



GOBERNACION DE ANTIOQUIA  
REPUBLICA DE COLOMBIA

# FICHAS MACRO OFERTAS

Definición de criterios de actuación  
estratégica para el desarrollo territorial de  
Urabá

Noviembre 2012



## Biodiversidad



## Zona industrial portuaria



## Turismo



## Agroindustria



## Educación



## Desarrollo social



## Infraestructura movilidad





GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA  
REPUBLICA DE COLOMBIA



El presente documento es propiedad intelectual de la Gobernación de Antioquia y de la Universidad EAFIT. Para todos los efectos legales, los insumos suministrados tanto por la Gobernación de Antioquia como aquellos suministrados por la Universidad EAFIT para la realización del proyecto, siguen siendo de propiedad intelectual de cada una de las partes, siendo su uso condicionado y restringido. En caso de referenciarse el presente informe de manera parcial o total, deberán incluirse los créditos de sus autores.

**Gobernación de Antioquia**

Sergio Fajardo Valderrama  
Gobernador

**Departamento Administrativo de Planeación Gobernación de Antioquia**

María Eugenia Ramos Villa  
Directora  
Juan Diego Lopera Pérez  
Asesor

**COMITÉ COORDINADOR de la Gobernación de Antioquia**

**Departamento Administrativo de Planeación**

**Dirección de Planeación Estratégica Integral**

Esteban Álzate Jaramillo  
Director

**Secretaría de Infraestructura**

**Dirección de Planeación**

Claudia Cristina Rave Herrera  
Directora

**Asesores Internos**

Federico Restrepo Posada  
Ana María Arango Arango

**Equipo de Apoyo Asesores**

Laura Gallego Moscoso

**SUPERVISOR DEL PROYECTO**

Esteban Álzate Jaramillo  
Director

Dirección de Planeación Estratégica Integral

**Equipo técnico de apoyo a la Supervisión**

**Dirección de Planeación Estratégica Integral**

Gabriel Jaime Márquez García, Ingeniero Geólogo  
Lina María Cadavid Escobar, Economista  
Gustavo Adolfo Melguizo Diosa, Ingeniero Sanitario

**Equipo de trabajo EAFIT**

Juan Fernando Ruiz                      Director del Proyecto

Juan Carlos Duque                      Coordinador Rise  
Alejandro Echeverri                      Coordinador Urbam

***Equipo Rise***

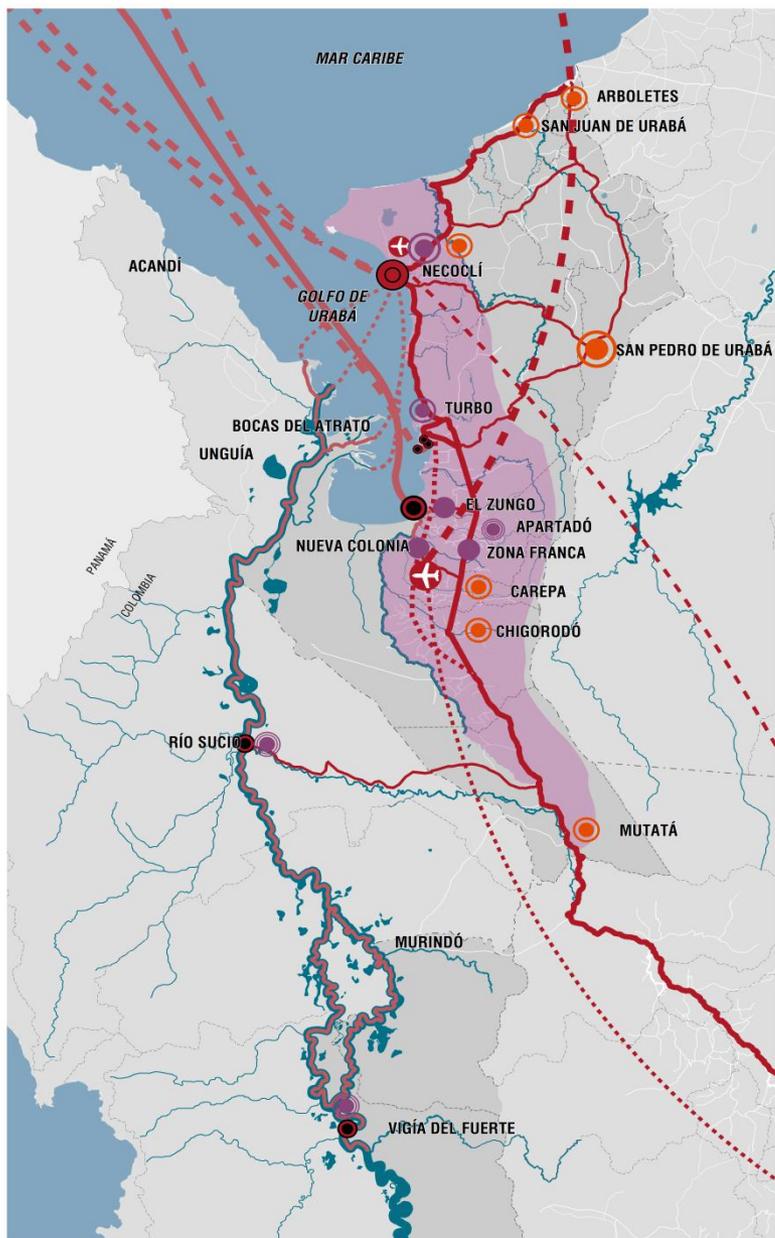
Jorge Eduardo Patiño                      Consultor Senior  
Alejandro Betancourt                      Consultor Junior  
Amanda López Londoño                      Consultor Analista  
Oswaldo Juan Zapata                      Consultor Junior  
Joaquín Andrés Urrego                      Consultor Asistente  
Angélica Ordóñez                      Consultor Asistente

***Equipo Urbam***

Francesco Orsini                      Consultor Senior  
Juan Pablo Ospina                      Consultor Junior  
Juan Sebastián Bustamante                      Consultor Junior  
Daniel Carvalho                      Consultor Junior  
Nora Cadavid                      Consultor Junior  
Angela Duque                      Consultor Analista  
Isabel Basombrío                      Consultor Junior  
Diana Marcela Rincón                      Consultor Analista  
Marco Fidel Gamboa                      Consultor Junior  
Sara López Ramírez                      Consultor Junior

***Asesores***

Iván Correa                      Departamento Geología. Universidad Eafit  
Diego Villanueva                      Departamento Biología. Universidad Eafit  
Juan Felipe Blanco                      Instituto de Biología. Universidad Antioquia  
Cristina López                      Instituto de Biología. Universidad Antioquia



Fuente: Elaboración propia EAFIT

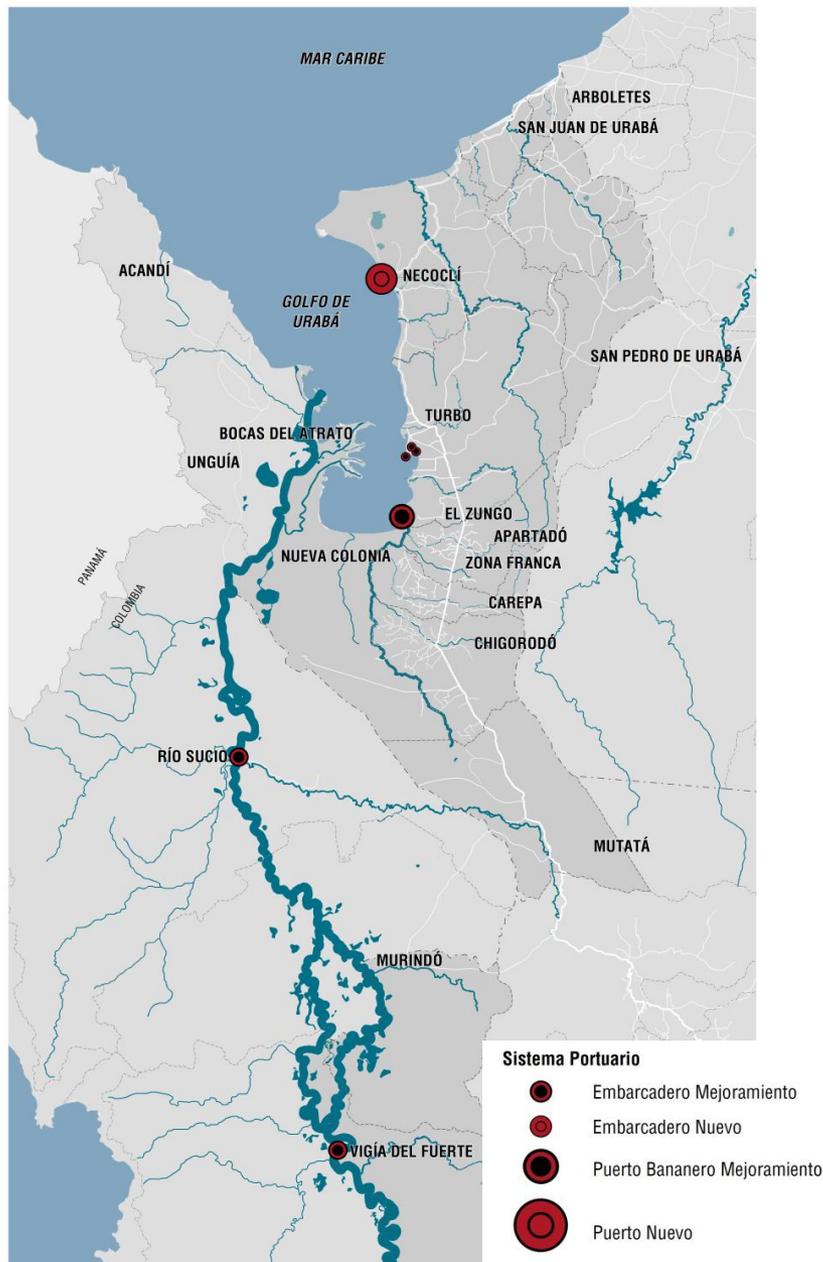
La coyuntura económica actual colombiana permite ubicar la Región de Urabá como una zona estratégica geográficamente, ya que desde allí se puede acceder a mercados nacionales e internacionales, reduciendo el tiempo de transporte y aumentando la competitividad empresarial. Esta ubicación permite además aprovechar los tratados de libre comercio vigentes con socios estratégicos de Colombia como Estados Unidos, México y Brasil, quienes actualmente representan el 23.7%, 11.4% y 4.8% respectivamente de las importaciones colombianas, el 37 % de las exportaciones se dirigen a Estados Unidos y el 2.3% a Brasil, según los datos del DANE correspondientes al periodo entre Enero y Agosto de 2012.

