





# C contenido

## ARTÍCULOS

24

La ubicación, conectividad y aliados estratégicos como factores clave de la competitividad logística.

36

La Integración Regional es un anhelo que debemos hacer realidad para la Costa Caribe.

38

Un Conglomerado Logístico de talla internacional.

44

La Inteligencia Artificial llegó para quedarse en el sector portuario.

48

Inclusión e igualdad, el secreto de las organizaciones exitosas.



16 Barranquilla, presente y futuro de las energías renovables en Colombia.

15  
AÑOS

## CONECTANDO CON EL PROGRESO

*Más que carga, por los puertos del mundo se moviliza vida, sensaciones, emociones y experiencias. Los puertos marítimos y fluviales a lo largo del tiempo se han constituido en el gran bastión del desarrollo del comercio mundial y del crecimiento económico, conectando territorios alejados, acercando culturas, tendiendo puentes y uniendo voluntades.*

**H**oy, Palermo Sociedad Portuaria, quiere celebrar con usted sus primeros 15 años de operación en un viaje lleno de grandes retos, y también de inmensas satisfacciones por los logros obtenidos con el acompañamiento de un excelente y comprometido equipo humano, clientes, proveedores, fundadores, inversionistas y todos aquellos que han creído en nosotros.

Nacimos como una apuesta del Grupo Coremar por desarrollar un puerto multipropósito que formara parte del clúster logístico ubicado en la ribera oriental del río Magdalena, una zona con un alto potencial que hasta hace 15 años no había sido aprovechada.

Desde nuestros inicios, fuimos marcando un camino en ese objetivo de posicionarnos como pioneros y líderes a nivel regional y nacional, con este propósito y a pesar de tener un corto tiempo en el mundo portuario, hemos logrado importantes hitos, en especial en el manejo de cargas como proyectos, acero y coque metalúrgico.

Con la carga de acero en importación, nos hemos consolidado en los últimos cinco años como el primer terminal en Colombia, mientras que en coque completamos un año liderando la operación con los más altos volúmenes exportados a nivel nacional.

Hemos podido demostrar que ha sido posible cumplir con las metas que nos trazamos para mantenernos a la vanguardia.

En Palermo Sociedad Portuaria contamos con cuatro muelles y en desarrollo de nuestro plan de expansión, comenzamos la construcción de la quinta posición de atraque, con una inversión de cerca de

USD 12 millones, que será un nuevo muelle multipropósito con 220 metros lineales completando así 1 kilómetro de línea de muelle.

Adicionalmente, disponemos de 10 hectáreas de patio abierto; 4,2 hectáreas cubiertas; 10 bodegas multipropósito; 6 silos tilt-up; 12,8 hectáreas de patio para coque metalúrgico y un centro de distribución de logística internacional (CDLI) para ofrecer un servicio eficiente, seguro y de alta calidad a nuestros clientes.

También hay otros logros que quisiéramos destacar y que han estado ligados al desarrollo de Barranquilla y varios sectores de la Costa Caribe, como es el caso del manejo especializado de carga extrapesada y extradimensionada que nos ha permitido aportar a proyectos de gran importancia.

Ejemplo de ello, el arribo del puente móvil basculante de la loma que fue ubicado en la avenida del Río con un peso de unas 1.400 toneladas; los puentes de abordaje del aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla con 16,5 metros de largo y 3,9 metros de ancho; los transformadores y otros equipos para el proyecto de Hidroituango.

Igualmente, Palermo Sociedad Portuaria como parte del Grupo Coremar ha estado muy ligado con el sector oil and gas, ayudando a Barranquilla a posicionarse en el mapa de la industria costera afuera, debido a que son varias campañas que se han manejado teniendo su shorebase desde el clúster multipropósito de Palermo.

Uno de los mayores retos que hemos afrontado en este tiempo, está representado en lograr mantener el ritmo de crecimiento a doble dígito en la medida

en que aumenta la demanda de servicios de nuestros clientes y aliados comerciales.

Al hacer un balance, viene a mi mente el slogan que alguna vez utilizamos: “en Palermo hacemos posible lo imposible”, este habla de nuestro compromiso por ir más allá de los límites, de no conformarnos y afrontar los desafíos con pasión y compromiso con nuestros stakeholders.

Es momento de manifestar nuestro agradecimiento con el capital humano que integra a Palermo Sociedad Portuaria, el cual ha permitido que nuestros logros sean posibles y a los clientes que han confiado en nosotros desde un comienzo y a lo largo de estos años, muchos de los cuales han crecido con el terminal, a los operadores, contratistas y la comunidad que han sido esenciales en el continuo crecimiento.

Aprovecho la oportunidad para reiterar nuestro compromiso con la comunidad de Palermo en busca de que crezca y se desarrolle de la mano con el terminal, con nuevas oportunidades de transformación social a través del emprendimiento, la formación y la generación de oportunidades de empleo.

Estamos dejando huella y sembrando bases para una comunidad que mejorará sus condiciones de vida y que podrá autogestionar su crecimiento. La apertura de una sede del SENA en Palermo, mediante una alianza con nuestra Fundación Buenamar es uno de los logros que nos llena de satisfacción y confianza en un mejor futuro para los jóvenes de esta comunidad.

Estamos listos para afrontar los retos que nos esperan a futuro de manera exitosa, pues ya tenemos unas sólidas bases, construidas en los últimos 15 años, en las que se cimientan nuestras operaciones. Todo ello bajo los principios innegociables que nos guían en busca de la excelencia, ética, liderazgo, compromiso y calidad.

Los invitamos a leer esta publicación en la que hacemos un interesante recorrido por los principales temas que hacen parte de la vibrante actualidad del sector portuario no solo en Barranquilla y la región Caribe, sino en Colombia y a nivel mundial. La sostenibilidad, los desafíos de las nuevas tecnologías como la inteligencia artificial,

block chain, IoT, big data, entre otras temáticas como los nuevos mapas logísticos y la integración regional, son algunos de los grandes retos que estaremos enfrentando e incluyendo en nuestro modelo de negocios. Estos son abordados desde diferentes puntos de vista y enmarcados en la operación de Palermo Sociedad Portuaria como parte Grupo Coremar.



RICARDO ROMÁN  
Gerente General

# PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA,

## Transformando una visión en una realidad de éxito

*Hace 20 años, el Grupo Coremar buscaba un espacio para construir loscimientos que darían inicio al sueño de ser parte de la Zona Portuaria de Barranquilla. En la ribera Oriental del Río Magdalena le apostaron al desarrollo de un gran proyecto industrial que se convertiría en el Clúster de Palermo.*

El grupo Coremar de origen familiar y colombiano, el cual se creó a principios de los años 60 con una clara vocación marítima y logística, desarrollando su actividad inicial en el negocio de remolcadores marítimos, transporte marítimo de cabotaje internacional y otras operaciones portuarias en los principales puertos del país.

Palermo Sociedad Portuaria es el fruto de más de 60 años de conocimiento y aprendizaje de su socio fundador, Saverio Minervini, tanto en el Sector Marítimo como en el Portuario. Experiencias que datan del año 1955, con la constitución de la Compañía de Remolcadores Marítimos (Coremar, pionera en el desarrollo del sector marítimo de Colombia) pasando por el decidido liderazgo para el desarrollo y consolidación de las sociedades portuarias regionales de Barranquilla, Cartagena y Buenaventura.

La visión que tuvieron los accionistas fue la construcción y desarrollo de un clúster logístico, que facultara la integración de servicios integrales de alto valor agregado para la cadena de abastecimiento y suministro para aquellos sectores económicos altamente dependientes del comercio internacional y que, hasta la fecha, habían visto a los puertos como la puerta de entrada o salida de sus productos, mas no, como un socio en su cadena de valor. Para materializar esta idea, el proyecto debería girar en torno al desarrollo de un puerto marítimo multipropósito, acompañado de una zona de desarrollo industrial y manu-

facturero, así como, de prestadores de servicios logísticos y aduaneros.

Bajo esta premisa, el lugar ideal para promover la visión de la Compañía fue el corregimiento de Palermo, ubicado sobre la margen oriental del río Magdalena, justo en frente de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. Desde ese entonces, dicha ubicación prometía – y hasta la fecha ha cumplido a cabalidad con ser un lugar privilegiado para promover el transporte multimodal, debido a su conexión directa con las principales vías terrestres y fluvia-

les hacia el interior del país, evitando así la congestión y el ingreso a la zona de tráfico de la ciudad.

El Sr. Minervini relata que no fue fácil la puesta en marcha de esta sociedad, debido a que, como en todo nuevo proyecto, se presentaron grandes desafíos. Sin embargo, eso no fue impedimento para consolidar lo que hoy es el Clúster de Palermo, conformado por Palermo Sociedad Portuaria, Palermo Tanks, Palermo Zona Franca y Palermo Parque Industrial, constituyendo un polo de desarrollo que despierta el interés de grandes empresas no solo nacionales sino internacionales por su sólida trayectoria y la credibilidad que se ha ganado a lo largo de los años.



gación, es el presidente del Grupo Coremar, empresa de transporte fluvial de Colombia, con sede en todas costas marítimas del país. Saverio Minervini, Spacaventuras italiano de nacimiento pero colombiano por adopción. Imagínate la emoción después de tantos sacrificios, de tantos problemas durante 4 años, para haber hecho esta inversión aquí, después de luchar con una cantidad de enemigos alrededor de esto y saber hoy que la persisten-

cia siempre gana", dijo a HOY DIARIO DEL MAGDALENA, este personaje comprometido con el desarrollo comercial, social y económico del Departamento.

Continúa diciendo: "aquí estamos, los resultados son éxitos y yo me siento emocionado como todos los que nos acompañaron aquí y éste no es solamente el primer buque que atracó aquí en el puerto, sino que este puerto del departamento del Magdalena, es el o-

Es así como después de muchos estudios, se dio a la tarea de vender la zona de que la profundidad del río Magdalena está en este lado, es decir de nuestro Departamento, donde se encuentra hoy día, el Puerto de Palermo, y no está del otro lado del vecino Atlántico "por-ventura lo vendió", insistió el empresario. "Fue así como el muelle tenemos 407 m de agua, mientras que del lado de Barranquilla en la parte seca del río Magdalena, entonces por los conocimientos que no tenemos de los ríos entendí que la profundidad estaba de este lado, por eso me lancé a esta aventura comercial". A corto plazo, las previsiones, que tienen los gerentes de este proyecto, son: visitar no solamente el municipio de Sotomayor y principalmente al corregimiento Palermo como un lugar para el establecimiento de un terminal o una infraestructura portuaria, sino también como para la creación de zonas empresariales, ya que cuenta con alrededor de 220 hectáreas. Es así como se está desarrollando simultáneamente una zona portuaria que está más arriba del río y que trabaja con líquidos como, petróleo, palma y etanol, y una zona logística. Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Al preguntarse el porqué de la ejecución de dicho proyecto sobre las costas del río Magdalena en el municipio de Sotomayor, el haza gado de toda su experiencia como marino de profesión, con medio siglo de experiencia en materia de navegación, convirtiéndolo en una persona conocedora del tema de la navegación sobre las aguas.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

Con ello se tiene clara evidencia de que éste es un terreno apto para el desarrollo de grandes proyectos.

### Palermo Sociedad Portuaria: inicios de la operación en Palermo

La primera operación desarrollada se realizó el 20 de Julio del 2008 y consistió en el recibo de la motonave Schippersgracht para el descargue de la grúa Gottwald como parte de los activos requeridos para ejecutar su actividad portuaria. Durante su primer año de operación, la Compañía manejó más de 300.000 toneladas, entre carga general, granel y contenedores, cumpliendo desde entonces con los más altos estándares de calidad, seguridad y ambiente. Luego del inicio de las operaciones, para el mes de Julio del 2010, PSP ya contaba con 308 m de muelle lineal con 24 ton \* m2 de capacidad, 10 hectáreas habilitadas como patios de almacenamiento, dos (2) bodegas graneleras (silos) de 1.500 m2 cada una, (1) Bodega de carga general con la misma área, zona de aforo, dos (2) basculas, circuito cerrado de televisión-CCTV, entre otras inversiones propias para desarrollar las actividades de importación y exportación.

En 2012, Palermo Sociedad Portuaria ya contaba con más de 500 m de muelle lineal y habilitó el primer patio para el almacenamiento de coque metalúrgico. En los siguientes cuatro (4) años la evolución continuó con la ampliación de patios de almacenamiento y la finalización de la construcción de la posición de muelle número 4, la cual permitió iniciar el recibo de motonaves para la importación y exportación de líquidos y, alcanzar los 700 m de muelle lineal. Vale la pena mencionar que, en el 2014, Coremar Compañía de Servicios Portuarios S.A.S. (en adelante "CCSP") adquirió 38.649.320.346 acciones, que equivalían al 98,64% de la participación en el capital de la Compañía. A partir de esta fecha, CCSP se configura como controlante del Emisor.

Entre 2016 y 2019, se orientaron esfuerzos a ampliar la capacidad de almacenamiento de PSP y por eso, se construyeron nuevas bodegas con un sistema de cubierta tipo cobertizo y se habilitó el segundo patio del terminal para el almacenamiento de coque metalúrgico.

Actualmente, en su segunda fase de desarrollo, PSP cuenta con 700 metros lineales de muelle, en total 1.050 metros concesionados, capacidad de muelle de 24 ton \* m2, 13 metros de calado natural, suministro de energía en el muelle de 440v/220v, 16 hectáreas habilitadas para almacenamiento en espacio abierto, 5.700 m2 para almacenamiento bajo techo y seis (6) silos horizontales con capacidad de 42.000 toneladas, sistema mecanizado para el descargue de buques de granel

con capacidad de 600 toneladas por hora y cuatro (4) básculas con capacidad de 80 toneladas cada una. Todo esto le ha permitido ser parte de proyectos que aportan a la economía y crecimiento del país. Algunos ejemplos han sido el recibo de los puentes de abordaje del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de la ciudad de Barranquilla, también movilizó las instaladoras de Rieles para el Metro de Medellín, carga para la ampliación y modernización de la Refinería de Cartagena, ductos metálicos y estructuras para Hidroituango, Tablestacas para el Malecón del Río, canalización de arroyos y puente levadizo para el sector de la Loma de la ciudad de Barranquilla.

Importante resaltar que después de la pandemia del Covid-19, durante los años 2021 y 2022, PSP alcanzó récord en movilizaciones de



*Palermo Sociedad Portuaria es el fruto de más de 60 años de conocimiento y aprendizaje de su socio fundador, Saverio Minervini, tanto en el Sector Marítimo como en el Portuario.*

forma consecutiva con 2,8 y 2,9 millones de toneladas anuales respectivamente; lo anterior se generó debido a que, al pasar la restricción en el comercio marítimo mundial en 2020, las empresas empezaron a movilizar más carga y se restableció la demanda de las diferentes materias primas.

También, estos resultados positivos se han logrado gracias a los diferentes proyectos logísticos realizados para aumentar la productividad en el descargue y cargue de buques, así como alianzas estratégicas y capacitación constante al recurso humano a través de la Experiencia PSP, actividad enfocada en incentivar el liderazgo, el trabajo en equipo, la co-

municación asertiva y el servicio al cliente.

Por otra parte, debido al crecimiento histórico que ha desarrollado PSP en las movilizaciones, se ha generado la necesidad de la ampliación de su estructura en términos de línea de muelle y espacios de acopio; de esta manera, entendiendo la dinámica del mercado, se inician nuevos proyectos para seguir apalancando el crecimiento, a través de los cuales se brinda innovación tecnológica, capacidades de almacenamiento acorde a las necesidades de los clientes y mayor eficiencia logística. A mediados de 2023 se realizó una exitosa colocación de bonos por 33 millones de dólares, con la cual se busca aumentar la competitividad en la Zona Portuaria de Barranquilla y en la Costa Caribe.

