Orientaciones Estratégicas

POT / POD MODERNOS

PALMIRA / VALLE DEL CAUCA

MAYO 2018

- Contenido

- Introducción

1. Recomendaciones en Conectividad e Infraestructura

2. Recomendaciones en Economía y Desarrollo Empresarial

3. Recomendaciones en Servicios Públicos

4. Recomendaciones en Vivienda

5. Anexos – Respuestas de aliados

- Introducción

Las Orientaciones Estratégicas que componen este texto, representan un esfuerzo conjunto por generar propuestas en torno a temas que se consideran centrales para la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial, POT, de los municipios de Palmira, Buenaventura y Yumbo, aprovechando la ventana de oportunidad que representa el proceso simultáneo de construcción de sus POT, y estando los de Palmira y Buenaventura enmarcados en el programa de POT Modernos adelantado por el Departamento Nacional de Planeación – DNP.

Así, la FDI Pacífico convocó y conformó un conjunto de aliados procedentes del sector privado como las Cámaras de Comercio de Cali, Palmira y Buenaventura, la Sociedad Colombiana de Arquitectos, la Asociación Nacional de Industriales, ANDI, los Comités Intergremiales del Valle, Palmira y Buenaventura, la Comisión Regional de Competitividad, CRC del Valle del Cauca, la Asociación Colombiana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental, Acodal, la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI, la Cámara de la Construcción, Camacol, entre otros gremios y asociaciones, cuyo fin ha sido generar recomendaciones a partir de los diagnósticos y áreas de experticia que cada uno de estos actores ha desarrollado como resultado de su presencia y trabajo en la región.

En este sentido, dada la coyuntura actual de los municipios - que presentan unas problemáticas específicas - y la oportunidad para solucionarlas - que implica la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial de ellos - se plantean orientaciones frente a temas que se consideran estratégicos y que trazan cada uno de los capítulos del texto: Desarrollo Empresarial, Servicios Públicos, Vivienda y Conectividad e Infraestructura. Esto parte, no sólo de las realidades propias del territorio, sino del abordaje de experiencias exitosas en otros países, en relación a los componentes mencionados y en integración regional, pues la formulación de los POT tiene como fin el desarrollo, el cual se ve obstaculizado por el aislamiento hacia otros territorios.

En resumen, la iniciativa de generar este conjunto de componentes surge en respuesta a hechos como:

1. Se delinea una coyuntura que ofrece la posibilidad de reencauzar procesos tanto endógenos en cada uno de los municipios, como de coordinación e interlocución entre ellos para el abordaje de problemas comunes que pueden (o no) superar las fronteras territoriales y administrativas existentes. Dicho explícitamente, la construcción coincidente y relativamente paralela de los POT de los municipios, plantea la posibilidad de coordinar estrategias a largo plazo para adelantar una integración territorial efectiva entre los municipios de la subregión.

Evidentemente, la inexistencia de un área metropolitana legalmente constituida y la lejanía de dicho escenario no representa un argumento para negar los flujos e interacciones que ocurren en el plano real de los municipios de la subregión y por ende, la necesidad de abordar su gestión desde una óptica de región metropolitana que permita abarcar de manera integral la condición real de las oportunidades y retos que los afectan de manera transversal dada su cercanía física y las dinámicas de relacionamiento que las eslabonan.

Según el estudio de la Misión de Sistema de Ciudades adelantado por el DNP, el eje Buenaventura-Palmira-Tuluá-Buga conforma uno de los 10 ejes regionales identificados, de tal

manera que en muchos casos, como los de Jamundí y Yumbo con Cali, han llegado a identificarse procesos de conurbación puestos en marcha, siendo evidente la interacción entre estos municipios en virtud de los flujos poblacionales y relaciones comerciales y culturales que configuran este relacionamiento y que deben ser abordadas y entendidas a la hora de planear el territorio.

Lograr esta visión integrada del territorio permitiría afrontar nuevas realidades propiciadas por condiciones económicas mundiales donde territorialmente se esboza una estructura de red de ciudades que han generado la necesidad de actuar conjuntamente hacia problemas comunes. Así, las "economías de aglomeración" son aproximaciones para entender la interconexión de las ciudades con sus áreas de influencia y con otras aglomeraciones (2014, Metrópolis), ya que el crecimiento urbano acelerado de las últimas décadas ha dado pie al surgimiento de nuevos obstáculos como la movilidad urbana, la sanidad ambiental y la calidad de vida, entre otros, que se extienden más allá de las fronteras de los gobiernos locales y que abarcan varias divisiones jurídico-administrativas del territorio, por lo que se requiere que sean afrontados por más de un municipio.

En el contexto vallecaucano, incluso colombiano, la conformación de estos sistemas debe propender a trazarse como regiones que sean el motor de crecimiento y bienestar para sus áreas de influencia y que propulsen el desarrollo del país. Si bien no hay intención expresa de conformar un área metropolitana, no se debe pasar por alto la necesidad de diseñar mecanismos de gobernanza metropolitana compleja para lograr los objetivos mencionados.

En este sentido, grandes ciudades han adelantado esfuerzos por concretar mecanismos de gobernanza metropolitana para responder a estas nuevas realidades, teniendo como principal objetivo asumir responsabilidades y poderes de los gobiernos nacionales bajo la figura de un bloque de entidades locales administrativas con capacidades diferenciales de influencia sobre el territorio. Este es, en efecto, el mayor reto al que se han afrontado las ciudades para ese objetivo en una escala global: coordinar voluntades y tensiones políticas entre grandes, medianas y pequeñas administraciones.

Similar a como ha ocurrido en Cali, otras ciudades, incluyendo las europeas, han encontrado este obstáculo y actualmente se encuentran formulando maneras de sortearlo a través de la formulación de planes o de instancias, como es el caso de Londres, Milán, Viena o Estocolmo[1], ciudad que ha formulado un plan regional dirigido a facilitar el flujo de información accesible entre actores públicos y privados de los distintos municipios de su área de influencia. Esto le ha brindado a la capital sueca la flexibilidad para adaptarse a la realidad del territorio y promover estrategias y labores de cooperación que se ajustan a su contexto e incluyen temas más allá de la planeación territorial, lo cual le ha logrado dar legitimidad para asumir el rol de actor coordinador de la planificación en la región.

Dentro del conjunto de casos latinoamericanos, resaltan dos experiencias pertinentes para ser consideradas como ejemplos a seguir. El caso de Guadalajara - México[2], con un área metropolitana constituida, representa un caso de éxito al lograr conformar un esquema de coordinación metropolitana con una visión urbanística clara, un diseño legal detallado y una estrategia de financiamiento eficaz. Al igual que otras experiencias, fue esencial la construcción de una plataforma de información territorial integral que facilitara la coordinación

1. Salet W, Thornley, A y Kreukels, A. (eds), 2003, Metropolitan Governance and Spatial Planning: comparative case studies of European city-regions, Taylor and Francis
2. Pfannenstein B, 30 de noviembre de 2017, Guadalajara como referente de buenas prácticas en gobernanza metropolitana y ordenamiento territorial en México, conferencia Universidad de Buenos Aires.

y planeación de la ciudad y del área metropolitana (casi 680 Km cuadrados de mancha urbana). Esto ha permitido una correcta instrumentalización del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano y que los distintos municipios implementen estos nuevos insumos en sus instrumentos de planeación.

Por otra parte, en Rosario - Argentina[3] el modelo funciona bajo una asociación voluntaria de municipios formalizada a partir de un convenio de adhesión entre los municipios y comunas que se refrendó por los organismos legislativos locales. A partir de esto, se constituyó en el 2010 el Ente de Coordinación Metropolitana, ECOM[4], el cual no sólo se ha enfocado en actores políticos, sino también con los técnicos de las distintas entidades. Este instrumento representa un espacio para la coordinación y promoción de políticas públicas de impacto regional, así como es un organismo para impulsar el desarrollo de proyectos con impacto metropolitano a través de vinculaciones estratégicas entre los entes involucrados en cada uno de ellos.

Además, desde la Intendencia (Alcaldía) de la ciudad núcleo, se adelantó la constitución de la Unidad Metropolitana de Planificación y Gestión Estratégica, con el fin de orientar el desarrollo de la región metropolitana de Rosario promoviendo la participación de actores públicos, institucionales y privados, integrando también representantes técnicos de los municipios y comunas de la AMR.

Toda esta experiencia de más de 15 años de planificación estratégica ha permitido desarrollar una planeación ampliada en cuanto a la perspectiva metropolitana del territorio y una visión compleja de los actores implicados, lo que ha resultado en el desarrollo de un Plan Estratégico Rosario, PER, en 1998 y 10 años después con el Plan Estratégico Rosario Metropolitana (PER+10), instrumentos que se aplicaron de forma conjunta al desarrollo de una planificación urbana.

Además de esta perspectiva metropolitana, también es esencial consolidar una articulación con las áreas rurales, ya que mundialmente estas zonas no han quedado exentas de las dinámicas de globalización y de crecimiento demográfico acelerado, lo que implica que las estrategias tradicionales de cohesión entre lo rural y lo urbano, deben ser redefinidas con el fin de convertir estos retos en oportunidades y lograr conjuntamente el desarrollo de las regiones.

Un gran ejemplo de esto es el programa piloto (3 años de duración entre 2008 y 2010) de desarrollo espacial adelantado en Alemania[5] por el Ministerio de Transporte, Construcción y Asuntos Urbanos y el Instituto para la Investigación en Construcción, Asuntos Urbanos y Desarrollo Espacial. Dicho programa lleva el nombre de MORO y busca promover en las distintas regiones metropolitanas del país la cooperación con sus entornos rurales, consolidando lo que se denominan “asociación urbano-rural”. Con un éxito generalizado, se ha logrado constituir un modelo en el que las regiones metropolitanas han ampliado y convertido sus estructuras de gobernanza y organizacionales a unas de naturaleza cooperativa, incluyendo socios rurales y sus respectivas iniciativas y proyectos por medio de la formación de redes en los procesos de toma de decisión.

3. Metrópolis, 2014, Informe: Estudio Comparativo sobre Gobernanza Metropolitana, Barcelona
4. La presidencia del ECOM es ejercida por la alcaldesa de Rosario y cuenta con una estructura organizacional compuesta por un Consejo de Gobierno, integrado por todos los alcaldes y presidentes de las comunas; un Directorio, constituido como organismo ejecutivo de las decisiones del Consejo y como representante legal del Ente. También cuenta con una Secretaría Ejecutiva y un Consejo Técnico Consultivo.
5. Metrex, 2011, Urban-rural relationships in metropolitan areas of influence: best practice examples of metropolitan-rural cooperation, Hamburgo

En este programa resaltan las experiencias de la Región Metropolitana de Hamburgo (MORO Norte), donde se crearon espacios para actores privados, públicos y académicos de distintos territorios para la identificación de proyectos que podían ser abordados conjuntamente dada su naturaleza de encadenamiento (clústeres, ciencia, transporte e infraestructura, etc.). La experiencia tuvo tal éxito que una vez concretado el programa en el 2010, los socios decidieron crear la Asociación de Proyectos del Norte para cristalizar estas dinámicas a lo largo del tiempo bajo la misma óptica del programa piloto. Así mismo, es relevante la experiencia de la Región Metropolitana de Alemania Central (con núcleo en Leipzig), donde se consolidaron actividades intersectoriales en aras de la cooperación transregional, llegando a representar incluso, una "red de redes" que abarca un amplio espectro de sinergias, identidades, potencialidades e innovaciones en temas económicos, científicos, políticos y sociales con una visión a largo plazo.

Específicamente, el caso de Ámsterdam[6] resulta interesante en cuanto se desarrolló una estrategia de seguridad alimentaria en el 2006 en alianza con demás entidades territoriales circundantes y el Ministerio de Agricultura de Randstad, la cual consistió en la formulación de un proyecto que buscó la consolidación de cadenas alimentarias regionales, teniendo como principal impulso la formulación de nuevas relaciones urbano-rurales. Los recursos provinieron de distintos socios del proyecto y por ende, la estrategia consistió en combinar, conectar y redefinir la escala de las iniciativas en el ámbito de la producción sustentable de alimentos y alimentación saludable preexistentes. Como resultado, se identificaron nuevos stakeholders y se crearon nuevas alianzas que facilitaron estos procesos productivos, con tal éxito que esta estrategia trascendió la duración del proyecto específico.

2. En cuanto a la realización de proyectos se requiere adelantarlos bajo enfoques específicos que aseguren su ejecución, en razón de su pertinencia y capacidad de respuesta a las necesidades contextuales del territorio.

Se identifican como procesos ejemplares distintos proyectos de gran escala adelantados en Australia[7], por ejemplo la profundización del canal en Victoria, donde las lecciones aprendidas evidencian la necesidad de hacer una involucración efectiva de stakeholders, la inclusión en planes de carácter vinculante a largo plazo, la identificación efectiva de problemas, la formulación de más alternativas al mismo problema bajo la óptica de un análisis costo-beneficio, un correcto análisis de riesgos y la correcta asignación de responsabilidades y compromisos de los actores en torno a ellos y el diseño de una gobernanza que asegure canales de comunicación claros para los procesos de rendición de cuentas y estructuras de toma de decisión que incluyan a actores clave.

Por otro lado, en la construcción de la autopista M7 de Nueva Gales del Sur, se resaltan lecciones como la capacidad de involucrar e interesar a la comunidad en los procesos haciéndolo de interés público, la creación de mecanismos para hacerlo comercialmente viable, traslado de mayores riesgos, responsabilidades y beneficios al sector privado de tal forma que tanto éste como el público perciban una situación de "gana-gana" y por ende, un gran soporte en la inversión privada para sacar el proyecto adelante.

Todo esto corresponde a la intención de visibilizar puntos de referencia a la hora de abordar

6. Metrex, op. cit.
7. Australian Government, Deparment of Infrastructure and Transport, 2011 , Infrastructure Planning and Delivery: Best Practice Case Studies

la planeación del territorio, además de resaltar cómo la integración de una visión regional y/o metropolitana del territorio en los ejercicios de planeación permiten identificar herramientas y estrategias que promueven efectos dominó en la generación de desarrollo, donde el engranaje entre distintos territorios administrativamente separados ocurre de manera simultánea y complementaria.

Dicho esto, a través de los siguientes documentos y cada uno de sus apartados, se abordan propuestas que buscan consolidar un modelo de desarrollo territorial acorde a las realidades de cada municipio, donde la articulación entre los distintos municipios de la región, tanto de sus áreas urbanas como rurales, genere nuevas dinámicas de desarrollo en el territorio y consolide de forma ejemplar al Valle del Cauca como un departamento de ciudades.

Esto será, evidentemente, a través de la correcta ejecución de los proyectos, la cual no sólo dependerá de diagnósticos acertados y enfoques técnicos adecuados, sino también del aprovechamiento de las realidades de cada municipio, o incluso de herramientas de orden nacional como las de captura de valor, la cual, como lo muestran experiencias internacionales como las de las ciudades emergentes de Xalapa o Quetzaltenango en México[8], es un elemento central para la financiación e involucramiento de actores en los procesos.

8. Blanco A., Moreno N., Vetter D., & Vetter M, 2016, El potencial de la captura de plusvalías para la financiación de proyectos urbanos: consideraciones metodológicas y casos prácticos, Banco Interamericano de Desarrollo

1.CONECTIVIDAD E INFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA

Información y análisis proporcionados por:

CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA SECCIONAL OCCIDENTE

SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS CAPÍTULO PALMIRA

PACÍFICO Fundación para el Desarrollo Integral del Pacífico

MUNICIPIOS REGIÓN

ANDI Seccional Valle del Cauca

1.1. Actualidad del municipio de Palmira

Teniendo en cuenta la visión que se construyó en el taller realizado en el año 2016 para la formulación del Plan de Desarrollo se plantea que:

"Palmira será en el año 2032, un territorio de paz, con desarrollo y seguridad humana, sostenible, participativo, incluyente, competitivo, emprendedor y proveedor de servicios; que se sustenta en el capital social, la innovación, el potencial biofísico, la diversificación agroindustrial, la conectividad, los equipamientos y la fortaleza institucional, en el marco de los procesos de integración regional y buen gobierno."

Por otra parte, para aliados como la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Palmira encuentra sus grandes potenciales gracias a su ubicación geográfica y la relación que sostiene con las ciudades que la rodean, así como con el centro del país, pudiéndose decir que se configura como un puente de grandes cargas de pasajeros y mercancía.

De esta forma, para el futuro, se visualiza a Palmira como un punto estratégico donde se hace inclusión definitiva e integral de distintos modos de transporte que permitan el acceso y utilidad por distintos actores de la sociedad, incluyendo aspectos como el carril exclusivo de ciclistas o plataformas de transporte público. Lo anterior considerando de manera transversal el objetivo de propiciar que la ciudad prospere bajo una dinámica empresarial regional a partir de la llegada de grandes empresas.

Sin embargo, aún existen diversos obstáculos, por ejemplo según la perspectiva de la CCI, la desconfianza respecto al desarrollo en la adquisición de la totalidad de los predios y las consultas previas del sector por falta de planeación en las entidades competentes. Por esta razón, es crucial hacer un seguimiento a las inversiones realizadas por la alcaldía y/o demás entidades, teniendo en cuenta que más allá del nuevo POT, se han planteado proyectos de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y construcción de vías urbanas y de conexión con la malla vial del Valle del Cauca, además de inversiones en infraestructura con sectores tales como vivienda, saneamiento básico, educación, recreación y deporte.

1.2. Potencialidades del municipio: Estrategias de articulación municipal

Se puede decir que la geometría vial presente en la ciudad se presta para el correcto desarrollo de medios de transporte afines a las necesidades de la población. Por ello, se están implementando métodos de transporte en la red vial de Palmira tales como la inclusión de ciclorutas, a la par de tareas de esquematización de la distribución, ampliación y mejoramiento de las vías urbanas. Con esto, se busca generar diferentes rutas para un mismo origen-destino, ampliar las existentes y descongestionar el flujo de los vehículos en la ciudad

a corto, mediano y largo plazo. Como obras urbanas prioritarias la alcaldía enfatiza en el siguiente plan de acción:

- Carrera 18 entre calles 26 y 31
- Avenida la Carbonera entre Vía Férrea y Carrera 47
- Carrera 47 entre Calle 42 y Diagonal 65
- Calle 23 entre Carreras 32 y 23
- Carrera 34 entre Diagonal 65 a Facultad de Agronomía
- Cruce vial Glorieta Versalles
- Ruta de la Fresa.
- Carrera 42 con calle 35, ya que representa un punto de conexión esencial con Cali

Después de la primera fase de obras, naturalmente se deriva la Fase II, enfocada en la renovación urbana de la ciudad de Palmira. Las obras llamadas a parte de las mencionadas son las siguientes:

- Plan Zonal Centro
- Peatonalización del Parque de Bolívar y sus alrededores
- Centro comercial de Vendedores Informales
- Modernización del Mercado
- Ampliación del Parque de las Delicias

Esto apunta a la modernización de la ciudad y a darle un respiro a sus problemáticas en movilidad.

