permitan agilizar la movilización de mercancía en los próximos años y abaratar los costos de esa operación. La propuesta es iniciar con 20 establecimientos en diferentes zonas del país, entre áreas logísticas de distribución urbana y consolidación de cargas, áreas de apoyo en frontera, edificaciones para la consolidación de cargas regionales, Zonas de Actividad Logística (ZAL) portuarias, puertos secos, centros de carga aérea y plataformas multimodales (una misma infraestructura para el recibo, despacho y transferencia de carga vía terrestre, aérea o férrea). Los establecimientos concentrarán diferentes servicios para el comercio local y el exterior, lo que incluye un diseño funcional y una ubicación estratégica”.¹⁹

Este tipo de propuestas se convierte en una salida para resolver graves problemas de movilidad y conectividad que se presenta con otras regiones, descongestión de los Puertos Marítimos, menores costos en el control de las mercancías y mayor seguridad en el recaudo de los tributos.

El Oriente Antioqueño se constituye en una importante zona para la operación del transporte de carga, gracias a sus excelentes oportunidades operativas, el corredor vial doble calzada autopista Medellín – Bogotá, el aeropuerto José María Córdova, segundo del país como terminal de carga, la Zona Franca, la aglomeración de diferentes sistemas empresariales y la proyección de futuras plataformas logísticas.

2.3.6 Construcción de micro centrales.

El Oriente Antioqueño tiene una gran riqueza hídrica que la ha convertido en la mayor productora de energía de Colombia. Por ella corren numerosos y caudalosos ríos como El Nare, Rionegro, El Buey, Calderas, Samaná. Está el Páramo de Sonsón, y una zona de bosque

húmedo tropical. Se localiza en el sur oriente del departamento de Antioquia entre los dos principales ríos de Colombia, el Magdalena y el Cauca.

En esta subregión se encuentran los principales embalses del país: Embalse Peñol-Guatapé, Playas, Punchiná, San Lorenzo, y las represas de La Fe y Piedras Blancas.

En la actualidad por Cornare cursan 42 solicitudes de concesiones para el aprovechamiento hidroenergético del agua, se cree que con esta ampliación de micro centrales se podría duplicar la capacidad de la región para producir energía, lo que necesariamente llevaría a fortalecer la cadena de servicios asociados con la energía eléctrica, existe en Antioquia potencial para la formación de un clúster en este subsector, aquí es posible situar una buena muestra de empresas de servicios con alta presencia en la demanda nacional.

Estudios demuestran que en el Valle del Aburrá existe un 20% de las empresas prestadoras de servicios asociados con la energía eléctrica, Antioquia representa una gran fuente de recursos debido a la presencia de varias de las empresas de servicios públicos más reconocidas de nuestro país.

Lo que se busca con esta propuesta es estructurar un portal de la cadena de energía, para garantizar la sostenibilidad de las unidades productivas y el desarrollo de posición competitiva en el mercado.

2.3.7 Proyecto de expansión de acueducto y alcantarillado Valle de San Nicolás (Empresas Públicas de Oriente EPO) y tratamiento de residuos sólidos.

¹⁹Santamaría D., Ricardo. Alistan 20 centros de logística comercial en diferentes zonas del país. En: portafolio.com.co. Sección Economía. 5 de mayo de 2009

La Zona Valle de San Nicolás, requiere con urgencia la expansión del servicio de acueductos y alcantarillados en varios municipios, donde existen problemáticas que en muchos casos trascienden las fronteras municipales. Las soluciones no parecieran encontrarse a través de las actuales empresas municipales, por cuanto no proporcionan soluciones eficientes en un territorio donde se requieren servicios regionales de recolección y tratamiento de residuos sólidos, gas, transporte masivo e incluso, generación de energía, lo que llama a vislumbrar acciones conjuntas que apunten a solucionar estos problemas comunes.