Adicionalmente es importante preparar al país tanto para el tratado suscrito con la Unión Europea, como para los acuerdos que están en proceso de negociación con La República de Corea, el Acuerdo de Alianza del Pacífico, entre otros. Se espera que con los acuerdos suscritos aumente el comercio bilateral con los países aliados y mejore la competitividad comercial de Colombia.

Todos estos componentes harán de la construcción de una Zona Industrial y Portuaria en Urabá un sistema integral atractivo para la inversión nacional y extranjera, que promueva el desarrollo regional en los ámbitos económico, político, social, cultural y ambiental. Reconociendo y protegiendo la biodiversidad propia y característica de la zona.

La macro oferta Zona Industrial y Portuaria es coherente con las líneas 5, 6 y 7 del Plan de Desarrollo de Antioquia, cuyos objetivos son mejorar el entorno ambiental y la competitividad empresarial en el departamento; proyectar la región de Urabá como nuevo polo de desarrollo de alcance regional, nacional e internacional; y la Integración cultural, ancestral, económica y social de las regiones fronterizas.

<b>INFRAESTRUCTURA PORTUARIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Construcción de puerto de gran calado y capacidad (nuevo puerto internacional en Necoclí).</li> <li>● Construcción de embarcadero para conexión Ferry Panamericano (Turbo o Necoclí).</li> <li>● Garantizar la cobertura de servicios públicos en la Zona Industrial Portuaria.</li> </ul>
<b>INDUSTRIA Y TRANSFORMACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ordenamiento/consolidación de la zona industrial bananera existente (Nueva Colonia y Zungo).</li> <li>● Parque industrial (Beneficio zona franca).</li> <li>● Operadores Logísticos.</li> </ul>
<b>ACCESIBILIDAD MULTIMODAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mejoramiento de la cobertura y calidad del servicio de transporte público.</li> <li>● Ferry Panamericano.</li> <li>● Mejoramiento de la conexión terrestre a través de las vías nacionales y departamentales: circuito vial arboletes-San Pedro-Necoclí, circuito vial Turbo-San Pedro-Necoclí, vías terciarias, Transversal de las Américas, Autopistas de la Prosperidad, variante industrial Turbo-Nueva Colonia-Zungo-Chigorodó, vía Medellín-Quibdó.</li> <li>● Mejoramiento de la conexión fluvial: aprovechamiento y adecuación de la ruta fluvial (río Atrato, río León).</li> <li>● Mejoramiento de la conexión aérea: consolidación del aeropuerto de Carepa como aeropuerto internacional, construcción de un aeropuerto de carga en el área de influencia de la Zona Industrial Portuaria.</li> </ul>
<b>PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Plan director de la zona industrial.</li> <li>● Plan director del sistema portuario.</li> <li>● Planes, normas y proyectos que incentiven a integrar dentro de las compañías la responsabilidad social corporativa.</li> </ul>
<b>MITIGACIÓN Y COMPENSACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Servicios ambientales.</li> <li>● Restauración ecológica.</li> <li>● Diseño de infraestructuras verdes.</li> </ul>
<b>GESTIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Planes y proyectos de certificación del puerto.</li> <li>● Promoción de incentivos para la inversión en la región (impuestos, subsidios y tarifas preferenciales en servicios públicos).</li> <li>● Promoción, gestión y comercialización de la región de Urabá</li> </ul>
<b>ACTIVIDADES Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Consolidación de centros urbanos prestadores de servicios complementarios a las actividades industriales y portuarias (salud, financieros, educativos, negocios, etc.) .</li> <li>● Definir zonas de servicios complementarios en las áreas de influencia de las actividades industriales y portuarias.</li> </ul>
<b>EDUCACIÓN Y FORMACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mantenimiento industrial, industria naval y otros temas navieros, TIC , bilingüismo, logística , servicios, comercio internacional, ciencias del mar.</li> </ul>
<b>REGIÓN LEGAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Disminución de la evasión del impuesto predial y simplificación de los códigos tributarios.</li> <li>● Actualización catastral para el aumento de la recaudación a nivel municipal.</li> <li>● Equidad horizontal en la inversión pública per cápita entre los municipios.</li> <li>● Homogenización de una política fiscal para toda la región.</li> <li>● Integración del equipo administrativo de la Gobernación y construcción de la sede regional.</li> <li>● Fortalecimiento de la gerencia de Urabá en materia de apoyo técnico a los municipios.</li> <li>● Creación de un banco de proyectos regional, así como de un equipo de evaluación y seguimiento de políticas públicas de la región.</li> </ul>



Fuente: Elaboración propia EAFIT

### Construcción de puerto de gran calado y capacidad (nuevo Puerto Internacional en Necoclí)

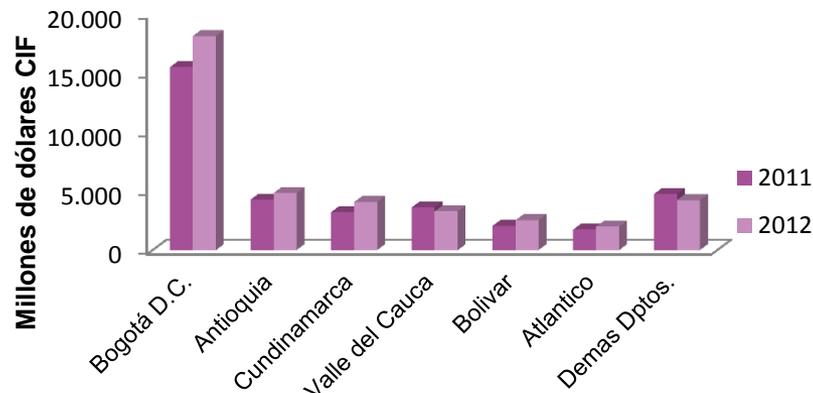
Actualmente los puertos del país, con excepción del puerto de Cartagena, cuentan con una profundidad inferior a los 10,5 metros (35 pies), ver Ilustración Tipos de barcos, lo cual impide la entrada de barcos de gran calado al país y a la vez le resta competitividad comercial en lo referente a importaciones y exportaciones. (Henao Cuartas, 2008)

		Longitud	Calado	TEU
First (1956-1970)	Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	Post Panamax	290 m	36-40 ft	4,000
Fourth (1988-2000)	Post Panamax Plus	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	New Panamax	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Fuente: Visión Marítima Prensa Digital

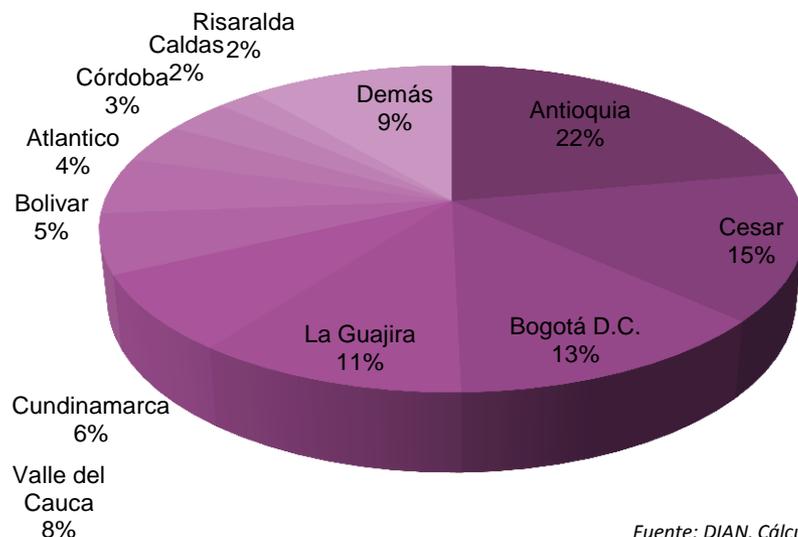
Por esto es necesario que el puerto de Urabá cuente con el calado y capacidad necesaria para recibir barcos de quinta y sexta generación. Además que tenga diferentes muelles y terminales que le permita recibir, manipular y enviar todo tipo de carga como productos a granel, productos en contenedor, productos líquidos, carga rodada, productos minerales, y un muelle turístico.