Como se afirma desde el G-11, la conectividad en Palmira se considera una fortaleza a potencializar, así como sus equipamientos referentes a ella, en especial el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. No obstante, se propone incorporar otros modos de transporte que actualmente en desuso y que conllevarían ventajas de movilidad, tal es el caso del Tren de Cercanías dirigido al aprovechamiento de la vía férrea existente para propósitos turísticos y de mejoramiento de las zonas de recorrido, así mismo el mejoramiento de las vías terciarias especialmente en la zona rural de la Cordillera Central.

A nivel urbano se requiere realizar una serie de obras de infraestructura que mejoren la movilidad del municipio, tal es el caso del cruce de la Calle 42 con Carrera 28, que si bien son vías nacionales constituyen un punto de encuentro vehicular de verdadero conflicto, la prolongación de la Carrera 19 entre calles 26 y 31 para complementar el anillo vial correspondiente, la terminación de la ampliación de la Carrera 1 entre el Barrio Municipal y el buldócer del batallón, entre otras.

La movilidad de bicicletas y peatonal deben tener la mayor preponderancia en términos de

infraestructura, contando con una potencialidad en el municipio como lo es el Parque Lineal, por donde se puede estructurar un proyecto urbano que vaya articulado al mejoramiento de los espacios públicos. Esto teniendo en cuenta que Palmira posee un Plan de Movilidad que prioriza la movilidad peatonal y en bicicleta como resultado del diagnóstico realizado y de los resultados de la encuesta de Metrocali Origen-Destino del año 2015, lo que implica la necesidad de una buena propuesta de movilidad urbana e intermunicipal de ciclorutas y un mejoramiento del espacio público para el desplazamiento peatonal, así como el mejoramiento y ampliación de andenes y mejoramiento de cruces para peatones en ciertos puntos de las vías que permitan seguridad vial. Este proyecto que se adelantaría articulando acciones dirigidas a la renovación urbana, el espacio público y el sistema de transporte férreo, implica el uso de la antigua vía férrea del municipio y por ende, representa el tramo del Corredor Verde que abarca y corresponde al territorio del municipio.

En cuanto a dinámicas intermunicipales, se considera que Palmira posee una buena conectividad, en especial en la zona plana del municipio y en lo concerniente con la infraestructura vial que comunica con los municipios vecinos, hacia el norte con El Cerrito, Buga, Tuluá y Eje Cafetero, hacia el occidente con Yumbo y Cali y hacia el sur con Candelaria, Pradera, Florida y los municipios del norte del Cauca. Sin embargo, no presenta una buena conectividad hacia el oriente a través de la cordillera central, limitándose el acceso a los municipios de los departamentos de Huila y Tolima, de tal forma que resulta necesario tener en cuenta el proyecto de conexión Pacífico – Orinoquía para romper dicha barrera, ya que dinamizaría en términos físicos, sociales, económicos y productivos al municipio. Evidentemente, esto representa una potencialidad enorme en la medida que aprovecha el puerto de Buenaventura y sus respectivos flujos comerciales, conectándola con otros procesos productivos.

Dicho esto, se requiere tener en cuenta el mejoramiento de las vías terciarias que comunican la zona rural del municipio, especialmente la zona de ladera de la cordillera central, con el fin de transportar alimentos que se producen en la zona alta. Actualmente, se han intervenido varias vías con pavimentaciones o placa huellas, aunque persiste la necesidad de conformar una red de vías que permitan el desplazamiento de vehículos automotores con la debida seguridad a las vías principales.

Como se dijo anteriormente un elemento ideal es la vinculación de otros modos de transporte al sistema de movilidad, como el ya mencionado Tren de Cercanías y la re-utilización de la vía férrea para conectar y dinamizar del sector rural de la zona plana. Esto con el fin de conectar a Palmira no sólo hacia la región, sino a futuro consolidar conexiones con el centro del país. Todas estas propuestas deberán estar articuladas al mejoramiento e integración del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, que constituye una de las fortalezas del municipio, teniendo presente que dicho aeropuerto no sólo está al servicio de Palmira sino de la región. Desde la Sociedad Colombiana de Arquitectos, se considera que el fortalecimiento de este sistema trae aparejadas varias cosas, ya que se trata de la consolidación de un sistema de transporte que a su vez debe jalonar la creación de un centro de investigación del transporte con múltiples opciones, la cual estaría a cargo de una entidad mixta.

1.3. Potencialidades sin aprovechar

La interpretación de lo potencialmente importante para la ciudad es relativamente variable dependiendo del sector y del interés que genere, sin embargo, se puede decir que la infraestructura afecta directamente a todo tipo de empresa e interesados y por tal razón desde aliados como la CCI, se toma un enfoque global en la concepción propia de la infraestructura que vele por la correcta aplicación de la misma.

Por ende, se definen temáticas que así como representan grandes potencialidades, pueden llegar a ser problemáticas relevantes en caso de no abordarse adecuadamente, ya que implican interés al bien común y por ende, deben ser regidas por las buenas prácticas. Ejemplo de ello son la conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales, la prevención de riesgos, la localización y aprovechamiento de la infraestructura básica de la red vial a nivel nacional y regional, de tal manera que se aproveche una conexión a diferentes puntos de referencia a nivel nacional, por ejemplo, al puerto de Buenaventura o Cali.

1.4. Conflictos normativos

En esencia, el POT regula la construcción a beneficio de la comunidad, lo que suscita la cuestión de enfrentar los problemas que surgen a partir de la nueva mirada que se le quiere dar a la ciudad sin salir de los límites legales y morales. Es decir, el POT será una oportunidad para enfrentar retos legales y normativos a solucionar como el uso equitativo y racional del suelo, la preservación del patrimonio ecológico y cultural, identificación de cómo prevenir desastres y por último, la ejecución de acciones urbanísticas eficientes para que se repartan equitativamente las cargas y beneficios en el territorio. Además, un punto esencial será la definición de los alcances de cualquier proyecto en la ciudad que se acoge al Plan de Ordenamiento Territorial, teniendo en cuenta que la ausencia de un plan articulado que permita proyectar un sistema de transporte que optimice el tiempo de pasajeros y que también privilegie la movilidad de productos alimenticios de la región a fin de disminuir costos y reducir la pérdida de cosechas

Sin embargo, en términos generales se considera que existen conflictos normativos en relación con el cruce de la Cordillera Central, siendo necesario realizar un estudio más preciso con el fin de determinar los lugares de potencial paso para algunas vías que comuniquen con los departamentos de Huila y Tolima, considerando que gran parte de la zona es de protección ambiental.

1.5. Problemas de conectividad

Si se habla de conectividad endógena es de vital importancia tener en cuenta las vías a construir, mejorar o rehabilitar, así como las estrategias de modernización que se están adelantando en la zona urbana del centro y alrededores de la ciudad.

Por otro lado, externamente se debe priorizar la comunicación de los diferentes municipios aledaños a Palmira a partir del programa de vías terciarias que se está gestando en todo el país y los programas viales complementarios a la malla vial del Valle del Cauca, donde el municipio de la mano de la alcaldía debe buscar la inversión necesaria del Estado. De esta forma, se debe apostar por hacer más eficiente la conexión con Cali e incluso con el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

En la primera entrega de vías terciarias aún no se incluye a Palmira como municipio beneficiado en el Valle del Cauca, se espera que a lo largo del 2018 se inviertan $2.4 billones de pesos en todo el país y que de ahí se desprenda un proyecto dónde se vincule a la ciudad con corregimientos cercanos y de alta influencia.

Además, en el contexto de la planificación del territorio, se identifican retos en el municipio relacionados con la necesidad de responder a la demanda de población desplazada que se ha ubicado en el municipio producto del conflicto armado. Según el Registro Único de Víctimas, en el 2016 se encuentra que la población recibida desplazada recibida es de 264 y expulsada 123, en contraste con los 11.005 y 7.702 en el departamento respectivamente, sin dejar pasar la posibilidad de que el municipio se convierta en un polo de atracción en estos flujos elevados en el departamento.

Por otro lado, de acuerdo con la Fundación Paz y Reconciliación que construyó el índice de vulnerabilidad en el postconflicto, se evidencia que para la subregión se cuenta con el riesgo de presentar nuevos ciclos de violencia en 5 de los municipios de la región:

- Buenaventura (riesgo extremo)
- Dagua, Jamundí, Florida, Pradera y Palmira (riesgo medio alto)

1.6. Proyectos prioritarios

Como aclaración preliminar, se refieren proyectos que apuntan a responder a las necesidades de desplazamiento de la población, especialmente en sus recorridos por vivienda – trabajo o vivienda – estudio. Son muchos los desplazamientos que se presentan entre municipios como Palmira - Cali, Palmira – Candelaria y Palmira – Yumbo.

Es bien sabido que la satisfacción de estas necesidades debe favorecerse desde el sector

público combinando de manera adecuada políticas de accesibilidad y de movilidad. La movilidad no motorizada asociada a peatones y bicicletas es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad para todos, por cuanto garantiza la accesibilidad y conexión dentro de las centralidades y los tejidos residenciales, la cual debe realizarse a través de un subsistema, estructurado y articulado física y funcionalmente con el subsistema vial. En relación con el área rural, se mantiene la estructura de trazado establecida en el POT vigente, a partir de la cual deben proyectarse las redes viales mínimas necesarias para accesibilidad y conectividad de nuevas actividades económicas según los usos del suelo que se establezcan, contando previamente con un estudio que tenga en cuenta el tráfico generado y atraído por cada una de ellas.

En general, la carencia de infraestructura y de nuevos modelos de transporte de carga y pasajeros que permitan mejorar la integración operacional y tarifaria entre los municipios de la subregión (entre otras cosas) han dificultado la integración de las cabeceras urbanas y los centros poblados de las áreas rurales. Una de las propuestas presentadas a la CVC en su momento fue la creación de algunos corredores suburbanos que permitieran la legalización de una serie de empresas e industrias implantadas en torno a la recta Palmira - Cali, la vía a Rozo y la vía Candelaria hacia el norte y, además, permitir la ubicación de nuevos usos al servicio del comercio y la industria en estos corredores. Sin embargo, no fue posible por la falta de estudios de gestión del riesgo en la zona rural, persistiendo la necesidad de adelantarlo en la medida que se considera que de ello depende el desarrollo del denominado Triángulo de Oro entre los municipios de Palmira. Yumbo y Cali, donde se ubica el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Se han realizado algunas acciones para la formulación de dicho Plan Regional o Subregional de Movilidad con la subdirección de Transporte del DNP y con el Ministerio de Transporte, pero aún se requiere mayor financiación para ello.

Palmira posee su Plan de Movilidad, donde se prioriza la movilidad peatonal y en bicicleta, producto del diagnóstico realizado y de los resultados de la encuesta de Metrocali Origen-Destino del año 2015, lo anterior implica una buena propuesta de movilidad urbana e intermunicipal de ciclorutas y un mejoramiento tanto del espacio público para el desplazamiento peatonal, como de cruces para peatones en ciertos puntos de las vías que permitan seguridad vial y la ampliación de andenes.

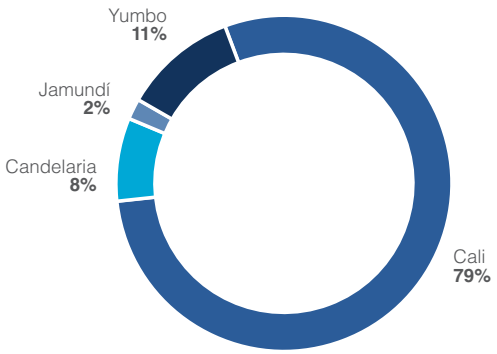
De acuerdo a lo anterior, es relevante resaltar la información consignada en las siguientes gráficas, en la medida que muestran que desde el municipio de Palmira se efectúan hacia Cali diariamente 43.988 viajes que corresponden al 79% de la participación de municipios analizados. Le sigue con un 11%, los viajes hacia Candelaria, Palmira se ubica como el tercer municipio con mayor movilidad y Yumbo en el cuarto lugar. Cabe anotar que Palmira es el municipio de origen de donde se movilizan la mayor cantidad de viajes hacia Cali, entre las 4 ciudades analizadas.

Tabla 1. Viajes desde Palmira

Cali	43.988
Candelaria	4.652
Jamundí	1.379
Yumbo	5.862

Fuente: Metrocali 2015.

Gráfica 1. Viajes que se movilizan desde Palmira a municipios



Por lo tanto, para suplir las carencias antes mencionadas en el campo del transporte, se requiere en primera instancia la construcción de un modelo institucional a partir de esquemas asociativos que orienten la puesta en marcha del Plan Regional de Movilidad, de otra forma se continuarán realizando esfuerzos aislados e improductivos. En efecto, la conformación de un Área Metropolitana y/o una Autoridad Metropolitana de Transporte se visualiza como una opción relevante para responder a los problemas de coordinación en la prestación de los servicios de transporte en los municipios de la subregión.

De esta forma, los proyectos que más podrían suscitar un cambio positivo en la ciudad de Palmira de tal forma que se consideran prioritarios a partir de las necesidades regionales y/o nacionales son los siguientes:

Segunda pista del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón

Antecedentes: construcción del muelle internacional. A pesar de que la capacidad actual del aeropuerto está satisfecha por la pista y locaciones existentes, es necesario pensar en el largo plazo y reservar el espacio para una segunda pista ante las dinámicas futuras de la demanda de viajes.

Breve descripción del proyecto: Aeronáutica Civil ya definió el sitio para ejecutar las obras de este segundo tramo que quedará en paralelo a 1.2 Km de distancia del actual. De esta forma, se ampliarán las operaciones del Aeropuerto.

Estado de avance: se cuenta con una identificación preliminar de la ubicación de la pista del aeropuerto. Sin embargo, no se tienen estudios soporte o diseños.

Localización: la segunda pista del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón se proyecta en el costado oriental de la actual pista actual, 350 mts hacia el sur del acceso a la pista y 1.200 mts al oriente, con una longitud de 3.000 mts y un ancho de 300 mts.

Imagen 1. Posible ubicación segunda pista ABA

Fuente: Secretaria de Infraestructura, Gobernación del Valle del Cauca

Requerimientos normativos: el Plan de Ordenamiento Territorial de Palmira, que se halla en su fase de aprobación, ha priorizado la afectación de los predios para construir la segunda pista. En otras palabras, será necesario clasificar el uso del suelo de predios vecinos al aeropuerto donde será ubicada la pista (según la descripción y localización anterior), como de uso para infraestructura aeroportuaria (ver documento)
bit.ly/InterventoríaAeropuertos

Costos y fuentes de financiación: El costo de la pista y sus obras complementarias debería ser asumido por ANI, a través del Concesionario del aeropuerto.

Tren de Cercanías y proyecto de recuperación de la vía férrea

Antecedentes: la vía férrea de Palmira constituye un elemento fundamental para la ciudad, ya que le permitió conectarse con el norte, sur y occidente del Valle del Cauca, generando dinamismo comercial que lo llevo a convertirse en la segunda ciudad más importante del departamento. Sin embargo, actualmente su uso como sistema de transporte intermunicipal ha desaparecido, conservándose únicamente el de transporte de carga a través de la concesión férrea del pacífico. Esto ha generado una división en la ciudad que fragmenta los terrenos este y oeste de la misma, produciendo problemas de tráfico vehicular, impactos medio ambientales (de ruidos y emisiones) y vacíos urbanos (como los talleres del ferrocarril).

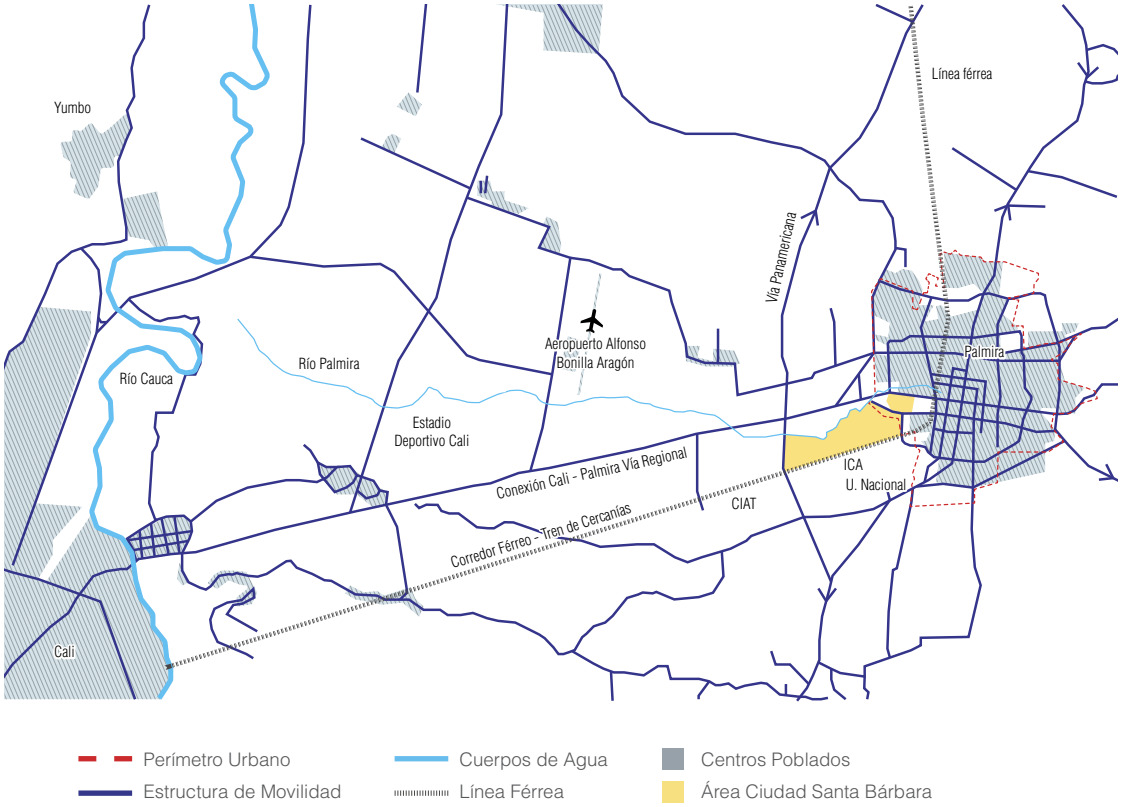
Breve descripción del proyecto: recuperar la vía férrea como un proyecto de conexión intermunicipal, que permite la movilización de carga y pasajeros, así como generar estrategias de renovación urbana que la hagan un espacio más seguro y atractivo para la ciudadanía. El proyecto fomenta cambios en usos de suelo, índices de construcción base y adicional, así como la generación de polaridades que como equipamientos claves atraigan mayor número de personas. Éste será clave para realizar un cambio en Palmira, haciéndola una ciudad más competitiva, ambientalmente sostenible y conectada. Es fundamental, en adición, impulsar el 'Corredor Verde' en Palmira, además del sistema de transporte férreo. Renovación urbana, equipamientos, espacios públicos y movilidad para ciclistas y peatones.