La conjunción de esfuerzos entre EPM (56%), la Gobernación de Antioquia (22%), las administraciones de Envigado, El Retiro y Rionegro y las empresas Aguas del Oriente y Aguas de Rionegro (22% restante entre todas), dieron vida a Empresas Públicas de Oriente (EPO),²⁰ una sociedad anónima con un capital autorizado de \$50 mil millones.

Inicialmente, la empresa prestará los servicios de acueducto, alcantarillado y saneamiento básico y beneficiará a 120 mil habitantes de las zonas rurales y suburbanas. Para hacer realidad ese propósito, la construcción de la infraestructura exigirá inversiones cercanas a los \$90 mil millones.

Iniciará operación a finales de 2011, para quedar integrada de manera directa al sistema de acueducto de EPM. En su primera etapa se conectarán 6 mil nuevas instalaciones (aproximadamente 30 mil habitantes), que hoy se surten de fuentes secundarias o particulares en el caso del agua, y que cuentan con sistemas individuales para el vertimiento de sus residuos líquidos. Por lo tanto, también podría pensarse en invitar a los demás municipios de la subregión para que participen como accionistas.

2.3.8 Conectividad inalámbrica para los sitios públicos y de Gobierno, de toda la región.

Entre los factores que definen la competitividad, la infraestructura de las Tecnologías de la Información y la Comunicación Tics, desempeñará un papel cada vez más importante en especial aumento de la productividad y disminución de costos.²¹ Su avance y difusión brinda posibilidad de acceso a la comunicación, la información y el conocimiento.

No obstante, de acuerdo al nivel de ingresos y otras características socioeconómicas como la desigualdad, la pobreza, y los niveles educativos de cada región, se puede generar una brecha de mayor o menor acceso a las TICS. En el ámbito local persisten grandes brechas digitales que impiden la convergencia del uso de las Tics entre regiones y crean una nueva forma de exclusión del escenario creciente de la globalización.²² Esto se evidencia en el país, en una tasa de penetración de Internet donde sobresale Bogotá con 19,9 por cada 100 habitantes y le siguen muy de lejos valle con 9,9 y Antioquia con 7,7.

En 2008, la cobertura en Internet para el Oriente Antioqueño era apenas del 4.6%, frente al 17% del índice departamental, y se concentraba en la región del Valle de San Nicolás. En cuanto a la cobertura telefónica residencial la subregión presenta un 52,6% frente a un 72,3 en Antioquia.²³

Se hace necesario implementar acciones que permitan ampliar la cobertura en Internet y telefonía en todas las zonas de la subregión. La CEPAL planteó en su momento como alternativa para democratizar el acceso y uso de Tics crear salas de computadores en escuelas públicas y

²⁰<http://www.empresaspublicasdeoriente.com>

²¹CEPAL. Escalafón de Competitividad de los departamentos en Colombia. En Serie Estudios y Perspectivas N°16. Pág. 44-45.

²²Ibíd. Pág. 44.

²³ Comisión Subregional de Competitividad. Conectividad. En: Diagnóstico de Competitividad del Oriente Antioqueño. Pág. 23. 2010.

crear centros informáticos con Internet, de libre acceso para las poblaciones de áreas rurales.

Estas acciones bien podrían replicarse en Oriente articuladas a programas de educación virtual para el empleo especialmente para las zonas más

alejadas de las cabeceras; además, sigue vigente la necesidad de incrementar la conectividad de los portales de gobierno como medio de comunicación, transacción y agilización de trámites para los habitantes de los 23 municipios.

2.4 LINEA DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO



Para crear condiciones de productividad y competitividad, se hace necesaria la formación de capital humano, con la articulación entre los sectores productivos estratégicos y las instituciones de educación, por medio de alianzas estratégicas regionales.