### Importaciones según departamento de destino Enero - Agosto 2011/2012



Fuente: DIAN. Cálculos DANE - COMEX

### Participación porcentual del valor FOB



Fuente: DIAN. Cálculos

De acuerdo a las exportaciones e importaciones del país, se prevee que el puerto de Urabá tendrá un gran potencial de movimiento de carga, pues por su ubicación estratégica será atractivo para el comercio desde las zonas centro y sur del país, las cuales tienen una gran participación en la balanza comercial de Colombia, como se muestran en los gráficos sobre importaciones y exportaciones.

Como se puede observar en los datos relacionados de exportaciones e importaciones, el 56,1% de las exportaciones del país, están concentradas en las regiones de Antioquia, Cundinamarca, Bogotá, Córdoba, Caldas, Risaralda, Valle del Cauca, estas podrían ser dirigidas al puerto de Urabá, gracias a la reducción que tendrían en costos logísticos, especialmente de transporte, el cual es uno de los rubros que más afecta en la actualidad la cadena logística en Colombia. Los costos logísticos asociados al transporte terrestre en Colombia representa el 40% de los costos totales de las empresas.

Por ejemplo la distancia entre Medellín-Turbo es menor en un 42% que la distancia entre Medellín-Cartagena (Taborda Rodríguez, 2008). En la Tabla 1. Distancias de los principales centros de producción del país, se muestran algunas diferencias significativas en dichas distancias:

CENTROS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO	DISTANCIAS		DIFERENCIA DE DISTANCIA	
	CARTAGENA (Km)	TURBO (Km)	Km	PORCENTUAL (%)
Bogotá	1136	738	398	35%
Medellin	643	380	263	41%
Cali	1099	801	298	27%
Bucaramanga	Equidistante		-	
Manizales	908	645	263	29%
Pereira	961	698	263	27%
Armenia	909	747	162	18%
Cúcuta	Equidistante		-	

Fuente: Bladimir Taborda Rodríguez, El puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia

**Mejoramiento y consolidación del sistema portuario existente alrededor de la industria bananera.**

En la actualidad, las instalaciones para la exportación del banano de la Región de Urabá se encuentran localizadas en Nueva Colonia y Zungo a 10 Km de la boca del río León, donde 7,4 Km se encuentran sobre el cauce del río y 2,6 Km sobre el canal que comunica al río con las instalaciones portuarias.

De acuerdo a la información suministrada por la zona franca de Urabá, actualmente localizada en Apartadó, la capacidad actual instalada podría garantizar un movimiento de 5,5 millones de toneladas de carga anualmente. Sin embargo, el uso actual, exportación de banano en su mayoría, sólo mueve cerca de 2,5 toneladas anualmente.

De otro lado, el estudio *El Puerto de Uraba como Polo de Desarrollo para Antioquia*, considera que la capacidad para manejar cargas en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo es aproximadamente la siguiente:

- Capacidad para manejar banano 2.5 millones de toneladas/año
- Capacidad para carga general adicional 0.5 millones de toneladas/año.

El tráfico durante el 2006 consistió en la exportación de 5,4 millones de cajas (126.090 t) de plátano y 62,8 millones de cajas (1.140.136 t) de banano al mercado estadounidense y europeo, con un bajo porcentaje dedicado a otro tipo de carga. El 80% de este tráfico corresponde a carga movilizada en pallets y el 20% restante a carga movilizada en contenedores.

Es sabido que los grandes puertos, actualmente, le apuntan al transporte en container de la carga. Es por este motivo que se propone una mejora a la infraestructura actual para lograr el transporte en container y aprovechar la capacidad instalada de Nueva Colón y Zungo.

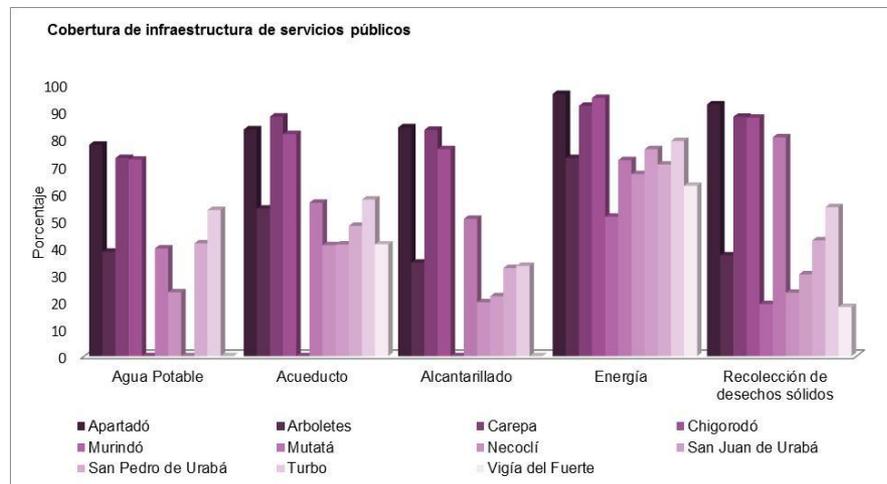
**Construcción de un muelle para el Ferry Panamericano**

En la actualidad , la vía Panamericana tiene un tramo de 87 km que impide la conexión completa del continente a través del Tapón del Darién. Para enfrentar esta situación y lograr la preservación de los ecosistemas en la zona, se propone la construcción de un muelle (Turbo o Necoclí) en la Zona Industrial Portuaria que concentre las rutas marítimas desde y hacia Colón en Panamá. Este embarcadero especial para un Ferry Panamericano deberá tener la capacidad de recibir y despachar el flujo de personas, vehículos y mercancías que se generen desde o hacia la región.

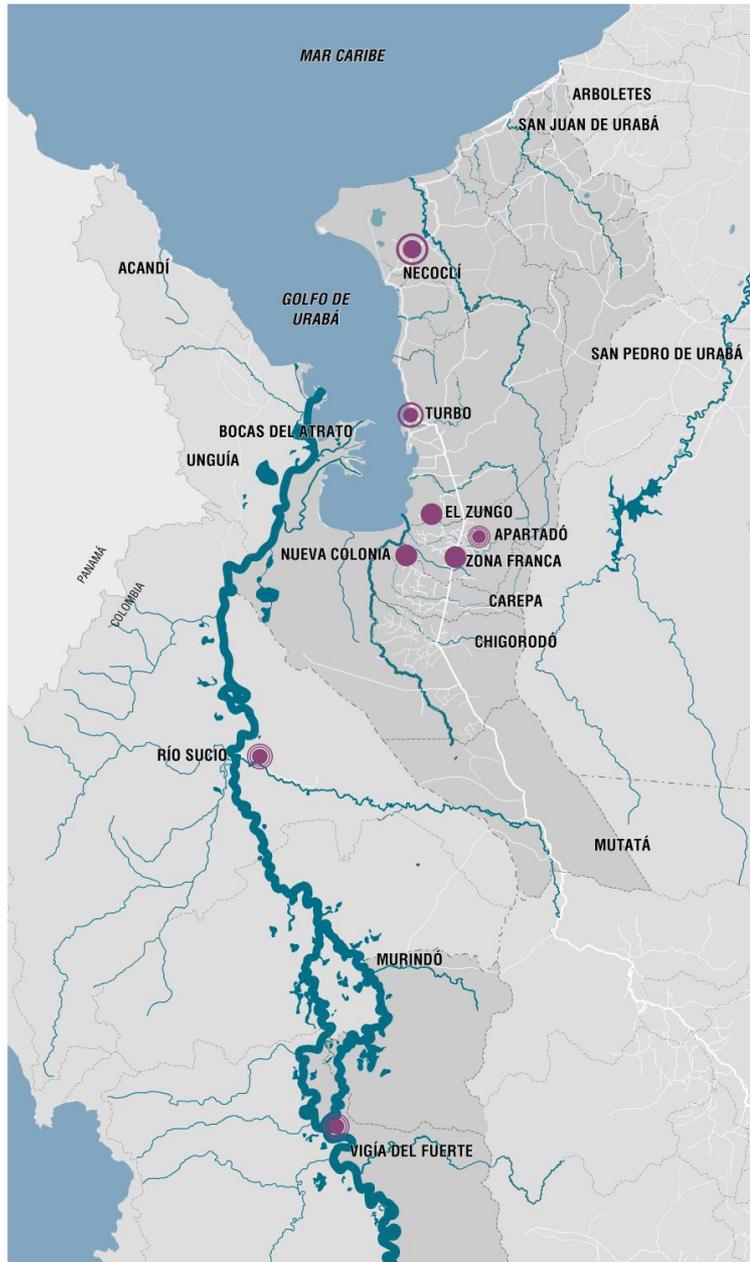
**Garantizar la cobertura servicios públicos en la Zona Industrial Portuaria**