Estado de avance:

- Para el proyecto de movilidad férrea, se cuenta con un estudio de prefactibilidad realizado en 2008. Este será actualizado en 2018 con recursos de las entidades territoriales y de cooperación internacional.
- Para el proyecto de renovación urbana, no se tienen avances

Localización: el proyecto está localizado en la vía férrea de Palmira e incluye un área de influencia de 55 mts a lado y lado de la misma.

Imagen 2. Vía férrea de Palmira



Fuente: Opus

Requerimientos normativos:

• Proyecto de movilidad férrea: definición de usos de suelo para la vía férrea asociado al proyecto así como de los puntos específicos como estaciones y el asociado a patio-talleres (por definir según estudio de 2018).

• Proyecto de renovación urbana: ciclorruta al lado de la vía férrea, cambios en usos de suelo de residencial a mixto junto a la vía férrea, restringir el uso de suelo asociado a gasolineras u otros que puedan generar ruido o contaminación ambiental cerca de la misma, aumento de niveles de edificabilidad en un área de al menos 500 mts junto a la vía férrea con el fin de atraer mayores densidades poblaciones. Cambio de uso de suelo de los talleres del ferrocarril para generar un equipamiento comercial/cultural. Connotar la vía férrea como un corredor estratégico para movilidad, vivienda, renovación y medio ambiente. Resaltar la recuperación de cuerpos hídricos que crucen la vía férrea.

Costos y fuentes de financiación:

• Proyecto movilidad: a financiar por Ley de Metros 70% la nación y un 30% los territorios (Cali, Jamundí, Yumbo, Palmira, Gobernación del Valle del Cauca).

• Proyecto de renovación urbana: sin calcular

Conexión Pacífico - Orinoquia

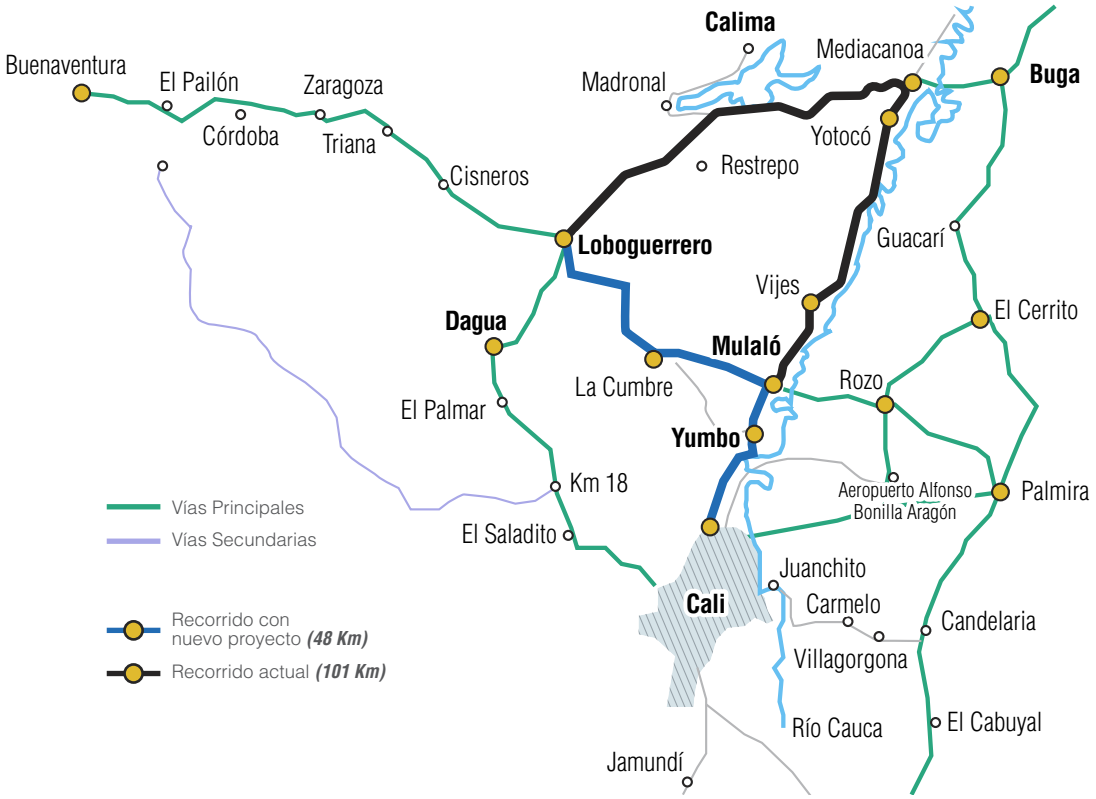
Antecedentes: la conexión Pacífico-Orinoquia, es un eje transversal de integración regional de 1.500 Km que proyecta conectar a Colombia desde el Distrito de Buenaventura (Valle del Cauca) hasta Puerto Carreño (Vichada). Impacta directamente a nueve (9) millones de habitantes de los departamentos de Valle del Cauca, Huila, Tolima, Meta y Vichada, e indirectamente a trece (13) millones de habitantes, uniendo los departamentos de Putumayo, Caquetá, Guaviare, Arauca, Casanare y Cundinamarca. Este corredor implicaría un mejoramiento en las dinámicas de transporte de pasajeros y de carga a lo ancho del país.

Breve descripción del proyecto: generación de una vía de 1500 Km que conecta el Pacífico y la Orinoquia Colombiana, incluyendo un cruce por las cordilleras Central y Oriental. A su paso por Palmira, si bien no entra en la ciudad, la bordea, por lo cual es necesario que contemple la creación de zonas logísticas que dinamicen la economía del municipio, aprovechando los potenciales de carga que generará esta vía. En este contexto, clave la vocación de Palmira, como principal ciudad (de tamaño intermedio) beneficiaria del paso por la Cordillera Central para la Conexión Pacífico - Orinoquia.

Estado de avance: estudios de fase 2 por parte del Invías que comprenden los tramos de Florida - Valle del Cauca a Colombia - Huila (cruce por la Cordillera Central) y de Puente Arimena - Meta a Puerto Carreño - Vichada.

Localización: su polígono de intervención es en la vía actual Palmira-Rozo-Mulaló, lo que debe definir, es que en la intersección de esta vía con Palmira, se identifique el uso de suelo como zona logística y de servicios.

Imagen 3. Conexión Pacífico - Orinoquia



Fuente: Portal catalogodelogistica.com

Requerimientos normativos: si bien la vía bordea Palmira, se recomienda catalogar los suelos aferentes a la vía Palmira-Rozo como logísticos y de servicios, para que exista la posibilidad de generar plataformas logísticas a su paso.

Costos y fuentes de financiación: el valor total del proyecto deberá ser asumido por la Nación con cofinanciación de las Entidades Territoriales. Sin embargo, en la construcción de zonas logísticas, es posible cobrar plusvalías por el cambio de suelo en los lotes, y por permitir la construcción de este tipo de equipamientos.

Ruta de la Fresa

Antecedentes: tener mejor comunicación entre la zona rural y urbana de Palmira

Breve descripción del proyecto: con 4.5 Km de carretera esta iniciativa busca agilizar el mercado agrícola del Valle del Cauca en general.

Estado de avance: 1%

Localización: entre el sitio conocido como el Puente de las Águilas, en Palmira, y el crucero que lleva a Tenerife.

Carrera 18 entre calles 26 y 31

Antecedentes: ampliación de la vía para por congestión vehicular

Breve descripción del proyecto: es una obra que dará flujo vehícular por toda la ciudad de Palmira, de norte a sur, de manera más rápida y organizada. Plantea además arreglo paisajístico en el sector de mayor afluencia de peatones en los costados.

Estado de avance: factibilidad

Localización: Carrera 18 entre calles 26 y 31

Cruce vial Glorieta Versalles

Antecedentes: flujo continuo de vehículos a nivel nacional en un solo nivel de vía

Breve descripción del proyecto: el nuevo proyecto que cambia de puente elevado a hundimiento vial, representa la solución para descongestionar el tráfico vehicular y disminuir la accidentalidad en la glorieta o rotonda de Versalles, que -a su paso por Palmira-, tiene relevancia nacional, dado el flujo de tráfico intermunicipal.

Estado de avance: Pre-factibilidad

Localización: intersección de la Carrera 28 con Calle 42

Centro Comercial Vendedores Informales

Antecedentes: gran cantidad vendedores ambulantes en los andenes y en la calle como problemática de espacio público

Breve descripción del proyecto: se busca formalizar la venta ambulante a partir de su unificación en un centro comercial especializado que dará más vida al sector y un factor paisajístico.

Estado de avance: 60%

Localización: Calle 30 entre 26 y 27

Requerimientos normativos: sector comercial

Entre otras iniciativas a considerar se encuentran:

• Plan Subregional de Movilidad de la subregión. Para Palmira significaría un gran avance en la planificación del transporte intermodal intermunicipal. Es una prioridad, pues se convertiría en la carta de navegación de las actuaciones que se deben cristalizar en proyectos los cuales aporten al sector y, por ende, a la competitividad de la subregión.

• La o las Terminales de Transporte multimodales que se plantean en el Plan de Movilidad de Palmira.

• Mejoramiento de vías terciarias Cordillera Central.

• Diseño de un sistema de transporte más eficiente que comunique la zona rural de la montaña con centros poblados más cercanos que permitan desplazamiento rápido en caso de emergencias o el aprovechamiento para dinamización del turismo.

• Atención al río Cauca para mejorar sus condiciones ambientales y posible explotación en términos de transporte fluvial.

Tabla 2. Tabla de Abreviaturas

SCA	Sociedad Colombiana de Arquitectos
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
CCI	Cámara Colombiana de la Infraestructura
CVC	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
DNP	Departamento Nacional de Planeación

2. ECONOMÍA Y DESARROLLO EMPRESARIAL EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA

Información y análisis proporcionados por:

Comisión de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación VALLE DEL CAUCA | MUNICIPIOS REGION | CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA | asocaña | ANDI Seccional Valle del Cauca

Fundación para el Desarrollo Integral del Pacífico | CCIP Comité Cívico Intergremial de Palmira | Parque bioPacífico Investigación e Innovación para el Desarrollo | Universidad Pontificia Bolivariana

2.1. Actualidad del municipio de Palmira

En la visión del Plan de Desarrollo se observa que se hace énfasis en que la vocación de Palmira es ser proveedor de servicios, también hace referencia a la competitividad y al emprendimiento desde una perspectiva metropolitana, siendo una pieza fundamental en los procesos de articulación con municipios vecinos y del desarrollo conjunto. Así mismo, menciona como sus potencialidades la biofísica, la diversificación agroindustrial y la conectividad.

Pensando en esto, es necesario fortalecer el sector agrícola que ha quedado rezagado como proceso generalizado en gran parte de los municipios del país, de modo que se favorezca a los pequeños productores que garanticen la diversidad alimentaria. Así mismo, se requiere consolidar la industria y buscar sitios de localización de la misma en torno al aeropuerto, luego de identificar de acuerdo con la clasificación agrológica y características del suelo en qué sitios exactos podría estar.

Desde la perspectiva de la Comisión Regional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación, CRC Valle como aliado de este proceso, el municipio de Palmira es preponderante para el desarrollo económico del departamento, pues forma parte de las ocho ciudades con más de 100.000 habitantes que constituyen la fortaleza “Un Valle de Ciudades”. Las potencialidades con las que cuenta el municipio es el desarrollo de los bionegocios, entendidos como aquellas actividades económicas rentables que incorporan a los recursos renovables como factores de competitividad en sus procesos de abastecimiento, producción y distribución, Esto, teniendo en cuenta la tradición empresarial del municipio derivada de la agroindustria y sus actividades conexas.

Como condición ideal para el desarrollo de Palmira, se considera que el municipio puede diversificar sus productos, teniendo en cuenta las 3 líneas de bionegocios: siendo la primera la generación de conocimiento en torno al desarrollo de recurso genético, enzimas, fibras, transgénicos y agricultura sostenible, la segunda se encuentra relacionada con la bioproducción como lo son los bioplásticos, las biopinturas, los biolubricantes, biocosméticos, biofertilizantes, agroindustria y actividades pecuarias, y la tercera relacionada con sistemas limpios y eficientes de energía como lo son los biocombustibles, la bioenergía, el biogás y la cogeneración, los cuales podrían producirse a partir del bagazo de la caña. Así mismo, se considera que para lograrlo se debe propender por la articulación intergremial, así como por afianzar su competitividad mediante la ciencia, la tecnología y la innovación.

Dicho esto, se visualiza que Palmira por su ubicación estratégica, su conectividad y sus potencialidades en producción agroindustrial (incrementando la diversificación de cultivos y no sólo de caña de azúcar) puede aportar mucho más a la competitividad de la región, pero esto depende de la definición de los sectores productivos y de Ciencia, Tecnología e Innovación a los que se le deban apuntar como complemento a las fortalezas de los municipios circunvecinos.

Además, se considera como una oportunidad para consolidar el desarrollo del municipio el hecho que cuenta con centros de investigación, universidades de impacto nacional (UPB, U.

Nacional, Univalle, principalmente) que tienen la posibilidad de articular y fortalecer el desarrollo empresarial a partir de un adecuado trabajo con el Estado y los empresarios.

A partir de esto y en resumen, se proyecta como un municipio integrado a un área de desarrollo regional, autónomo, que gestiona macroproyectos de interés colectivo en infraestructura, movilidad, educación y conectividad. Además, consolidado urbanísticamente en su ordenamiento territorial (concentración en lugar de expansión), con calidad educativa y con clara formación a las demandas del sector productivo. Todo esto perfilaría a Palmira como una ciudad con una gestión pública moderna y eficiente que la hace segura para los inversionistas y para la comunidad.

2.2. Cadenas productivas y áreas de oportunidad

Evidentemente, la caña de azúcar es preponderante en la región, de tal manera que una gran parte del territorio de los municipios de la subregión (resaltando municipios como Palmira, Cerrito o Candelaria) contienen el clúster bioenergético de la caña de azúcar, que ha logrado convertir al valle biogeográfico del río Cauca en la región de mayor productividad en el cultivo de caña en el mundo. Cuenta con su propia comercializadora de azúcares y mieles, con sus agremiaciones a nivel de técnicos, cultivadores e ingenios (G11 El camino para la competitividad regional, 2015). Palmira en su zona plana cuenta con 39.000 hectáreas de las cuales 34.000 están cultivadas en caña de azúcar.

El clúster bioenergético completo exporta el 43,8% de su producción en promedio, aporta el 10% de las exportaciones agroindustriales del país y el 7% de las no tradicionales. Genera cerca de 35.000 empleos directos y 210.000 indirectos. De otra parte, sólo los municipios que conforman el G-11 representan el 80% del Producto Interno Bruto del Departamento del Valle del Cauca, el 8% del PIB nacional y contribuye con un 10% del PIB manufacturero nacional. La subregión está, por ende, llamada a convertirse en uno de los enclaves con mayor competitividad social y económica en Latinoamérica en el país. (G11 El camino para la competitividad regional, 2015).

Sin embargo, se piensa la diversificación de la producción como un paso esencial a seguir, teniendo en cuenta apuestas productivas referidas por la CRC y priorizadas en el Valle del Cauca compuestas de dos esferas: las iniciativas clúster y las cadenas productivas. Las primeras corresponden a los clúster de macrosnacks, bioenergía, belleza y cuidado personal, sistema moda, proteína blanca y excelencia clínica. Las segundas incluyen cafés especiales, turismo, logística, mundo TIC y frutas frescas.

Dicha diversificación es esencial si se tiene en cuenta que en la región la economía ha estado jalonada fuertemente por el sector agrícola y se debe seguir fortaleciendo con una mayor diversidad de cultivos que den garantía a la seguridad alimentaria de la Región. La actividad hortofrutícola debe ser aprovechada de manera que contribuya a insertar a Colombia en la

economía global, incrementando las exportaciones, generando empleo y aumentando su competitividad. Para lograr este propósito, es necesario partir de un análisis en todas las etapas del proceso productivo y, por ende, con todos sus actores. Se hace necesario contar con un enfoque de cadena con todos sus eslabones (clúster), teniendo presente que Palmira cuenta con 230 pequeños productores de Aguacate, Cítricos, Fresa, Lulo, Mango, Maracuyá, Melón, Mora, Papaya, Piña y Uva. Por su parte, el sector avícola es otro de los sectores fuertes en la economía de la región para el cual se podría generar otro encadenamiento que genere transformaciones en productos derivados de la proteína blanca (cerdo, pollo y huevo).

Para Parque BioPacífico, es importante evidenciar un verdadero ecosistema de innovación, el cual es resultado de la evolución natural de los clústeres empresariales, por lo que se deben generar estrategias de articulación entre empresas y agentes relacionados que compiten en el mismo sector de operaciones y que incidan en la dinámica regional. En lo anterior se resalta la necesidad de desarrollar y potencializar el clúster de frutas frescas así mismo ser protagonista en el desarrollo del clúster de bioenergía liderado por la Cámara de Comercio de Cali, entre otros.

Por otro lado, la ANDI ha logrado afirmar incluso la posibilidad de consolidar en Palmira una industria metalmecánica como proceso simultaneo a la diversificación de la producción agrícola, incluyendo el turismo como una actividad a aprovechar como elemento esencial en el desarrollo económico del municipio.

Cada una de estas apuestas productivas tiene necesidades y retos diferentes. Específicamente para Palmira, es necesario apuntarle al desarrollo de una plataforma regional para la creación de nuevos productos y el posicionamiento de canales especializados para cada una de las iniciativas clúster. Por otra parte, es necesario que el municipio trabaje tanto en la consolidación de canales de distribución como en el fortalecimiento de las organizaciones que conforman las cadenas productivas, las cuales se pretende que se desarrollen alrededor de servicios, como el deporte, la salud, la lúdica, el turismo, la educación superior, la investigación, la cultura, la logística, el software, entre otras.