Para la Comisión Subregional de Competitividad es clave alinear la política de pertinencia del Ministerio de Educación Nacional a las realidades de la región, que busca lograr que el sistema educativo forme el talento humano para aumentar la productividad del país y hacerlo competitivo en el entorno global, para que responda a las necesidades de los estudiantes, la sociedad y el sector productivo. Se fomenta de esta manera el desarrollo continuo de competencias laborales como eje de un enfoque integral de formación que conecta el mundo del trabajo con la educación, haciendo énfasis en el mejoramiento del talento humano como fuente principal de innovación, conocimiento, diferenciación y productividad.

Este proceso, planteado en el Plan Regional de

Competitividad, se ha desarrollado de manera positiva en el Oriente Antioqueño hasta ahora, pero es necesario direccionarlo de tal forma que en el futuro sean visibles dentro del territorio los resultados de una oferta educativa que responda a sus necesidades, que genere calidad de vida y se enfoque hacia el desarrollo de ciencia e innovación para los diferentes sectores de la economía subregional.

En el campo de la educación superior como en todos otros es urgente trabajar de manera articulada por parte de todas las instituciones de educación técnica, tecnológica y universitaria, dado que tienen la misión común de ofrecer programas de formación académica con calidad, fomentar y apoyar el desarrollo de la investigación y ofrecer programas de extensión a la región con los principios de pertinencia y participación.

Un sistema educativo para el Oriente logrará la ampliación de cobertura educativa, consolidando sistemas de información de estudiantes, egresados y su ubicación, en correspondencia con

la política pública de aseguramiento de la calidad de educación superior.

El PLANEО propone grandes proyectos educativos como el mejoramiento de la calidad educativa con énfasis en currículos adaptados a la realidad y dinámicas de la subregión, así mismo una especial atención a la educación rural, al bilingüismo como base para de intercambio y reconocimiento con otras culturas; la sinergia educación, trabajo y producción para la búsqueda de oportunidades y emprendimiento, educación superior para lo superior que le apuesta a la investigación, la técnica y a la formación especializada.

2.4.1 Oferta académica pertinente que responda a las necesidades de la región.

Según el Informe Nacional de Competitividad 2009- 2010, una de las estrategias para eliminar las barreras a la competitividad consiste en orientar la expansión del sistema educativo hacia ofertas que respondan a las necesidades de desarrollo del país, de acuerdo con las oportunidades de crecimiento de cada región, y las ventajas comparativas de la economía nacional.

Estas necesidades de crecimiento requieren de reacciones y respuestas más aceleradas y eficientes, por un lado a las demandas del sector productivo de personal dotado de competencias, habilidades y conocimientos que respondan a lo que ellos requieren, por otro lado, el sistema también debe responder a las demandas de los estudiantes y aspirantes por programas que faciliten su inserción en el mercado laboral, promuevan su incursión en iniciativas de emprendimiento y les ofrezcan la oportunidad de continuar su formación en el futuro.²⁴

En la subregión se debe mantener la red de instituciones de educación superior y tecnológica, como de las instituciones para el trabajo y el desarrollo humano, en torno a las necesidades y potencialidades del Oriente, para atender la necesidad actual de formar capital humano en competencias que influyan en el desarrollo de la subregión.

En este sentido, Oriente cuenta una gran ventaja comparativa como es la presencia del Sena en su territorio, que renueva la oferta de formación en consulta directa con empresarios y gremios productivos a través de consultas a sus Centros de Servicio Público de Empleo, sobre las tendencias del mercado laboral.²⁵

Igualmente la presencia de las sedes de Universidades, es un factor a valorar para articular con ellas la oferta educativa necesaria para competir y avanzar además en ciencia, tecnología e innovación.

En general, los empresarios de 13 áreas metropolitanas del país, señalan que entre las principales competencias que buscan en sus empleados es que sean personas éticas, que sepan trabajar en equipo, comunicarse de manera oral y escrita, y manejar herramientas informáticas básicas y específicas.²⁶ Además, es necesario impulsar el desarrollo de competencias para actividades específicas, y sobre todo, desarrollar una actitud positiva para el emprendimiento.

2.4.2 Aumentar la oferta y fomentar la demanda de programas de educación técnica y tecnológica, para mejorar las competencias de la población.