Asimismo, el terminal al ser de tipo multi-propósito ha buscado desarrollar un plan de expansión que tenga en cuenta a cada uno de los tipos de carga manejados.

Las inversiones están enfocadas en fortalecer tres aspectos fundamentales, desarrollo de infraestructura portuaria, aumento de capacidades de almacenamiento y adecuación de espacios y equipos.

En infraestructura portuaria, la compañía realizó la construcción de muelle norte con una inversión de 2 millones de dólares y una extensión de 45 metros, proyecto finalizado en enero de 2022; también, se destaca el proyecto de muelle 5, con una inversión de 12 millones de dólares y una extensión de 220 metros, con fecha de finalización a mediados de 2024, con esta nueva infraestructura se lograría 1 kilómetro de línea de muelle y cinco posiciones de atraque.

Asimismo, se realizó la construcción de dos nuevos patios para el acopio de coque metalúrgico, con una inversión de 2,8 millones de dólares, con lo cual se completan 12,8 hectáreas para el almacenamiento de este producto estratégico en la producción de acero.

De igual manera, para aumentar el almacenamiento, se



**LLEGÓ EL PRIMER BARCO EN EL PUERTO DE PALERMO**  
AYER ATRACÓ POR PRIMERA VEZ un buque en el puerto privado de la empresa Palermo Sociedad Portuaria S.A. del grupo Coremar, ubicado a la orilla del Río Magdalena en el corregimiento de Palermo, municipio de Sitio-nuevo. El buque Schippersgracht, llegó de Europa y trajo la primera grua que facilitará los procesos operativos de dicho Terminal. La inversión para adquirir esta plataforma, convirtiéndose en el primer elemento indispensable del trabajo operativo del Puerto, fue del orden de los 4 millones de euros y su capacidad de carga es de 111 toneladas. Según lo manifestado por Saverio Minervini Spaccavento, director de la Sociedad Portuaria de Palermo, el apreciar la llegada de la primera embarcación de más de 20 mil toneladas, convierte en realidad palpable el inicio de una  
Primer buque recibido en Palermo Sociedad Portuaria.

realizará la construcción de dos silos verticales mecanizados para granel alimenticio, con capacidad de 15.000 toneladas con una inversión de 5,9 millones de dólares. También, se debe resaltar que en mayo de 2023 se finalizaron dos

obras importantes, la tercera ecobodega para almacenamiento de carga general bajo cubierta con una inversión de 262 mil dólares y el manglar 5 de tipo multi-propósito con un área de 4.000 metros cuadrados y un valor de 350 mil dólares.

Adicionalmente, para la unidad de negocios de Palermo Tanks, se construyeron 2 tanques de almacenamiento para metanol, con capacidad de 40.000 barriles y una inversión de 3,2 millones de dólares.

Y por último pero no menos importante, en la adecuación de espacios se realizó la pavimentación de dos patios para el almacenamiento de acero, tubería y carga de proyecto, con una inversión de 1,6 millones de dólares finalizado en septiembre de 2023, y también, fueron adquiridos 4 nuevos equipos para reforzar la flota actual de montacargas de 16 toneladas, los cuales tienen una característica esencial al reducir drásticamente las emisiones contaminantes en línea con las políticas corporativas medioambientales del terminal.

Con este plan de inversiones robusto, Palermo Sociedad Portuaria y el Grupo Coremar, apuestan por el desarrollo del sector portuario del país y contribuyen a la economía a través de la generación de empleo y el fortalecimiento de la cadena logística del comercio exterior colombiano.



Adecuación terrenos para la construcción de Palermo Sociedad Portuaria.



# ÍNEA DE TIEMPO PALERMO

# SOCIEDAD PORTUARIA



## Año 2006 y 2007

- Obtención de licencia ambiental del puerto emitida por Corporación Autónoma Regional del Magdalena, Corpamag.
- La Corporación Grande del Río de la Magdalena (Cormagdalena) entregó a Palermo Sociedad Portuaria S.A. la concesión portuaria.



## Año 2011

- Entran en operación 6 bodegas horizontales para el almacenamiento de hasta 350.000 toneladas de granel limpio.



## Año 2014

- Inicia la construcción del muelle No. 4 para la movilización de carga seca y líquida.
- Altra Investments adquiere una participación en el Grupo Coremar.



## Año 2018

- Hito histórico del terminal, se movizaron más de 2 millones de toneladas en el año.



## Año 2020

- Inicia el proyecto de mecanizado para 3 bodegas horizontales para la categoría de granel limpio.
- Palermo Sociedad Portuaria recibió por parte de la DIAN resolución que la habilita como Zona Franca Permanente Especial



## Año 2022

- Palermo Sociedad Portuaria S.A. recibió el Premio Nacional de Exportadores que entregan Analdex y ProColombia en la categoría Logística y Supply Chain.
- Se marca un nuevo hito histórico en PSP en donde por primera vez se alcanza la movilización de más de 900.000 toneladas de coque metalúrgico.
- Por quinto año consecutivo, PSP se consolida como el terminal más importante de Colombia en la movilización de Acero.



## Año 2008

- Finalizó la construcción del muelle lineal y los primeros patios para almacenamiento.
- Primer buque recibido y primera operación realizada para el descargue de la grúa Gottwald.
- Apertura oficial como puerto multipropósito.



## Año 2012

- Se habilitó el primer patio para almacenamiento de Coque.



## Año 2016

- Finalización de muelle 4 para alcanzar los 700 mts de muelle lineal.



## Año 2019

- Récord de operación por carga extra dimensionada, Puente basculante del Gran Malecón.
- Se construye el patio No. 2 de coque de 1,6 hectáreas



## Año 2021

- Inicia la construcción del Muelle Norte de una longitud de 50 metros lineales.



## Año 2023

- Puesta en marcha del nuevo sistema de información/ERP Transkal.
- Palermo Sociedad Portuaria rompe récord en movilización de coque en la Zona Portuaria de Barranquilla con 39.031 toneladas.
- Palermo Sociedad Portuaria, logró una exitosa colocación de emisión de bonos por USD 33 millones en el mercado secundario, a través de la Bolsa de Valores de Colombia (BVC).
- Inician construcción del muelle 5.
- Nuevo Récord: movilización de 3 millones de toneladas.



Palermo Sociedad Portuaria realiza la donación del sendero peatonal en el Vía Parque Isla de Salamanca.

# PALERMO

# SOCIEDAD PORTUARIA:

# Gran aliado de la transformación social de Palermo



**BLANCA DOMINGUEZ**  
Directora de Comunicaciones y Entorno



**SERGIO LALINDE**  
Jefe de Entorno

*El desarrollo de Palermo Sociedad Portuaria como parte del Grupo Coremar, está ligado estrechamente al de la comunidad y el entorno en el que se encuentra ubicado desde hace 15 años: el Corregimiento de Palermo, Sitionuevo – Magdalena.*

El origen de esta relación se basa en el compromiso social que desde el momento cero se hicieron los líderes de la Compañía con el territorio, quienes fueron conscientes de que Palermo y sus habitantes necesitaban un aliado que sumara a los esfuerzos de los gobiernos locales y contribuyera a impulsar su progreso. Desde entonces, la política de relacionamiento de Palermo Sociedad Portuaria ha sido mantener las puertas abiertas para escuchar, conocer y dentro de su alcance colaborar con la resolución de diferentes problemáticas sociales. Gracias a este trabajo, se han alcanzado varios hitos que han marcado la transformación social de esta zona de la región Caribe, ubicada sobre el margen oriental del Río Magdalena.

### Retos de los primeros años: La seguridad y la salud

Con respecto a la salud, se brindó apoyo para que el municipio a través de su Puesto de Salud ofreciera a sus habitantes una mejor atención médica y odontológica. De esta manera, se estableció una alianza con el Hospital

Local de Sitionuevo para apalancar la prestación de estos servicios.

En cuanto a la seguridad, los primeros años de Palermo Sociedad Portuaria en el territorio coincidieron con que las instalaciones de la Policía Nacional se encontraban en un avanzado estado de deterioro y no tenían la capacidad para albergar el suficiente pie de fuerza que requería Palermo. Para ese momento, en alianza con las autoridades locales y la comunidad se invirtió en el diseño y construcción de las instalaciones de una Subestación de Policía, la cual consta de alojamiento para 20 personas con baterías sanitarias, cocina, comedor, sala de estar, zona de lavandería, almacén de intendencia, oficina de comando, oficina de atención al ciudadano, sala de retenidos, plaza de armas y parqueadero.

A estas iniciativas se sumaron otras acciones lideradas por Fundación Buenamar -organización social de Palermo Sociedad Portuaria y el Grupo Coremar- que respondían a otras problemáticas identificadas como por ejemplo la ocupación inadecuada del tiempo libre por parte de la población infantil. Entre ellas se destacan: escuela de fútbol, escuela de danza folclórica, construcción de cancha, kiosco comunitario, actividades de navidad y día del niño, entre otras.

### Fortaleciendo el entorno: Empleo, educación y medio ambiente

Si bien Palermo Sociedad Portuaria ha tenido la oportunidad de contribuir al desarrollo social de Palermo con la realización de proyectos e iniciativas que benefician a la comunidad, se considera que uno de los hitos más importantes y sostenibles en el tiempo ha sido la generación de empleo. Vale la pena resaltar que, pese a que la operación portuaria no es la principal actividad económica del municipio, sí es relevante y ofrece a través de empleos directos e indirectos ingresos económicos a 380 familias locales en promedio mensual. Esto definitivamente ha servido para que familias palermeras puedan

mejorar sus condiciones vida: acceso a alimentos, condiciones de habitabilidad, medio de transporte, educación, entre otras.

Lo anterior ha sido posible gracias a todos los esfuerzos para aumentar el nivel educativo del territorio, debido a que según un estudio realizado en el año 2022 los porcentajes de educación técnica y superior desde entonces hasta el día de hoy no logran superar el 11% de la población. Dentro de las contribuciones más sobresalientes se encuentran: el fortalecimiento de la calidad de la educación de la institución educativa local a través de la mejora de su Proyecto Edu-

cativo Institucional PEI y el entrenamiento de sus maestros, capacitación en cooperativismo y emprendimiento para emprendedores locales que hoy en día prestan servicios a la Compañía; proyectos de alfabetización, validación de bachillerato y formaciones de formación tecnológica en Gestión Portuaria.

Hablar del fortalecimiento del entorno de Palermo y no actuar sobre el Medio Ambiente no es posible. El compromiso integral de Palermo Sociedad Portuaria también le ha permitido acciones positivas en su entorno rico en naturaleza. La cercanía a la Vía Parque Isla de Salamanca ha

**380**  
familias

del municipio de Palermo se benefician con empleos directos e indirectos.

**5 MIL**  
personas

es la meta que tiene Sena Palermo para brindarle formación en cinco años.



Acompañando a los niños del corregimiento de Palermo en su regreso a clase entregando 300 kits escolares.

sido la oportunidad para la participación de iniciativas que buscan generar cultura ambiental y promoción del turismo de naturaleza. Se han construido en alianza con Parques Naturales Nacionales senderos terrestres e infraestructura para el avistamiento de aves, programas de capacitación en inglés para guías, los cuales han ayudado a posicionar al parque como el aeropuerto internacional de aves y destino turístico en la región.

En cuanto al trabajo en la cultura ambiental, dentro de las acciones más recientes y estratégicas se encuentra el diseño y construcción de un centro de acopio de residuos que incluye la dotación del mismo y la creación de una organización local llamada Ecopalermo. Se trabaja día a día porque este proyecto no sólo genere ingresos económicos a las familias de recicladores y trabajadores del centro, sino que sirva como alternativa al corregimiento para gestionar sus residuos sólidos y promueva

una cultura sana de disposición.

**El futuro de Palermo:  
¡Viva la Vida! ¡Viva Palermo!**

Palermo tiene aún muchos retos sociales. Por eso, Palermo Sociedad Portuaria como actor clave que sigue viviendo y sintiendo el territorio, construyó en 2022 -con otras Compañías del Grupo Coremar y la comunidad- una hoja de ruta de lo que se considera necesita el corregimiento a largo plazo para que las próximas generaciones encuentren un lugar que pueda brindar mejores condiciones a sus habitantes

Los objetivos que se buscan son incrementar los ingresos promedio de los habitantes y reducir las condiciones que podrían llevarlos a replicar círculos de pobreza. Algunos de las soluciones ya se El rol de Palermo Sociedad Portuaria, el Grupo Coremar y sus demás unidades de negocio en esta hoja de ruta denominada “Viva la Vida, Viva Palermo” busca a través de la Fundación Buenamar escu-

char a la gente y ser facilitador para la estructuración de las soluciones, involucrando a todos los actores protagonistas del proceso de transformación social (Estado – Empresa Privada – Fundaciones – Gremios).

**El SENA Palermo:  
Un sueño hecho realidad.**

En 2023 Palermo Sociedad Portuaria acompañó junto con algunos de sus clientes y proveedores, la inauguración de la Sede SENA Palermo. Esta obra es la solución al problema de educación superior técnica en la comunidad. Bajo convenio firmado entre Fundación Buenamar y el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, se dio apertura a la sede que requirió una inversión superior a los más de \$1.000 millones para poner a disposición de los beneficiarios 2 aulas digitales, 3 aulas convencionales, una zona de coworking, recepción y baños. Actualmente, la Sede del SENA Palermo se encuentra en operación con la meta de formar más de cinco mil personas en los próximos 5 años.



Palermo Pinta Chevere, iniciativa de Coremar en alianza con Pintuco, TierraSOS y Fundación Pintuco.



A través de programas de fútbol, música y danza se beneficia anualmente a más de 200 niños del corregimiento de Palermo.



Inauguración de Sede SENA PALERMO. Esta alianza beneficiará anualmente a más de 1300 jóvenes del corregimiento.



Con 20 toneladas de plástico reciclado se construyó el centro de acopio "Ecopalermo" para aportar a la educación ambiental del corregimiento de Palermo.

# BARRANQUILLA, PRESENTE Y FUTURO de las energías renovables en Colombia

Uno de los motores de la carrera global para lograr cero emisiones es el impulso a las energías limpias. Las principales industrias y países del mundo se inclinan decididamente hacia unos objetivos innegociables de cero emisiones.



**RAÚL PÉREZ**  
Director Comercial

Los objetivos de igual manera se en-  
dosan en toda la cadena, se exige a  
los proveedores reducir emisiones,  
los bancos no prestan a industrias  
contaminantes y se establecen aranceles  
a productos con emisiones altas. Al otro  
lado de la moneda, se otorgan beneficios  
tributarios, se financian proyectos y se pri-  
vilegian productos que tengan el sello de  
energía verde.

En este contexto, el mundo cambiará radi-  
calmente su mapa logístico. La construcción  
de infraestructura de generación, transfor-  
mación, almacenamiento y transporte de  
energía dominará muchos sectores en los  
próximos años. El sector portuario también  
hace parte de este movimiento internacio-  
nal que se encamina al desarrollo de merca-  
dos en los que se priorice el uso de energías  
verdes y la reducción de emisiones como  
factores que marcan la diferencia y mejoran  
la competitividad.

Esta nueva tendencia provocará cambios  
en las rutas logísticas que históricamente

eran dominadas por los flujos de petróleo  
y gas. Desde los envíos de carga para fa-  
bricar parques eólicos y granjas fotovoltaicas,  
hasta los movimientos de energía en  
biomasa, amoníaco e hidrógeno verde, las  
nuevas rutas abrirán un espacio enorme  
para replantear los futuros desarrollos en  
puertos y sus zonas aledañas, desarrollos  
que no solo estarán circunscritos a infraes-  
trutura, sino a todo un ecosistema neces-  
ario para que la industria encuentre ventajas  
competitivas y comparativas en un lugar  
determinado. Este ecosistema necesitará  
una regulación clara, recurso humano califi-  
cado, tecnología idónea y muchos factores  
adicionales para generar valor y atraer la  
inversión necesaria.