Por otro lado, según aportes de Asocaña, se requiere que tanto la caña de azúcar como otros procesos productivos cuenten con el suministro de un amplio portafolio de bienes y servicios conexos para realizar su operación (transporte, insumos agrícolas, labores de campo y fábrica).

Como aspectos complementarios a potencialidades productivas, se encuentra que el municipio cuenta con:

Amplias posibilidades de expansión territorial: Palmira cuenta con un amplio margen de tierras para expansión, a diferencia del mayor referente de desarrollo de la región, la ciudad de Cali. En este sentido, el municipio de Palmira cuenta con disponibilidad de terrenos para el crecimiento por el occidente en la vía hacia Cali, igualmente hacia el sur, oriente y hacia el norte de la ciudad. Esta posibilidad se percibe como ventaja en la medida que los planes de desarrollo empresarial y planes de desarrollo competitivo contarán seguramente con este aspecto como un elemento indispensable.

Condiciones favorables para la inversión extranjera: existen posibilidades de atraer empresas de diferentes sectores hacia el municipio, aprovechando la existencia del aeropuerto internacional, dos zonas francas, cercanía a Cali, Buenaventura y Yumbo, y la disponibilidad de suelos para la actividad empresarial como son los corredores Palmira – Cali; Palmira – Aeropuerto; Aeropuerto – Yumbo; (Polígono de Oro). Este aspecto constituye un factor existente pero es necesario articular esta ventaja a políticas que amplíen los beneficios al capital y la actividad productiva, con el fin de aumentar el aprovechamiento de esta ventaja.

Infraestructura vial intermunicipal: las vías que dan acceso y salida a quienes circulan por la ciudad, permiten conectividad con la ciudad de Cali, la salida a Buenaventura, la salida al centro y norte del país, la comunicación con la Zona Industrial de Yumbo y con el Aeropuerto y las Zonas Francas de Palmaseca y del Pacífico, epicentros productivos y de dinámica económica para el departamento y el país en general. La calidad de dichas vías es óptima, ofreciendo comodidad tanto para el movimiento de carga como el de pasajeros en tiempos favorables.

Cercanía al Puerto de Buenaventura y el área metropolitana Cali-Yumbo: la cercanía de Palmira y su actividad empresarial a Buenaventura, principal puerto para el comercio exterior colombiano, constituye una ventaja por su posición. Adicionalmente, al considerar las posibilidades de integración y de sinergias para la competitividad frente a mercados nacionales e internacionales y el importante complemento mútuo de los mercados de estos municipios, dicha cercanía constituye una oportunidad para que Palmira se convierta en un eslabón trascendental en la configuración de un polo de desarrollo regional, jalonador de la actividad productiva y el desarrollo para su zona de influencia, en concordancia con la visión de ciudad – región.

Existencia de Instituciones de Educación Superior: se destaca la presencia de 9 universidades en la región, lo que representa una ventaja especial para la apropiación de una realidad social, política y económica, al tiempo que permite la cualificación del recurso humano tanto para la conciencia de la realidad como para el desarrollo de herramientas para su transformación. La articulación de estas instituciones en las estrategias que permitan la creación y mejoramiento de ventajas competitivas para la región, es una garantía de éxito en el proceso.

Instituciones para el desarrollo científico y tecnológico: las Instituciones que se encuentran en el área de influencia de Palmira como el CIAT, Corpoica, ICA, las universidades y sus centros y áreas de investigación, permiten desarrollar una clara ventaja en la perspectiva que se viene planteando desde hace mucho tiempo en el municipio, la cual consiste en promover el desarrollo de un Clúster del desarrollo científico y tecnológico de Palmira como es el Parque Científico y Tecnológico - Biopacífico para el desarrollo agroindustrial y agropecuario que impacte la innovación y el desarrollo productivo asociado a los procesos de transformación productiva.

2.3. Vocación productiva

En concordancia con lo mencionado anteriormente, el municipio de Palmira está llamado a consolidar una vocación productiva soportada en las tres líneas de desarrollo de los bionegocios (desarrollo de conocimiento, bioproducción y sistemas limpios y eficientes de generación de energía). Esto se encuentra acorde con la Agenda de Competitividad del Municipio, en la cual se prioriza la vinculación de nuevas tecnologías para el sector agroindustrial que incrementen la productividad y sostenibilidad de la producción de alimentos, haciendo uso de producciones más limpias que permitan construir líneas de base para futuros desarrollos. Dicha vocación se definirá apostándole a sectores como biotecnología, ciencias de la vida (desde proyectos como el Parque Biopacífico), agroindustria, metalmecánica, clúster de la caña de azúcar y agropecuario.

La Cámara de Comercio de Palmira señala la definición de un modelo dirigido a la biotecnología, ciencias de la vida, agroindustria y además, fortalecimiento del componente agropecuario, teniendo como uno de los ejes centrales a las microempresas, ya que de las 10.500 empresas en el territorio responden a estas características. En este sentido, su correcta disposición en el territorio es esencial para conformar áreas mixtas y reducir costos de desplazamiento. Para esto, será crucial especificar elementos centrales del Polígono de Oro que permitan definir aspectos como inventario y costo de la tierra, lo cual concuerda con los planteamientos sugeridos por Zona Franca Palmaseca en reuniones realizadas en el marco de este proceso, en cuanto a que planteó la necesidad de que a través del POT se amplíe la vocación de usos del suelo ampliando la prestación de servicios, optimizar la calidad de la tierra, la provisión de infraestructura vial que genera vías de acceso y la zonificación para que genere pautas de consumo. Esta zonificación, según la ANDI, permitirá que se consolide una zona industrial, así como la posibilidad de definir un corredor turístico al occidente del municipio y un corredor gastronómico y turístico en Rozo.

Así, el ordenamiento del territorio debe dirigirse a la conformación de nuevos polos de desarrollo a través del planteamiento, a través del POT, de un sistema de herramientas legales y técnicas que generen el músculo jurídico para asegurar el cumplimiento de los objetivos.

2.4. Estrategias de fortalecimiento económico

Es necesario que el sector público, privado y la academia se articulen para discutir, validar y promover dinámicas que potencialicen el desarrollo productivo y generen entornos competitivos e innovadores en Palmira, para que de esta manera pueda reconocer sus principales diferenciadores, aprovechándolos para definir visiones y objetivos compartidos que permitan posicionar y proyectar a la ciudad.

Según la perspectiva de Biopacífico, se requiere pensar en fortalecer una vocación para

acceder y participar efectivamente en los principales mercados mundiales, trabajar con indicadores de competitividad internacional, teniendo como principales debilidades la automatización de productores, altos costos de insumos y falta de registro, acceso a crédito y su escasa adecuación a necesidades, difícil uso de instrumentos existentes y una agroindustria poco desarrollada. Por esto, se propone consolidar planes de formación en capacidad técnica especializada (operarios técnicos y especialistas), planes de infraestructura de transporte (vías y logística) y transporte en frío que baje costos y no perjudique la calidad del producto, coordinación institucional eficiente (unificar prioridades) en torno al desarrollo del sector hortofrutícola y acortar los canales de comercialización de los pequeños productores.

Para la Cámara de Comercio de Palmira, por su parte, es necesario que exista una instancia (publica/privada) técnica y autónoma financieramente que lidere el desarrollo económico local definiendo y ejecutando una estrategia de largo plazo. Esto se complementa con las propuestas de Asocaña al plantear fortalecimiento las instituciones de formación e investigación, seguimiento a la inversión pública y fomento de procesos de investigación en la región y de la Universidad Pontificia Bolivariana, que afirma la necesidad de consolidar procesos y programas de educación empresarial y de educación técnica especializada para las industrias y sectores clave.

Según la Universidad Pontificia Bolivariana, paralelo al fortalecimiento de la agroindustria, el municipio cuenta con un potencial en el sector de la logística dada su cercanía con la zona industrial de Yumbo, aeropuerto y las zonas francas, de tal manera que el ordenamiento territorial del municipio deberá enfocarse en:

• Fortalecer el sistema de transporte desde las zonas habitacionales hacia las áreas de mayor generación de empleo incluida la rural.

• Establecimiento y/o ampliación de las áreas industriales en el corredor del aeropuerto y las zonas francas con todos los servicios conexos.

• Fortalecimiento de los servicios de infraestructura (transporte, salud, educación, ciencia y tecnología, saneamiento básico) de tal manera que los habitantes puedan contar con acceso a servicios de alta calidad e impacto y no tengan que desplazarse a Cali para adquirirlos como ocurre con la educación superior.

• Mejoramiento de la infraestructura urbana (renovación, embellecimiento, creación de corredores verdes urbanos)

• Limitación a las áreas destinadas a vivienda de interés prioritario de tal manera que el municipio no supere su capacidad de subsidiar los estratos menos favorecidos y se generen cinturones de miseria.

Por último, todo esto debe pensarse en el marco de los propuesto y diagnosticado por la Agenda de Competitividad de Palmira, identificando tareas a realizar en el sector agroindustrial (mejoramiento de material genético y de paquetes tecnológicos de siembra, fertilización, cosecha, control y manejo de plagas para incrementar la productividad y sostenibilidad en la producción de alimentos), servicios de gestión ambiental (consolidación de una producción más limpia, servicios complementarios para la industria de los biocombustibles) y sistemas

de información (difusión de la información que generan las investigaciones realizadas en el sector agrícola y en torno a nuestra biodiversidad y formación de talento humano).

2.5. Conflictos normativos

En el caso específico de Palmira, no hay usos del suelo permitido en actividades turísticas en el territorio en la zona rural (ej; La Buitrera), además se presenta incumplimiento de la normatividad en establecimientos de comercio y servicios (clínicas, supermercados, etc.), ya que no se acatan los usos del suelo y la reglamentación vigente. Dado el contexto del municipio, se requiere regular y proteger el uso del suelo de las actividades económicas mineras que puedan afectar los ecosistemas naturales, así como se debe habilitar el uso del suelo para el Proyecto Parque Biopacífico.

En este sentido, los usos del suelo deben estar definidos de tal forma que favorezcan la actividad industrial (zonas francas, parques industriales, corredores industriales) y a nivel urbano que se habiliten suelos para la ubicación de empresas de medio y alto impacto para la industria y servicios que lo requieran. Además, es vital que desde el POT se den garantías (jurídicas y económicas) a inversionistas futuros que cumplan con las características de organizaciones que apunten al fortalecimiento de investigación, desarrollo e innovación. Es necesario, además, tener en cuenta que las zonas de expansión urbana no coincidan con las zonas de producción agrícola, teniendo en cuenta que estas zonas deben protegerse para contribuir al desarrollo de la región por su potencial de producción y de generación de empleo.

Así mismo, se requiere evaluar la existencia de áreas mixtas para la Mipyme y dar uso a los espacios que han dejado empresas que se han ido del territorio, teniendo en cuenta estudios y propuestas como aquellos dirigidos a definir la vocación productiva en el área denominada como el “Polígono de Oro” que comprende Palmira – Aeropuerto – Cencar – Recta Palmira / Cali, teniendo como un factor contextual relevante la adquisición de predios requeridos para la construcción de la segunda pista del aeropuerto. Estas problemáticas se acentúan si se tiene en cuenta que no se identifica un proyecto a corto y mediano plazo de ampliación y renovación de infraestructura vial y urbanística.

2.6. Obstáculos y retos

En los centros poblados, no existe claridad en los usos del suelo para uso residencial (ej: viviendas de estrato alto en Rozo), mientras que en La Dolores como parque industrial no se han ejecutado las obras previstas por impacto ambiental. Similar es el caso de los mega-

proyectos de vivienda como Ciudad del Campo que no cuentan con las obras de mitigación de los riesgos ambientales, por lo que es necesario evitar este tipo de proyectos (no sólo en temas de vivienda, sino en términos generales) dadas sus implicaciones en expansión y exposición a riesgos ambientales.

Existe una amenaza ambiental importante que corresponde a las obras inconclusas para la protección de inundaciones por crecientes del río Cauca, por lo que el POT debe plantear la incorporación de todos los proyectos de mitigación de inundación del río (los riesgos de inundación del rio y sus tributarios deben ser abordados por el POT para mitigarlos). Además, en los Centros Poblados se debe regular la utilización del agua, las vías de acceso (servidumbres) y tener como política el control de la expansión de los mismos.

Si bien se mencionan problemáticas generales, son cuestiones que transversalmente afectan la productividad y economía de un municipio, por lo que persiste la necesidad de definir condiciones básicas para el entorno de dicho desarrollo empresarial y económico al que se apunta y el rol que las empresas desempeñan en el municipio.

2.7. Proyectos estratégicos

En el eje de Desarrollo Empresarial y Economía, una de las iniciativas a tener en cuenta es el Parque Científico y Tecnológico de Palmira como proyecto de alto impacto para la competitividad, por lo que se considera relevante su inclusión en el POT del municipio. Otros proyectos identificados en esta área como estratégicos son:

• Terminación del estudio de viabilidad del Centro de Desarrollo Tecnológico en Frutas

• Programa de cooperación que asiste el diseño, gestiona la consecución de recursos humanos, técnicos y económicos para la implementación y fortalecimiento de los proyectos alineados a las áreas de concentración del parque (frutas y hortalizas, biocombustible, biodiversidad, biotecnología, Bioindustria).

• Corredor de servicios eco sistémicos, conectividad agroforestal y generación de conocimientos en 193 hectáreas del parque.

• Construcción de la plataforma de servicios especializados para metabolómica

• Ruta de empresas de base tecnológica

• Polígono de Oro (vocación empresarial): casi 20 mil hectáreas en la jurisdicción del Municipio de Palmira. Cuenta con las siguientes características: localizado al nor-occidente de la ciudad, entre el municipio de Palmira (punto denominado la Y a la entrada por la vía de Cali al Centro Comercial Llano Grande), a la cabecera del corregimiento de Rozo, el peaje sobre el poblado denominado el Paso de la Torre, y los límites del municipio de Palmira con los municipios de Yumbo y de Cali a la altura del puente sobre el paso del Comercio, incluyendo una franja en forma rectangular de casi mil hectáreas donde se establece el denominado Parque Científico y Tecnológico del Pacífico - BioPacífico.

• Parque BioPacífico (Plan Maestro): parque tecnológico ubicado en Palmira, donde las empresas instaladas en él reciben apoyo y asesorías desde una alianza público privada dedicada a promover y desarrollar la cultura de la innovación y la competitividad de las organizaciones e instituciones asentadas. Dicho Plan definirá los usos, objetivos, servicios y empresas que funcionarán en el territorio definido para ser ocupado por el Parque.

• Fortalecimiento de la Secretaría de Planeación Municipal: esta Secretaría se caracteriza por tener un personal calificado y con vocación de servicio, sin embargo no es suficiente para responder a todas las operaciones y responsabilidades que tiene, entre ellas, requiere mantener mayor presencia en los procesos de Inspección, Vigilancia y Control, IVC, para garantizar el sostenimiento y mejora de lo estipulado en el POT

3. SERVICIOS PÚBLICOS EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA

Información y análisis proporcionados por:

SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS
CAPÍTULO PALMIRA

Fundación para el Desarrollo Integral del Pacífico

ACODAL
ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE INGENIERÍA SANITARIA Y AMBIENTAL
SECCIONAL OCCIDENTE

3.1. Actualidad y visión del municipio

Se visualiza a Palmira como un municipio que logre a aprovechar su potencial agroindustrial de una manera sostenible, reduciendo al máximo el impacto ambiental de las actividades propias del sector. Esto teniendo en cuenta la privilegiada ubicación estratégica del territorio como cruce regional, la cual permite posibles y sólidas interacciones socioeconómicas, culturales y turísticas. Para lograrlo, se considera como elemento esencial el desarrollo de planes y estrategias de planificación acordes con la realidad y con la consideración de los múltiples actores que inciden en el territorio.

3.2. Obstáculos a la prestación de servicios

A pesar de contar con claras oportunidades que brinda el territorio, en cuanto a su ubicación dentro de la región, la calidad de sus suelos para la producción agroindustrial, los relieves del territorio (esencialmente plana con pendientes que facilitan el bombeo den la prestación del servicio de agua) y además, la poca afectación que tienen los asentamientos de "invasión" dentro del perímetro urbano, se identifica que en el municipio de Palmira no se reconoce una empresa técnica que plantee lineamientos en torno a la planeación de los servicios públicos del municipio, así en torno a la propia supervisión de los mismos. Esto ha generado el desencadenamiento de distintas vulnerabilidades ambientales, en especial aquellas relacionadas con la prestación de servicios de agua y alcantarillado dependientes del estado del río Cauca, lo cual se relaciona con debilidades institucionales que no han podido contrarrestar el impacto contaminante de diversas actividades ejercidas en el territorio y la degradación del suelo por sobreexplotación y los monocultivos.

En este sentido, hay una clara debilidad del municipio para definir las reglas de juego en torno a la prestación de servicios públicos (en términos generales lo hace Acuaoccidente), por lo que no genera políticas públicas adecuadas para el contexto propio de Palmira que identifiquen problemas específicos y planteen su solución por medio de estrategias y/o proyectos concretos. Por ejemplo, los lineamientos de un Plan de Gestión del Riesgo y Manejo de Vertimientos que plantea estrategias que tan sólo permiten el tratamiento del 35% de la totalidad de requerida.

Así, la problemática surge ante debilidades en tareas de planificación y en infraestructura, ya que no se cuenta con equipamientos que den respuesta a las necesidades y presiones que generan las variaciones demográficas y productivas en el municipio. Como lo afirma Acodal, actualmente se concentran las aguas residuales en una sola planta (también se cuenta con la PTAR El Paraíso, de muy poca capacidad), así como el hecho que para el manejo de los vertimientos industriales se carece de un diagnóstico exacto que precise los verdaderos volúmenes que se producen, ya que en términos generales se ignoran aquellos provenientes de empresas pequeñas y medianas y se tiene una deficiente identificación de vertimientos

“no domésticos”. Esto en gran medida responde a la falta de capacidad para generar informes minuciosos en torno a los servicios requeridos en alcantarillado por el municipio, ya que desde la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, CVC, tan sólo se han asignado cuatro profesionales para dichas tareas.

Finalmente, la solución a todo lo descrito anteriormente se dilata cada vez más por falta de coordinación entre actores, quienes adelantan de manera desarticulada medidas dispersas que no permiten la solución efectiva y definitiva de las problemáticas. Además diversos intereses particulares de las entidades locales prestadoras de servicios en los centros poblados, no permite unificarse como una entidad rural y la concentración de la prestación de servicios en una o dos entidades, ha generado la monopolización en el ámbito energético.