La educación técnica y tecnológica se entiende como un gran ventaja del Oriente si se le da

²⁴ Educación, una visión integral. En: Informe Nacional de Competitividad 2009 – 2010.

²⁵ *Ibíd.* Pág. 106. 2010.

²⁶ Encuesta a empleadores de 13 áreas metropolitanas, aplicada por el Observatorio Laboral para la Educación. 2008.

prioridad a la articulación de la educación media con la educación superior y la formación para el trabajo y el desarrollo humano, si se fomenta el desarrollo de programas por ciclos flexibles, se promueve el bilingüismo, el uso y apropiación de tecnologías de la información y la comunicación como impulso a la capacidad competitiva subregional.

La subregión deberá estar integrada al Sistema Nacional de Formación para el Trabajo y el Desarrollo Humano, SNFT, del que hace parte el SENA, entidad presente en la subregión y otras instituciones de educación media técnica, instituciones de educación superior de carácter técnico profesional y tecnológico, entidades de formación para el trabajo y el desarrollo humano y las empresas que cuentan con programas de capacitación de sus trabajadores, esta instancia desarrolló el Sistema de Calidad de la Formación para el Trabajo, SCAFT, definido como el conjunto de mecanismos de promoción y aseguramiento de la calidad, orientado a certificar que la oferta de formación para el trabajo cuente con los medios y las capacidades para ejecutar procesos formativos que respondan a los requerimientos del sector productivo.

Entre las acciones recomendadas por autores y planes de acción para la región se encuentra la transformación de programas técnicos y tecnológicos, currículos basados en competencias, respuesta a las necesidades del sector productivo, ciclos: movilidad y flexibilidad, articulación entre programas, modernización de infraestructura, fortalecimiento del cuerpo docente e integración a las nuevas tecnologías de información y telecomunicaciones.

2.4.3 Crear un programa de formación de recurso humano altamente especializado (Maestrías y Doctorados).

Esta propuesta está alineada a los propósitos expresados en la línea estratégica de Ciencia

Tecnología e Innovación en la que se plantea como una acción estratégica la generación de capital humano para la investigación y el desarrollo, con objetivos claros de mejora de la competitividad investigadora de la subregión en relación con sus demandas sociales y productivas, asunto que no se aborda separado de la coordinación de las infraestructuras para este propósito, el fomento de la cooperación empresarial, el desarrollo de un marco de cooperación con otras regiones, todo esto enfocado a la promoción de los valores de la cultura científico-tecnológica.

Se requiere fortalecer en la subregión la capacitación de recurso humano altamente especializado, con maestrías y doctorados que promuevan la investigación y el desarrollo de la ciencia en la subregión.

2.4.4 Implementar un observatorio laboral y ocupacional para evaluar la pertinencia de la educación.

Un observatorio laboral contribuye a crear condiciones de productividad y competitividad, mediante la identificación de capital humano, con la articulación entre los sectores productivos estratégicos y las instituciones de educación superior, por medio de alianzas estratégicas regionales. Esta iniciativa hace parte de la Agenda de Competitividad Nacional como una herramienta útil para el sector productivo, estimula una oferta laboral más pertinente a sus necesidades, disminuye los tiempos y costos en la selección de personal y los costos de adecuación y capacitación de la fuerza laboral.

El objetivo de un Observatorio es apoyar a las instituciones de educación superior en la elaboración de estudios de seguimiento de egresados y en la aplicación de sus resultados en los procesos de mejora continua de la actividad universitaria. El Consejo Regional de Competitividad, a través de la Mesa de Formación de Talento Humano mantiene un estudio permanente de pertinencia educativa

especialmente en los Clúster estratégicos de la región.

El Documento CONPES 3527 de 2008 –Política Nacional de Competitividad y Productividad– recomienda la creación de esta herramienta estratégica para orientar la política educativa a partir de las tendencias del mercado laboral y contribuir a mejorar la calidad y pertinencia de los programas; orientar las decisiones de los estudiantes, los graduados y los hogares sobre sus inversiones en educación y consolidar información útil para la toma de decisiones por parte del sector productivo.