En los mercados internacionales se comien-  
zan a implementar medidas de diferente  
índole que favorecen a través de incentivos  
tributarios o de otra naturaleza a la carga  
cuya cadena compruebe la reducción de  
emisiones. El reciente impuesto fronterizo al  
carbón (CBAM) aprobado por la Unión Eu-  
ropea y que empezará a regir en enero de  
2024, es un claro ejemplo de que debemos  
adaptarnos e integrarnos rápido a esta nue-  
va realidad. Colombia tiene una ambiciosa  
meta de aumentar la participación de las  
Fuentes de Energía Renovables no Conven-  
cionales (FERNC) y su matriz energética y  
si bien en este camino hay grandes desafíos,  
también se abren nuevas oportunidades.

Se proyectan espacios para nuevas inver-  
siones y proyectos en el país que dinami-  
zarán la economía y contribuirán a la ge-  
neración de empleo. Asimismo, la Costa  
Caribe, por sus ventajas naturales y alto  
potencial tanto solar y eólico, es la región  
llamada a albergar el mayor número de ini-  
ciativas de este tipo, tanto onshore como  
offshore.

Según un informe de la Asociación de  
Energías Renovables Colombia, SER Co-  
lombia, en el país existen 80 proyectos de  
energías renovables no convencionales  
proyectadas para iniciar operaciones entre  
2023 y 2024; del 100% de los proyectos,  
78 son de energía solar y 2 son de energía  
eólica.

Estos proyectos identificados totalizan  
3.330 megavatios (MW), 1.280 MW en  
2023 y 2.050 MW en 2024, los cuales  
representan inversiones entre US 2.500  
millones y US 3.400 millones con los  
que se logrará atender las necesidades  
de consumo de más de 1,8 millones de  
colombianos.

Las inversiones se realizarán en 16 depar-  
tamentos y la Región Caribe concentrará  
2.357 MW de los 3.330 MW programados,  
es decir, tendrá el 71% de participación y  
para el Atlántico específicamente se con-  
templán 9 proyectos, por lo cual este de-  
partamento juega un rol protagónico en  
la transición energética.

Por mencionar algunos, el municipio de  
Ponedera está trabajando en el Green  
Power en la construcción del parque solar  
más grande de Latinoamérica, con 1.110



*La Costa Caribe, por sus ventajas naturales y alto potencial tanto solar y eólico, es la región llamada a albergar el mayor número de iniciativas de este tipo, tanto onshore como offshore.*



hectáreas y 820 mil paneles solares que  
van a generar energía para el consumo  
interno de Colombia y, en Baranoa la em-  
presa China Three Gorges (CTG) Latam  
gestionará las obras del parque solar Ya-  
rumo, el primero de tres que podrá suplir  
el consumo de energía de 28 mil familias  
del país y evitar la emisión de aproxima-  
damente 30 mil toneladas de CO2 al año,  
además, será de 20 megavatios, tendrá  
36 mil paneles solares y la inversión esti-  
mada asciende a 20 millones de dólares  
generando más de 300 empleos directos.  
Los otros dos parques en Baranoa serán  
construidos antes de 2025, uno de 10 me-  
gavatios y otro de 20.

También se desarrollará el primer parque  
eólico marino de Latinoamérica a cargo  
de Copenhagen Infrastructure Partners,  
con una inversión de un billón de pesos  
para generar 350 megavatios de ener-  
gía limpia y estará ubicado cerca de Ba-  
rranquilla. Igualmente, Isagen anunció la  
construcción del Parque Solar Sabana-  
larga que tendrá una capacidad de 100  
megavatios, la construcción estará a car-  
go de la firma Negratin y estará en ope-  
ración a partir del segundo semestre de  
2023.

Todo lo anterior puede ser una realidad  
gracias a la buena velocidad de los vien-

tos existentes y sol 12 horas al día, con-  
diciones idóneas para producir energías  
renovables.

Para lograr que Barranquilla mantenga su  
liderazgo y posicionamiento se requerirá  
de importantes operaciones logísticas  
con esquemas de transporte y almacena-  
miento diseñados para las empresas del  
sector energético, a través de las cuales  
se puedan movilizar nuevas cargas espe-  
cializadas como aerogeneradores, trans-  
formadores, redes de transmisión, pane-  
les, tuberías, entre otros.

Palermo Sociedad Portuaria ha conso-  
lidado con éxito operaciones logísticas  
para el sector energético en su condición  
de terminal multipropósito, líder en el  
manejo de carga proyecto y con una am-  
plia experiencia en el sector oil and gas,  
offshore, carga extradimensionada y ex-  
trapesada. Gracias a los amplios espacios  
de almacenamiento, infraestructura mul-  
tipropósito y recurso humano especiali-  
zado, el terminal brinda una flexibilidad  
única para trabajar cada proyecto hecho  
a la medida.

Además, el Clúster de Palermo ofrece  
ventajas competitivas a las empresas na-  
cionales e internacionales, con el fin de  
que puedan acceder a un centro de dis-  
tribución logística internacional, depósito  
público, zona franca y territorio aduanero  
nacional, todo en el mismo sitio y conti-  
guos a un muelle marítimo internacional,  
acceso a operaciones multimodales flu-  
viales y un terminal de líquidos de alta  
tecnología con los más altos estándares  
de HSE.



Palermo Sociedad Portuaria consolidó su posición como el terminal con el mayor volumen movilizado de importaciones de acero.

# EL ACERO

## se mueve al ritmo de la economía

*El comportamiento de la industria global del acero es un reflejo de lo que pasa con la economía y su demanda es impulsada por el desempeño de sectores estratégicos como la construcción, industria, minería, entre otros. Cuando se presenta una desaceleración, indiscutiblemente hay un efecto en dicha demanda, de igual manera, los efectos positivos de inversión extranjera, nuevos mega proyectos de infraestructura o dinamización de la economía, activan positivamente la industria del acero.*



**SANDRA HERRERA**  
Ejecutiva Comercial  
Acero

Para colocarlo en contexto, América Latina produce anualmente más de 60 millones de toneladas, mientras que la producción a nivel global es de cerca de 2 mil millones de toneladas, de las cuales, el país asiático representa la mitad con un poco más de mil millones de toneladas.

Este país también tiene gran incidencia en los precios internacionales del acero, los cuales además se caracterizan por ser volátiles.

Cabe anotar que la guerra entre Rusia y Ucrania sigue siendo un tema que genera preocupación y que de una u otra manera tiene impacto en las operaciones de comercio exterior de la industria metalúrgica, los pre-

cios de los energéticos y de la misma inflación.

El comportamiento de la demanda del acero está ligado al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de los países, por lo que en la medida que avance o se desacelere, también lo hará el consumo de este producto clave para el desarrollo industrial y de sectores como la infraestructura, minería, energía y transporte.

Para este año, los expertos prevén que el consumo del acero no registre el crecimiento proyectado y que solo esté en el orden del 0,5%, muy similar o igual al del año pasado. En esto, también tiene que ver el desempeño negativo que viene presentando el sector de la construcción y un menor desarrollo de proyectos de infraestructura que son los grandes

consumidores de la industria.

Sin embargo, para 2024 se espera una recuperación de al menos dos puntos porcentuales. Hay grandes expectativas frente a la demanda de aceros largos y de aceros planos enfocadas en la recuperación de la construcción y de la industria automotriz, especialmente en Brasil y México.

Al analizar el panorama local y de acuerdo con Lucas Ariza, director ejecutivo de la Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria), por Barranquilla se recibe en promedio el 60% del acero que importa Colombia, y en lo que va de este año, se calcula que por la zona portuaria ha ingresado el 58% de las importaciones de este material del país.

Para el dirigente gremial, este año arrancó bien con la movilización del acero, pero al cierre del primer semestre, se observa que está

decreciendo, lo cual se considera un reflejo de la actividad económica del país, debido a que hay un menor dinamismo en los proyectos de infraestructura y vivienda.

Ariza asegura que la Zona Portuaria de Barranquilla no tiene competencia en la Costa Caribe en manejo del acero, considerada una carga clave para el desarrollo de la región, es por ello, que varios de sus terminales se han especializado para atender estas operaciones.

El acero es una de las categorías de carga por las que la Zona Portuaria de Barranquilla se ha diferenciado a nivel nacional, ofreciendo bodegas y patios de almacenamiento según las necesidades del mercado.

Acorde a esta situación, Palermo Sociedad Portuaria consolidó su liderazgo como el terminal con el mayor volumen movilizado de importaciones de acero y tubería en Colombia en los últimos cinco años (periodo 2018-2022) por su manejo especializado de este tipo de carga y recurso humano altamente calificado, llegando a movilizar más de 3 millones de toneladas.

El terminal multipropósito ofrece los servicios de muelles con excelentes condiciones de profundidad y coloca a disposición de sus clientes, equipos de alta tecnología especializados en la operación de esta carga como grúa multipropósito, reachstackers y montacargas, entre otros, lo cual se complementa con una amplia capacidad de almacenamiento.



Kelly Ospino (Asesora Comercial) - Sandra Herrera (Ejecutiva Comercial de Acero y Tubería) - Eleana Sanchez (Supervisora Servicio al Cliente)

#1

en movilización  
de acero y  
tubería en  
Colombia

70%

del acero

que importa  
Colombia se  
recibe por  
Barranquilla

3,2

millones de  
toneladas

salieron por  
nuestra  
terminal



*Palermo consolidó su posición como el terminal con el mayor volumen movilizado de importaciones de acero y tubería en Colombia en los últimos cinco años.*

# LOGÍSTICA SOSTENIBLE,

## una apuesta por el planeta

*El crecimiento del comercio internacional está fuertemente ligado a la eficiencia en las operaciones de las cadenas logísticas, algo que se ratificó con la crisis por la pandemia, y estas no son ajenas a la preocupación de empresas y gobiernos frente al cambio climático y a la urgente necesidad de implementar medidas para frenarlo.*



**NICOLLE ACCINI VALENCIA**  
Directora Unidad Logística

En este contexto surgió desde hace varios años el concepto de logística sostenible que apunta a armonizar la protección del medio ambiente con el crecimiento empresarial a través de la implementación de políticas y estrategias que impactan en cada uno de los eslabones de estas cadenas en las que el sector portuario y de transporte tienen un papel preponderante.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), destaca que la sostenibilidad es fundamental para los servicios de transporte, logística e infraestructura porque al ser parte integrada de las cadenas de suministro, vincula y facilita el intercambio de las economías.

La logística sostenible es uno de los grandes desafíos mundiales debido a que su complejidad implica un trabajo integrado de los sectores público y privado desde diferentes frentes como el transporte, almacenamiento y manejo de la carga, entre otros, por lo cual, se busca poder medir y minimizar el impacto ambiental que generan estas operaciones.

Datos de la Agencia Internacional de Energía indican que solo el transporte mundial representa el 13% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero y 23% de las emisiones globales de CO2 por consumo de combustibles.

En los últimos años se evidencia que cada vez más empresas apuestan por buscar que sus actividades dejen el menor impacto en el planeta y adquieren compromisos con la sostenibilidad ambiental, con metas claras y en plazos definidos. Esto en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que hacen referencia al cambio climático y cuya gran meta es alcanzar las cero emisiones netas de carbono en unos años.

Desde diferentes sectores económicos se trabaja con un objetivo común y el sector portuario también apuesta

Las operaciones de cargue a barcazas permiten reducir emisiones y movilizar mayor volumen.



“

La Zona Portuaria de Barranquilla tiene la ventaja de contar con el río Magdalena como hidrovía para el transporte de carga por barcazas, lo que permite movilizar mayor volumen de carga con menores emisiones.

por este compromiso sostenible. Una de las estrategias que se desarrollan en Colombia es aprovechar las oportunidades del intermodalismo en la búsqueda de reducir la huella de carbono en las operaciones logísticas. Colombia tiene un alto potencial para desarrollar este tipo de modelos usando el transporte fluvial, pero actualmente solo el 1% de la carga que se transporta en Colombia utiliza el río como ruta de transporte.

La Zona Portuaria de Barranquilla tiene la ventaja de contar con el río Magdalena como hidrovía para el transporte de carga por barcazas, lo que permite movilizar mayor volumen de carga con menores emisiones.

Se ha podido establecer que el transporte por vía fluvial puede reducir hasta en un 56% las emisiones de CO2, además, permite usar de manera más eficiente el transporte terrestre.

Palermo Sociedad Portuaria ofrece a sus clientes la posibilidad de reducir la huella de carbono colocando a su disposición su infraestructura para el desarrollo de operaciones multimodales en tramos dentro del Atlántico y de mayor distancia hacia otros departamentos usando el río Magdalena para el transporte de las mercancías y disminuyendo la utilización de vehículos.

De esta manera las empresas no solo generan un menor impacto ambiental sino que pueden contar con la garantía de continuidad en su negocio y mejorar su productividad.

Actualmente, se destaca el caso de éxito de la compañía Acesco con la cual se han movilizad más de 350 mil toneladas por vía fluvial en los últimos años. Estas operaciones multimodales han representado un gran impacto ambiental debido a la reducción de la huella de carbono y adicionalmente, ha permitido en sus operaciones portuarias y operaciones de abastecimiento de materia prima, menores riesgos civiles, trámites documentales y mayores tasas de productividad.

El transporte mundial representa:

**13%**  
de los gases de efecto invernadero.

Por consumo de combustible representa:

**23%**  
de CO2 de las emisiones globales.

El transporte por vía fluvial reduce en un:

**56%**  
las emisiones de CO2.

# EL COQUE,

## un motor para la economía de Colombia y Barranquilla

*El coque se cuenta entre las cargas con mayor relevancia para la Zona Portuaria de Barranquilla y el crecimiento sostenido que presenta en los últimos años ha llevado a que el 68% de las exportaciones de este producto se mueva por los terminales locales generando un significativo impacto económico para la ciudad.*



**ANDRÉS DE LA CRUZ**  
Ejecutivo Comercial

Si bien es cierto que este producto industrial derivado de los carbones metalúrgicos que se extraen de minas en Cundinamarca, Boyacá, Santander y Norte de Santander, es de gran importancia para Barranquilla también lo es para Colombia que se ubica como el tercer país exportador de coque después de China, que es el primero, y Polonia.

El presidente de la Federación Nacional de Productores de Carbón (Fenalcarbón), Carlos Cante, asegura que “la mayor importancia de este sector es por su valor agregado a la materia prima minera clave: el carbón metalúrgico, que se produce en los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Norte de Santander, y que abastece a la industria siderúrgica mundial en la producción de acero y ferroaleaciones, que dentro de su encadenamiento con los puertos además de pagos e inversiones en logística, esta industria representa cerca del 30 % de la carga por compensación del país”.

Este es el quinto producto de exportación nacional y el primero a nivel industrial. El desarrollo de la industria del coque genera un impacto significativo en áreas clave de la economía nacional como el transporte, las exportaciones y el empleo, a través de las familias relacionadas con su cadena de valor.

La industria genera más de 50 mil empleos directos y 130 mil indirectos en su cadena de producción y exportación. Estos abarcan desde la producción hasta el transporte y la exportación, y proporcionan ingresos a miles de familias colombianas, contribuyendo al crecimiento económico del país.

El protagonismo mundial que ha alcanzado Colombia en este competido sector se debe a varios factores y uno de ellos es la alta calidad del producto que le permite conservar el valor diferencial en su proceso de transformación. El coque es fundamental para la fabricación de acero y ferroaleaciones, que son clave para el desarrollo de la industria global en muchos sectores tales como la producción de vehículos, quirófanos, escaleras eléctricas e infraestructura de energías renovables, entre otros.