3.3. Estrategias para prestación de servicios públicos

Como fundamento central, es necesario que se adelanten tareas de planificación articuladas que definan una línea clara de acción dirigida al modelo de municipio que se pretende en el futuro. Para esto, se deben definir actores relevantes con quienes formalizar alianzas que faciliten el cumplimiento de tareas y objetivos referentes a la correcta prestación de servicios públicos. Según Acodal, el mecanismo que se requiere son contratos de servicios públicos que distribuyan responsabilidades y capacidades.

En el mejoramiento de infraestructura se debe tener en cuenta la proyección que se tiene sobre el crecimiento demográfico y su impacto en el espacio, ya que por ejemplo, actualmente se están reponiendo redes con exactamente el mismo diámetro previo, ignorando futuras necesidades que incluso, ya se están expresando sutilmente.

Una estrategia que se plantea, que puede acrecentar la eficiencia en la prestación de servicios públicos en el municipio es una planeación basada en la división de la ciudad en subsistemas que permita una prestación más estructurada de servicios en Palmira y aprovechando características de las redes existentes, como por ejemplo los distintos colectores que cruzan la ciudad. Para este fin, también se requiere tener en cuenta la zona rural, por lo que se deben ofrecer estrategias alternativas para fortalecer un buen servicio en el sector rural.

Se recomienda además, plantear un modelo de planeamiento del municipio que no contribuya que éste se cerque y permita, si es necesario, su expansión hacia una dirección y uso específico. La planificación, en general, debe adelantarse desde el municipio bajo un enfoque participativo y dirigida a fomentar la redensificación de la ciudad y hacer de la expansión del perímetro urbano una estrategia menos preponderante en relación a como actualmente es. Esto tiene como uno de sus principales objetivos que las reposiciones se den con menor impacto social y ambiental, lo cual si bien implica mayores costos económicos, a futuro reduce costos sociales y ambientales fundamentales para el municipio y la región. En general, deben reformularse distintos planes como los mencionados anteriormente, así como el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos, PGIRS, que defina la disposición final, así como la

ejecución del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado y Plan Vial con una visión definida hacia la redensificación.

Será fundamental, naturalmente, asegurar la provisión de servicios públicos en la medida que el municipio progresivamente se expanda, de tal manera que tanto las Zonas Francas como las áreas de expansión tengan asegurada de forma preliminar la correcta dotación de servicios una vez se pongan en marcha sus respectivos procesos de consolidación.

En cuanto a estrategias específicas, es necesario recuperar las márgenes del río Cauca, previendo jarilllones y fomentando franjas de protección y zonas verdes en perímetros adyacentes que estructuren el municipio por medio de corredores ecológicos, además de la necesaria actualización del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado del municipio, en cuanto a que establece parámetros requeridos para consolidar un modelo de ocupación que considere la densificación y la concentración en altura. De acuerdo a esto, se puede pensar en la creación de una entidad que unifique y fortalezca los acueductos y alcantarillados rurales, permitiendo una política administrativa y de desarrollo para los centros poblados, considerando especificidades del territorio según sus vocaciones, determinando su densidad y habitabilidad como polos de desarrollo que prevengan la expansión de servicios en el centro poblado mayor o casco urbano de la ciudad, de tal forma que también se piense que las PTAR provean su producto para el sector agropecuario e industrial campesino.

3.4. Conflictos normativos y del uso del suelo

Al unificarse todos los lineamientos ambientales en un solo decreto (1076 de 2015 - Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible), ha surgido un amplio número de contradicciones jurídicas en el ámbito que han resultado en varios puntos derogados, afectaciones a empresas y la necesidad de reescribir y aclarar la norma por medio de Planes Maestros.

Además, las leyes 142 y 143 de 1994 no definen de manera clara los grados de independencia, y en general, la naturaleza del relacionamiento requerido de las empresas de servicios públicos entre ellas y hacia otras instituciones del sector público. La Ley 142, por su parte, permite el vertimiento de aguas en cuencas y a pesar de los distintos recursos que se han adelantado para generar claridad en torno a ello, los abogados no han emitido un concepto concluyente al respecto, al igual que la superintendencia, que no ha dado una respuesta concluyente en torno al tema.

3.5. Proyectos prioritarios

Según lo indicado anteriormente, se requiere complementar el funcionamiento actual con la instalación de una nueva planta de aguas residuales, a partir de lineamientos de sostenibilidad definidos a partir del POT, que no sólo incidan en este aspecto, sino también en la calidad de vertimientos no domésticos, la mitigación de riesgos por problemas en la cuenca, definiendo fuentes alternativas para responder a una eventual escasez.

En este sentido, deben adelantarse proyectos dirigidos a la estrategia de proteger las cuencas según los lineamientos establecidos por los PONCH, así como acueductos rurales en articulación a proyectos existentes en centros poblados. Además, se requiere la formulación y ejecución de proyectos que faciliten la utilización de energías alternativas y sostenibles, tanto en zonas urbanas como rurales.

3.6. Protección de las cuencas del río Nima – Amaime

Para la cuenca del rio Nima se requiere adelantar estudios dirigidos a resolver problemáticas surgidas por la deforestación, sumados a estudios de contaminación difusa en relación a los cultivos adelantados en cuencas altas y que se están dirigiendo hacia el Nima. Además, se deben definir normas claras hacia la protección de las cuencas, que las establezcan como el elemento central en la prestación de servicios públicos en el municipio. En síntesis, se requiere la ejecución de un Plan de Ordenamiento Territorial que establezca normas claras en torno a la protección de todas las cuencas existentes y la regulación de actividades económicas, específicamente mineras y forestales que obstaculizan la preservación del recurso hídrico.

4. VIVIENDA EN EL MUNICIPIO DE PALMIRA

Información y análisis proporcionados por:

CAMACOL VALLE | Fundación para el Desarrollo Integral del Pacífico | SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS CAPÍTULO PALMIRA

4.1. Análisis y visión

Teniendo en cuenta que su localización le permite ser un foco de desarrollo y convertirse en una ciudad dormitorio en la región, Palmira cuenta con factores atrayentes en virtud del nivel de vida que ofrece en relación con Cali, con facilidades en términos del poder adquisitivo en el municipio y otros factores que inciden en la calidad de vida y que han permitido el posicionamiento de Palmira. En términos generales, se puede decir que es un mercado que ha presentado una respuesta positiva frente al desarrollo de proyectos en el municipio.

4.2. Oferta de vivienda

En principio, se considera que uno de los mayores obstáculos para el ámbito de vivienda en el municipio, así como varios de la región, es la debilidad para asegurar la correcta e integral prestación de servicios públicos e infraestructura urbana y de acceso. Además, se percibe inseguridad jurídica en el sector vivienda por cuenta de interpretaciones dispares en cuanto a los instrumentos de gestión del suelo que afectan la confianza en el municipio para este tipo de inversiones y proyectos. En concordancia, varios trámites son lentos y complejos dada la ausencia de estandarizaciones que faciliten el desarrollo de proyectos inmobiliarios.

4.3. Acceso a la vivienda y crecimiento urbano

En esta cuestión, será esencial tener en cuenta el suelo de expansión como herramienta para incorporar suelo para el desarrollo de este tipo de proyectos, teniendo siempre en cuenta que el mercado en el caso de Palmira tiende a demandar por viviendas de carácter unifamiliar, requiriendo mayores magnitudes de espacio disponible. Este proceso entraría a complementar el enfoque que se promueve de renovación urbana, como elementos encadenados que de ser ejecutados de forma correcta pueden dar respuestas oportunas a las necesidades y demandas de vivienda en el municipio, sumado a otras estrategias como el incentivo de vivienda social por medio aportes de subsidios de carácter municipal.

Se deben tener en cuenta, además, las políticas nacionales relativas a la vivienda de interés social, el mejoramiento de barrios y el sistema de subsidios de vivienda nueva en el sector rural, así como según planteamientos tanto de Camacol como de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, propender por la concentración en altura teniendo en cuenta las condiciones morfológicas y tipológicas del municipio, de tal manera que se requiere una renovación de la ciudad en el marco de planes, programas y proyectos que vayan en la misma dirección, como por ejemplo el Estatuto del Espacio Público, la microzonificación sísmica, el plan de manejo de patrimonio, entre otros.

Por último, se requiere consolidar el área del kilómetro de actividades agrícolas especiales alrededor del perímetro urbano y regularizarla concibiéndola como la transición inexistente en la actualidad entre lo urbano y lo suburbano, comprendiendo la generación vivienda de baja densidad y tener como valor agregado la plusvalía y sector de desarrollo turístico a lo largo de los corredores viales, como la variante norte Cerrito- Rozo y su encuentro con la recta Palmira Cali.

4.4. Conflictos normativos y del uso del suelo

El POT vigente genera restricciones en torno a la edificabilidad (tendencia a baja edificabilidad en la mayoría del territorio del municipio), adoptando principios del modelo del POT de Cali que han dejado ciertos sectores del municipio "congelados" o con una edificabilidad restringida de 2 a 3 pisos como máximo. Por ejemplo, a pesar que el centro poblado tiene piezas estratégicas claras, la normatividad se presenta 23 fichas normativas que limitan el desarrollo en altura.

Esto sumado a la existencia de inconsistencias en ciertas determinaciones normativas, como los trazados viales que no coinciden en los puntos de encuentro con áreas vecinas, por lo que se hace necesario generar mecanismos y sistemas que fomenten una mayor comunicación y por ende, eficiencia en trámites requeridos ante la administración municipal para desarrollar proyectos inmobiliarios.

4.5. Déficit de vivienda

Se evidencia que el perímetro urbano actual no es lo suficientemente amplio, por lo que se debe proyectar la incorporación de suelo rural a urbano, considerando además la generación de zonas suburbanas como transición entre estos dos ámbitos y además la regularización de la franja de actividades agrícolas especiales. Esto debe ir acompañado de un fortalecimiento de la prestación de servicios públicos en dichas zonas. Como medida complementaria está la renovación del centro, lo cual es contemplado en total detalle a través de inversiones requeridas y los instrumentos de financiación que los acompañarían para su adecuado desarrollo.

Una propuesta clara desde Camacol y la SCA es el crecimiento en altura, renovando sectores en los barrios antiguos y tradicionales de la ciudad con proyectos mixtos que generen equilibrio en el déficit de vivienda.

4.6. Provisión de suelos para urbanización

Es necesario que el municipio reglamente el suelo sub-urbano, ya que el POT vigente permite únicamente 2 zonas que se consideran insuficientes espacialmente en áreas suburbanas en las que se pueden desarrollar parcelaciones. En efecto, se considera que una gran proporción de la ciudad se encuentra congelada en este aspecto para iniciativas de esta naturaleza.

Adicionalmente, se deben revisar en detalle mecanismos de financiación para el desarrollo urbano que permitan una adecuada provisión de servicios públicos, considerando que hasta la actualidad se ha identificado un alto nivel de conexiones ilegales en zonas rurales con vocación para conformar áreas de expansión, resultando necesaria una revisión en cuanto a la posibilidad de incorporación de suelo.

Es necesario tener en cuenta, además, que en el municipio se ha identificado una clara necesidad de equipamientos deportivos, parques y zonas verdes que resulten aptas para el desarrollo de actividades.

4.7. Proyectos prioritarios

Se conoce que existe actualmente proyectado un Plan Parcial en el norte y Ciudad Santa Bárbara que constituyen proyectos de dimensiones considerables.

5. ANEXOS

Respuestas de Aliados (que se diligenciaron por parte de la entidad de manera escrita)

5.1. Conectividad e infraestructura

5.1.1. Cámara Colombiana de la Infraestructura

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo

En términos generales Palmira es una ciudad que se encuentra en crecimiento respecto a un nuevo POT, por lo cual tiene proyectos de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y construcción de vías urbanas y de conexión con la malla vial del Valle del Cauca. Además, la ciudad busca invertir conjuntamente en infraestructura con sectores tales como vivienda, saneamiento básico, educación, recreación y deporte.

A juicio de la CCI, Palmira tiene un potencial grande en razón a la ubicación geográfica y la relación que hay entre las ciudades ubicadas en los alrededores y el centro del país representando de forma abstracta un puente municipal de grandes cargas de pasajeros y mercancía.

En un futuro, se pretende lograr la inclusión definitiva de modos de transporte más amigables y accesibles en el corazón de la ciudad incluyendo el respectivo carril exclusivo de ciclistas y de transporte público, en donde se busca que la ciudad prospere bajo una dinámica empresarial regional a la par de la llegada de grandes empresas sean un aporte a la economía de la ciudad y sus habitantes.

Existe cierta desconfianza respecto al desarrollo en la adquisición de la totalidad de los predios y consultas previas del sector por falta de planeación en las entidades competentes. Sin embargo, la inversión realizada por la alcaldía o entidades afines a la obra en cuestión, se vigilarán para que se haga correcta utilización de los fondos del estado.

2. A qué estrategias (modos de transporte, conexiones, nodos) debería apuntar el municipio de Palmira para articularse infraestructuralmente con los municipios adyacentes

La geometría vial presente en la ciudad se presta para el correcto desarrollo de medios de transporte afines a las necesidad de la población, por ello se está implementando el método de transporte en la red vial de la ciudad tal como la inclusión ciclorutas, mientras se sigue esquematizando correctamente la distribución, ampliación y mejoramiento de las vías urbanas. Así pues, se busca generar diferentes rutas para un mismo origen-destino, ampliar las existentes y descongestionar la flujo de los vehículos en la ciudad a corto, mediano y largo plazo.

Como obras urbanas principales la alcaldía tiene el siguiente plan de acción:

- Carrera 18 entre Calles 26 y 31
- Avenida la Carbonera entre Vía Férrea y Carrera 47

- Carrera 47 entre Calle 42 y Diagonal 65
- Calle 23 entre Carreras 32 y 23
- Carrera 34 entre Diagonal 65 a Facultad de Agronomía
- Cruce vial Glorieta Versalles
- Ruta de la Fresa

Después de la primera fase de obras, vendría la Fase II la cual se enfoca más en la renovación urbana de la ciudad de Palmira. Las obras que van a ser parte la Fase II son las siguientes:

- Plan Zonal Centro
- Peatonalización del Parque de Bolívar y sus alrededores
- Centro comercial de Vendedores Informales
- Modernización del Mercado
- Ampliación del Parque de las Delicias

Todo lo anterior apunta a la modernización de la ciudad y a dar un respiro en cuanto a movilidad se refiere en toda Palmira.

3. ¿Con qué potencialidades sin aprovechar cuenta el municipio de Palmira al no optimizar su conectividad con los municipios de su entorno?

La interpretación de lo potencialmente importante para la ciudad es relativamente variable dependiendo del sector y del interés que genere. Como sabemos, la infraestructura afecta directamente a todo tipo de empresa e interesados y por tal razón la Cámara toma un enfoque global en la concepción propia de la necesidad en cuanto a infraestructura velando por la correcta aplicación de la misma.

Por ende, la CCI define los aspectos en forma general en puntos de especial interés al bien común y regido por las buenas prácticas como son los temas de conservación y protección del medio ambiente, los recursos naturales, la prevención de riesgos, la localización y aprovechamiento de la infraestructura básica de la red vial a nivel nacional y regional que buscan una conexión a diferentes puntos de referencia a nivel nacional, por ejemplo, al puerto de Buenaventura o Cali.

4. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura y conectividad?

En esencia, el POT regula la construcción a beneficio de la comunidad y es por ello que en lugar de decir que afecta el desarrollo de cualquier proyecto, lo que suscita es la cuestión de enfrentar la nueva regulación y encontrar la forma de solventar los problemas que surgen a partir de la nueva mirada que se le quiere dar a la ciudad sin salir de los límites legales y morales.

Se supone implícitamente que al desarrollar los componentes generales de un POT este está basado principalmente varios puntos importante como en el uso equitativo y racional del suelo, en buscar preservar el patrimonio ecológico y cultural, identificar cómo prevenir desastres y, por último, la ejecución de acciones urbanísticas eficientes para que se repartan equitativamente las cargas y beneficios en el territorio y, con base a que se están cumpliendo estos puntos básicos, es que se deben establecer los alcances de cualquier proyecto en cualquier ciudad acogida al plan de ordenamiento territorial.

5. ¿A qué problemáticas de conectividad (endógena y externa) resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

Para este caso, si hablamos de conectividad endógena es de vital importancia tener en cuenta las vías a construir, mejorar o rehabilitar y los temas dedicadas a la modernización y que se están instaurando en la zona urbana del centro y alrededores de la ciudad.

Por otro lado, externamente se debe priorizar la comunicación de los diferentes municipios aledaños a Palmira a partir del programa de vías terciarias que se está gestando en todo el país o a los programas viales complementario a la malla vial del Valle del Cauca donde el municipio junto a la alcaldía debe buscar la inversión necesaria del estado.

6. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de conectividad e infraestructura para el municipio de Palmira?

Los proyectos que más podrían suscitar un cambio positivo en la ciudad de Palmira de tal forma que se consideren prioritarios a partir de las necesidades regionales y/o nacionales son los siguientes:

Ruta de la Fresa

Antecedentes: tener mejor comunicación entre la zona rural y urbana de Palmira

Breve descripción del proyecto: 4.5 Km de carretera, esta iniciativa busca agilizar el mercado agrícola del Valle del Cauca en general.

Estado de avance: 1%

Localización: entre el sitio conocido como el Puente de las Águilas, en Palmira, y el crucero que lleva a Tenerife

Requerimientos normativos -

Costos y fuentes de financiación: inversión proyectada: $5.650 millones de pesos. Inversión hasta el 2017: $6 millones de pesos

Carrera 18 entre calles 26 y 31

Antecedentes: ampliación de la vía para por congestión vehicular

Breve descripción del proyecto: es una obra que dará flujo vehícular por toda la ciudad de Palmira, de norte a sur, de manera más rápida y organizada. Plantea además arreglo paisajístico en el sector de mayor afluencia de peatones en los costados.

Estado de avance: factibilidad

Localización: Carrera 18 entre calles 26 y 31

Requerimientos normativos: -

Costos y fuentes de financiación: -

Cruce vial Glorieta Versalles

Antecedentes: flujo continuo de vehículos a nivel nacional en un solo nivel de vía

Breve descripción del proyecto: el nuevo proyecto que cambia de puente elevado, a hundimiento vial, la solución para descongestionar el tráfico vehicular y disminuir la accidentalidad en la glorieta o rotonda de Versalles, que -a su paso por Palmira-, tiene relevancia nacional, dado el flujo de tráfico intermunicipal.

Estado de avance: Pre-factibilidad

Localización: intersección de la Carrera 28 con Calle 42

Requerimientos normativos: -

Costos y fuentes de financiación: -

Centro Comercial de Vendedores Informales

Antecedentes: muchos vendedores ambulantes en los andenes y en la calle

Breve descripción del proyecto: se busca formalizar la venta ambulante a partir de su unificación en un centro comercial especializado que dará más vida al sector y un factor paisajístico.