2.4.5 Implementar un programa de bilingüismo para los 23 municipios de la subregión.

Desarrollar la competencia comunicativa en inglés en comunidades locales a partir de la institución educativa, en la cual se crea un centro de bilingüismo con equipos, materiales y ayudas didácticas, abierta a la población, fue propuesta por la Secretaría de Educación para la Cultura

de la Gobernación de Antioquia.

El dominio de la segunda lengua posibilita al departamento mejores relaciones comerciales, sociales y científicas con otros países, también permite ampliar los conocimientos en todas las áreas del saber, utilizando las modernas tecnologías de la información.²⁷

Rionegro fue el primer municipio del Oriente donde se desarrolló la experiencia piloto de este proyecto, así como en Don Matías, Cisneros, Amagá, Puerto Nare, Necoclí y se proyecta ampliarlo hasta llegar a una cobertura de 40 municipios.

El Plan de Competitividad Subregional promueve la réplica de este programa en los 23 municipios de la subregión como una manera de integrar la región a una nueva relación con el mundo.

2.5 LINEA DE INTERNACIONALIZACIÓN



El Oriente Antioqueño cuenta con grandes potencialidades y ventajas comparativas que son recogidas en las propuestas de este Plan Subregional de Competitividad.

Se proponen en los capítulos anteriores acciones orientadas a un proceso de transformación que mejore las condiciones de productividad y

competitividad de la base empresarial existente y que propicie la creación de sectores de clase mundial a través de la atracción de inversión extranjera fomentada por el gobierno nacional y departamental, así mismo ampliar la base exportable, abrir nuevos mercados y apoyar a las pymes.

²⁷Bird. Bilingüismo en Antioquia. En: Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia. Pág. 88. 2006.

En la base de todas estas propuestas están la educación, la ciencia y tecnología como fundamento del propósito subregional de generar las condiciones necesarias para atraer empresas de alta tecnología, que hagan inversiones grandes, generadoras de clúster relacionados con la misma, que jalonen el conocimiento y la capacitación de mano de obra especializada.

Desde 2008 el gobierno colombiano desarrolla instrumentos esenciales para atraer inversión, en la actualidad este esfuerzo se evidencia con la promoción y difusión de mecanismos como las zonas francas y los contratos de estabilidad jurídica, el sistema nacional de competitividad propone la generación de un mejor clima empresarial, una regulación propicia para la inversión, especialmente extranjera, con la implementación de cambios regulatorios, con el fortalecimiento jurídico del Estado, del diálogo público-privado, del establecimiento de acuerdos comerciales y de inversión con diferentes países del mundo, para lo que adelantan negociaciones de acuerdos o decisiones para la promoción y protección de la inversión, para atender los asuntos relacionados con la doble tributación, también la simplificación de las regulaciones del comercio exterior que faciliten procedimientos para agilizar la inspección física de mercancías en los puertos, aeropuertos y pasos de frontera para reducir el tiempo, y por tanto, los costos de exportar e importar en Colombia.

El país también ha suscrito una agenda comercial encaminada a promover la inversión, también para lograr la internacionalización de la economía a través de los Tratados de Libre Comercio y pasar de los actuales tres a nueve acuerdos más para tener acceso preferencial a más países, con más consumidores, lo que le permitirá aumentar las exportaciones.

Un soporte para sostener el crecimiento es el acceso de todos a la financiación, que se logrará,

aseguró, a través de la banca de las oportunidades para sectores tradicionalmente alejados de la banca.

Se deben también ampliar las posibilidades del sector turístico para apoyar el desarrollo sostenible de la subregión con una industria que cada vez cobra más importancia en el concierto mundial.