El coque producido en Colombia es apetecido a nivel internacional, especialmente en países como Brasil, México y varios de Europa, al igual que Japón y Canadá, lo que permitió que en 2022 las exportaciones de coque del país llegaran a los 4,1 millones de toneladas, por un valor



El coque producido en Colombia es apetecido a nivel internacional, especialmente en países como Brasil, México y varios de Europa, al igual que Japón y Canadá.

USD 1.784 millones FOB. De estas, más de 945.000 toneladas salieron por Palermo Sociedad Portuaria, volumen que representa un 23% del total exportado.

En 2022 el aumento de la demanda y los precios internacionales del coque se explicaron por la reactivación económica y también por los efectos de la guerra entre Rusia y Ucrania, debido a que Rusia es uno de los mayores productores, con una participación cercana al 10 % del comercio mundial del sector.

En este año se presenta una contracción de la demanda mundial, sin embargo, las expectativas son de una reactivación en el segundo semestre del año. Se debe tener en cuenta que el coque es un producto cíclico, con altos y bajos en los precios internacionales que controla China como principal productor, y que este comportamiento se refleja cada año en la temporada de julio a septiembre.



*Colombia se ubica como el tercer país exportador de coque después de China, que es el primero, y Polonia.*

En el caso de la Zona Portuaria de Barranquilla son muchas las ventajas que ofrece para las operaciones de exportación de coque como la ubicación geográfica que facilita llegar en menores tiempos a destinos estratégicos. A esto se suma la capacidad de almacenamiento que ofrece, la cual es superior a la de las otras zonas portuarias del país.

A su vez la vocación granelera de los terminales portuarios de la ciudad posibilita que el producto tenga una carga de compensación, es decir que los transportadores que mueven el coque desde las regiones productoras, puedan regresar con graneles.

En este punto es importante mencionar que el transporte juega un papel crucial en la industria del coque debido a que las exportaciones representan cerca del 30 % de la carga de compensación nacional, lo que es vital para que el transporte de las importaciones desde

los puertos hacia el interior del país tenga costos más competitivos. Además, el transporte terrestre contribuye a dinamizar la economía del país en las ramas de combustibles, llantas, impuestos, seguros, y repuestos, entre otros.

Palermo Sociedad Portuaria ha desempeñado un papel significativo en la industria de coquización. En 2021, este terminal movilizó 777 mil toneladas de coque, con un aumento del 18 % en comparación con 2020. En 2022, se exportaron 945 mil toneladas y para 2023 se aspira a incrementar hasta 1.030.000 toneladas, meta que superó el 12% de cumplimiento en el primer semestre.

Para mantener y mejorar la calidad del producto, Palermo cuenta con una infraestructura adecuada, incluyendo patios de coque completamente independientes para minimizar el riesgo de contaminación y múltiples volcadores de camiones para el correcto descargue del coque.

Además, el terminal tiene un recurso humano altamente capacitado que comprende la importancia de mantener la calidad del coque porque de ello depende su valor comercial. Este enfoque en la calidad y en la formación de su personal ha ayudado al terminal a consolidarse como uno de los principales jugadores de la cadena de suministro del coque.



Volcador de camiones en operación, permitiendo el descargue de 4 mulas de Coque por hora.

**4,3**  
millones de toneladas

De coque fueron exportadas del país en el 2022.

**777**  
MIL

Toneladas salieron por nuestra terminal.



Juan C. Barreto (Coordinador de Operaciones) - Valentina Montoya (Asesora de Servicio al Cliente) - Andrés De La Cruz (Ejecutivo Comercial) - Milagro Molina (Asesora Comercial).

# LA UBICACIÓN, CONECTIVIDAD Y ALIADOS ESTRATÉGICOS

## como factores clave de la competitividad logística

*La ubicación estratégica de Palermo Sociedad Portuaria ha sido uno de los factores principales que ha permitido el crecimiento de las movilizaciones desde el inicio de su historia hasta la actualidad.*



**JULIANA OTERO**  
Especialista  
de Inteligencia  
de Mercados

El liderazgo en las importaciones de acero y exportaciones de coque metalúrgico se ha logrado en gran parte, por la conectividad directa que tiene el terminal con los principales centros de producción del país y ciudades de la costa norte colombiana.

Asimismo, importante mencionar que, aproximadamente cerca del 50% de la carga que se importa a través de la Zona Portuaria de Barranquilla, tiene como destino final la ciudad, siendo relevantes las importaciones de granel alimenticio, carga que tiene como finalidad satisfacer el consumo humano y animal, y que posteriormente se utiliza en las plantas de producción ubicadas en la zona industrial aledaña, convirtiendo a Barranquilla en una ciudad puerto clave para el desarrollo logístico y el crecimiento de

las empresas asociadas a este sector. Por otra parte, a cierre del año 2022, el terminal tuvo conectividad directa con más de 40 países alrededor del mundo; para el caso del acero, los principales orígenes de la carga fueron Brasil, Japón, China y Turquía, gracias a los proyectos logísticos realizados con diversos clientes que tienen diferentes fuentes de suministro.

Para el caso del coque, las exportaciones se enviaron principalmente hacia Turquía, India, Brasil y Argentina, países que necesitan de este mineral para fabricar acero y donde se encuentran grandes plantas productoras de esta materia prima, y para el caso del granel limpio, gracias al TLC, el 64% de esta carga es importada desde Estados Unidos, mientras que el 33% es de origen brasileiro.

De igual manera, es importante mencionar que, durante el año 2022 fueron más de 340 buques atendidos, cifra muy superior al promedio histórico anual del terminal y más de 200 clientes; datos que reflejan un ecosistema portuario comprometido con ofrecer una gestión logística eficiente.



Motonave Port Oshima, récord histórico para la zona portuaria de Barranquilla con 39.000 toneladas de coque movilizadas.



Operación en descargue de acero, motonave Western.



Motonave Adrienne en descargue de 30.000 toneladas de granel limpio.

Sin lugar a duda, Palermo Sociedad Portuaria no podría funcionar igual sin la presencia de aliados estratégicos como las agencias marítimas, traders, embarcadores, armadores, líneas navieras, consignatarios y entidades públicas, que confían en el terminal y en su recurso humano altamente calificado para la manipulación óptima de la carga.

Gracias a la colaboración, el trabajo en equipo, la comunicación asertiva y el liderazgo que ha desarrollado el terminal con los diversos actores dentro de la cadena logística, se ha podido hacer posible lo imposible año tras año, logrando que día a día la carga llegue a puerto seguro y se cumplan los objetivos planteados, sin dejar de lado el impulso generado al desarrollo y crecimiento económico para la región.

Adicionalmente, gracias a esta articulación público-privada, se ha logrado obtener un calado estable de 10 metros que ha permitido durante el presente año 2023, el ingreso de buques sin inconvenientes por el canal de acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla, evitando pérdida de volúmenes e ingresos y desvío de carga hacia otros puertos en el país.

De esta manera, el sector portuario barranquillero y Palermo Sociedad Portuaria generan confianza a la industria colombiana y ratifican su posicionamiento como un actor clave para la economía nacional, que a través de sus diversas actividades logísticas benefician de forma transversal a los diferentes sectores que apalancan la generación de empleo y el bienestar de la población.

Al cierre del año 2022,  
el terminal de Barranquilla  
tuvo conectividad directa con:

**40**  
países

Se superó el promedio  
histórico al atender más de:

**340**  
buques

# Ubicación

# Almacenamiento

Golfo de México

MAR CARIBE

**PALERMO**  
SOCIEDAD PORTUARIA

Santa Marta

**Barranquilla**  
Cartagena

OCEANO PACÍFICO

Buenaventura

Bogotá

10

hectáreas de patios  
para almacenamiento

4.1

hectáreas de  
bodegas

11

bodegas  
multipropósito

06

silos horizontales

12.6

hectáreas de  
patios de coque

Un centro de  
distribución  
de logística  
internacional



A tan solo **17 horas** de tránsito  
desde el canal de Panamá y el  
Golfo de México



**Ubicación equidistante** a las  
principales ciudades de la  
Costa Norte de Colombia



Conectividad directa por tierra  
y río a las **áreas industriales**  
**más importantes del país.**

# Tecnología

**Puerto en línea:**  
puedes revisar fácilmente en línea  
y en vivo el estado del inventario



**Tarja digital.**



# Infraestructura Portuaria:

## GESTIÓN EFICIENTE EN LA CADENA DE SUMINISTRO DE GRANEL LIMPIO

Con el escenario actual caracterizado por desarrollarse en un entorno dinámico y cambiante, el mundo de la logística se enfrenta a uno de los desafíos más retadores del siglo XXI, lograr la eficiencia requerida en la cadena de suministro a nivel global.



**CAMILA CORREA**  
Ejecutiva Comercial  
Granel Limpio, Químicos  
y Fertilizantes

Las crisis sanitarias como la pandemia del Covid-19, los conflictos geopolíticos como la guerra entre Rusia y Ucrania, los aumentos en los fletes internacionales, las variaciones súbitas en los precios de las materias primas y la incertidumbre política y económica son algunas de las tantas situaciones en las que se desarrolla el comercio marítimo a nivel mundial y que expone necesidad de tener estrategias logísticas que se adapten rápidamente a las nuevas realidades.

Las importaciones de Granel Limpio en Colombia no son ajenas a este contex-

to, teniendo en cuenta que es necesario llevar a cabo un eficiente proceso logístico y portuario que facilite la llegada de productos como maíz, trigo, torta de soya, destilado, harinas, granos, entre otros; a su vez, esta operación es importante realizarla con los más altos estándares de calidad para garantizar que los alimentos lleguen al mercado en condiciones óptimas para el consumo.

De aquí se desprende el importante papel que juega el sector portuario en la cadena de suministro para este tipo de carga, debido a que los terminales son puntos de entrada y salida de miles de millones de toneladas de agroalimentos que se mueven diariamente en los mercados internacionales.

La carga de granel sólido limpio que se moviliza por los puertos de Colom-

bia es la materia prima para la elaboración de muchos alimentos no solo para consumo humano directo sino para los concentrados que se usan en la cría de animales. Los graneles también incluyen semillas, granos, legumbres y cereales, al igual que fertilizantes, fundamentales para el desarrollo de las actividades agropecuarias. Es tan variada la gama de productos que agrupa esta carga que incluye leche, aceites y jugos, en su categoría de líquidos. Todos son manejados con estrictos protocolos de seguridad y altos niveles de especialización para mantener intacta su calidad y características propias como la inocuidad. El sector portuario es clave en los procesos de suministro de alimentos a los países, y en el caso de Barranquilla muchos de estos graneles importados son usados por la industria alimenticia local para la elaboración de productos que son destinados hacia el mercado regional y nacional.

De esta manera, el sector contribuye a la salud humana, la prosperidad económica, la agricultura, el acceso a los mercados y al desarrollo sostenible.



Descargue y almacenamiento de Granel limpio.

A cierre de 2022, el mercado de granel limpio en la Zona Portuaria de Barranquilla movilizó más de 2,8 millones toneladas, con un crecimiento del 7% frente al año anterior, de las cuales Palermo Sociedad Portuaria importó más de 561 mil toneladas, con un market share del 19% sobre el total del volumen recibido.

Una de las cargas más movilizadas en el mundo es el maíz amarillo porque es esencial para la alimentación humana debido a su papel como producto básico del agro, su versatilidad, resistencia y rendimiento, y su importancia económica. También, es usado como alimento para animales, en la producción de etanol, en la elaboración de procesados, bebidas y otros.

En Colombia las importaciones de maíz registraron un aumento del 10% en 2022 en comparación con 2021 alcanzando las 6,5 millones de toneladas que ingresaron por los diferentes puertos del país, destacándose la Zona Portuaria de Barranquilla entre las de mayor volumen movilizado con 1,4 millones de tonela-

Palermo Sociedad Portuaria cuenta con una capacidad de almacenamiento de granel limpio de 90 mil toneladas, con la posibilidad de atracar dos buques supramax de manera simultánea.



Alfredo Villada ( Asesor Servicio al Cliente ) - Laudith Cantillo (Profesional Graneles) - Camila Correa (Ejecutiva Comercial) - Milagro Molina (Asesora Comercial) - Janer Avila (Auxiliar de Operaciones).

das y una participación del 21%.

Según datos de la Superintendencia de Transporte, los principales países de origen de las importaciones de maíz durante el año pasado fueron Estados Unidos, con una participación del 48%; Brasil con 37% y Argentina con 14% del total de la carga importada de este producto.

En la Zona Portuaria de Barranquilla se maneja una variedad de subproductos dentro de los graneles sólidos limpios como harinas y granos para abastecer el consumo humano y animal. En 2022, el maíz fue el principal de ellos con el 49% de participación, seguido por el trigo con el 14% y frijol soya con el 13%, mientras que el 18% restante lo representan otros productos como torta de soya, destilado, gluten, harina para galletas y arroz.

Con el objetivo de garantizar una adecuada manipulación de esta carga, Palermo Sociedad Portuaria cuenta con un laboratorio que se encarga de monitorear su calidad, bajo el manejo de operarios especializados, que lo hacen de manera muy cuidadosa y un almacenamiento adecuado con el cumplimiento de las regulaciones para maximizar la calidad y mantener sus características.

Garantizar la seguridad en el manejo de este tipo de carga ayuda a mejorar la eficiencia de la cadena de suministro

de alimentos y a reducir los costos de transacción.

Palermo Sociedad Portuaria cuenta con una capacidad de almacenamiento de granel limpio de 90 mil toneladas, con la posibilidad de atracar dos buques supramax de manera simultánea y de recalcar buques a granel en cualquiera de sus cuatro muelles multipropósito. Además, tiene equipos especializados para el manejo adecuado de productos como cucharas, tolvas y volcos.

Adicionalmente, se espera la próxima entrada en operación de la quinta posición de atraque del terminal, la cual se encuentra en fase de construcción, con la que se alcanzará un kilómetro de línea de muelle.

Las inversiones realizadas por Palermo Sociedad Portuaria en esta categoría ascienden a USD 8 millones. Los planes de inversión del terminal incluyen colocar al servicio de sus clientes dos silos verticales mecanizados y automatizados para recibo y despacho de granel limpio para aumentar la capacidad de almacenamiento en 120 mil toneladas anuales.

Con estas operaciones el terminal contribuye con el desarrollo de la región, al aportar capacidades de infraestructura idóneas para el almacenamiento y manejo del Granel Limpio y brinda confianza tanto a clientes como a la comunidad en general, al ofrecer un servicio especializado para este tipo de carga.



“

# ***VERSATILIDAD Y FLEXIBILIDAD***

*para operaciones  
marítimas y fluviales  
simultáneamente.*

”



Descarga de autogenerador de energía, operación de carga extradimensionada y proyecto.

## Un aporte al

# DESARROLLO DEL PAÍS

Al recorrer la Avenida del Río que bordea el Gran Malecón, uno de los principales atractivos turísticos de Barranquilla, propios y visitantes deben pasar por el puente abatible, una imponente infraestructura única en su clase en Colombia, que conecta a la isla La Loma con el Centro de Eventos Puerta de Oro. Es posible que las personas se pregunten: ¿cómo llegó este puente a Barranquilla?



**ESTEFANIA GARCÍA LONDOÑO**  
Ejecutiva Comercial  
Carga General y Proyecto

La respuesta a este interrogante se debe a que este puente basculante ubicado en la Avenida del Río llegó en 2019 a Barranquilla a través de Palermo Sociedad Portuaria. Con un peso de cerca de 1.400 toneladas, fue la carga más

pesada y voluminosa recibida hasta esa fecha en la Zona Portuaria de la ciudad.

En la operación de descargue de las 7 piezas principales de este puente participaron unos 80 expertos en diferentes disciplinas con más de 10 horas continuas de trabajo. El exitoso descargue y despacho de esta carga fue producto de un trabajo planificado bajo altos estándares de calidad y seguridad.

Los grandes proyectos desarrollados en las regiones son motores que impulsan el crecimiento y la generación de empleo, hacerlo posible se constituye en un gran reto por las importantes inversiones que se realizan y todas las operaciones que son necesarias para lograr finalizar a tiempo.