Estado de avance: 60%

Localización: Calle 30 entre 26 y 27

Requerimientos normativos: sector comercial

Costos y fuentes de financiación: inversión hasta la fecha: $4.500 millones de pesos

Segunda pista del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón

Antecedentes: construido el muelle internacional

Breve descripción del proyecto: Aeronáutica Civil ya definió el sitio para ejecutar las obras de este segundo tramo que quedará en paralelo a 1.2 Km de distancia del actual. De esta forma, se ampliarán las operaciones del Aeropuerto.

Estado de avance: -

Localización: Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón

Requerimientos normativos: el Plan de Ordenamiento Territorial de Palmira, que se halla en su fase de aprobación, ha priorizado la afectación de los predios para construir la segunda pista.

Costos y fuentes de financiación: –

7. ¿Cómo se plantea el complemento de la malla de vías terciarias - rurales?

En la primera entrega de vías terciarias aún no se incluye a Palmira como municipio beneficiado en el Valle del Cauca, se espera que a lo largo del 2018 se inviertan $2.4Billones de pesos en todo el país y que de ahí salga un proyecto dónde vincule la alcaldía a la ciudad con algún corregimiento cercano y de alta influencia.

5.1.2. RPG G-11

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

R/ Si traemos la visión que se construyó en el taller realizado en el año 2016 para la construcción del Plan de Desarrollo tenemos:

"Palmira será en el año 2032, un territorio de paz, con desarrollo y seguridad humana, sostenible, participativo, incluyente, competitivo, emprendedor y proveedor de servicios; que se sustenta en el capital social, la innovación, el potencial biofísico, la diversificación agroindustrial, la conectividad, los equipamientos y la fortaleza institucional, en el marco de los procesos de integración regional y buen gobierno."

Como se observa la conectividad se considera una fortaleza, así como sus equipamientos, en especial el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. No obstante, sería bueno incorporar otros modos de transporte que actualmente no se están utilizando y que deberían convertirse en una fortaleza, tal es el caso del Tren de Cercanías, el aprovechamiento de la vía férrea existente, así sea para propósitos turísticos y de mejoramiento de las zonas de recorrido. Así mismo, el mejoramiento de las vías terciarias especialmente en la zona rural de la cordillera central.

A nivel urbano es necesario realizar una serie de obras de infraestructura que mejoren la movilidad del municipio, tal es el caso del cruce de la calle 42 con carrera 28, que si bien son vías nacionales constituyen un punto de encuentro vehicular de verdadero conflicto, la prolongación de la carrera 19 entre calles 26 y 31 para complementar el anillo vial correspondiente, la terminación de la ampliación de la carrera 1 entre el Barrio Municipal y el buldócer del batallón, entre otras.

La movilidad de bicicletas y peatonal deben tener la mayor preponderancia en términos de infraestructura, una potencialidad grande que presenta el municipio es el Parque Lineal, por donde se puede estructurar un buen proyecto urbano que vaya articulado al mejoramiento de los espacios públicos.

2. ¿A qué estrategias (modos de transporte, conexiones, nodos) debería apuntar el municipio de Palmira para articularse infraestructuralmente con los municipios adyacentes?

R/ Afortunadamente, Palmira posee una buena conectividad, en especial en la zona plana del municipio y en lo concerniente con la infraestructura vial que comunica con los municipios vecinos, hacia el norte con El Cerrito, Buga, Tuluá y Eje Cafetero, hacia el occidente con Yumbo y Cali y hacia el sur con Candelaria, Pradera, Florida y los municipios del norte del Cauca. Sin embargo, no presenta una buena conectividad hacia el oriente a través de la cordillera central, que limita el acceso a los municipios de los departamentos de Huila y Tolima, por lo tanto, es necesario tener en cuenta el proyecto de conexión Pacífico – Orinoquía para romper dicha barrera que dinamizaría en términos físicos, sociales, económicos y productivos al municipio.

Otro aspecto de conectividad e infraestructura vial a tener en cuenta es el mejoramiento de las vías terciarias que comunican la zona rural del municipio, especialmente la zona de ladera de la cordillera central, con el fin de transportar muchos alimentos que se producen en la zona alta, actualmente, se han intervenido varias vías con pavimentaciones o placa huellas, pero sería importante conformar una red de vías que permitan el desplazamiento de vehículos automotores con la debida seguridad a las vías principales.

Un aspecto ideal es la vinculación de otros modos de transporte al sistema de movilidad, tal es el caso del tren de cercanías y la re-utilización de la vía férrea para conectar y dinamizar del sector rural de la zona plana.

Todas estas propuestas deberán estar articuladas al aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, que

constituye una de las fortalezas del municipio, teniendo presente que dicho aeropuerto no sólo está al servicio de Palmira sino de la región.

3. ¿Con qué potencialidades sin aprovechar cuenta el municipio de Palmira al no optimizar su conectividad con los municipios de su entorno?

R/ Potencialidades como las mencionadas en la respuesta anterior, el cruce Pacífico Orinoquía, el Tren de Cercanías y por qué no, las potencialidades inexploradas del transporte fluvial del río Cauca.

4. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura y conectividad?

R/ Sí, existen conflictos normativos en relación con el cruce de la cordillera central, seguramente habría que realizar un estudio más preciso para determinar los lugares por donde podrían pasar algunas vías que comuniquen con los departamentos de Huila y Tolima, gran parte de la zona es de protección ambiental.

5. ¿A qué problemáticas de conectividad (endógena y externa) resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

R/ Es necesario responder a la demanda de población desplazada que se ha ubicado en el municipio producto del conflicto armado, este municipio ha sido receptor de población. Según el diagnóstico del ajuste al POT del año 2014 se tiene la siguiente información:

Tabla 3. Población desplazada en el año 2010

A.24. Población recibida acumulada (Dic 31 de 2010)	5.676	216.470	3.594.781
A.25. Población expulsada acumulada (Dic 31 de 2010)	2.592	150.028	3.576.915

Fuente: DANE - CENSO 2005 -; DNP - DDTS, DNP - DDS -; MIJ, AS-RUPD

De acuerdo con la Fundación Paz y Reconciliación quien construyó el índice de vulnerabilidad en el postconflicto, que para la subregión del G11 describe el riesgo de presentar nuevos ciclos de violencia en 5 de los 11 municipios a saber:

- Buenaventura (riesgo extremo)
- Dagua, Jamundí, Florida, Pradera y Palmira (riesgo medio alto)

Este es un dato preocupante y al que nos debemos anticipar en la planificación del territorio. Según el diagnóstico del ajuste al POT 2014 en cuanto al Sistema Vial, sólo se han ejecutado 49.46 Km de las vías señaladas como Estructurantes del Modelo Territorial, según datos suministrados por la Secretaria de Infraestructura Municipal. Se encuentra pendiente avanzar en la gestión de proyectos de cobertura nacional, los cuales se mencionan a continuación:

a. Región Pacífico
b. Conexión Pacífico –Orinoquía

En relación con el área rural, se mantiene la estructura de trazado establecida en el POT vigente, a partir de la cual deben proyectarse las redes viales mínimas necesarias para accesibilidad y conectividad de nuevas actividades económicas según los usos del suelo que se establezcan, previo estudio teniendo en cuenta el tráfico generado y atraído por cada una de ellas.

En cuanto al transporte aéreo el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón tiene proyectada la construcción de la segunda pista de 4000 mts para aeronaves de gran envergadura, la cual generará en las áreas de influencia de estas instalaciones, nuevas dinámicas de desarrollo y ocupación que es necesario prever para evitar conflictos por usos del suelo, áreas de actividad económica, infraestructura vial, etc.

Una de las propuestas que se presentó a la CVC en su momento era la creación de algunos corredores suburbanos, que permitieran la legalización de una serie de empresas e industrias implantadas en torno a la recta Palmira Cali, la vía a Rozo y la vía Candelaria hacia el norte, además, permitir la ubicación de nuevos usos al servicio del comercio y la industria en estos corredores, sin embargo, no fue posible por la falta de estudios de gestión del riesgo en la zona rural. Esta es una necesidad sentida, por cuanto de ello depende el desarrollo del que se ha llamado el triángulo de oro entre los municipios de Palmira. Yumbo y Cali, donde se ubica el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

6. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de conectividad e infraestructura para el municipio de Palmira?

Los proyectos deben responder a las necesidades de desplazamiento de la población, especialmente en sus recorridos por vivienda – trabajo o vivienda – estudio. Son muchos los desplazamientos que se presentan entre municipios como Palmira - Cali, Palmira – Candelaria y Palmira – Yumbo.

Es bien sabido que la satisfacción de estas necesidades debe favorecerse desde el sector público combinando de manera adecuada políticas de accesibilidad y de movilidad. La movilidad no motorizada asociada a peatones y bicicletas es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad para todos, por cuanto garantiza la accesibilidad y conexión dentro de las centralidades y los tejidos residenciales, la cual debe realizarse a través de un subsistema, estructurado y articulado física y funcionalmente con el subsistema vial.

La carencia de infraestructura y de nuevos modelos de transporte de carga y pasajeros, que permitan mejorar la integración operacional y tarifaria entre los municipios del G11, por ejemplo, han dificultado la integración de las cabeceras urbanas y los centros poblados de las áreas rurales. Por lo tanto, para suplir las carencias antes mencionadas en el campo del transporte, se requiere en primera instancia de la construcción de un modelo institucional a partir del esquema asociativo del G11 que oriente la puesta en marcha del Plan Regional de Movilidad, de otra forma se continuará realizando esfuerzos aislados e improductivos.

Se han realizado algunas acciones para la formulación de dicho Plan Regional o Subregional de Movilidad con la subdirección de Transporte del DNP y con el Ministerio de Transporte, se requiere financiación para ello.

Palmira posee su Plan de Movilidad, donde se prioriza la movilidad peatonal y en bicicleta, producto del diagnóstico realizado y de los resultados de la encuesta de Metrocali Origen-Destino del año 2015, lo anterior implica una buena propuesta de movilidad urbana e intermunicipal de ciclorutas y un mejoramiento del espacio público para el desplazamiento peatonal, mejoramiento y ampliación de andenes y mejoramiento de cruces para peatones en ciertos puntos de las vías que permitan seguridad vial.

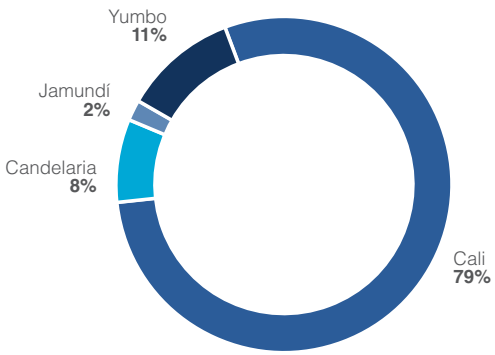
Las siguientes tabla y gráfica muestran que desde el municipio de Palmira se efectúan hacia Cali diariamente 43.988 viajes que corresponden al 79% de la participación de municipios analizados. Le sigue con un 11%, los viajes hacia Candelaria, Palmira se ubica como el tercer municipio con mayor movilidad y Yumbo en el cuarto lugar. Cabe anotar que Palmira es el municipio de origen de donde se movilizan la mayor cantidad de viajes hacia Cali, entre las 4 ciudades analizadas.

Tabla 4. Viajes desde Palmira

Cali	43.988
Candelaria	4.652
Jamundí	1.379
Yumbo	5.862

Fuente: Metrocali 2015.

Gráfica 2. Viajes que se movilizan desde Palmira a municipios



Entre los proyectos estratégicos están:

• Plan Subregional de Movilidad de la RPG del G11. Para Palmira significaría un gran avance en la planificación del transporte intermodal intermunicipal, es una prioridad ya que se convertiría en la carta de navegación de las actuaciones que se deben cristalizar en proyectos que aporten al sector y, por ende, a la competitividad de la subregión.

• La o las Terminales de Transporte multimodales que se plantean en el Plan de Movilidad de Palmira.

• Cruce Pacífico – Orinoquía.

• Mejoramiento de vías terciarias cordillera Central.

• Segunda pista del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, que según información con la que se cuenta, la Gobernación del Valle del Cauca consiguió financiación para la misma.

• Comando Aéreo de Combate No. 7 que quedaría ubicado a un lado de la segunda pista del aeropuerto ABA.

• Sería ideal diseñar un transporte más eficiente que comunique la zona rural de la montaña con centros poblados más cercanos que permitan desplazamiento rápido en caso de emergencias o el aprovechamiento para dinamización del turismo.

• Atención al río Cauca para mejorar sus condiciones ambientales y posible explotación en términos de transporte fluvial.

7. ¿Cómo se plantea el complemento de la malla de vías terciarias – rurales?

Se requiere que se conforme una espina de pescado que baje desde la cordillera central con productos alimenticias y se conecte con las vías principales del municipio y en especial la panamericana que comunica el sur y el norte del país. Es una debilidad identificada la falta de comunicación con los departamentos de Huila y Tolima que se encuentran tan cerca con centros poblados de montaña cuyas vías corresponden a trochas de difícil circulación y que se ha mantenido así durante muchos años por problemas de seguridad, la propuesta sería aprovechar el proceso de paz para generar nuevas vías en condiciones óptimas que permitan la conexión entre ruralidades por lo menos.

5.2. Desarrollo Económico y Empresarial

5.2.1. Cámara de Comercio de Palmira

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

Se proyecta como un Municipio integrado a un área de desarrollo regional, sin que pierda autonomía, gestionando macroproyectos de interés colectivo en infraestructura, movilidad, educación, conectividad; Un Municipio consolidado urbanísticamente en su ordenamiento territorial (concentración en lugar de expansión); Un Municipio con calidad educativa y con clara formación a las demandas del sector productivo; una ciudad segura para los inversionistas y para la comunidad; Un Municipio con una gestión pública moderna y eficiente (Doing Business, tramites, costos y tiempos).

Ventajas de Palmira:

1.1 Amplias posibilidades de expansión territorial: Palmira cuenta con un amplio margen de tierras para expansión, a diferencia del mayor referente de desarrollo de la región, la Ciudad de Cali. En este sentido, el Municipio de Palmira cuenta con disponibilidad de terrenos para el crecimiento por el occidente en la vía hacia la ciudad de Cali, igualmente hacia el sur, oriente y hacia el norte de la ciudad. Esta posibilidad se percibe como ventaja porque los planes de desarrollo empresarial y planes de desarrollo competitivo contarán seguramente con este aspecto como un elemento indispensable

1.2 Condiciones favorables para la inversión foránea: Existen posibilidades de atraer empresas de diferentes sectores hacia el Municipio aprovechando la existencia del aeropuerto internacional, dos zonas francas, cercanía a Cali, Buenaventura y Yumbo y la disponibilidad de suelos para la actividad empresarial como son los corredores Palmira – Cali; Palmira – Aeropuerto; Aeropuerto – Yumbo; (Polígono de Oro). Este aspecto constituye un factor existente pero es necesario articular esta ventaja a políticas que amplíen los beneficios al capital y la actividad productiva, con el fin de aumentar el aprovechamiento de esta ventaja.

1.3 Infraestructura vial intermunicipal: Las vías que dan acceso y salida a quienes circulan por la ciudad, permiten conectividad con la Ciudad de Cali, la salida a Buenaventura, la salida al centro y norte del país, la comunicación con la Zona Industrial de Yumbo y con el Aeropuerto y las Zonas Francas de Palmaseca y del Pacífico, epicentros productivos y de dinámica económica para el departamento y el país en general. La calidad de dichas vías es óptima, ofreciendo comodidad tanto para el movimiento de carga como el de pasajeros en tiempos favorables.

1.4 Cercanía al Puerto de Buenaventura y el área metropolitana Cali-Yumbo: Sin discusión, la cercanía de Palmira y su actividad empresarial a Buenaventura, principal puerto para el Comercio Exterior Colombiano, constituye una ventaja por la posición del Municipio. Adicionalmente, al considerar mayor importancia en las posibilidades de integración y de sinergias para la competitividad frente a mercados nacionales e internacionales y el importante complemento mutuo de los mercados de estos municipios, dicha cercanía constituye una oportunidad para que Palmira se convierta en un eslabón trascendental en la configuración de un polo de desarrollo regional y jalonador de la actividad productiva y el desarrollo para su zona de influencia, en concordancia con la visión de ciudad – región.

1.5 Existencia de Instituciones de Educación Superior: Se destaca la presencia de 9 Universidades en la región, lo que representa una ventaja especial para la apropiación de una realidad social, política y económica, al tiempo que permite la cualificación del recurso humano tanto para la conciencia de la realidad como para el desarrollo de herramientas para su transformación. La articulación de estas instituciones en las estrategias que permitan la creación y mejoramiento de ventajas competitivas para la región, es una garantía de éxito en el proceso.

1.6 Instituciones para el desarrollo científico y tecnológico: las Instituciones que se encuentran en el área de influencia de Palmira como el CIAT, CORPOICA, ICA, las universidades y sus centros y áreas de investigación, permiten desarrollar una clara ventaja en la perspectiva que se viene planteando desde hace mucho tiempo en el Municipio de promover el desarrollo de una especie de Clúster del desarrollo científico y tecnológico de Palmira como es el parque científico y tecnológico - Biopacifico para el desarrollo agroindustrial y agropecuario que impacte la innovación y el desarrollo productivos asociados a los procesos de transformación productiva.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

La Agenda de Competitividad de Palmira identificó las potencialidades, los sectores promisorios y estratégicos que presentan las áreas de oportunidad para el Municipio de Palmira. A continuación se relaciona las propuestas de la Agenda de Competitividad de Palmira.

"Palmira tiene especiales y amplias oportunidades de vincularse como actor y/o como protagonista de algunos o de varios de los bienes y servicios ofertados por las ocho grandes apuestas que reportan el mayor nivel de confluencia con los sectores estratégicos de clase mundial que a nivel nacional se están impulsando.