2.5.1 Convertir la exportación de bienes y servicios en la principal fuente de desarrollo económico de la región.

El estudio realizado por la firma consultora Araujo Ibarra & Asociados S.A. revela cómo los países que han crecido en el monto de sus exportaciones lo han hecho con el desarrollo de productos nuevos. De hecho propone una metodología con la cual se pueden identificar productos, aplicable en cada empresa o sector del Departamento para investigar, en su caso, cuales son los productos nuevos o nichos de mercados que podrían sustentar una estrategia de diversificación y expansión de las exportaciones de la región a E.E.U.U.²⁸

El estudio propone a los empresarios hacer un esfuerzo por visualizar nuevas oportunidades de creación de productos innovadores, que para el caso de la subregión pueden sumarse a los que actualmente se exportan. Articulados a ese planteamiento, el documento de Competividad propone hacer una búsqueda y sistematización de los productos exportables livianos y productos innovadores que puedan identificar nichos de mercado, y paralelamente utilicen el transporte aéreo aprovechando las ventajas de la infraestructura instalada en el Aeropuerto Internacional José María Córdova.

El transporte aéreo es el medio más utilizado para

²⁸ Bird. Cien nuevos productos y servicios con potencial exportador a E.E.U.U. Pág. 140. 2006.

las exportaciones, especialmente de productos como las flores, por la rapidez para llegar al cliente final.²⁹ Éste se ha destacado como el medio más utilizado por países exportadores a EE.UU, que han crecido en sus economías, según el estudio de los cien nuevos productos con potencial de exportación desde Antioquia al mercado de EE.UU, realizado por la firma consultora mencionada.

Es necesario promover el establecimiento de sistemas de transporte multimodal de mercancías como una condición para la competitividad de la subregión y del departamento, así como para el impulso a la economía local con sus productos hacia mercados internacionales. A través de estos sistemas no sólo se ofrece al cliente la operación física del transporte, por medio de distintos vehículos y formas de transporte de la mercancía, sino el conocimiento y asesoría sobre las normas o reglamentos que establecen las condiciones, requisitos, restricciones y exigencias en los países donde pretende operar y para los productos que pretende transportar.

2.5.2 Establecer un plan de promoción de la región.

El Marketing Territorial busca en primera instancia el estudio, investigación, valorización y promoción del territorio, con el objetivo de sostener y estimular el desarrollo local, a través de la participación y competencia con otras regiones, en los flujos mundiales de bienes y servicios, de capitales, humanos y de conocimiento.

La promoción de esta imagen de la subregión no es sólo una campaña sino un proceso sostenido de comunicación y movilización de mensajes que involucre medios locales, nacionales e internacionales, nuevas tecnologías de la comunicación y la acción de líderes locales y

regionales que ayuden a legitimar esta imagen de la subregión.

Se pretende que los nuevos conceptos de ciudad, lleven a pensar los territorios desde una óptica del mercado para conocer sus características, establecer planes para potenciar y proyectar sus fortalezas en pro de mejoras competitivas. Los planes de desarrollo y competitividad de las ciudades modernas deben tener como soporte fundamental el mercadeo, que les permita fomentar sus fortalezas, tendencias y sus maneras de administrar y construir lo público.

El marketing territorial debe pensarse en términos de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos del territorio, con lo se debe proyectar no solo en términos de desarrollo económico, sino también términos de desarrollo social, medioambiental y político. Igualmente se debe buscar la promoción de la identidad cultural de los municipios, un punto determinante del desarrollo del territorio, es así como se habla de productos con identidad, patrimonio cultural e intangible.

Se deben propiciar ventajas competitivas que provienen de la instalación de nuevas empresas en el territorio, lo que conlleva a inversión de capital y de generación de nuevo empleo, además del mantenimiento y fortalecimiento de las ya existentes.

Esto dará como resultado un incremento en la creación de riqueza en el territorio.

2.5.3 Implementar un sistema de información turística regional digital.

En los ejercicios de formulación de convenios de competitividad turística para Colombia se han identificado problemas de carencia de estadísticas unificadas sobre el sector y bajo nivel

²⁹Diagnóstico de Competitividad del Oriente Antioqueño. Pág. 134. 2010..

de utilización de TIC's en el desarrollo de la actividad turística.