Cuando se trata de obras de infraestructura, energéticas o de cualquier otra naturaleza, se requiere de la importación de equipos u otros componentes cuyas dimensiones exceden la imaginación, lo cual solo es posible gracias a los avances tecnológicos en el sector portuario y a un equipo humano especializado.

Palermo Sociedad Portuaria goza de



*Palermo Sociedad Portuaria goza de una amplia experiencia en el manejo de carga proyecto extrapesada y extradimensionada que le asegura la confianza de los clientes que requieren de este tipo de servicios.*

una amplia experiencia en el manejo de carga proyecto extrapesada y extradimensionada, lo cual brinda confianza a los clientes que requieren de este tipo de servicios.

Entre las importantes cargas que se han recibido por el terminal se encuentran los puentes de abordaje del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, las instaladoras de rieles para el Metro de Medellín, ductos metálicos y estructuras para Hidroituango, tablas para el Malecón del Río y canalización de arroyos para Barranquilla, entre otros.

En el caso de los puentes de abordaje del Cortissoz recibidos en 2018, fueron fabricados en España con una estructura tipo Apron Drive realizada en su mayoría en vidrio, donde cada pieza estaba elaborada con una dimensión de 16,5 metros de largo y 3,9 metros de ancho.

Con este tipo de operaciones, Palermo Sociedad Portuaria también hace parte de los hitos empresariales más grandes del país y acompaña

el crecimiento de las compañías a través de sus proyectos.

También, para Empresas Públicas de Medellín (EPM), fueron recibidos los transformadores que hacen parte de la central hidroeléctrica Ituango conocida como Hidroituango, en febrero de 2022, procedentes de China donde fueron fabricados, lo cual fue un hito histórico para la compañía y también, para el terminal portuario.

Cada transformador tiene una altura de 4 metros y un peso de 110 toneladas. Los 12 transformadores y sus accesorios totalizaron un peso de 1.320 toneladas, lo que equivale al peso de 14 aviones comerciales.

Descarga del puente abatible que conecta a la isla La Loma

**1.400**  
toneladas

La carga más pesada y voluminosa.

**80**  
expertos

participaron en operación de descargue.

**10**  
horas

continuas de trabajo.

De esta manera, Palermo Sociedad Portuaria ofrece ventajas competitivas y de infraestructura para las operaciones de carga proyecto, adaptándose a las exigencias de los clientes y garantizando la seguridad y calidad en todos los procesos.



Marisela Lopez (Asesora Comercial) - Estefanía García (Ejecutiva Comercial Carga General) - Luis Rivera (Ejecutivo Comercial Agencias Marítimas).



Equipo Servicio al Cliente - Eleana Sánchez (Supervisora) - Jeffrey Pérez (Jefe Servicio al Cliente) - Diana Robles (Asesora) - Mayra Salazar (Asesora) - Alfredo Villada (Asesor) - Valentina Montoya (Asesora) - Naidelyn Herrera (Auxiliar).

# HACIA EL DELEITE del cliente

*En un entorno donde prima lo digital y la inmediatez, el trabajo de servicio al cliente se vuelve más retador, sin embargo, gracias a los avances tecnológicos se tiene la ventaja de disponer de mejores herramientas para estar en contacto permanente con el público objetivo.*



**JEFREY PÉREZ**  
Jefe Servicio al Cliente

Pensar cada día en cómo mejorar la experiencia del cliente de Palermo Sociedad Portuaria, apoyando esta labor con componentes de innovación y tecnología, y apalancado en el recurso humano califi-

cado, es el foco del trabajo de esta área clave de la Compañía.

La experiencia de nuestros clientes en el terminal “#ExperienciaPSP” lo es todo, por esto, es fundamental el uso de herramientas digitales que permitan al área evolucionar y lograr ofrecer un servicio eficiente y oportuno que se traduzca en la satisfacción y deleite de cada uno de nuestros aliados estratégicos.

Asimismo, brindar un servicio de calidad con respuestas honestas y coherentes va de la mano con nuestro propósito de satisfacción y deleite, el cual siempre primará frente a la inmediatez de la respuesta de un proceso. El servicio de atención al cliente, como un área transversal de la compañía, ha ido evolucionando en su componente tecnológico abarcando diferentes campos, esto ha permitido analizar las tendencias y el comportamiento de los clientes y las operaciones para definir modelos predictivos que llevan a resultados más

eficaces. Son varios los canales disponibles para el contacto con los clientes, tales como Whatsapp, correo electrónico, PBX, líneas telefónicas y el contacto personal, sin embargo, como en muchas áreas de la vida actual, el uso de la virtualidad viene creciendo de manera importante, es por esto que nuestro CRM desde un inicio fue pensado para garantizar un manejo en la nube de las PQRs y así entregar información en tiempo real y confiable; adicionalmente, contar con bases de datos y estadísticas que faciliten estos procesos nos permiten sostener un proceso de mejora continua en nuestra promesa de valor y servicio.

El compromiso es dar respuesta a las PQRs de los clientes con un alto nivel de satisfacción y celeridad dentro de un término que permita desarrollar un proceso investigativo, resolutivo, confiable y profesional para todas las partes involucradas. No obstante, en aquellos casos que requieren mayor tiempo de solución, la premisa siempre será la retroalimentación y acompañamiento continuo al cliente, para mantenerlo actualizado sobre los avances del proceso en tiempo real. Sumado a esto, hemos incluido la metodología Lean Six Sigma en nuestro análisis de estadísticas para minimizar las desviaciones presentadas y brindar la mejor confiabilidad posible.

Todos estos procesos hacen parte de una cultura de servicio potencializada y enfocada en la satisfacción, que involucra al talento humano del terminal como un aliado más, propósito esencial de la “Experiencia Palermo Sociedad Portuaria”, bajo el principio organizacional de

“El compromiso es dar respuesta a las PQRs de los clientes con un alto nivel de satisfacción y celeridad dentro de un término que permita desarrollar un proceso investigativo, resolutivo, confiable y profesional para todas las partes involucradas.

buscar el deleite de los clientes.

Por ello no es extraño que en la encuesta semestral de satisfacción al cliente se reciban mensajes como estos: “Mantengan la calidad en el servicio y asistencia técnica de las operaciones. Eso marca su diferencia. Felicitaciones” y “Excelente servicio, siempre están atendiendo oportunamente las solicitudes que se requieren”. Precisamente, en la encuesta del segundo semestre de 2022 el 73,5% de los clientes consultados califica la atención y el servicio ofrecido como excelente, un 24,5% como bueno y un 2% como regular, mientras que el promedio general de las calificaciones excelente y bueno fue del 98%.

Estas cifras son el resultado de un trabajo colaborativo en equipo que involucra a todas las áreas del terminal y que siempre propende por hallar soluciones equitativas con una visión integral y global de la compañía. El servicio orientado al deleite de nuestros clientes se ha convertido en un factor diferenciador de nuestra promesa de valor y en una ventaja competitiva para el terminal y el relacionamiento con su público objetivo que le ha ayudado a mantener la confianza y fidelidad en el sector.



Encuesta  
del segundo semestre de 2022

73,5%

Excelente

24,5%

Bueno

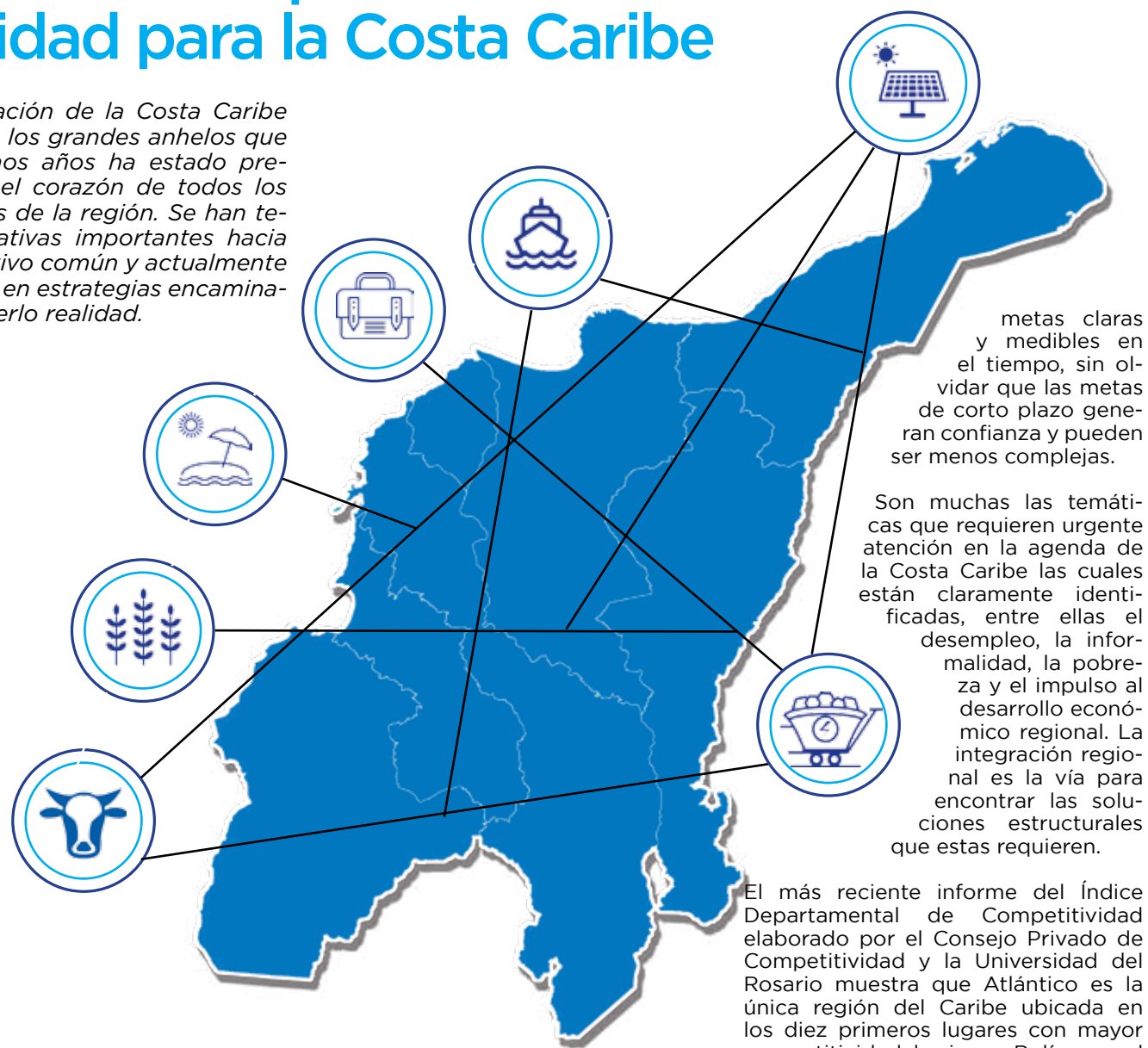
2%

Regular

# LA INTEGRACIÓN REGIONAL

## es un anhelo que debemos hacer realidad para la Costa Caribe

La integración de la Costa Caribe es uno de los grandes anhelos que por muchos años ha estado presente en el corazón de todos los habitantes de la región. Se han tenido iniciativas importantes hacia este objetivo común y actualmente se avanza en estrategias encaminadas a hacerlo realidad.



metas claras y medibles en el tiempo, sin olvidar que las metas de corto plazo generan confianza y pueden ser menos complejas.

Son muchas las temáticas que requieren urgente atención en la agenda de la Costa Caribe las cuales están claramente identificadas, entre ellas el desempleo, la informalidad, la pobreza y el impulso al desarrollo económico regional. La integración regional es la vía para encontrar las soluciones estructurales que estas requieren.

El más reciente informe del Índice Departamental de Competitividad elaborado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario muestra que Atlántico es la única región del Caribe ubicada en los diez primeros lugares con mayor competitividad, le siguen Bolívar en el puesto 11; Magdalena en el 16; Cesar en el 21; Córdoba en el 22; Sucre en el 23 y La Guajira en el 26.

Este índice mide cuatro ejes relacionados con las condiciones habilitantes

de cada departamento, el capital humano, la eficiencia de los mercados y el ecosistema innovador y dentro de estos, analiza 13 pilares que van desde las instituciones hasta la sostenibilidad, salud, educación, entorno para los negocios y mercado laboral. Este importante documento permite identificar las fortalezas y oportunidades de los departamentos con una visión integral.

Desde el sector empresarial se ha generado gran conciencia sobre la necesidad de articular acciones que impacten en la empleabilidad y el desarrollo de la región. Por ello, el Grupo Coremar participa de manera activa en aquellos escenarios donde se realizan debates que tienen como objetivo plantear acciones y estrategias que se puedan posteriormente implementar y que coadyuven en torno a este importante hito.

El triángulo conformado por Atlántico, Magdalena y Bolívar, dada su proximidad, marca un punto de partida para sumar los esfuerzos de diversas organizaciones y gremios en torno a temas conjuntos dentro de una agenda compartida.

Con ProBarranquilla y las agencias de promoción de inversiones, se revisan casos de éxito a nivel nacional que se puedan replicar en la región.

Vicky Osorio, directora ejecutiva de ProBarranquilla, explica que, desde el punto de vista socioeconómico, Atlántico, Bolívar y Magdalena representan cerca del 60% del Producto Interno Bruto (PIB) de la región Caribe colombiana, por lo cual el trabajo articulado entre los tres departamentos potencia las ventajas comparativas y genera complementariedad a las actividades productivas de cada uno de ellos, promoviendo un crecimiento equilibrado y sostenible.

Al mismo tiempo, la integración facilita la planificación y el desarrollo de proyectos energéticos, permitiendo un uso más eficiente de los recursos naturales y promoviendo la generación de energías renovables. De igual forma, habilita la interconexión eléctrica para asegurar un suministro continuo y autónomo en toda la región.

Por otro lado, el desarrollo energético de la región se convierte en una oportunidad para la atracción de inversiones sostenibles, motivadas a ubicarse en territorios que puedan ofrecer energía limpia, eficiente y abundante,



*El triángulo conformado por Atlántico, Magdalena y Bolívar, dada su proximidad, marca un punto de partida para sumar los esfuerzos de diversas organizaciones y gremios en torno a temas conjuntos dentro de una agenda compartida.*

tendencia que el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) denomina “powershoring”.

“Asimismo, la disponibilidad de energía renovable permite el desarrollo de nuevas industrias como el hidrógeno verde, fertilizantes verdes, entre otros. En pocas palabras, en la medida en que se puedan desarrollar mayores capacidades de la región en cuanto a generación de energía limpia, se habilitará una nueva economía alrededor de la transición energética”, expresa.

A su vez, Camilo George, director ejecutivo de ProSantaMarta, afirma que cada uno de estos departamentos tiene una vocación y fortalezas, y darle una mirada en bloque a la gestión del territorio conllevará a una integración inicial que los complementen sin competir entre ellos, con ánimo de cooperación.

“Si estamos unidos de manera integrada podemos generar macroproyectos de impacto regional que resuelvan problemas estructurales asociados a saneamiento básico y agua potable, interconectividad vial en dobles calzadas y distintos modos de transporte como la integración férrea y portuaria. Esto permitirá dar un mejor abordaje a los indicadores de pobreza, aceleraciones sociales y oportunidades laborales para nuestros ciudadanos”, agrega.

Es indudable también el apoyo y el liderazgo empresarial que está representado en la Asociación Nacional de Empresarios (ANDI) y sus seccionales en la región, al igual que otros gremios como la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), con el fin de estructurar y proyectar a nivel nacional e internacional el gran potencial que tiene la región en diversos campos como el energético – solar, viento, oil and gas, biocombustibles-, el nearshoring, la logística y los ecosistemas que rodean esta región y que permiten complementar el actual potencial turístico de la región.