El buen funcionamiento de la Zona Industrial Portuaria demanda una alta calidad en la prestación de los servicios públicos básicos. La infraestructura de servicios públicos debe estar al servicio del puerto así como de las embarcaciones que lleguen o salgan de este.

La limitada cobertura de servicios en la región, convierte este tema en uno de los grandes retos para el desarrollo de la Zona Industrial Portuaria. En la tabla de cobertura de infraestructura de servicios públicos, se evidencia la cobertura de éstos en los municipios del Urabá Antioqueño.



Fuente: Censo 2005 y datos del Sisben III de 2009-2011



Fuente: Elaboración propia EAFIT

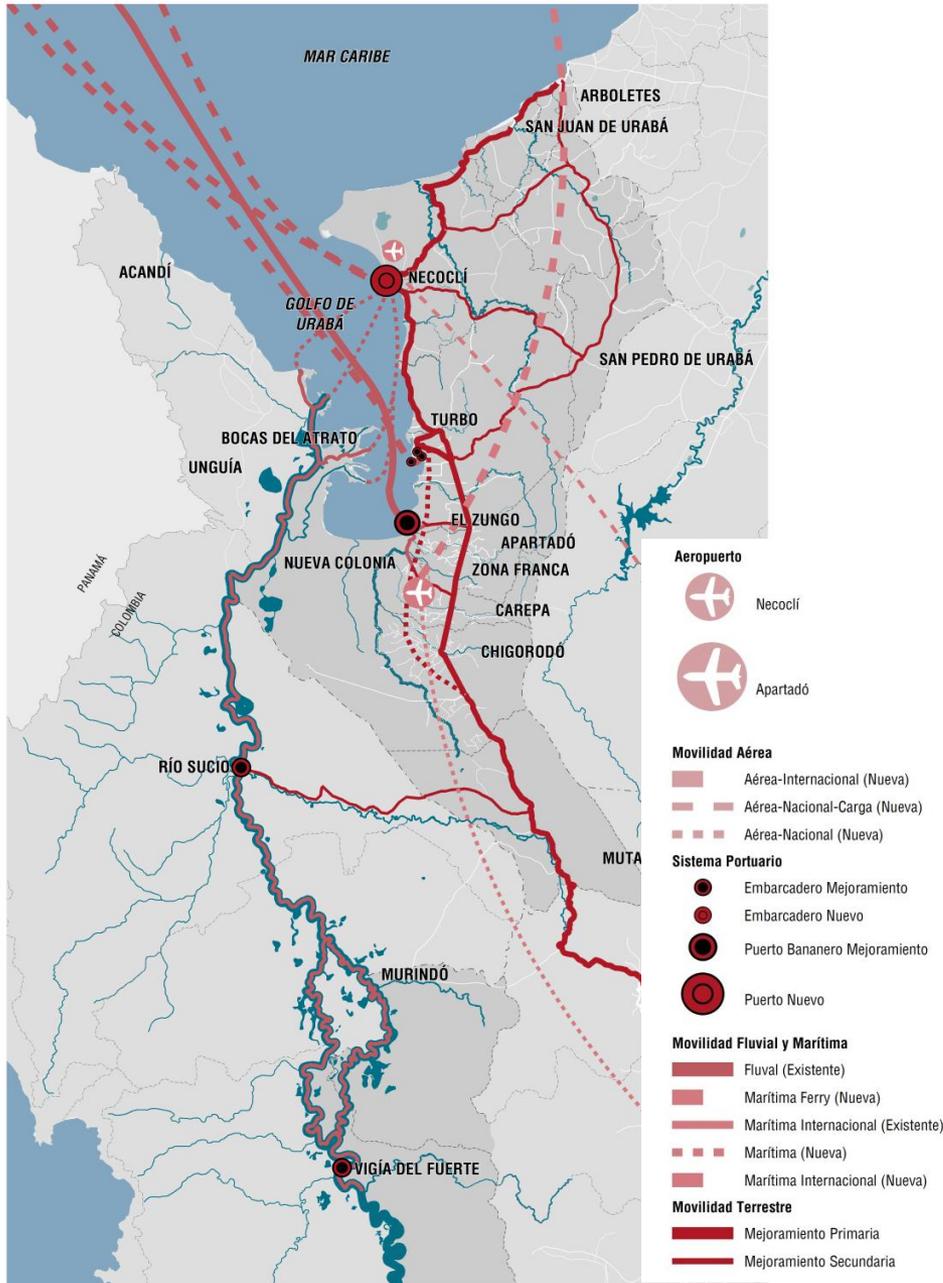
### Parque industrial (beneficios de zona franca)

El parque industrial es un espacio territorial con servicios comunes, en el cual se agrupan varias compañías que realizan actividades industriales que permiten generar valor agregado a las materias primas obtenidas de las actividades agropecuarias y otras realizadas dentro de la región, y a las obtenidas a través de las importaciones.

El objetivo de la construcción de un parque industrial, es que este cuente con características atractivas para los inversionistas y las empresas que deseen establecerse allí, como: unidad administrativa, localización privilegiada, zonas de desarrollo industrial y tecnológico, infraestructura adecuada para diversos tipos de operaciones.

Teniendo en cuenta que la región de Urabá tiene como potencial la construcción de un puerto generador de carga; el parque industrial interconectado con este estaría en la capacidad de prestar todos los servicios necesarios a las empresas o industrias que decidan establecer sus plantas productivas allí, entre las cuales se podrían incluir: empresas de servicio tercerizados, empresas de manufactura, empresas de comercio, empresas de almacenamiento, empresas de construcción, empresas de logística, empresas de agroindustria, empresas comercializadoras de los productos derivados de las ofertas, bodegas de almacenamiento especializado para materias primas agropecuarias y de silvicultura, productos derivados y subproductos.

El parque industrial además podría beneficiarse de una zona franca, puesto que así tendría un régimen especial en materia tributaria y aduanera, lo cual estimularía la inversión en la región, la generación de empleo, el comercio, la competitividad regional y el desarrollo de economías a escala. Dentro de los beneficios de zona franca se encuentran: tarifa única de descuento en impuestos, no se causan ni pagan tributos aduaneros en las importaciones, posibilidad de exportar a otros países y de importar al mercado nacional, y la posibilidad de aprovechar acuerdos comerciales internacionales.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