El sector turístico del Oriente Antioqueño requiere consolidar o articularse a un sistema de información turística apoyado en el uso de tecnologías de la información y la comunicación que permita la toma de decisiones en materia de inversiones para el empresariado, en materia de regulación y supervisión para el Gobierno y de selección de destinos y servicios para el turista.

El objetivo esencial es que los turistas puedan acceder a la información confiable y única sobre destinos, precios, atractivos y planes y a las empresas insertarse en las tendencias mundiales a nivel de comunicación, permitiéndoles competir con operadores turísticos internacionales por medio de campañas agresivas y accesibles de promoción de sus productos.

El sistema de información debe contener los destinos turísticos de la subregión y mapas georeferenciados con los municipios, las rutas, medios de transporte, información de prestadores de servicios turísticos, estadísticas, e información confiable para la seguridad del turista.

Este sistema de información necesariamente haría parte de la estrategia de marca de región que busca atraer inversión y turismo al Oriente Antioqueño.

2.5.4 Implementar un programa de Gestión Pública de Turismo en los municipios con vocación y potencial.

Considerado como uno de los fenómenos socio-económicos más importantes en las últimas décadas en el mundo, el turismo se ha convertido en un indicador del nivel de vida de la sociedad y

una importante fuente de ingresos de las economías.

En esta actividad se ha generado una intensa competencia internacional por capturar la mayor afluencia de turistas dados los efectos positivos que el sector tiene sobre el crecimiento económico. Por ello, muchos países han adoptado estrategias de desarrollo de la actividad mediante la potencialización de sus ventajas competitivas, el posicionamiento de la marca país, y la generación de las condiciones institucionales y de infraestructura física necesarias para su desarrollo.

Colombia posee diversidad de destinos turísticos de sol y playa, turismo de aventura, agroturismo y ecoturismo y turismo de negocios, entre otros. Pero algunas regiones no están preparadas para explotar las ventajas del sector. "En Antioquia, se pretende que en el año 2020, la actividad turística sea entre el 7% y el 9% del PIB, fruto de un manejo creativo e innovador de su biodiversidad, los negocios y los eventos".³⁰

La Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño conformó el Consejo Subregional de Turismo gracias al acompañamiento de la dirección de turismo del Departamento, consejo que hoy día cuenta con una nutrida participación de actores e instituciones públicas, privadas y sociales, definiendo la matriz de competitividad turística con metas a corto y mediano plazo, la cual está alineada al convenio de asociación de competitividad turística.³¹

El desarrollo de la propuesta le permitirá a la subregión consolidar un efectivo modelo de desarrollo turístico mediante las siguientes estrategias:

- Fortalecer y articular la institucionalidad y

³⁰ Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad. Documento Regional, Antioquia. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá, junio 2007. Pág. 51.

³¹ Convenio de asociación de competitividad para el destino turístico departamento de Antioquia, firmado entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Gobernación de Antioquia, la cámara de Comercio de Medellín y COTELCO, Capítulo Antioquia-Chocó, en 2009

planificar la actividad turística.

- Identificación de las necesidades de infraestructura turística sostenible para el mejoramiento de la conectividad y la oferta turística.
- Fortalecer los programas de formación, capacitación y habilitación laboral que respondan a las necesidades del sector.
- Definir y diseñar los productos turísticos de la subregión.
- Diseñar el plan de medios y promoción turística de la subregión.
- Sensibilizar a la comunidad turística prestadora de servicios y receptora en los destinos, sobre los beneficios de la legalidad y los riesgos de la ilegalidad.
- Mejoramiento de la percepción de seguridad por parte de los viajeros.
- Implementación de la señalización turística en zonas y áreas prioritarias.
- Mejorar las condiciones de prestación de los servicios turísticos.
- Promover y facilitar la inversión, construcción y ampliación de instalaciones.