A través de estas iniciativas tendremos una región más productiva, competi-

va, con menores índices de desempleo, menor pobreza y mayor desarrollo.

Al hablar de integración regional también es clave el papel de la Región Administrativa y de Planificación Caribe de Colombia (RAP Caribe) como un organismo que puede abordar y plantear soluciones a las situaciones apremiantes de la Costa Caribe.

Hay varios ejes de acción en los que se puede trabajar y que tendrán un impacto para el crecimiento de la Costa Caribe y el mejoramiento de la calidad de vida de su población. Es imprescindible continuar promoviendo encuentros regionales y seleccionar las victorias tempranas que aporten confianza. Las articulaciones con el sector público y educativo, son potenciadoras de los resultados y nos llevarán a disminuir los tiempos de implementación de las alternativas, que al final redundarán en una mejor condición de vida para los habitantes de la región.

### Índice Departamental de Competitividad

3

Atlántico

11

Bolívar

16

Magdalena



**JUAN PABLO OSPINA**  
Presidente de Coremar

**E**n busca de este propósito, las acciones que se desarrollen desde los sectores público, privado y la academia son sin duda determinantes. De allí la necesidad de concretar un trabajo coordinado con



Palermo Tanks cuenta con capacidad para almacenar 510.000 barriles con posibilidad de expandirse hasta 1 millón.

# UN CONGLOMERADO LOGÍSTICO

## de talla internacional



**LEONARDO BAUTISTA**  
Gerente Palermo  
Zona Franca



**LUIS RESTREPO**  
Gerente de Desarrollo  
de Negocios Offshore



**ROBERTO PRETELT**  
Gerente Comercial  
Palermo Tanks

*En busca de impulsar su crecimiento, las compañías se interesan en obtener servicios integrales que las ayuden a aumentar su productividad y competitividad operativa a la vez que ahorran tiempo y dinero. Esto aplica especialmente para las empresas que realizan actividades de comercio exterior, que, al contar con una oferta de servicios logísticos integrados, afrontan con mayor eficiencia los retos que implican desarrollar sus actividades de exportación e importación.*

**E**l Clúster de Palermo, ubicado en la ribera oriental del Río Magdalena, ofrece un conglomerado de servicios complementarios, donde las empresas de diversas industrias pue-

den disfrutar de sinergias logísticas y comunicación permanente gracias a la proximidad a una terminal portuaria, obteniendo menos costos de transporte, garantizando la satisfacción de las necesidades de los clientes con servicios portuarios, de transporte y gestión aduanera bajo los mejores estándares de calidad.

La oferta de valor del Clúster multipropósito de Palermo, desde su terminal, Palermo Sociedad Portuaria, empieza por reconocer que los puertos no son generadores de carga, sin embargo, su ubicación de acceso directo a la malla vial del país se convierte en un punto estratégico que proporciona los espacios necesarios para que las compañías puedan producir o transformar, lo que se convierte en una ventaja competitiva frente a otras terminales.

El Grupo Coremar, con una visión futurista, enfocó sus esfuerzos en la margen oriental del Río Magdalena, con un espacio disponible para el desarrollo del clúster, ofreciendo unas perspectivas de crecimiento importantes para la ubicación de clientes industriales.

Es así, como a lo largo de estos 15 años, se ha logrado el desarrollo de las cuatro unidades operativas de negocio: Palermo Zona Franca, Palermo Tanks, Palermo Parque Industrial y Palermo Sociedad Portuaria, las cuales se extienden a lo largo de más de 170 hectáreas.

Palermo Zona Franca, permite articular todo tipo de negocios bajo el régimen franco, contando con 30 Ha. habilitadas para el beneficio de usuarios industriales permitiéndolo

desarrollar sus planes de internacionalización tras la búsqueda de nuevos mercados de exportación.

Es la única zona franca que ajusta sus espacios según las necesidades requeridas por los clientes, gracias a la facilidad de desarrollar terrenos para sectores estratégicos como Oil & Gas, y nearshoring; otros sectores que se han identificado son el metalmecánico, graneles, construcción, acero y la producción de concentrados a base de maíz.

Con el objetivo de ser una Zona Franca generadora de carga, las áreas que se encuentran disponibles facilitan la instalación de nuevas empresas, por ello, el Grupo Coremar participa y promueve misiones nacionales e internacionales en busca de nuevos clientes para el



Zona Franca.

desarrollo de industrias con el fin de mantener estas cadenas de exportación.

Palermo Tanks, es una unidad de negocio que complementa la visión del Clúster y fortalece la operación de cargas líquidas, cuya operación comenzó en 2015 bajo un joint venture (alianza comercial) entre Coremar y Zenith Energy, siendo este último un inversionista extranjero especializado que opera terminales de graneles líquidos bajo los más altos estándares de seguridad y competitividad técnica, soportando una red de terminales a nivel mundial.

Palermo Tanks comenzó a operar con una capacidad inicial de almacenamiento de 350.000 barriles y gracias a proyectos de expansión, actualmente cuenta con 512.000, siendo la facilidad de expansión una característica considerada de gran relevancia para los clientes actuales y potenciales.

En sus inicios, la visión estaba enfocada en productos como diésel, gasolina y nafta, sin embargo, en la

“ A lo largo de estos 15 años, se ha logrado el desarrollo de las cuatro unidades operativas de negocio: Palermo Zona Franca, Palermo Tanks, Palermo Parque Industrial y Palermo Sociedad Portuaria, las cuales se extienden a lo largo de más de 170 hectáreas.

actualidad, el granel líquido almacenado se ha diversificado para incluir aceites vegetales, químicos y petroquímicos en un proceso apalancado con el crecimiento de los servicios de todo el clúster, especialmente de la zona franca.

La terminal de líquidos cuenta con terrenos disponibles para adaptarse a la medida de los clientes y tiene posibilidad de ampliar hasta 450.000 barriles adicionales con toda la infraestructura que se requiera para el crecimiento de las empresas.

Como parte fundamental de este proceso de ampliación, la contra-

tación de mano de obra empleada corresponde entre el 70% y el 80% a las comunidades de la zona de influencia del Clúster de Palermo, con motivo del compromiso donde cada uno de los proyectos de expansión disponga de un alto porcentaje de participación del entorno social de la compañía.

Del mismo modo, Palermo Tanks viene buscando alternativas para la generación de energías limpias, a través de la medición de su huella de carbono, y la neutralización de todas sus operaciones, con el objetivo de apoyar la transición energética, innovando y agregando valor a los clientes y accionistas.





El Vivero de Palermo Sociedad Portuaria es uno de los más grandes de la costa, en el que se pueden sembrar más de 18 mil plántulas.

## Barranquilla tendrá hoja de ruta para ser un **PUERTO VERDE**

*En un trabajo que integra al sector privado y a la academia, con el propósito de promover la sostenibilidad de las operaciones en la Zona Portuaria de Barranquilla, Palermo Sociedad Portuaria trabaja en el diseño de una hoja de ruta que ayudará en la transición hacia un puerto verde.*



**LILIANA CENTENARO**  
Directora HSE

urbana; además, se enfoca en el cumplimiento de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

La meta es lograr que el sector portuario avance en la aplicación de políticas de sostenibilidad y que el concepto de biodiversidad sea el marco de referencia para las operaciones que realizan los terminales locales.

Para ello se adelanta una investigación que finalizaría en 2024, la cual será entre-

gada a la Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria) con el fin de que sea puesta a disposición como un insumo que pueda aprovechar el sector marítimo dentro de sus acciones de sostenibilidad.

Importante destacar que el presente estudio es la unión de la ciencia y la industria para generar conocimiento y ponerlo al servicio del desarrollo y el crecimiento de Barranquilla y el Atlántico.

Por otra parte, Palermo Sociedad Portuaria viene desarrollando desde hace años una labor enfocada en la transición verde y prácticas sostenibles, entre las que se incluyen reducción de la huella de carbono y seguimiento a los logros obtenidos en esta materia; lo anterior, se comple-

menta con una estrategia enfocada para convertir a la Compañía en un terminal verde.

La investigación que está en desarrollo parte de un diagnóstico de las acciones orientadas hacia la sostenibilidad que desarrollan los terminales portuarios de la ciudad y llevará a definir las estrategias que se aplicarán para lograr la transición de Barranquilla hacia una Zona Portuaria verde.

Uno de los pilares de esta investigación es definir indicadores de sostenibilidad que sean medibles para que los terminales puedan establecer con claridad cuál es su huella de carbono, ecológica, hídrica y social.

Una vez finalizado el estudio, se contará con una propuesta de modelo de sostenibilidad y transición verde que podrá ser implementado por las sociedades portuarias de Barranquilla, lo que contribuirá a que realicen sus operaciones con el menor impacto ambiental.

La meta es que se pase de las acciones aisladas que se vienen desarrollando hasta la fecha a desarrollar un plan integral con estrategias concretas y medibles que permitan hacer seguimiento a los resultados.



*Palermo Sociedad Portuaria viene desarrollando desde hace años una labor enfocada en la transición verde y prácticas sostenibles, entre las que se incluyen reducción de la huella de carbono.*

Un aspecto básico es que estas estrategias se concentrarán y se articularán con la dinámica ambiental de la Zona Portuaria de Barranquilla de la que el río Magdalena y su entorno son parte fundamental. Este proceso contará con el respaldo de la Asociación de Puertos del Atlántico (Asoportuaria).

Se espera que, al ser implementado este modelo se convierta en un referente para otras empresas portuarias de Barranquilla que permita lograr una transformación sostenible y verde. A su vez, las sociedades portuarias podrán ser reconocidas por su compromiso con la sostenibilidad y el cumplimiento de los ODS.

El director ejecutivo de Asoportuaria, Lucas Ariza, asegura que la Zona Portuaria de Barranquilla cuenta con un plan estratégico para desarrollar en cuatro años y que uno de sus ejes es la sostenibilidad, que no solo incluye el canal de acceso

sino también las operaciones de los terminales que deben encaminarse a ser más amigables con el medio ambiente y a reducir la huella de carbono, todo ello complementado con una transformación energética.

La Asociación apoya las iniciativas propuestas frente a la transformación de la Zona Portuaria de Barranquilla en un puerto verde, lo que a futuro se podría convertir en una exigencia por parte de los actores de las cadenas globales logísticas y portuarias, debido a que las certificaciones ambientales se volverán más relevantes.

“Es algo que está en nuestro plan de trabajo y estamos atentos a este tipo de iniciativas para desarrollar un proceso en toda la Zona Portuaria de Barranquilla”, agrega el dirigente gremial quien reconoce que esta transformación requiere de un esfuerzo integrado que tomará tiempo.



# LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL LLEGÓ PARA QUEDARSE en el sector portuario

*En tiempos en los que la atención del mundo está puesta en los alcances y aplicaciones que pueda tener la Inteligencia Artificial (IA) en diferentes actividades económicas y de la vida diaria, el sector portuario ha comenzado a usar esta tecnología en busca de operaciones más eficientes y sostenibles.*



**JOSELÍN CALIXTO**  
Director de Operaciones  
y Mantenimiento.

Importantes puertos internacionales como el de Rotterdam o Singapur disponen de programas con IA para optimizar el manejo de la carga y la gestión portuaria, con impactantes resultados no solo en la eficiencia y rentabilidad de sus operaciones sino también en la seguridad.

Es importante conocer que dicha tecnología no es solo una tendencia, es una realidad que ha llegado para quedarse y

que cada vez perfeccionará sus funciones aprendiendo de los datos con que se alimenta para ofrecer soluciones concretas a los problemas que enfrente en el día a día.

La automatización de las gestiones portuarias y logísticas es un proceso que comenzó y que seguirá avanzando con el uso de cámaras inteligentes, vehículos autónomos, básculas inteligentes y muchos otros elementos para lograr resultados con un mínimo margen de error en beneficio de los diferentes actores de la cadena.

La IA puede ayudar a los líderes de operaciones a optimizar los procesos de carga y descarga y a tomar mejores decisiones, debido a que permite predecir la

demanda de las diferentes cargas, programar la asignación de equipos y personal para minimizar los tiempos de espera de las naves en los puertos y predecir fallos para planificar el mantenimiento antes de que ocurran.

Además, puede mejorar la gestión en los almacenes del puerto, pronosticando la demanda de los productos, optimizando los niveles de inventario y programando la carga y descarga de los productos de manera eficiente, lo que redundará en menores costos de almacenamiento y transporte.

Son muchas las dudas que surgen frente al impacto en el empleo que tendría la IA y si ésta va a reemplazar a los humanos, la respuesta es simple, no solo no los reemplazará, sino que les facilitará su trabajo debido a que pueden dejar de realizar tareas que llegan a ser engorrosas o reiterativas y trabajar en áreas en las que puedan ser más productivos y que requieran de las potencialidades y capacidades humanas que no puede tener la IA. Incluso se pueden generar nuevos puestos de trabajo en torno a la IA relacionados con



*En Palermo Sociedad Portuaria, la implementación de la IA es una oportunidad para mejorar la eficiencia, productividad y rentabilidad de las operaciones.*

su desarrollo y mantenimiento, manejo de datos, programación, entre otros.

En este campo, Palermo Sociedad Portuaria se encuentra a la vanguardia y actualmente usa dos sistemas pensados como base para la aplicabilidad de la Inteligencia Artificial enfocados en la operación y mantenimiento del terminal con el objetivo de optimizar los procesos y hacer un uso adecuado de los recursos.

El primero de ellos es un software llamado NOVUS (Transkal), desarrollado por una compañía española, que maneja la parte operativa y que permitirá aumentar el nivel de automatización en la administración de los servicios y el manejo de las mercancías, desde que se reciben físicamente, son descargadas, almacenadas, entran en proceso aduanero y se despachan por los diferentes medios de transporte.

Con NOVUS, los clientes no necesitan entregar físicamente la documentación relacionada con su carga en el terminal, sino que pueden hacerlo de manera virtual en una plataforma a la que ingresan con usuario y contraseña. De esta manera, a través de la autogestión, pueden pedir servicios, autofacturar y estar en contacto con las autoridades aduaneras.

Las ventajas que ofrece Novus en su primera etapa de desarrollo son: un control más eficiente de la mercancía, uso de lector de código de barras lo que reduce el margen de error en la identificación de la carga y en la entrega de mercancías al permitir la segregación por serial; en nuevas etapas va a poder interactuar con cámaras y básculas inteligentes, entre otras funciones.

El otro software es el Fracttal One, usado para la sistematización de procesos en las actividades de mantenimiento, hojas de vida de equipos, trazabilidad de mantenimiento y otras. Además, permite la asignación de tareas de mantenimiento.

En esta revolución tecnológica 4.0 cobran bastante relevancia los datos, por lo que Palermo Sociedad Portuaria se concentra en proteger el activo más valioso para sus clientes.

La Compañía garantiza los controles de

seguridad y protección de la información a través de la aplicación del plan de recuperación de desastres, esquemas de continuidad del negocio, matrices de segregación, accesos por roles y perfiles, controles de auditoría e inversión constante en acciones de fortalecimiento en ciberseguridad, lo cual involucra tanto al personal idóneo como al hardware y software de última vanguardia; además, se realiza ethical hacking, con el objetivo de cerrar cada vez más la brecha que por naturaleza se genera en este entorno de avance tecnológico.

En Palermo Sociedad Portuaria, la implementación de la IA es una oportunidad

para mejorar la eficiencia, productividad y rentabilidad de las operaciones. Es así como la compañía considera fundamental llevar a cabo una planificación cuidadosa y una gestión adecuada del cambio para asegurar una transición sin problemas y maximizar los beneficios.