Las oportunidades más destacadas y cercanas están en la proveeduría de bienes y servicios con incorporación de tecnología para el ***sector agroindustrial*** *con énfasis en el mejoramiento de material genético y de paquetes tecnológicos de siembra, fertilización, cosecha, control y manejo de plagas para incrementar la productividad y sostenibilidad en la producción de alimentos.*

Servicios de gestión ambiental *para una producción más limpia, servicios complementarios para la industria de los biocombustibles (laboratorios para estandarización de la calidad de los biocombustibles)*

Sistemas de información *para acopiar, administrar y difundir la información que generan las investigaciones realizadas en el sector agrícola y en torno a nuestra biodiversidad también son actividades que pueden ser desarrolladas por un conjunto de centros y grupos de investigación de carácter universitario, institucional, gremial o internacional entre los cuales se puede conformar un gran parque científico y tecnológico de clase mundial* ***(Biopacifico).*** *Conexo a esta posibilidad se podría desarrollar otra fortaleza que consistiría en la* ***formación de talento humano*** *pertinente con diferentes niveles de formación, para el desarrollo de las denominadas* ***ciencias de la vida,*** *en lo cual Palmira podría llegar a ser líder si gestiona de manera estratégica este proceso.*

En los servicios de salud, estética y conexos se observa un tejido empresarial en desarrollo, igualmente las posibilidades de brindar servicios de apoyo al sector de la logística y de transporte de carga y de pasajeros articulado con las zonas francas existentes y con la posibilidad de estructurar un corredor industrial y de servicios tercerizados a distancia BPO con énfasis en ventas, mercadeo y recursos humanos ubicados a lo largo de la recta Cali – Palmira en asocio con el corregimiento de rozo, pueden hacer de Palmira una ciudad pujante"

Existen otros subsectores que han mostrado dinamismo como son el Hortofrutícola y la Biotecnología

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

Biotecnología / Ciencias de la vida (Biopacifico); Agroindustria; Metalmecánica; Clúster de la Caña de Azúcar; Agropecuario.

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del municipio y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

Que exista una instancia (publico / privado) con nivel, técnico y autonomía financiera que lidere el desarrollo económico local que defina y ejecute una estrategia de largo plazo.

5. ¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el municipio? ¿Cómo se proyectan espacialmente?

Un Municipio con usos del suelo definidos que favorezcan la actividad industrial (zonas francas, parques industriales, corredores industriales) y a nivel urbano que se habiliten suelos para la ubicación de empresas de medio y alto impacto para la industria y servicios que lo requieran.

Así mismo, evaluar la existencia de áreas mixtas para la mipyme y dar uso a los espacios que han dejado empresas que se han ido del territorio.

El POT debe contemplar espacio y usos del uso del suelo para todo tipo de empresa que sea amigable con el medio ambiente.

Tener en cuenta el estudio de la vocación productiva en el área definida como el "Polígono de Oro" que comprende Palmira – Aeropuerto – Cencar – Recta Palmira / Cali.

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos dirigidos al desarrollo económico y empresarial del municipio?

No hay usos del suelo permitidos para actividades turísticas en el territorio en la zona rural (ej; La Buitrera); Hay incumplimiento de la normatividad en establecimientos de comercio y servicios (clínicas, supermercados, clínicas, etc.) que no cumplen los usos del suelo y la reglamentación vigente; Regular y proteger el uso del suelo de las actividades económicas mineras que puedan afectar los ecosistemas naturales; Se debe habilitar el uso del suelo para el Proyecto Parque Biopacifico; Contemplar la construcción de la segunda pista del aeropuerto para determinar los usos del suelo en las áreas relacionadas con este proyecto.

7. ¿A qué obstáculos económicos, sociales, jurídicos y/o políticos que puedan ser abordados desde el POT han afectado el desarrollo económico y empresarial del municipio? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

En los centros poblados (Rozo) no existe claridad en los usos del suelo para uso residencial (ej: viviendas de extracto alto en Rozo); La Dolores como parque industrial no se han ejecutado las obras previstas por impacto ambiental; Los megaproyectos de vivienda como Ciudad del Campo no cuentan con las obras que mitiguen los riesgos ambientales, se deben evitar

este tipo de proyectos (expansionismo y expuestos a riesgos ambientales); Incorporar todos los proyectos de mitigación de inundación del rio cauca al POT de Palmira (los riesgos de inundación del rio cauca y sus tributarios deben ser abordados por el POT para mitigarlos). En los Centros Poblados se debe regular la utilización del agua, las vías de acceso (servidumbres) y tener como política la no expansión de los mismos.

8. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de desarrollo económico y empresarial para el municipio de Palmira?

- Tren de cercanías
- Segunda pista del aeropuerto.
- Conexión Pacifico Orinoquia.
- Polígono de Oro (vocación empresarial)
- Biopacifico (Plan Maestro)
- Vías terciarias
- Integración del Transporte Regional.
- La doble calzada entre Palmira – Amaime – Ingenio Providencia.
- La doble Calzada Palmira – Bolo
- Fortalecimiento de la Secretaria de Planeación Municipal: esta Secretaria se caracteriza por tener un personal calificado y con vocación de servicio, sin embargo no es suficiente para responder a todas las operaciones y responsabilidades que tiene, entre ellas, requiere mantener mayor presencia en los procesos de inspección, vigilancia y control (IVC) para garantizar el sostenimiento y mejora de lo estipulado en el POT.

Palmira debe apostarle a la densificación y no a la expansión en su casco urbano y centros poblados.

5.2.2. Parque Biopacífico

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

El Municipio de Palmira cuenta con condiciones de suelos, clima e infraestructura óptimas para expandir la frontera agrícola y desarrollar una agroindustria y un núcleo de bioindustrias basadas en ciencia, tecnología e innovación y así generar un valor agregado.

Cuenta con condiciones agroecológicas ideales para la producción de fruta fresca; muchas de las universidades y centros de investigación se enfocan en el sector agrícola.

Una condición ideal para potencializar estas características es la generación de modelos de cooperación natural entre los actores estratégicos que puedan generar un mayor impacto.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

El Parque Biopacífico como un actor importante en evidenciar un verdadero ecosistema de Innovación, que es el resultado de la evolución natural de los clústeres empresariales debe de generar estrategias de articulación entre empresas y agentes relacionados que compiten en el mismo sector de operaciones y que incidan en la dinámica regional. En lo anterior se resalta la necesidad de desarrollar y potencializar el clúster de frutas frescas, así mismo ser protagonista en el desarrollo del clúster de Bioenergía liderado por la Cámara de Comercio de Cali. De igual manera pensar en el diseño de la ruta para el clúster de Semillas de hortaliza y en este sentido buscar posicionarse como la región en calidad de semilla hortícola y como una área potencial en el Clúster de Salud trabajar en la identificación de oportunidades que se desprenden de las ciencias económicas.

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

Con las características del Municipio se debe de responder estratégicamente en la producción de frutas y hortalizas y todos los componentes que apunte el fortalecimiento al área de concentración de biocombustibles.

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del municipio y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

Se requiere pensar en fortalecer una vocación para acceder y participar efectivamente en los principales mercados mundiales, trabajar con indicadores de competitividad internacional (se encuentra como debilidades: Automatización de productores, altos costos de insumos y falta de registro, acceso a crédito y escasa adecuación a necesidades, difícil uso de instrumentos existentes, agroindustria poco desarrollada), planes de formación en capacidad técnica especializada (operarios técnicos y especialistas), plan de infraestructura de transporte (vías y logística) y frio que baje costos y no perjudique la calidad del producto, coordinación institucional eficiente(unificar prioridades) en torno al desarrollo del sector hortofrutícola, acortar los canales de comercialización de los pequeños productores.

5. ¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el municipio? ¿Cómo se proyectan espacialmente?

Al trabajar en la búsqueda de la ruta de lograr evidenciar verdaderos ecosistemas de innovación se debe de proyectar para promover el desarrollo socioeconómico del Municipio, implicando que el apoyo a los emprendedores y productores se haga de manera perma-

nente, sistémica y en un entorno propicio para el aprendizaje colectivo, el intercambio de experiencias y el trabajo colaborativo, donde la institucionalidad y las relaciones que se tejen entre los diferentes actores sean protagonistas. (Ruta de Ecosistemas de Innovación: las iniciativas estratégicas dentro y entre los agentes para crear valor y pro actividad influyen en el espacio estratégico futuro)

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos dirigidos al desarrollo económico y empresarial del municipio?

Para BioPacífico es vital darles garantías (jurídicas y económicas) a inversionistas futuros que cumplan con las características de organizaciones que apunten al fortalecimiento de Investigación, Desarrollo e innovación.

7. ¿A qué obstáculos económicos, sociales, jurídicos y/o políticos que puedan ser abordados desde el POT han afectado el desarrollo económico y empresarial del municipio? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

Los diagnósticos parten en documentos del plan frutícola nacional, el plan frutícola del valle del cauca, el programa de transformación productiva del ministerio de comercio, industria y turismo, el ministerio de agricultura y desarrollo rural, así como de corpoica.

Según el instituto geográfico colombiano IGAC y el ICA, el 12.7% del territorio nacional (14.497.517 millones de hectáreas) tiene potencial para el desarrollo agrícola. Sin embargo se está utilizando sólo el 4,66%(5.317.826 millones de hectáreas). Por lo tanto, la actividad agrícola actual es relativamente baja en comparación con la disponibilidad existente. Esto demuestra la subutilización de 9.179.654 millones de hectáreas aptas para la agricultura que representa 8.04% de la superficie terrestre. Encontrando el Municipio una gran oportunidad de proyectar estratégicamente proyectos articuladas que impacten los indicadores definidos.

8. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de desarrollo económico y empresarial para el municipio de Palmira?

- Terminación del estudio de viabilidad del Centro de Desarrollo Tecnológico en Frutas.
- Programa de cooperación que asiste el diseño, gestiona la consecución de recursos humanos, técnicos y económicos para la implementación y fortalecimiento de los proyectos alineados a las áreas de concentración del parque (frutas y hortalizas, biocombustible, biodiversidad, biotecnología, Bioindustria)
- Corredor de servicios eco sistémicos, conectividad agroforestal y generación de conocimientos en 193 hectáreas del parque.
- Construcción plataforma de servicios especializados para Metabolomica.
- Ruta de empresas de base Tecnológica.

5.2.3. Comisión Regional DE Competitividad, Ciencia, Tecnología E Innovación del Valle del Cauca

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

Desde la perspectiva de la CRC Valle, el municipio de Palmira es preponderante para el desarrollo económico del Departamento pues hace parte de las ocho ciudades con más de 100.000 habitantes que constituyen la fortaleza "Un Valle de Ciudades". Las potencialidades con las que cuenta el municipio es el desarrollo de los Bionegocios, estos se definen como aquellas actividades económicas rentables que incorporan como factores de competitividad en sus procesos de abastecimiento, producción y distribución, los recursos renovables, teniendo en cuenta la tradición empresarial del municipio derivada de la agroindustria y sus actividades conexas.

Como condición ideal para el desarrollo de Palmira, se considera que el municipio puede diversificar sus productos, teniendo en cuenta las 3 líneas de Bionegocios, la primera hace referencia al desarrollo de conocimiento, en dicha categoría se encuentra, el desarrollo de recurso genético, enzimas, fibras, transgénicos y agricultura sostenible, la segunda se encuentra relacionada con la bioproducción como lo son los bioplásticos, las Biopinturas, los Biolubricantes, Biocosméticos, Biofertilizantes, Agroindustria y actividades pecuarias, y la tercera relacionada con sistemas limpios y eficientes de energía como lo son los biocombustibles, la bioenergía, el biogás y la cogeneración, los cuales podrían producirse a partir del bagazo de la caña. Así mismo, se considera que para lograrlo se debe propender por la articulación intergremial, así como por afianzar su competitividad mediante la ciencia, la tecnología y la innovación.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

Las apuestas productivas priorizadas en el Valle del Cauca están compuestas de dos esferas: Las Iniciativas Clúster y las Cadenas Productivas. Las primeras corresponden a los Clúster de Macrosnacks, Bioenergía, Belleza y Cuidado Personal, Sistema Moda, Proteína Blanca y Excelencia Clínica. Las segundas incluyen, Cafés Especiales, Turismo, Logística, Mundo TIC y Frutas Frescas.

Cada una de estas apuestas productivas tiene necesidades y retos diferentes. Específicamente para Palmira, es necesario apuntarle al desarrollo de una plataforma regional para la creación de nuevos productos y el posicionamiento de canales especializados para cada una de las Iniciativas Clúster. Por otra parte, es necesario que el municipio trabaje tanto en la consolidación de canales de distribución como en el fortalecimiento de las organizaciones que conforman las Cadenas Productivas.

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

En concordancia con lo mencionado anteriormente, el municipio de Palmira está llamado a consolidar una vocación productiva soportada en las tres líneas de desarrollo de los Bionegocios. Esto se encuentra acorde con la Agenda de Competitividad del Municipio, en la cual se prioriza la vinculación de nuevas tecnologías para el sector agroindustrial que incrementen la productividad y sostenibilidad de la producción de alimentos, haciendo uso de producciones más limpias que permitan construir líneas de base para futuros desarrollos.

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del municipio y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

Es necesario que el sector público, privado y la academia se articulen para discutir, validar y promover dinámicas que potencialicen el desarrollo productivo y generen entornos competitivos e innovadores en Palmira, para que de esta manera pueda reconocer sus principales diferenciadores, aprovechándolos para definir visiones y objetivos compartidos que permitan posicionar y proyectar a la ciudad.

Uno de los proyectos que deben tenerse en cuenta es el Parque Científico y Tecnológico de Palmira como proyecto de alto impacto para la competitividad, por lo que se considera relevante su inclusión en el POT del municipio.

5.2.4. RPG G-11

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

R/ En la visión del Plan de Desarrollo se observa que se hace énfasis en que la vocación de Palmira es ser proveedor de servicios, también hace referencia a la competitividad y al emprendimiento. Así mismo, menciona como sus potencialidades la biofísica, la diversificación agroindustrial y la conectividad.

Personalmente, considero que habría que fortalecer el sector agrícola que se ha quedado rezagado por diferentes razones, como tal vez ha ocurrido en la mayoría de los municipios del país, de modo que se favorezca a los pequeños productores que garanticen la diversidad alimentaria. Así mismo, fortalecer la industria y buscar sitios de localización de la misma en torno al aeropuerto, luego de identificar de acuerdo con la clasificación agrológica y características del suelo en qué sitios exactos podría estar.

Como la transformación de la vocación económica hacia el sector terciario se ha venido dando, gracias a las dinámicas del mercado, habría que pensar en cuáles deberían ser los aspectos más relevantes que le apuntan al desarrollo de dicho sector de la economía, de

modo que se favorezca a las Mipymes y se genere el verdadero empleo en el municipio. Palmira no cuenta con un estudio para identificar la tasa de desempleo, por lo tanto, las cifras se toman del departamento cuya tasa para Palmira está estimada en 12,9% que, además, se refleja en las dinámicas del municipio, existe una gran informalidad, la economía del rebusque y se refleja en la estratificación del municipio donde aproximadamente un 75% de la población son estratos 1 y 2.

El ideal es que Palmira por su ubicación estratégica, su conectividad y sus potencialidades en producción agroindustrial (incrementando la diversificación de cultivos y no solo de caña de azúcar) debería aportar muchísimo más a la competitividad de la región, pero esto depende de lo que se definan como los sectores productivos y de Ciencia, Tecnología e Innovación a los que se le deban apuntar, como complemento a las fortalezas de los municipios circunvecinos. Actividades desarrolladas en el CIAT, el ICA y la Universidad Nacional en torno a la investigación ofrecen grandes posibilidades y aportes al conocimiento del agro y las potencialidades de la región.

Para ser competitivos es necesario tener mejores índices de calidad en la educación, mayor acceso a la educación superior y el bilingüismo se constituyen en los cimientos de un verdadero avance en términos competitivos.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

Una gran parte del territorio donde se ubican los municipios del G11, se ubica dentro del clúster bioenergético de la caña de azúcar, que ha logrado convertir al valle biogeográfico del río Cauca, en la región de mayor productividad en el cultivo de caña en el mundo. Cuenta con su propia comercializadora de azúcares y mieles, con sus agremiaciones a nivel de técnicos, cultivadores e ingenios (G11 El camino para la competitividad regional, 2015). Palmira en su zona plana cuenta con 39.000 hectáreas de las cuales 34.000 están cultivadas en caña de azúcar.

El clúster completo exporta el 43,8% de su producción en promedio, aporta el 10% de las exportaciones agroindustriales del país y el 7% de las no tradicionales. Genera laboralmente, cerca de 35.000 empleos directos y 210.000 indirectos. De otra parte la subregión que conforma el G11 representa el 80% del Producto Interno Bruto, del Departamento del Valle, el 8% del PIB nacional y contribuye con un EL 10% del PIB manufacturero nacional. La subregión del G11 está por ende llamada a convertirse en uno de los enclaves con mayor competitividad social y económica en Latinoamérica en el país. (G11 El camino para la competitividad regional, 2015).

La economía del Valle del Cauca representó 9,3% del PIB nacional en 2014 y creció 4,3% frente al año anterior (Colombia 4,5%). Según Fedesarrollo, la economía vallecaucana crecerá igual que la nacional en 2015 (3%). Según esta misma entidad, para el periodo 2016–2018, la economía vallecaucana tendrá un desempeño superior al de la economía colombiana. (Propuesta de una Narrativa estratégica de Competitividad Regional, 2015)

En la región la economía ha estado jalonada fuertemente por el sector agrícola y se debe seguir fortaleciendo con una mayor diversidad de cultivos que den garantía a la Seguridad Alimentaria de la Región, la actividad hortofrutícola debería ser aprovechada de una mejor manera, para que contribuya a insertar a Colombia en la economía global, incrementando las exportaciones, generando empleo y aumentando su competitividad. Para lograr este propósito, es necesario partir de un análisis en todas las etapas del proceso productivo y, por ende, con todos sus actores, para lo cual se hace necesario contar con un enfoque de cadena con todos sus eslabones (clúster). Palmira cuenta con 230 pequeños productores de Aguacate, Cítricos, Lulo, Mango, Maracuyá, Melón, Mora, Papaya, Piña y Uva.

El sector avícola es otro de los sectores fuertes en la economía de la región para el cual se podría generar otro encadenamiento que genere transformaciones en productos derivados de la proteína blanca.

Alrededor de los servicios también se deben conformar cadenas productivas, como la del deporte, la salud, la lúdica, el turismo, la educación superior y la investigación, la cultura, la logística, el software, entre otras.

Una de las propuestas que se debería retomar es la de la creación del clúster aeroespacial, dada la ubicación del aeropuerto internacional y las condiciones de tierra que permitiría su desarrollo.

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

Definitivamente debe fortalecer su rol agropecuario, pero haciendo mejoras en la producción de alimentos, no solo el clúster del azúcar, sino generar más industria relacionada con productos químicos, alimentos procesados, bioindustria, metalmecánica, así como servicios relacionados con transporte, logística, financiero, comercio, educación y telecomunicaciones.

5.2.5. Asocaña

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

El municipio de Palmira sigue siendo un polo de desarrollo para nuestra actividad productiva agroindustrial. Es el municipio con mayor área sembrada en caña, cuenta con un ingenio azucarero y una destilería dentro de su perímetro, y además 8 ingenios azucareros desarrollan actividades agrícolas en este municipio (siembra y/o cosecha de caña).