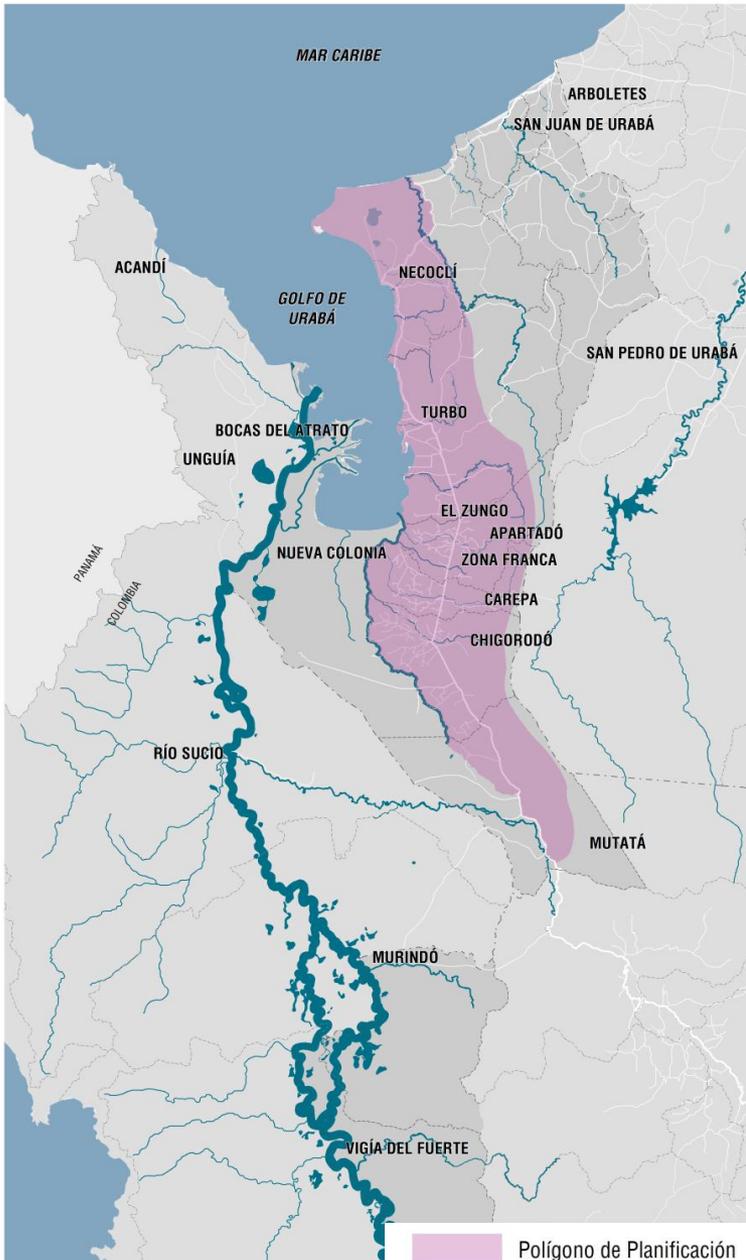
El desarrollo industrial y productivo que se pretende lograr para la región de Urabá, pone en evidencia la centralidad de su territorio como un nodo articulador de la conectividad multimodal (terrestre, marítima, fluvial, aérea).

Las intervenciones de escala internacional y nacional programadas para *Autopistas de la Prosperidad*, en su tramo 1 con una longitud de 221 kms entre Medellín y El Tigre (Chigorodó), y la *Transversal de Las Américas*, permitirán la conexión terrestre de la región de Urabá con el centro de Antioquia, Colombia, y Las Américas. Adicionalmente, la consolidación de *circuitos viales subregionales norte*, la construcción de la variante industrial *Turbo-Nueva Colonia-Zungo-Chigorodó*, permitirían completar una oferta vial que garantice la accesibilidad a un sistema portuario a partir de las industrias y de las zonas productivas.

En el sector de El Tigre confluyen los proyectos de Autopistas de la Prosperidad, Transversal de las Américas y Carretera Panamericana. Sin embargo, la carretera panamericana se encuentra sin concluir debido a la protección ambiental establecida para la conservación de la mega diversidad existente en la Serranía del Darién; por esta razón, se sugiere que esta vía sea concluida a través de una conexión marítima Urabá (Colombia) –Colón (Panamá) mediante el uso de un *Ferry* que transporte principalmente pasajeros y vehículos.

Con el fin de cerrar el circuito Urabá-Quibdó-Medellín, se propone una articulación fluvial a través del Río Atrato. De esta manera la *vía Medellín – Quibdó* podrá articularse a la dinámica de desarrollo de la región, como vía principal de acceso y rutas comerciales locales de las comunidades asentadas a lo largo del Río Atrato.

Con respecto a la conectividad aérea, se recomienda el uso del aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa para el transporte de pasajeros tanto nacionales como internacionales, pues movió 200.000 pasajeros en el 2011 y tiene cerca de 11 vuelos nacionales, y el aeropuerto de Necoclí como terminal de transporte de carga para complementar actividades relacionadas con la industria y puertos.



Polígono de Planificación

Fuente: Elaboración propia EAFIT

El desarrollo de un sistema portuario de carácter internacional y el crecimiento de las zonas industriales a su alrededor, producirá un crecimiento acelerado de los centros urbanos que prestarán servicios complementarios.

Este crecimiento se reflejará en un notorio aumento de la población, de sus desplazamientos al interior de la subregión y de la presión sobre los recursos naturales. El actual panorama de degradación ambiental de este territorio, deberá transformarse a través de actividades productivas limpias, desarrollos urbanísticos innovadores, infraestructuras verdes y procesos de restauración ambiental.

Para ello, se planificará una Zona Industrial Portuaria alrededor de la cabecera municipal de Necoclí, donde las necesidades de competitividad y eficiencia de estas actividades se conjugarán con la protección de la riqueza natural del DMI de Rionegro, las fuentes hídricas y el asentamiento indígena de Caimán Viejo.

Además, se ha de planificar la consolidación de un Polo Urbano Regional conformado por los municipios de Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó y Mutatá como una red de ciudades con vocaciones complementarias, donde el crecimiento poblacional y el desarrollo de las actividades económicas se estructurarán alrededor de un sistema de movilidad eficiente y unos elementos naturales que prestan servicios esenciales.

**Planes, normas y proyectos que incentiven a integrar dentro de las compañías la responsabilidad social corporativa**

La responsabilidad social corporativa está encaminada a unir los tres principios de la pirámide de desarrollo sostenible, estos son: balance del medio ambiente, responsabilidad social y desempeño económico.

Con respecto al medio ambiente se pueden realizar la implementación de tecnologías que permitan reducir los residuos o emisiones y a su vez generar valor agregado a empresas, clientes e inversionistas. Con respecto a la responsabilidad social se propone realizar proyectos que incluyan personas de diferentes contextos sociales y educativos de la misma región (comunidades negras, comunidades indígenas, desmovilizados, madres cabeza de familia etc.) y así promover la igualdad de oportunidades en contratación, empleo, desarrollo y retención. El desempeño económico está directamente relacionado con las empresas en las cuales se desarrollaran negocios que generen ingresos a la comunidad local. Por último las entidades gubernamentales deben implementar un marco normativo en donde se regule la actividad empresarial y su impacto en el medio ambiente y en el desarrollo de la sociedad, con el fin de monitorear las empresas involucradas y fomentar el compromiso en pro de la sociedad.

La construcción del puerto y de las grandes infraestructuras de movilidad asociadas, el desarrollo urbano derivado, así como las actividades productivas que se congregarán alrededor de la zona industrial portuaria, deben diseñarse entendiendo en contexto ambiental de la región y atendiendo las necesidades de restauración ecológica que la condición actual demanda.

Desde una fase preliminar, es necesario introducir estas consideraciones en el análisis, con el fin de asegurar un mínimo impacto sobre la dinámica costera y los ecosistemas de mayor valor de conservación. La recuperación de la calidad y oferta del sistema hídrico regional así como la restauración de la estructura ambiental son prioridades para el desarrollo previsto.

### **Servicios ambientales**

La conservación o restauración ecológica del sistema ambiental en el Polo urbano regional, permitirá proveer de los servicios ambientales que la propuesta de desarrollo Industrial Portuaria demandará. Entre ellos, el agua es el recurso esencial y por ello será prioritario asegurar una oferta hídrica, sustentada no solo en la infraestructura de acueducto sino en la protección de las cuencas y área de recarga del acuífero. Esta estructura ambiental también será garantía de un desarrollo urbano de alta calidad, con una oferta de espacio público ligado a los valores naturales.

### **Restauración ecológica**

Las condiciones de degradación ambiental alrededor de los centros urbanos y áreas productivas del Urabá son evidentes. El saneamiento es un problema ambiental mayor, seguido por la degradación de los ecosistemas y la contaminación del suelo. El primer elemento para recuperar la calidad de vida en la zona es la restauración de los ecosistemas degradados.

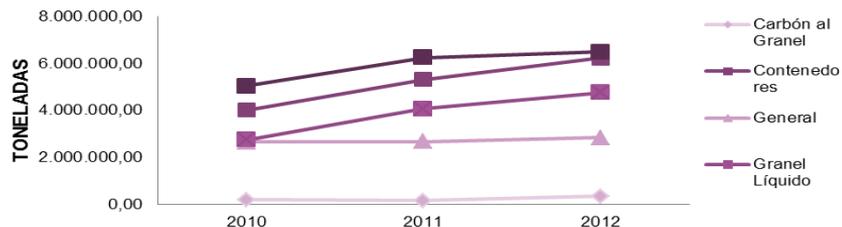
### **Diseño de infraestructuras verdes**

Las lógicas de construcción tienen una incidencia directa sobre el impacto ambiental de las infraestructuras. En el contexto ambiental de Urabá, elementos como la bioclimática, el uso de materiales de mínimo impacto ambiental, la gestión del impacto visual, el drenaje sostenible, la no interrupción de corredores ambientales, etc, deben ser criterios fundamentales en el diseño de las infraestructuras.