Para afrontar los impactos negativos de la implementación de la IA en el sector portuario, es importante que las empresas adopten un enfoque estratégico y planificado, es necesario realizar un análisis riguroso de los beneficios y los riesgos antes de invertir en tecnología y capacitación. Además, se debe involucrar a todos los stakeholders, desde los trabajadores portuarios hasta los gerentes de la empresa y personal externo, para asegurar que entiendan los beneficios y los riesgos de la IA y estén dispuestos a aceptar los cambios necesarios en la cultura organizacional.



Equipo Operaciones - Alberto Pérez (Jefe Operaciones Coque) - Juan C. Barreto (Coordinador de Operaciones) - Carlos Mendoza (Profesional de Operaciones Coque).

# PRIMER TERMINAL PORTUARIO

## en emitir bonos en la BVC

Uno de los grandes desafíos que enfrentan las empresas en la actualidad es encontrar fuentes de financiación que se adapten a sus necesidades, con condiciones favorables que les permitan impulsar sus proyectos estratégicos.



**GUILLERMO PEREIRA**  
Vicepresidente  
Ejecutivo de Coremar

En el abanico de posibilidades de financiación, hay una alternativa que ofrece muchas ventajas, la emisión de títulos de renta fija. Esta permite a la compañía emisora acceder al mercado de valores de Colombia, aprovechando la flexibilidad de los inversionistas para definir las tasas de interés, plazos y esquema de garantías, de acuerdo con los requerimientos de la organización.

La Bolsa de Valores de Colombia (BVC) destaca que “los valores de renta fija son ágiles, flexibles y se pueden emitir según las necesidades específicas o el grado de desarrollo de la empresa”.

A estas ventajas, se suma una mayor visibilidad y prestigio para la empresa emisora, lo que contribuye a consolidar la confianza de sus stakeholders, como inversionistas, financiadores, clientes, proveedores y público objetivo.

Esta alternativa fue aprovechada por Palermo Sociedad Portuaria para realizar una exitosa emisión de bonos ordinarios en el mercado secundario, por USD33 millones. Con esta operación, Paler-

mo Sociedad Portuaria se convirtió en la primera compañía del sector portuario del país en realizar directamente una operación de esta naturaleza.

Además, la emisión de bonos de Palermo Sociedad Portuaria es la segunda financiación tipo proyecto (project finance) en la historia de la Bolsa de Valores de Colombia, con las importantes ventajas que esto significa desde el punto de vista de riesgos y calificación crediticia.

El éxito de esta colocación fue el resultado de un trabajo planificado y de una adecuada estructuración financiera que le permitió a la compañía despertar el apetito de un inversionista extranjero y cumplir con los requisitos definidos por la Superintendencia Financiera de Colombia.

Una parte de estos recursos, concretamente USD18 millones, serán parte fundamental para el crecimiento del terminal, que incluye la construcción de un nuevo muelle, dos silos verticales de 15.000 toneladas y una bodega multipropósito. El resto de los recursos se usarán

para reperfilar la deuda a un plazo de cinco años, pagando el 50% del crédito en el último año.

Este hito marca un punto de inflexión para la compañía que, a pesar de ser una empresa de tamaño mediano, entra a las grandes ligas empresariales del país, contando con la confianza y respaldo de una entidad financiera internacional como lo es BTG Pactual, que adquirió el 100 % de los bonos emitidos.

Además, Palermo Sociedad Portuaria gozará de un mayor acceso a financiamiento y una mayor visibilidad, como resultado de estar listada en la Bolsa de Valores de Colombia, condición que transmite confianza a sus stakeholders.

La emisión tuvo la participación de BTG Pactual y Banicol como agentes coestructuradores, BTG Pactual como agente colocador, y Cuatrecasas y Bermúdez & Ulloa Asociados como asesores legales.



*Este hito marca un punto de inflexión para la compañía que, a pesar de ser una empresa de tamaño mediano, entra a las grandes ligas empresariales del país.*

Así avanza la construcción del muelle N°5 en Palermo Sociedad Portuaria hasta le mes de octubre de este 2023.

**USD  
33**  
millones

en emisión de bonos.

**USD  
18**  
millones

para el  
crecimiento del terminal.



Carolina Jiménez (Supervisora de Operaciones).

# INCLUSIÓN E IGUALDAD,

## el secreto de las organizaciones exitosas

*Dos conceptos que generan interesantes debates y reflexiones en las organizaciones no solo de Colombia sino de otros países, son inclusión e igualdad y la manera en que ambos se puedan incorporar exitosamente en el ADN de las empresas.*



**VICTOR DE LA SALAS**  
Director de Talento Humano

**S**in embargo, en esta discusión hay mucho camino por recorrer, porque para interiorizar estos conceptos por parte de las organizaciones se requieren procesos bien planificados y definidos en los que tomen parte todos y cada uno de los actores bajo el liderazgo de equipos comprometidos.

Parte fundamental es el cambio de paradigmas y sesgos, lo cual implica el uso de un lenguaje inclusivo en todos los mensajes que genera la compañía, por ejemplo, una convocatoria laboral o cualquier tipo de declaración.

Esta tarea no es solo responsabilidad de los equipos de talento humano, es necesario que los líderes también tomen parte activa incluyendo a los diferentes equipos de trabajo.



Un equipo integral enfocado en el deleite del cliente.

“

*Palermo Sociedad Portuaria desarrolla acciones desde diversos frentes orientadas a promover y aplicar políticas de inclusión e igualdad que favorezcan a su talento humano.*

El objetivo final no es otro que unir esfuerzos, tanto hombres como mujeres y sin diferencia de raza, condición física, religión o identidad de género, en busca de mejorar la productividad de la empresa mediante un trabajo armónico en el que se reconozca al otro como igual.

Equipos alineados con la cultura organizacional y los valores corporativos que reconocen el rol de cada colaborador y lo valoran, son una de las claves del éxito para empresas de cualquier sector.

La directora ejecutiva nacional de Asociación de Gestión Humana y de Recursos Humanos (Acrip), Mónica García Espinel, asegura que la inclusión, la igualdad y la diversidad son aspectos esenciales para la identidad de toda organización, además, afirma que ésta debe ir acorde a las dinámicas que se vislumbran en la actualidad.

“Una empresa que no tenga dentro de sus estrategias claridad sobre los procesos de inclusión e igualdad, estará

destinada al fracaso corporativo, además de una imagen negativa ante sus públicos objetivos”, destaca.

Afirma que las empresas que reconocen la importancia de la inclusión no solo diversifican su talento humano, sino que tanto al interior como al exterior fortalecen su imagen al ser partícipes de lo que el mundo exige hoy en día: que todos somos iguales y capaces de aportar.

Al dar una mirada al sector portuario de la Costa Caribe se evidencia el interés por avanzar hacia sociedades más inclusivas e igualitarias con espacios para mujeres y grupos minoritarios, entre otros.

En la Zona Portuaria de Barranquilla, Palermo Sociedad Portuaria desarrolla acciones desde diversos frentes, orientadas a promover y aplicar políticas de inclusión e igualdad que favorezcan a su talento humano.

Con la Alcaldía de Barranquilla se desarrolla la estrategia “Juntas somos

más”, la cual se enfoca en el personal femenino de la empresa, con el fin de que hagan parte de los círculos de liderazgo y empoderamiento.

Con el personal masculino se realiza formación en conciliación de la vida laboral y personal, donde se apuesta por promover la inteligencia emocional y hacer equipos más equitativos.

El uso del lenguaje inclusivo en los procesos de reclutamiento y selección de personal ha dado buenos resultados, pues ha permitido que más mujeres consideren postularse a las vacantes que hay en el terminal.

De cara a la comunidad ubicada en la zona de influencia, hay programas de capacitación para mejorar sus oportunidades laborales, no solo en Palermo Sociedad Portuaria, sino en cualquier otra empresa de la ciudad.

La meta es desarrollar las capacidades y el potencial de la mano de obra local para que aumente el número de personas de la comunidad que hace parte de la organización.

Importante destacar que este trabajo no solo se queda en la capacitación, también se promueve que los colaboradores crezcan a diferentes niveles en la empresa mediante la implementación del Plan Carrera.

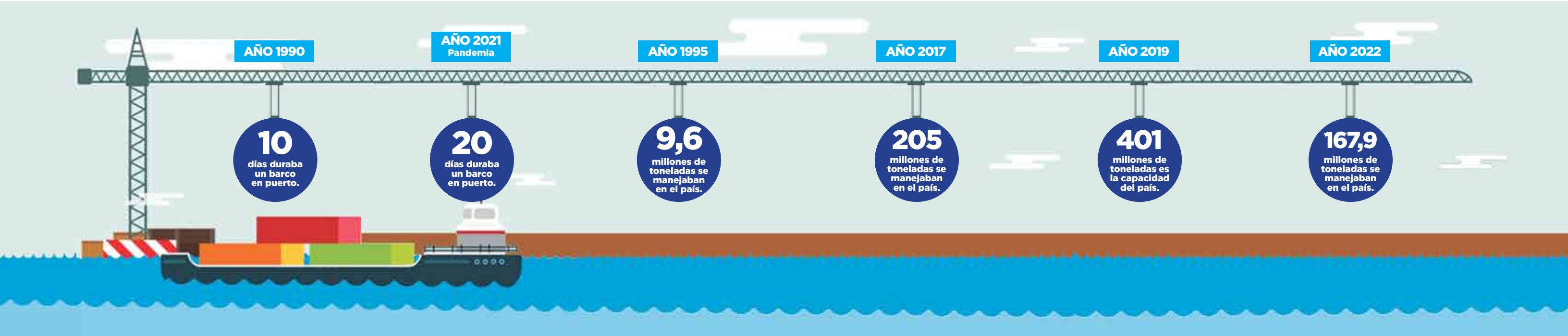
# CONPES DE POLÍTICA PORTUARIA,

## una oportunidad para fortalecer nuestro sistema portuario

El funcionamiento de los puertos impacta directamente la economía de los países; por un lado, considerando que más del 80% del comercio mundial se realiza utilizando el modo marítimo, en Colombia este porcentaje es cerca del 96%; y por otro lado, porque de la eficiencia con que se muevan las mercancías en este importante nodo de comercio, dependerá el abastecimiento oportuno y sin sobre costos de los bienes exportados e importados.



**CAROLINA HERRERA FONSECA**  
Directora Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI



La afectación de las cadenas de abastecimiento mundiales, luego de la pandemia, fue un claro ejemplo de los efectos negativos que sufren las economías cuando hay congestiones en los puertos y su operación se hace más lenta. En noviembre del 2021, algunos indicadores señalaron ese momento como el pico más alto de presión en las cadenas de abastecimiento mundiales<sup>1</sup>, lo que se tradujo en congestiones en grandes puertos del mundo, bajos niveles en confiabilidad de las llegadas de barcos, tiempos de espera de barcos para atracar de más de 20 días, tiempos promedio de tránsito de buques que casi doblaban los históricos e incrementos en fletes de más del 200% dependiendo de la ruta. Un retroceso temporal en la eficiencia de la operación de algunos puertos del mundo, generando sobre costos en toda la cadena.

Estos indicadores eran similares a los que

caracterizaban la operación portuaria de nuestro país antes de la década de los años noventa, cuando los tiempos de espera de un barco podían ser cerca de 10 días<sup>2</sup> para atracar en puerto; el proceso de descargue dependiendo del tipo de carga se tardaba cerca de 10 días<sup>3</sup>. En general teníamos niveles de productividad y eficiencia muy bajos, y en consecuencia costos mas altos en esta operación.

El cambio en el modelo de operación de los puertos que introdujo la Ley primera de 1991, ha permitido que Colombia avance positivamente y tenga un sistema portuario que aporta de manera fundamental a la producción nacional y la internacionalización, con significativas inversiones en infraestructura<sup>4</sup>, operaciones eficientes, menos costosas, más tecnificadas, que permiten ahorros a los generadores de la carga y mayor competitividad a toda la cadena de comercio exterior.

La capacidad del sistema se ve reflejada en las toneladas de tráfico portuario que el país puede operar; mientras en el año 1995, se manejaban cerca de 9,6 millones de toneladas, en el año 2017 se alcanzaron 205 millones de toneladas.

El estudio de capacidad portuaria realizado por el Departamento Nacional de Planeación en el 2019 mostró que el sistema portuario colombiano tenía capacidad para 401 millones de toneladas, es decir más del doble de la carga que se está operando actualmente (en el 2022 se manejaron 167.9 millones de toneladas dentro de las cuales se cuentan 4.9 millones de TEUS, contenedores de 20 pies).

Sin embargo, el monto de las inversiones anuales del sector en zonas portuarias de uso público viene decreciendo desde el año 2013 con lo que se empieza a correr el riesgo de un rezago en el sector y un retroceso en los indicadores que eviden-

cian este buen desempeño.

Factores como la cercana llegada de los plazos máximos de las concesiones portuarias, la necesidad de incentivos a las inversiones y a la productividad, son elementos determinantes en esta tendencia, a los que se suman el desafiante entorno internacional marcado por la integración vertical en el transporte marítimo, la consolidación de grandes alianzas, así como también desaceleración del crecimiento internacional.

En este contexto apremia actuar a nivel de política en algunas variables internas, en aras de revertir esta tendencia, para que nuestro país pueda no solo mantener sino mejorar los niveles de desempeño y eficiencia portuaria logrados, que generen riqueza en la economía<sup>5</sup>.

Una gran oportunidad la constituye el documento de Política Portuaria - CONPES

Portuario -, que se ha venido trabajando con el Gobierno nacional y en relación con el cual la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI presentó propuestas. Celebramos la noticia que el documento fue aprobado recientemente en sesión de PreConpes.

De acuerdo con la información que tenemos del sector transporte, este documento incluye necesarias líneas de trabajo orientadas a crear un marco jurídico certero en materia de plazos de las concesiones y líneas que buscarán la creación de incentivos a las inversiones.

La expedición definitiva de este documento será un valioso paso en la construcción y definición de herramientas, que se ajusten a las nuevas condiciones nacionales e internacionales y que brinden condiciones para que el sector siga aportando de manera estratégica al propósito de crear nuevas opciones de empleo, facilitando la ubicación de nuestros

productos en otros países y así aportar al crecimiento y desarrollo de nuestro país. Desde la Cámara Marítima y Portuaria, esperamos sea posible seguir aportando en un trabajo público privado al desarrollo e implementación del plan de acción de este importante documento.

1-De acuerdo con el indicador de presión de la cadena logística (GSCPI por sus siglas en inglés) elaborado por la Reserva Federal del banco de Nueva York, fue el pico más alto de presión en las cadenas de abastecimiento del mundo.  
2- Luis Alberto Zuleta Jaramillo, Edna Carolina Sastoque, Francisco González. ¿Por qué ha sido exitosa la reestructuración portuaria en Colombia? Departamento de Publicaciones Universidad Externado de Colombia. Pag. 175.  
3-Ibid. Cuadro 3.20. Las tasas de descargue tonelada buque para granel eran 500 toneladas y en contenedores 16. Hoy en día están por encima de 2.500 toneladas y más de 30 contenedores día.  
4-De acuerdo con cifras de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, las inversiones en zonas portuarias de uso público, realizadas por las sociedades portuarias del 2010 al 202 ascienden a USD\$2.759 millones.  
5-Estudios de Cepal, encontraron que por cada peso que se invierte en el sector portuario se generan de valor agregado 3 pesos en la economía.

# LA OPORTUNIDAD QUE NO PODEMOS seguir dejando pasar

*Rotterdam, principal puerto de Europa, tiene terminales fluviales en su canal navegable de cerca de 40 kilómetros. De ahí se transporta una parte importante de sus más de 450 millones de toneladas anuales, por las hidro vías hacia el centro del continente.*



Draga Hang Jun atracada en Palermo Sociedad Portuaria, la cual permite mantener en óptimas condiciones el dragado de la Zona Portuaria de Barranquilla.