El municipio de Palmira es un municipio de vocación agroindustrial importante. No solo por su ubicación estratégica (a 25 minutos de la capital del departamento, a 30 minutos del departamento del Cauca y a 25 de mediacanoa último tramo plano para la salida a Buenaventura), sino también por su área de dedicación agrícola que ha promovido la generación

de industrias prestadoras de servicios agrícolas, industriales y de maquinaria y transporte.

En la actualidad, Palmira se enfrenta a nuevos retos de desarrollo sostenible que le permite generar un crecimiento económico para sus ciudadanos, respetando el medio ambiente y las industrias ya establecidas en su área de influencia.

Las potencialidades que debe explotar el municipio es el conocimiento alrededor de las industrias establecidas en la zona. La biotecnología aplicada al cultivo de la caña de azúcar debe ser promovida en mayor proporción. Existe un conocimiento alrededor del tema que debe ser avanzado y con el cual se pueden jalonar líneas de investigación y desarrollo importante para la región a través de sinergias entre universidades y centros de investigación.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

La agroindustria de la caña es un clúster productivo que por sus características es un dinamizador de los circuitos económicos regionales: demanda mano de obra calificada y no calificada y requiere del suministro de un amplio portafolio de bienes y servicios conexos para realizar su operación (transporte, insumos agrícolas, labores de campo y fábrica). El sector trabaja permanentemente en la diversificación y el valor agregado; trabaja con universidades de la región tanto públicas como privadas, así como empresas del sector privadas en iniciativas como el Clúster de Energía Eléctrica del Sur Occidente Colombiano, bajo la coordinación de la Cámara de Comercio de Cali, quien avanza también en el desarrollo del clúster de Bioenergía. Desarrollar estas iniciativas, con reglas de juego claras y estables, sin duda, generarán nuevas oportunidades para el desarrollo social y económico de municipios como Palmira.

De otra parte, en la Región existe una evidente materia en conocimiento, generado por Universidades y Centros de Investigación (CIAT, Cenicaña, EIDENAR, entre otros) que puede ser un modelo para exportar a otras regiones tanto dentro como fuera del país.

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

A la producción de caña de azúcar, procesos biotecnológicos y bioquímicos, aprovechamiento industrial de los productos agrícolas del municipio. Turismo histórico y ecológico, y conservación de su biodiversidad y recurso hídrico.

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del municipio y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

Fortalecimiento de los procesos gremiales de las industrias instaladas en el municipio. Fortalecimiento de las instituciones de formación e investigación. Seguimiento a la inversión

pública y fomento de procesos de investigación en la región. Constitución de cadenas productivas y/o clúster. Es importante considerar la posibilidad de otorgar beneficios tributarios y reglas de estabilidad jurídica para las empresas que estén establecidas o nuevas que lleguen a esta región, esto elevaría el interés de inversión en esta zona.

5. ¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el municipio? ¿Cómo se proyectan espacialmente?

Mientras se promueva la formación e investigación, la articulación del sector servicios con el sector productivo se facilitaría. Es importante que las empresas de servicios se ubiquen en zona urbana del municipio, gracias a su equidistancia con las zonas industriales. El fomento al uso de nuevas tecnologías de la comunicación facilita esta articulación.

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos dirigidos al desarrollo económico y empresarial del municipio?

Es necesario revisar que las zonas de expansión urbana no coincidan con las zonas de producción agrícola, teniendo en cuenta que estas zonas deben protegerse para contribuir al desarrollo de la región, en este caso, por su potencial de producción y de generación de empleo. Debe propenderse por el establecimiento de zonas francas en el municipio, y al desarrollo de infraestructura que promueva la dinamización de la economía regional.

7. ¿A qué obstáculos económicos, sociales, jurídicos y/o políticos que puedan ser abordados desde el POT han afectado el desarrollo económico y empresarial del municipio? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

Existe una amenaza ambiental importante que corresponde a las obras inconclusas para la protección de inundaciones por crecientes del rio Cauca. Esta es una amenaza que ya se ha materializado en el pasado y que debe ser abordada con una solución sostenible de largo plazo.

8. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de desarrollo económico y empresarial para el municipio de Palmira?

• El desarrollo del nuevo Centro de Formación del SENA Palmira. Este proyecto es indispensable para

• El desarrollo económico y social del municipio. Finalización del muelle internacional del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y sus instalaciones

• Conexas, como el parque industrial contiguo.

• Obras de protección de inundaciones en el marco del Proyecto Corredor Río Cauca.

• Proyectos de conservación de cuencas hidrográficas (Nima – Amaime)

• Ampliación de zonas francas.

5.2.6. Universidad Pontificia Bolivariana

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

Palmira, como segunda ciudad del Departamento, cuenta con ventajas comparativas en términos geográficos y biodiversos, que pueden ser aprovechados hacia la agroindustria a partir del desarrollo científico y tecnológico en estas áreas.

El contar con centros de investigación, universidades de impacto nacional (UPB, U. Nacional, Univalle, principalmente) tiene la posibilidad de articular y fortalecer el desarrollo empresarial a partir de un adecuado trabajo con el Estado y los empresarios. El contar con Biopacífico como entidad que facilita la articulación y desarrollo de planes y programas de impacto para la región ofrece una gran oportunidad para el desarrollo empresarial.

Dado que las micro y las pyme constituyen el motor del empleo en la ciudad, se hace necesario apoyar el desarrollo tecnológico con miras a generar innovación e internacionalización y hacerlas más competitivas.

Paralelo al fortalecimiento de la agroindustria, el municipio cuenta con un potencial en el sector de la logística dada su cercanía con la zona industrial de Yumbo, aeropuerto y las zonas francas, de tal manera que el ordenamiento territorial del municipio deberá estar pensado en:

• Fortalecer el sistema de transporte desde las zonas habitacionales hacia las áreas de mayor generación de empleo incluida la rural.

• Establecimiento y/o ampliación de las áreas industriales en el corredor del aeropuerto y las zonas francas con todos los servicios conexos.

• Fortalecimiento de los servicios de infraestructura (transporte, salud, educación, ciencia y tecnología, saneamiento básico) de tal manera que los habitantes puedan contar con acceso a servicios de alta calidad e impacto y no tengan que desplazarse a Cali para adquirirlos como ocurre con la educación superior.

• Mejoramiento de la infraestructura urbana (renovación, embellecimiento, creación de corredores verdes urbanos)

• Limitación a las áreas destinadas a vivienda de interés prioritario de tal manera que el municipio no supere su capacidad de subsidiar los estratos menos favorecidos y se generen cinturones de miseria.

2. ¿Según el enfoque, áreas de experticia y propuestas de la entidad, qué clústeres y cadenas productivas (existentes y potenciales) presentan áreas de oportunidad para generar un impacto sólido y sostenido en el tiempo sobre la economía y sociedad del municipio de Palmira?

• Agroindustria

• Servicios logísticos

• Ciencia, tecnología e innovación

• Educación

3. ¿A qué vocación productiva debería responder el municipio de Palmira como un elemento con rol propio dentro del escenario regional?

• Agroindustria

• Servicios logísticos

• Servicios conexos a la agroindustria y la logística

4. ¿Qué cambios y estrategias se requieren para fortalecer el desarrollo económico teniendo en cuenta las realidades del municipio y sus dinámicas de relacionamiento con los demás?

• Educación empresarial.

• Educación técnica especializada para las industrias y sectores clave

• Mayor enfoque de la educación en ciencia y tecnología.

• Programas de fomento empresarial tendientes a desarrollar capacidades clave de los empresarios.

5. ¿Cómo se piensan la articulación de actividades productivas y de prestación de servicios en el municipio? ¿Cómo se proyectan espacialmente?

• Es importante determinar zonas que no interfieran con los intereses habitacionales de los pobladores, de tal manera que haya una total separación entre las actividades productivas y las zonas habitacionales.

• Fortalecer Biopacífico como entidad integradora entre el Estado, la empresa, la universidad y la sociedad civil.

• Enfocar los programas y generar incentivos para el desarrollo de los clúster clave para el municipio (los de mayor crecimiento, potencial de desarrollo y generadores de empleo calificado)

6. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos dirigidos al desarrollo económico y empresarial del municipio?

• Restricciones de construcción en la zona centro del municipio.

• El no contar con un proyecto a corto y mediano plazo de ampliación y renovación de infraestructura vial y urbanística.

7. **¿A qué obstáculos económicos, sociales, jurídicos y/o políticos que puedan ser abordados desde el POT han afectado el desarrollo económico y empresarial del municipio? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?**

• La falta de voluntad política hacia la implementación del POT.

5.3. Servicios Públicos

5.3.1. Sociedad Colombiana de Arquitectos

1. **En términos generales, según la perspectiva de ACODAL ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?**

• La ubicación estratégica de nuestro territorio como cruce regional, permite interacción socioeconómica cultural y turística.

• La existencia de diferentes planes y estrategias de planificación.

• La existencia de múltiples actores que inciden en el desarrollo del territorio.

2. **¿Qué obstáculos se evidencian en la prestación integral de servicios públicos en el municipio de Palmira?**

• Intereses de las entidades locales prestadoras de servicios en los centros poblados no permite unificarse como una entidad rural.

• La concentración en una o dos entidades en lo urbano que monopolizan la prestación de servicios en lo energético.

3. **¿Qué estrategias identifica en torno a la prestación de servicios públicos teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del municipio?**

Ofrecimiento de estrategias alternativas para fortalecer un buen servicio en el sector rural.

4. **¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de infraestructura sanitaria y servicios públicos?**

Existen algunos casos que deben resolverse con una mejor visión del territorio en lo rural

5. **¿Qué recomendaciones se formularían para el municipio de Palmira en la actual y futura prestación de servicios públicos?**

• La ejecución del plan maestro de acueducto y alcantarillado con la visión de redensificación de la ciudad y no expandir el perímetro urbano

• La ejecución del plan vial y de movilidad del municipio con la visión de redensificacion del municipio

6. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de servicios públicos y ambiente para el municipio de Palmira?

• Protección de cuencas según los PONCH

• Construcción de acueductos rurales según proyectos existentes en centros poblados

• Utilización de Energías alternativas y sostenibles tanto en lo urbano como en lo rural por el costo de infraestructuras de conducción.

7. ¿Qué observaciones se plantean en cuanto a la protección de las cuencas del Rio Nima – Amaime, teniendo en cuenta su importancia en el suministro de agua en el municipio? ¿En general, qué se requiere para optimizar el suministro de agua en el municipio (por ejemplo, reforzamiento de represas etc.)?

La ejecución de los planes de ordenamiento y protección de todas las cuencas existentes y restringir las explotaciones mineras y forestales para preservar el recurso hídrico.

5.4. Vivienda

5.4.1. CAMACOL

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

La ciudad de Palmira cuenta con múltiples potencialidades teniendo en cuenta que es un foco de desarrollo, además al haberse convertido en una Ciudad Dormitorio , presenta características que lo hacen competitivo frente al nivel de vida en Cali, tales como economía para vivir, mayor tranquilidad, entre otros aspectos que contribuyen en su posicionamiento. Es de resaltar que es un mercado que ha presentado una respuesta positiva frente al desarrollo de proyectos en el municipio.

2. ¿Qué obstáculos se evidencian en la oferta de vivienda en el municipio de Palmira?

1) Un problema que es transversal en todos los municipios corresponde a la prestación de servicios públicos y las inversiones requeridas en infraestructura.

2) La inseguridad jurídica en torno al sector, producto de interpretaciones en los instrumentos de gestión de suelo puede minar el clima de confianza en el municipio

3) Algunos trámites son lentos y complejos pues no presentan estandarización para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios

3. ¿Qué estrategias identifica en torno al acceso a la vivienda teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del municipio?

1) Se debe tener en cuenta la necesidad de suelo de expansión por lo que convendría contemplar de manera oportuna la respectiva incorporación de suelo, además, resulta importante evaluar que las preferencias del mercado en el segmento de vivienda en este municipio están enfocadas a la vivienda unifamiliar, la cual requiere de suficiente suelo para su desarrollo. Es de resaltar que los propietarios de suelo están interesados en que se incorporen las áreas de expansión, sin embargo para el municipio resulta prioritario el desarrollo de la renovación urbana lo que retrasaría en varios años el lanzamiento de nuevos proyectos inmobiliarios en Palmira.

2) En materia de subsidios resultaría importante incentivar la vivienda social mediante el aporte de un subsidio municipal.

4. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales?

1) El POT del 2014 en Palmira desafortunadamente dejó al municipio con una edificabilidad muy baja, ya que se adoptó el modelo anterior del POT de Cali, por medio de fichas normativas, dejando sectores congelados o con una edificabilidad restringida, por lo que la ciudad se desarrolla con 2 o 3 pisos máximos en el general de la ciudad y los únicos edificios que se están desarrollando es en el marco del Plan parcial Ciudad Santa bárbara.

2) Se presentan inconsistencias en determinaciones normativas, tales como trazados viales, los cuales no coinciden en los puntos de encuentro con áreas vecinas. Hace falta un sistema que permitan tener mayor comunicación y eficiencia en este tipo de trámites ante la administración municipal.

5 ¿Qué recomendaciones se formularían para el municipio de Palmira en el planteamiento de estrategias para contrarrestar el déficit de vivienda?

Se evidencia que el perímetro urbano actual no es lo suficientemente amplio, por lo que se debe proyectar la incorporación de suelo rural a urbano. Igualmente, resulta importante fortalecer la prestación de servicios públicos. Como medida complementaria está la renovación del centro contemplado en total detalle las inversiones requeridas y los instrumentos de financiación que los acompañarían para su adecuado desarrollo.

6. ¿Qué recomendaciones plantea en cuanto a la provisión de suelos para urbanización o parcelación en torno a los centros poblados?

Es necesario que el Municipio reglamente el suelo sub-urbano, ya que el POT destino únicamente 2 sitios muy pequeños de áreas suburbanas en las cuales se puedan desarrollar parcelaciones, el resto de la ciudad se encuentra congelada para este tipo de iniciativas. Adicionalmente, se debe revisar en detalle mecanismos de financiación del desarrollo urbano que permitan una adecuada provisión de servicios públicos, ya que se ha identificado un alto nivel de conexiones ilegales en zonas rurales, las cuales tienen vocación para conformar áreas de expansión, resultando necesaria su revisión en incorporación de suelo.

7. ¿A qué problemáticas de equipamiento social resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

En el municipio se ha identificado una clara necesidad de equipamientos deportivos, parques y zonas verdes que resulten aptas para el desarrollo de actividades.

8. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de vivienda y equipamientos sociales para el municipio de Palmira?

Se conoce que existe actualmente proyectado un Plan Parcial en el Norte y Ciudad Santa bárbara que constituyen proyectos de dimensiones considerables, sin embargo este es un tema por trabajar para determinar con certeza los proyectos.

5.4.2. Sociedad Colombiana de Arquitectos

1. En términos generales, según la perspectiva de la institución ¿qué visión se tiene sobre la actualidad del municipio de Palmira, su condición ideal y las potencialidades con las que cuenta para lograrlo?

La visión del Municipio como un territorio de diversidad agrícola, industrial, socio económica y cultural, favorece por su clima y localización estratégica en el departamento su desarrollo integral, el crecimiento de su industria, la presencia de Universidades, la formación técnica y tecnológica de la población estudiantil fomenta el emprendimiento y la creación de empresas familiares, lo que permite una economía de pequeña escala y una mejor condición de vida.

La malla vial con la que cuenta, el aeropuerto internacional y las dos zonas francas permiten potenciar el desarrollo.

2. ¿Qué obstáculos se evidencian en la oferta de vivienda en el municipio de Palmira?

- El costo del terreno en las zonas de renovación urbana.
- Limitaciones normativas en altura en áreas consolidadas

3. ¿Qué estrategias identifica en torno al acceso a la vivienda teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento urbano del municipio?

• Mas proyectos subsidiados por la administración

• Inversión privada en proyectos de vivienda en las áreas de renovación urbana en el centro de la ciudad.

• Mirar hacia los centros poblados con infraestructura de servicios para desarrollar proyectos de vivienda.

4. ¿Existen conflictos normativos y del uso del suelo que puedan afectar el desarrollo de proyectos de vivienda y equipamientos sociales?

• La limitación de crecimiento en altura de áreas consolidadas en el casco urbano, restringe la densificación de la ciudad a pesar de tener planes maestros de servicios públicos, plan vial y otros planes que regulan el territorio.

• Demasiadas fichas normativas en un territorio con solo 7 comunas urbanas muy homogéneas y piezas estratégicas definidas.

5. ¿Qué recomendaciones se formularían para el municipio de Palmira en el planteamiento de estrategias para contrarrestar el déficit de vivienda?

• Realización de proyectos de vivienda en altura en las áreas dispuestas o propuestas para renovación urbana en el centro de la ciudad y densificación en altura en otros sectores consolidados.

• Evitar la expansión del perímetro urbano con nuevos proyectos.

• Generar normas en torno al Kilometro de actividades agrícolas especiales según la vocación por sectores y en algunos casos proponer vivienda suburbana de baja densidad tipo parcelación y equipamientos turísticos.

6. ¿Qué recomendaciones plantea en cuanto a la provisión de suelos para urbanización o parcelación en torno a los centros poblados?

• Proponer planes de manejo especial en todos los centros poblados, para definir su desarrollo y ordenamiento según su tamaño como polos de desarrollo turístico y de vivienda

• Plantear nuevos proyectos de vivienda en los centros poblados con la solución de servicios públicos por parte del Urbanizador con apoyo del municipio.

7. ¿A qué problemáticas de equipamiento social resulta prioritario responder en el presente POT? ¿Qué cifras y/o diagnósticos revelan dichas precariedades?

• Mayor número de equipamientos educativos y de salud en los nuevos proyectos de vivienda, pues no existen ni están formulados.

• Más inversión en espacio público para una mejor interacción urbana

• Mejoramiento de barrios

8. ¿Qué proyectos (en curso o en formulación) identifican como prioritarios en la temática de vivienda y equipamientos sociales para el municipio de Palmira?

• Recuperación del eje principal urbano del parque lineal

• Propuestas de transporte masivo en el eje de la antigua vía férrea y el parque lineal haciendo circuitos con los anillos viales propuestos para intercomunicar todo el territorio urbano y potenciar sus ejes viales con lo rural.

• Necesidad de equipamientos en salud, educación y recreación en las áreas nuevas de vivienda del territorio.

Orientaciones Estratégicas - Palmira | POT - POD Modernos

- Mayo 2018 -