Estas iniciativas serían tenidas en cuenta en los programas municipales de gestión pública del turismo que además deben contemplar las particularidades de cada municipio, lo que no entorpece operación turística en red en la subregión.

2.5.5 Insertar los principales municipios de la región, en una medición de regulación empresarial.

Una herramienta utilizada para medir y comparar la forma en la cual las regulaciones

gubernamentales fomentan la actividad empresarial o la restringen, es el Informe Doing Business, el cual se publica en una serie de reportes anuales por el Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional.

Una premisa fundamental de Doing Business es que la actividad económica requiere buenas normas. Entre éstas se incluyen las que establecen y esclarecen los derechos de propiedad, las que reducen los costos de resolución de disputas, tornan más predecibles las interacciones económicas y proporcionan a las partes contratantes importantes medidas de protección contra los abusos. El objetivo es concebir regulaciones diseñadas para ser eficientes, accesibles a todo el que necesite recurrir a ellas y de sencilla aplicación.

El Doing Business subnacional se consolida como una herramienta valiosa para generar procesos de cambio al interior de las regiones, permitiendo la realimentación y difusión de buenas prácticas regionales. Pero lo más importante es el proceso de creación de una cultura de competitividad al interior de las regiones con la finalidad de convertirlas en destinos atractivos para la inversión nacional y extranjera, avanzando así hacia un mejor bienestar social y económico para sus habitantes de la mano de políticas y líderes regionales comprometidos cada día más con el avance competitivo del país.

En este sentido es necesario que los principales municipios del Oriente se inserten en mediciones y comparaciones con las grandes ciudades para descubrir brechas y se estimulen las acciones para cerrarlas y lograr un buen nivel en los indicadores que miden el ambiente de negocios en el Oriente Antioqueño.

BIBLIOGRAFÍA

- Observatorio del Caribe Colombiano y la Cámara de Comercio de Cartagena. Indicador Global de Competitividad, el caso de Cartagena de Indias. En: Serie de Estudios sobre la Competitividad de Cartagena
- Observatorio del Caribe y CCB. Indicador Global de Competitividad de las ciudades colombianas 2008, el caso de Barranquilla.
- Departamento Nacional de Planeación. Consejo Económico y Social. Conpes 3527 Política Nacional de Competitividad y Productividad. 2008.
- Decreto 2828 de 2006. Bogotá. 2006.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Decreto 1475 de 2008. Bogotá. 2008.
- Consejo Privado de Competitividad. Informe Nacional de Competitividad 2008-2009. Bogotá. 2008.
- Consejo Privado de Competitividad. Resultados de Colombia en el Indicador de Competitividad del IMD en 2008. Bogotá. 2008.
- Departamento Nacional de Planeación. Agenda Interna de Antioquia para la competitividad y la productividad. 2007.
- Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. Análisis Comercial y Empresarial- ACER. Rionegro. 2009.
- Consejo de Política Económica y Social. En: Documento Conpes 3638. Junio de 2010.
- Comisión Subregional de Competitividad. Conectividad. En: Diagnóstico de Competitividad del Oriente Antioqueño 2010.
- Educación, una visión integral. En: Informe Nacional de Competitividad 2009 – 2010.
- Encuesta a empleadores de 13 áreas metropolitanas, aplicada por el Observatorio Laboral para la Educación. 2008.
- Bird. Bilingüismo en Antioquia. En: Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia. 2006
- Bird. Cien nuevos productos y servicios con potencial exportador a E.E.U.U. 2006.
- Diagnóstico de Competitividad del Oriente Antioqueño. 2010.
- Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad. Documento Regional, Antioquia.
- Departamento Nacional de Planeación. Bogotá, junio 2007.
- Convenio de asociación de competitividad para el destino turístico departamento de Antioquia, firmado entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Gobernación de Antioquia, la cámara de Comercio de Medellín y COTELCO, Capítulo Antioquia-Chocó, en 2009.