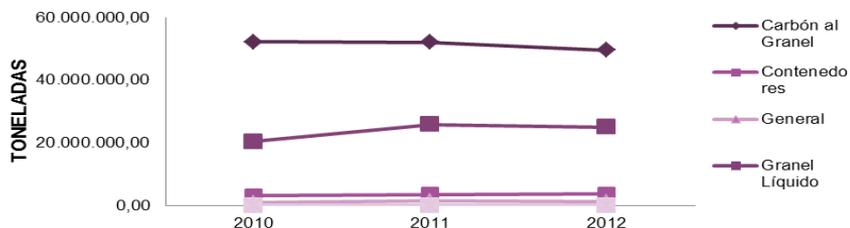
COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGAS SOCIEDADES PORTUARIAS Y MUELLES HOMOLOGADOS (EXPORTACIÓN)			
TIPO DE CARGA	ENERO - AGOSTO [TON]		
	2010	2011	2012
<b>EXPORTACIÓN</b>			
Carbón al Granel	52.360.671,92	52.228.740,39	49.628.581,96
Contenedores	3.181.660,95	3.633.303,84	3.768.843,62
General	972.043,00	1.443.421,27	1.295.292,53
Granel Líquido	20.552.820,07	25.934.939,31	25.041.158,21
Granel Sólido dif. de Carbón	96.167,20	122.089,62	136.827,91
<b>TOTAL EXPORTACIÓN</b>	<b>77.163.363,14</b>	<b>83.362.494,43</b>	<b>79.870.704,23</b>
<b>IMPORTACIÓN</b>			
Carbón al Granel	194.343,00	167.406,00	351.506,00
Contenedores	4.023.677,97	5.311.657,30	6.232.442,09
General	2.651.949,32	2.668.760,92	2.849.978,21
Granel Líquido	2.753.039,13	4.070.824,47	4.759.340,11
Granel Sólido dif. de Carbón	5.039.410,34	6.255.706,81	6.487.676,15
<b>TOTAL IMPORTACIÓN</b>	<b>14.662.419,76</b>	<b>18.474.355,50</b>	<b>20.680.942,56</b>

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte 2012

EVOLUCIÓN TIPO DE CARGA IMPORTADA ENERO AGOSTO 2010-2012



EVOLUCIÓN TIPO DE CARGA EXPORTADA ENERO AGOSTO 2010-2012



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte 2012.

### Operadores logísticos

La evolución de los grandes puertos del mundo ha registrado durante la historia cambios orientados a la conexión interportuaria, soportada por centros logísticos conectados a sistemas intermodales de transporte e intercambio electrónico de datos. Todo esto con el objetivo de realizar un manejo eficiente del puerto en lo concerniente al atraque de buques, descargue, cargue, abastecimiento, almacenamiento, transporte, distribución de mercancías y logística inversa. Los operadores logísticos pueden cumplir diferentes funciones dependiendo del tipo de carga que manejen, el comercio exterior en el país, se concentra de acuerdo a la Tabla sobre comercio exterior por tipo de carga y la evolución del tipo de carga exportada e importada enero-agosto.

Para el manejo adecuado de cada tipo de mercancía se deben tener en cuenta las siguientes especificaciones:

CARGA	ALMACENAMIENTO	MAQUINARIA Y EQUIPO
<b>Contenedores</b>	Patio de contenedores	Grúas tierra, grúas pórtico, grúas RTG, elevadores frontal y de alcance, montacargas
<b>Granel Líquido</b>	Tanques de almacenamiento	Bombas para líquidos, tuberías
<b>Granel Sólido</b>	Silos de almacenamiento, tolvas y bodegas	Cucharas, bandas transportadoras, succión para graneles, transportador para llenado a granel
<b>Carbón</b>	Patio de almacenamiento para carbón	Bandas transportadoras, grúas pórtico, cucharas
<b>Pasajeros</b>	Salas de espera, locales comerciales, área de registro y control pasajeros	Counters para el registro de pasajeros, oficinas, estacionamientos, servicio de aduana, personal bilingüe
<b>Vehículos</b>	Patios de almacenamiento, stock vertical (zona de almacenamiento), zona de pre entrega (vehículos)	Rampas, sistema de estibas, plataforma grande

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante reconocer que el operador logístico juega un papel fundamental en el puerto debido a que se encuentra presente a lo largo de todo el proceso portuario, generando una ventaja competitiva para las empresas al disminuir los costos de manipulación de la carga

### **Planes o proyectos de certificación del puerto**

La integración de Colombia en el mundo, implica la alineación de estándares de calidad con las exigencias internacionales, ya que esto permitirá generar competitividad empresarial y gubernamental. Actualmente, se están implementando, suscribiendo y negociando tratados de libre comercio que exigen la implementación de normas de calidad en cada sector productivo con potencial de exportación. Para el desarrollo de una Zona Industrial Portuaria se recomienda tener en cuenta las siguientes certificaciones ISO 9001, 14001, 28000, Oshas 18000, Basc, ecopuertos EMAS. Las anteriores se encuentran relacionadas con sistemas de gestión de calidad, gestión ambiental, seguridad industrial, salud ocupacional, sistema de seguridad del comercio, entre otras. Complementando las actividades propias del puerto, las áreas productivas del país tendrán la oportunidad de mejorar sus prácticas y de esta manera orientarán sus empresas hacia el mercado mundial, a través de certificaciones de carácter internacional.

### **Incentivar la Inversión en la región**

En la actualidad, Colombia se encuentra posicionado como el segundo país mas atractivo para invertir en América Latina en los próximos tres años, su promedio anual de crecimiento en la última década ha sido superior al promedio mundial, la economía del país se encuentra actualmente en el puesto 28 en el mundo y se están adelantando 10 tratados de libre comercio con diferentes países, lo cual logra un acceso preferencial a más de 1.500 millones de consumidores. Adicionalmente, Colombia cuenta con una posición privilegiada en términos de infraestructura y conectividad, ya que se encuentra en los primeros lugares de generación de energía eléctrica y conexión de banda (Proexport, 2012).

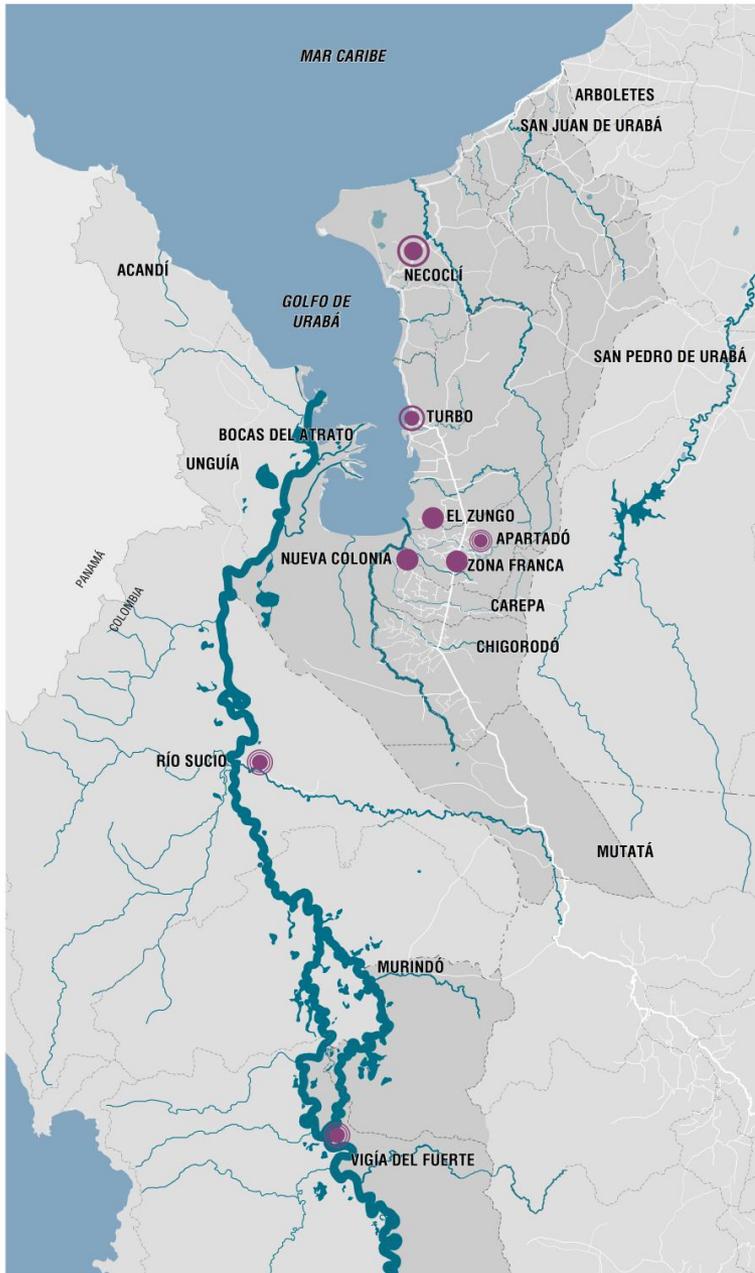
Gracias a la biodiversidad que ofrece el territorio de Urabá se identifican diversas oportunidades para el desarrollo de sectores industriales; esto será una ventaja competitiva para los empresarios que decidan invertir en la región ya que tendrán beneficios de zonas francas, cercanía a países económicamente estratégicos por su movimiento de carga y adicionalmente la zona industrial y portuaria que contará con todos los servicios propios y complementarios que facilitará la operación logística.