**LUCAS ARIZA**  
Director Ejecutivo  
Asoportuaria

**E**l Puerto de Amberes, ubicado a unos 80 kilómetros de la desembocadura, sobre el río Escalda, en el corazón de Bélgica. Su conectividad, principalmente fluvial y férrea, lo convierte en el segundo puerto con mayor movimiento de carga de Europa, llegando a 280 millones de toneladas en 2022.

Para llegar al principal puerto en Estados Unidos, el Port of South Louisiana, los buques

deben navegar desde el Golfo de México, más de 200 kilómetros dentro del caudaloso Río Misisipi para las operaciones de cargue y descargue.

Cerca quedan también los Puertos de New Orleans y de Baton Rouge, que en conjunto suman más de 600 millones de toneladas movilizadas, claves para las exportaciones de maíz, las cuales vienen en su mayoría del norte del país a través del transporte fluvial.

El complejo portuario de Shanghai, hoy el principal puerto del mundo en manejo de contenedores atiende gran parte de la carga que moviliza, a través de las terminales ubicadas en la desembocadura del Río Yangtzé. A pesar de la expansión del puerto y de la creación de zonas en aguas profundas debido al crecimiento de la economía China y de los megabuques, la zona fluvial sigue siendo importante, movilizan gran parte de la carga y conectándose a través de los cerca de 2.700 kms. de canal navegable hacia el interior del país.

Casos más cercanos, como el de Rosario, en Argentina, en donde los buques marítimos navegan cerca de 400 kilómetros para conectar dicho puerto con el mundo. El desarrollo de la Hidrovía del Paraná, que también beneficia a Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay, ha permitido que la carga fluvial supere las 60 millones de toneladas de soja, ubicando a Argentina como el tercer principal exportador de este producto, y a Paraguay como el cuarto, aun sin tener costas.

Recientemente conocimos el caso de la ciudad Puerto de Guayaquil, en donde se requiere navegar cerca de 80 kilómetros sobre un estuario, con un componente fluvial también, que mantienen a las terminales aquí ubicadas, a la vanguardia en movimiento de carga, permitiendo que Ecuador se mantenga como el principal exportador de banano y de camarón del mundo.

Estos y tantos otros casos alrededor del mundo portuario y logístico, tienen poderosas coincidencias: el aprovechamiento de los ríos como verdaderas hidro vías, la importancia y relevancia para sus respectivas economías, las eficiencias operativas y logísticas del intermodalismo, el impacto en la disminución de la huella de carbono como argumento cada vez más notorio, y el mantenimiento permanente que realizan los gobiernos centrales, bien sea de forma directa o delegada, de dichos canales navegables para potenciarlos.

Y es que precisamente la importancia que estas zonas portuarias tienen para sus países y regiones, hacen que no se presenten dis-

cu-  
sio-  
n e s  
acerca  
de la  
pertinen-  
cia de las  
inversiones  
en mantener  
de forma ópti-  
ma estos corre-  
dores de carga.

En el reciente Encuentro Latinoamericano de Comunidades Logísticas Portuarias, organizado por la CEPAL, la CAF y el SELA, se le dedicó un importante espacio al intermodalismo y al aprovechamiento de las hidro vías. Es evidente como, en los casos mencionados anteriormente, las economías se desarrollan, los países aumentan sus operaciones de comercio exterior, crecen las divisas, se crean economías conexas, al contar con estos sistemas de transporte.

Los costos económicos son significativamente menores (se estima que en Colombia puede llegar a representar ahorros del 40%), el impacto ambiental, mucho menor, y las posibilidades de desarrollo social alrededor de los ríos, infinitas. En ningún caso se habla del reemplazo entre modos de transporte, sino en la complementariedad de estos.

Hoy competimos con centenares de países en todo el mundo, con logística, y más cuando hablamos de productos de poca diferenciación. Colombia tiene una bendición que la atraviesa y que une al país, llamada río Magdalena. Que requiere de una visión común para su desarrollo integral, que beneficie y potencie la logística del país, pero que se compagine con otras actividades claves para el país y que el río puede ofrecer. Que lo convierta en una verdadera hidro vía, confiable y certera, que sirva a los importadores y exportadores para optimizar costos logísticos y que tiene todas las posibilidades de convertirnos en potencia exportadora.

Y por supuesto Barranquilla, como ciudad - puerto, es pieza clave en este engranaje logístico, en donde nace o termina el movimiento intermodal según el tipo de operación, conectando las terminales que aquí operan con más de 250 puertos en los 5 continentes. Hoy en día, gracias a los esfuerzos del sector privado, la carga transportada por el río desde y hacia Barranquilla, ha venido creciendo de manera consistente; aunque el potencial es muy superior a lo que realmente se viene moviendo.

**E l Plan P l u - rianual de Inversiones,** que refleja las inversiones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo del actual gobierno, incluye la recuperación de la navegabilidad sobre el río Magdalena. Es necesario que se sigan dando pasos en ese sentido por parte de las entidades encargadas, para ir materializando este gran proyecto del río Magdalena.

Esto incluye un dragado permanente, la construcción de dragas fluviales y marítimas, el diseño y ejecución de obras de encauzamiento, un plan de monitoreo permanente, y luego el mantenimiento de equipos y de obras para garantizar las mejores condiciones de navegabilidad. Esto, sumado a la ya necesaria deconstrucción del antiguo puente Laureano Gómez, para cumplir con el objeto de la construcción del nuevo puente, que es que puedan transitar buques de mayor tamaño hacia aguas arriba.

Pocos proyectos del país, tiene un impacto de transformación económica y social, como este, y pocos benefician a tantas personas, de forma directa o indirecta, como este; un complemento a la logística actual que permitirá desarrollar nodos de carga en doble vía para potencializar los ahorros del intermodalismo, que traerá consigo una transformación industrial y comercial y atraerá importantes inversiones al país. Si ya está ocurriendo de manera tímida, cuando se materialicen estos proyectos, ocurrirá de forma agresiva para beneficio del país.



# VÍAS DE ACCESO A TERMINALES PORTUARIAS:

## necesidades en la región Caribe



**HÉCTOR CARBONELL GÓMEZ**  
Director Ejecutivo de la  
Cámara Colombiana de  
Infraestructura, Seccional Norte



Silos, Palermo Sociedad Portuaria.

*Los puertos son centros logísticos de transporte que contribuyen al desarrollo socioeconómico en todo el territorio nacional, promueven la generación de empleo, impulsan las actividades de comercio exterior y son eslabones clave para la articulación con otros medios de transporte a la hora de promover el multimodalismo.*

Según las últimas estadísticas entregadas por el DANE, en un trabajo articulado con la Dirección General Marítima, para los años 2017 a 2019 el aporte de las actividades marítimas y conexas al PIB Nacional fue de aproximadamente 5,8 %, lo que reafirma la relevancia de los puertos para dinamizar la economía del país (DIMAR, 2021).

Por otro lado, los datos entregados por la Superintendencia de transporte revelaron que el tráfico portuario durante el 2021 a nivel nacional alcanzó la cifra de 168,8 millones de toneladas, movimiento liderado por la Zona Portuaria de la Región Caribe, con un total de 141,4 millones

de toneladas y un 87% de participación sobre la cifra total de tráfico portuario en Colombia (Supertransporte, 2022). Lo anterior evidencia el alcance y el potencial del sector portuario como motor de la economía colombiana, siendo de vital importancia garantizar la eficiencia y competitividad portuaria del país y en especial de la Región Caribe.

Es importante destacar que para lograr la accesibilidad entre los departamentos y el interior de las regiones es fundamental contar con carreteras y, en general, con una red vial actualizada y en óptimas condiciones que permitan conectar eficientemente los principales centros urbanos e industriales con los puertos. Por tal motivo, desde la Cámara Colombiana de la Infraestructura Seccional Norte, se realizó un diagnóstico con el objetivo de identificar las necesidades en materia de vías de acceso a los diferentes terminales portuarios ubicados en la Región Caribe, particularmente en los departamentos de Atlántico, Cesar, Bolívar y Magdalena. Basados en ese diagnóstico, la CCI Seccional Norte, en un trabajo articulado con la CCI Nacional, ha identificado oportunidades claras de gestión que giran en torno a

varios ejes, uno de ellos, está relacionado con los retos logísticos y operativos de la actividad portuaria.

### Atlántico

El Departamento del Atlántico se privilegia por poseer una mejor movilidad territorial y conectividad interdepartamental en relación con otros departamentos, lo que se traduce en una fortaleza multimodal natural. De allí, se destacan arterias fluviales y marítimas como el Canal del Dique, Río Magdalena y Mar Caribe. En el caso del transporte marítimo, la Zona Portuaria de Barranquilla enfrenta retos que ponen en riesgo su competitividad, uno de estos, se debe al calado del puerto en términos operativos, en la que se percibe no recibir buques más pesados porque se requieren de un determinado nivel de profundidad. Si bien la sostenibilidad del calado operativo, la profundización y la estabilización del canal no está garantizada a largo plazo, se destacan las acciones positivas en la gestión de los contratos de dragado y la participación de las empresas portuarias en el mantenimiento y la operatividad que esto conlleva.

Es importante comprender que el trans-

porte marítimo por sí solo no garantiza una economía más competitiva. Por lo tanto, es imperativo promover la articulación con otros medios de transporte, de manera que se promueva la eficiencia de las ocupaciones portuarias y simultáneamente se fortalezca el tejido empresarial para contribuir al desarrollo territorial.

Las vías terrestres juegan un papel fundamental en el departamento para garantizar el acceso a las terminales portuarias; por esto se identificó la necesidad de proyectar una vía paralela entre la Avenida Hamburgo con conexión calle 2 y 4 (una calzada de cuatro carriles), con una inversión estimada de alrededor de \$11,7 mil millones pesos, así como la proyección de una placa huella en la carrera 48 con intercepción del corredor portuario. Ambas garantizarán mayor movilidad del flujo vehicular en el acceso a las terminales marítimas ubicadas hacia el norte de la Zona Industrial de Barranquilla. Asimismo, la concesión ruta costera es un proyecto a media marcha, que aún no finalizó su trazado inicial en su ejecución. El corredor requiere finalizar 60 kms. (peaje Marahuaco - aprox. 76 Kms.) para convertirse en doble calzada.

Adicionalmente, la concesionaria ISA estimó una inversión cercana a 1,12 billones de pesos para materializar 60 kms. en doble calzada. Estas vías son fundamentales para garantizar la movilidad y el acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla.

### Magdalena

Desde la CCI Seccional Norte, en conjunto con la Sociedad Portuaria de Palermo, se identificó la necesidad de construir una vía de una calzada con 2 carriles sobre la margen oriental del clúster, con proyección de ampliación en el futuro. Esta vía tiene una longitud aproximada de 250 mts. y su costo se cuantificó en alrededor de \$12 mil - \$20 mil millones de pesos. Por otra parte, se señala con celeridad la culminación de las obras de la variante en doble calzada en la vía Ye Ciénaga-Tasajera. Por ahora, cuenta con un 70% de avance de obra y se espera terminación en agosto del 2024.

Es importante destacar la necesidad de ampliar la glorieta de Mamatoco y la ampliación en doble calzada del tramo de la vía alterna al puerto que conecta con la glorieta Mamatoco, y finaliza en la terminal portuaria. Estas dos unidades tienen un valor aproximado de USD10 millones. De lo anterior, se permite una mejor movilización de la carga que ingresa desde los diferentes frentes.

Esto agilizaría el flujo vehicular, aumentaría la capacidad de carga, generaría ma-

yores beneficios para la actividad portuaria e impulsaría el desarrollo económico a nivel nacional, regional y local.

De la misma manera se propone la utilización de recursos de contraprestación para la construcción de la segunda calzada de la vía de acceso a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, y para la ampliación de carriles en la rotonda de Mamatoco.

### Cesar

Este departamento es uno de los territorios en los que se evidencia mayor parte de las actividades ferroviarias en Colombia y juega un papel importante en la dinamización de las actividades comerciales, logrando posicionarse como un punto estratégico en la Región Caribe para crear espacios de oportunidades a inversionistas, impulsar la economía y generar mayor competitividad para los diferentes sectores económicos y productivos.

Dadas las particularidades del territorio de Gamarra que favorece la multimodalidad en la zona, con acceso al río, vías estratégicas y tren, se hizo evidente la importancia de dar continuidad al proyecto Ocaña - Gamarra. Lo anterior, teniendo en cuenta que la vía actual no cumple con los requerimientos mínimos necesarios para el tránsito de vehículos de carga pesada que transitan por la zona, además de las afectaciones que se generan a la población aledaña a la misma. En este sentido, instamos a las entidades competentes y al gobierno central sobre la importancia de reactivar el CONPES 3817, que define este proyecto como de importancia estratégica nacional. Finalmente, entre otras cosas, este complejo de acceso impacta directamente el acceso a la Sociedad Portuaria de Capulco.

### Bolívar

El Departamento de Bolívar, y en particular la ciudad de Cartagena, se ha con-

solidado como centro estratégico a nivel nacional para comercio internacional, la logística, el transporte y la competitividad económica del país, gracias a la gran importancia que ha adquirido su puerto marítimo en la Bahía de Cartagena, siendo uno de los sistemas portuarios con mayor movimiento en Colombia.

En ese orden de ideas, la situación geográfica, la seguridad portuaria, la gestión medioambiental, la implementación de infraestructuras adecuadas y el acceso al puerto, son aspectos fundamentales para la competitividad y eficiencia de las actividades portuarias en el puerto. En línea con lo anterior, se identificó la necesidad de darle continuidad jurídica al proyecto APP IP Corredor portuario de Cartagena, cuyo proyecto asegura la competitividad de Cartagena con la expansión de la infraestructura logística, portuaria y turística.

Es importante proyectar la construcción del puente de Gambote en doble calzada hasta la variante a Mamonal. Actualmente, este puente cuenta con una calzada. Adicionalmente, se visibiliza la necesidad de intervenir con una glorieta en la intersección 90° Cruz de Viso, siendo la forma de reducir los cuellos de botellas en la entrada al área metropolitana de Cartagena.

Por lo anterior, y conocedores de la importancia del sector portuario como motor de la economía y principal generador de empleo en Colombia, desde nuestra seccional continuaremos brindando apoyo y seguimiento a los proyectos que benefician al sector y a nuestros territorios. Asimismo, continuaremos realizando gestiones que propendan por la materialización de múltiples proyectos estratégicos que buscan la integración logística y portuaria de los principales departamentos de la Región Caribe, destacándose proyectos de cuarta y quinta generación.



Autopista al río Magdalena.

# COLECCIONANDO MOMENTOS 2023



Entrega de reconocimientos a colaboradores con 15 años de antigüedad.



Conmemoración día de la Mujer.



Visita hijos de colaboradores. Vacaciones recreativas.



Comitiva Palermo Sociedad Portuaria en Carnaval del Río 2023. Reina, Jaidith Fonseca y Rey momo, Darwin Silveira.



Conmemoración día del Hombre.



Participación en la carrera "corre como el viento".



Celebración día del Amor y la Amistad.



Celebración día de la Madre.



Tour de la biodiversidad en semana Brisa.



#SoyVoluntarioSoy Coremar. Celebración día del Niño.



Inauguración Sede SENA Palermo.



Entrega de reconocimientos por parte de ANDI, Palermo Sociedad Portuaria por sus 15 años de antigüedad y reconocimiento a mujer sobresaliente en el Sector Marítimo y Portuario, en la categoría actividades de Responsabilidad Social.



XVI Simposio Aduanero, Logístico, Marítimo y Portuario.



Outdoor Training, cierre de modulo del programa Experiencia PSP de Servicio al Cliente de Palermo Sociedad Portuaria.

## COLECCIONANDO MOMENTOS 2023



Torneo de Golf CCI Seccional Norte y Palermo Sociedad Portuaria.



**CARGA GENERAL**  
QUÍMICOS Y FERTILIZANTES  
**ACERO Y TUBERÍA**  
**GRANEL LIMPIO**  
GRANELES INDUSTRIALES  
**COQUE**