Por lo anterior, se considera que la región de Urabá es un atractivo de inversión para el montaje de sucursales, empresas y desarrollo de proyectos productivos que generen beneficios para el inversionista y al mismo tiempo desarrollo socioeconómico de la región.

### **Promoción, gestión y comercialización de la región de Urabá**

Con el fin de promover la coordinación intersectorial y la inversión tanto nacional como internacional, se debe crear un modelo de gestión y comercialización con alcances a corto, mediano y largo plazo. Por lo anterior es importante que haya una marca regional para comunicar tanto los beneficios y oportunidades, como los atributos y características que hacen de la región de Urabá un lugar altamente competitivo; para posicionar y promocionar la región frente a Colombia y el mundo; y fortalecer el desarrollo socioeconómico.

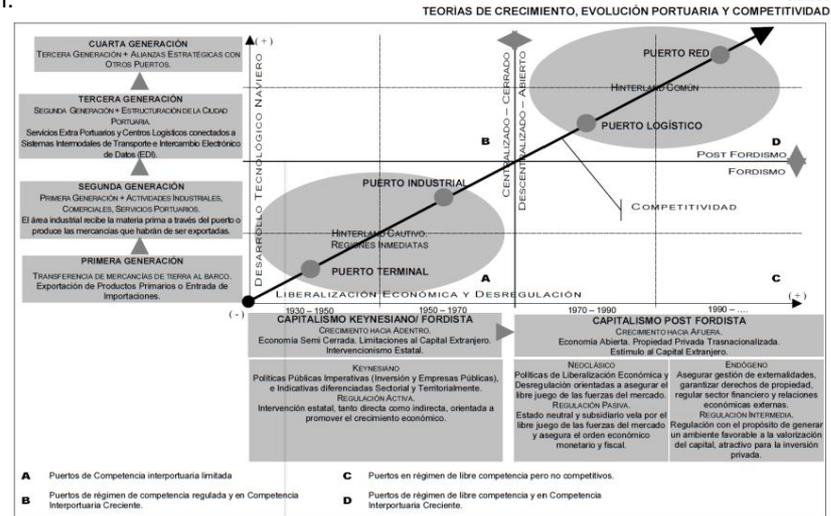
Un referente es la marca Colombia, con la cual se busca atraer inversionistas, visitantes, promover las exportaciones y dar a conocer los aspectos multiculturales, después del lanzamiento de la marca empresas como Terpel, General Motors, CocaCola, Pacific Rubiales, Federación Nacional de Cafeteros, Cemex, Avianca, entre otros, compraron la marca (Caracol Radio, 2012). Lo que genera una inquietud positiva respecto al desarrollo de una marca u otro tipo de promoción para Urabá.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

### Zona de servicios complementarios a las actividades industriales y portuarias

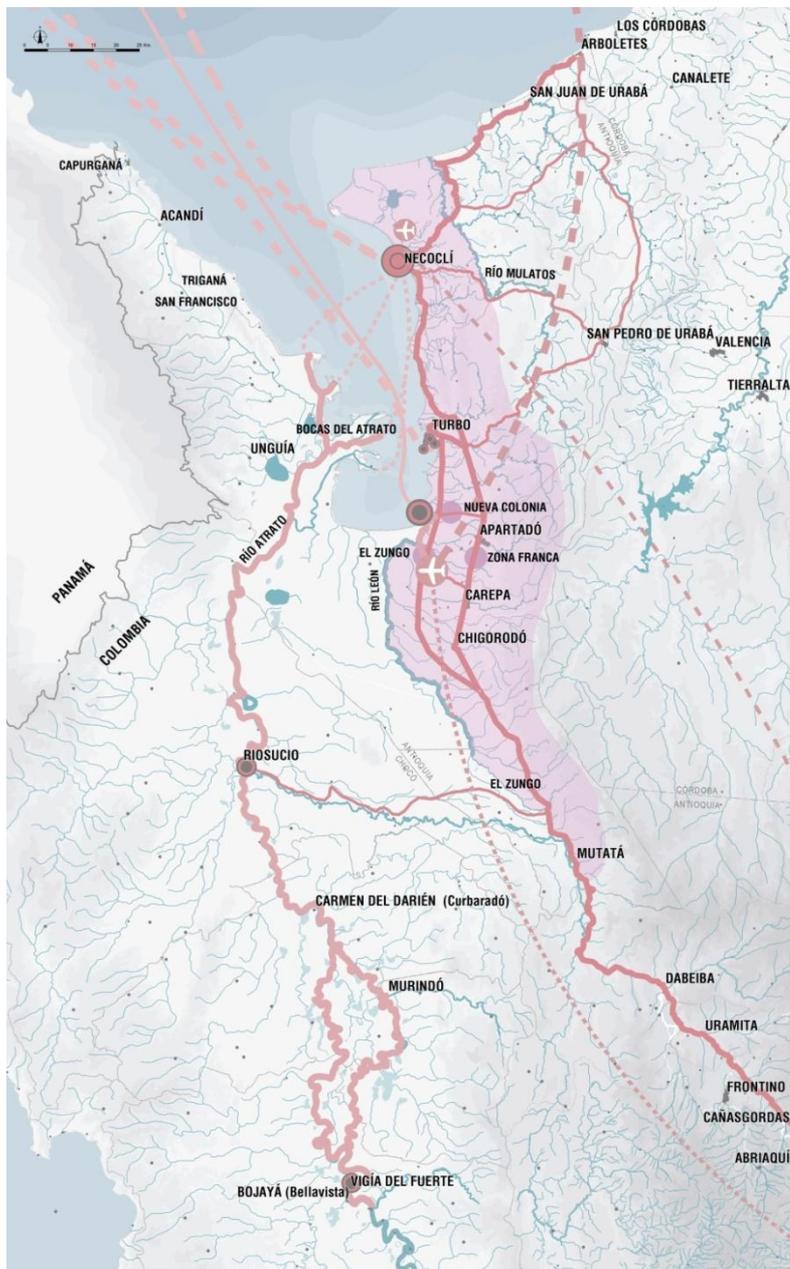
Los puertos han ido evolucionando y sufriendo cambios de acuerdo a las tendencias de la economía mundial, ver Ilustración Teorías de crecimiento, evolución portuaria y competitividad; teniendo en cuenta que estos son parte fundamental de la cadena de transporte y de comercio internacional, estos han pasado de ser simples puntos de transferencia de mercancía a ser centros logísticos que cuentan con servicios extra portuarios y además incurren en la elaboración de estrategias comerciales que permiten la interacción con mercados internacionales, combinadas con la generación de procesos de desarrollo local, regional y nacional. Algunos de los servicios complementarios o extra portuarios con los que debe contar el puerto de Urabá son: astillero, suministro de combustible, oficina de migración, servicios aduaneros, empresas de servicios de certificación.



El objeto es dar un valor agregado, que permita a los clientes del puerto contar con un servicio integral que satisfaga las necesidades que se presentan en toda la cadena logística.

### Consolidar centros urbanos que presten servicios complementarios / cobertura de servicios

Gracias a la influencia que tiene el puerto en la economía, se impactan diferentes sectores relacionados con los servicios para los habitantes y visitantes, promoviendo un desarrollo acelerado en las configuraciones urbanas cercanas al puerto o influenciadas por el mismo. Algunos de los servicios que deben estar presentes en el eje urbano impactado por el puerto son: servicios legales, servicios financieros, servicios de salud, restaurantes, hoteles, moteles, casinos, bares, centro de convenciones, cafés, clubes, discotecas. El puerto debe encontrar en la ciudad la cobertura comercial precisa, una disponibilidad laboral adecuada, los servicios básicos indispensables y la total disposición del espacio necesario para el desarrollo de su actividad.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

### Educación superior y técnica

Con el fin de contribuir con el progreso social, económico, cultural y científico de la región de Urabá, se deben implementar diferentes programas de formación que apunten a su desarrollo y permita generar oportunidades para mejorar las condiciones de vida. Dichos programas deben ir encaminados al desarrollo del capital humano, con conocimientos, capacidades, habilidades y fortalezas para la operación de la Zona Industrial Portuaria. Algunos son:

- \*Formación en programas de auditorías de cumplimiento de normas (contables, calidad, cumplimiento de contratos etc.), emprendimiento e innovación, mantenimiento industrial, TIC, temas navieros.

- \*Programas de formación complementaria sobre sistemas de seguridad industrial y sistemas de gestión de calidad.

La situación actual de la educación superior y técnica en el departamento de Antioquia reflejan grandes vacíos, “Aproximadamente el 80% de los estudiantes se ubican en Medellín y en el Valle de Aburrá, pero en las demás subregiones el acceso y la permanencia en la educación superior ha sido privilegio de unos pocos” (Gobernación de Antioquia, 2012 - 2015, pág. Línea 2). Por lo cual se deberán ofrecer programas que respondan a las políticas de desarrollo y planes estratégicos municipales.

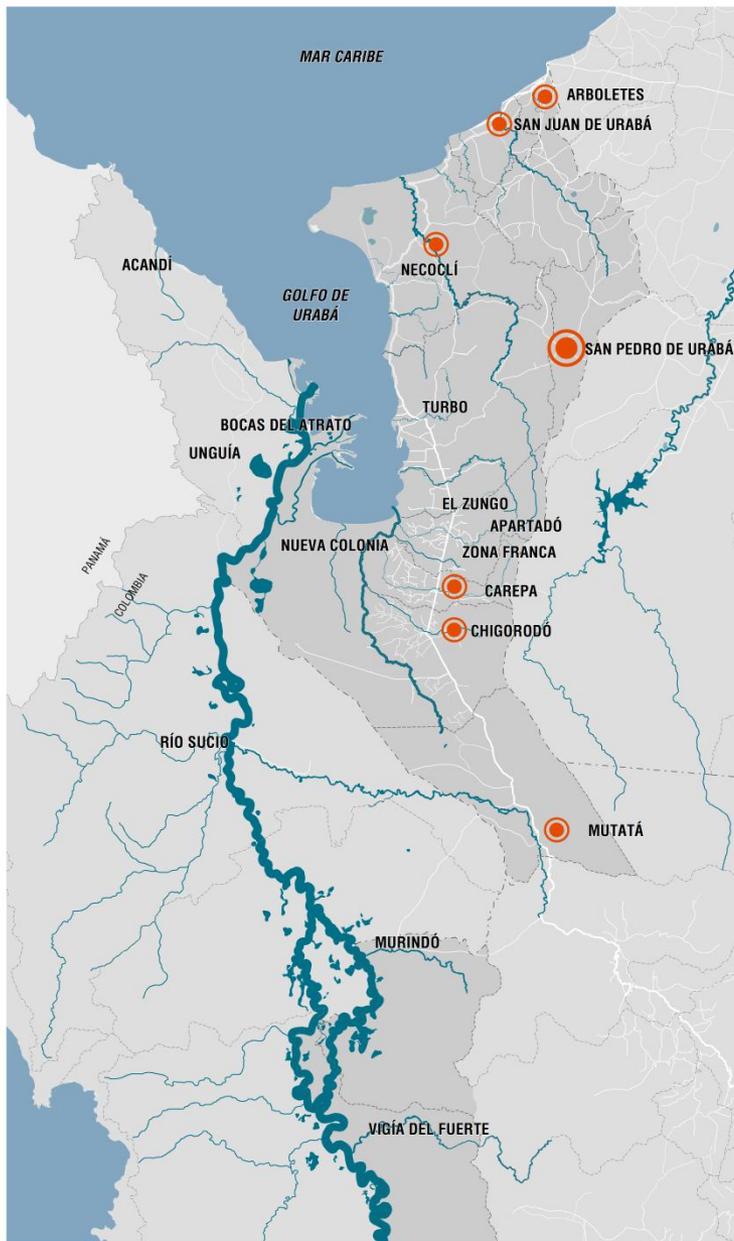
### Formación para el trabajo

Para garantizar un desarrollo integral de la región se deben ofrecer programas o cursos de extensión, que traten niveles técnicos en áreas específicas y se enfoquen en la capacitación para generar formas de subsistencia de primera mano. Su objetivo es la capacitación de personas en habilidades, destrezas y conocimientos técnicos para el desempeño de una actividad productiva, arte, empleo u oficio. Algunos de los programas de formación para el trabajo que deben complementar la educación superior para la operación de la Zona Industrial Portuaria, son:

- \*Talleres y cursos en programas de auditorías de cumplimiento de normas (contables, calidad, cumplimiento de contratos etc.), sobre sistemas de seguridad industrial y sistemas de gestión de calidad, mantenimiento industrial, temas navieros, programas de TIC

- \*Formación en Bilingüismo

La formación para el trabajo debe responder a las realidades económicas y sociales de la región, además de ser una formación integral con la cobertura suficiente para llegar a toda la población.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

La situación actual y el diseño institucional en materia de fiscalidad y gestión locales influyen de manera importante en la planificación y consolidación de una Zona Industrial y Portuaria en el Urabá antioqueño. Estos criterios constituyen además un elemento fundamental en la definición de estrategias para el fortalecimiento de un sistema de incentivos eficiente en el aprovechamiento colectivo de las oportunidades abiertas por los mayores flujos de inversión proyectados.

La alta evasión fiscal, el bajo índice de desempeño, el desigual (y bajo) gasto per cápita por municipios y la alta complejidad de los códigos tributarios, son frenos para una saludable dinámica fiscal en la subregión. Con la intención no obviar su importancia, a continuación presentaremos algunos datos relevantes al respecto.

Al observar, por ejemplo, el indicador de dependencia fiscal ante transferencias, según datos del DNP para el 2012, nos encontramos con que los municipios con un menor porcentaje de dependencia fiscal, ubicado entre el 39% y el 63%, son los del eje bananero, a saber: Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó. Esto da cuenta, a su vez, de un importante nivel de ingresos por recursos propios y, por tanto, de la posibilidad de gasto público de libre destinación, esto es, no determinado a ciertos sectores, como es el caso de los dineros percibidos por transferencias nacionales. Paso seguido nos encontramos con municipios cuya dependencia fiscal ante transferencias oscila entre el 64% y el 84%, estos son: Arboletes, Necoclí, Mutatá y Vigía del Fuerte. Finalmente, los municipios con mayor dependencia fiscal, ubicada entre el 85% y el 94%, son: San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá y Murindó. Esta última categoría da cuenta de municipios con bajísimos ingresos propios y, por tanto, con poquísimas posibilidades de inversión pública ajena a los rubros determinados desde la centralidad nacional.

En lo referente a evasión predial, según un estudio realizado por la Universidad EAFIT en 2011, los municipios con menor evasión predial, ubicada entre el 42% y el 67% son Apartadó y Carepa. A estos le siguen, con evasiones oscilantes entre el 68% y el 71% municipios como San Pedro de Urabá y Chigorodó. Paso seguido, con una evasión aproximada del 72%, se registran municipios como Necoclí y Turbo. Finalmente, con una evasión ubicada entre el 73% y el 93%, aparecen municipios con San Juan de Urabá y Arboletes. Para Mutatá, Murindó y Vigía del Fuerte la situación es aún más preocupante pues, o no hay datos al respecto, o no se ha realizado el proceso de predial.

Pese a la variedad en el registro analizado, no debe pasarse por alto que el nivel de evasión en toda la subregión del Urabá antioqueño es bastante alto. Nuevamente son los municipios del eje bananero, salvo Turbo, los que registran datos más positivos y, no obstante, la situación en estos también requiere de atención inmediata.

Con todo lo dicho, no se debe olvidar que los impuestos son un instrumento clave en la caja de herramientas de las políticas públicas y, como instrumento, permiten fijar incentivos para modificar o institucionalizar conductas. Así, una mayor y acertada recaudación, implica un aumento en el presupuesto de libre destinación de los municipios y, por tanto, una mayor autonomía en términos de inversión para el desarrollo.

A nivel de gestión, al estudiar los hallazgos del índice de desempeño integral del DNP a Urabá, se observa que la eficacia de los municipios en la subregión, en el cumplimiento de las metas que estos mismos se fijaron, es bastante limitada. Esta situación requiere de una intervención en doble vía. Por la primera vía, promover el buen funcionamiento administrativo a nivel local, para la consolidación de la gestión local en el futuro. La segunda, y más prioritaria, implica la necesidad de llevar a cabo nuevas dinámicas administrativas, a partir del fortalecimiento de la presencia de la Gobernación en la zona.

Asimismo, resulta indispensable dirigir la mirada a otros factores significativos para la consolidación de largo plazo de este gran proyecto. Pensar en un mejoramiento de la infraestructura de seguridad dirigido particularmente a dotación de fuerza pública, así como de la capacidad institucional para la atención del riesgo y la reducción del tráfico ilegal, son todos temas clave para una agenda de actuación integral del Estado que viabilice la sostenibilidad de una Zona Industrial y Portuaria de talla internacional en la región.