

Contenido

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Año corrido	12_P
PIB <small>(IV Trimestre de 2016)</small>	1,6%	2,0%	
IPC <small>Febrero de 2017</small>	1,01%	2,04%	
IPP <small>Febrero de 2017</small>	-0,59%	0,55%	
ICTC <small>Enero de 2017</small>	2,09%	2,09%	
ICTIP <small>(IV Trimestre de 2016)</small>	0,20%	3,48%	
Desempleo <small>Enero de 2017</small>	11,7%	11,7%	
DTF (E.A.) <small>Marzo 06 de 2017</small>	6,83%	6,90%	
Dólar TRM <small>Marzo 06 de 2017</small>	\$ 2.977	\$ 2.925	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM <small>Marzo de 2017</small>	\$ 7.756	\$ 7.438	
Gasolina Corriente <small>Marzo de 2017</small>	\$ 8.322	\$ 7.918	
Fuentes:	Banrep	DANE	LIPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)
12_P Evolución últimos 12 periodos

Esta Semana

[Proyecto NAMA en el sector industrial, optimización logística y de transporte.](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)
[Transporte](#)
[Infraestructura](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)
[Estado vial](#)

Esta semana...



La inversión en el país cayó 3,6 % en el 2016. Marzo 1.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), presentó el informe sobre el cálculo del PIB contabilizado por el lado de la demanda. En lo transcurrido del pasado año, el consumo agregado aumentó en un 2%, de igual forma el rubro de edificaciones con 5.6% y obras civiles con 2.4%. Sin embargo, en lo que respecta a la formación bruta de capital fijo o inversión, el rubro finalizó con una disminución del 3.6%, los elementos más representativos que argumentan esta caída son: disminución en cuanto a maquinaria y equipo en 15.1% y disminución en equipo de transporte por 11.9%. **EL TIEMPO.** [Ver más >](#)

Con menores ventas, el petróleo impulsa las exportaciones del país. Marzo 3.

Enero registró un aumento de exportaciones cercano al 39%. Una de las explicaciones es el trade off que se creó respecto a 2016 en el sector minero energético. Aunque el volumen de petróleo exportado se redujo 19% el precio alcanzó un aumento de 68%. Hace un año se llegó a cotizar alrededor de los 26 USD y actualmente se ubicó en la franja de los 55 USD. En términos generales el monto exportado total ascendió a 2.614 millones de dólares frente a 1.869 millones de 2016, variando 39.9% al alza. **EL TIEMPO.** [Ver más >](#)

Este será el megaproyecto turístico y naval que tendrá Cartagena. Marzo 2.

El gobierno busca resaltar a Cartagena como la capital de turismo del Caribe con diversos proyectos como mover la base naval. Otro de estos proyectos es el compromiso del gobierno para apoyar en la estructuración y diseño de un nuevo corredor que de acceso rápido a la variante de Cartagena. Proyecto cuya factibilidad está en estudio y propone unir la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con Pasacaballos, pasando la zona industrial de Mamonal (18 Km aprox.). Por otra parte, se puso a disposición los 25 Km de doble calzada Cartagena - Turbaco - Arjona, que se argumenta disminuirá los índices de accidentalidad y los tiempos de recorrido. **Portafolio.** [Ver más >](#)



BOLETÍN

ehiguera@andi.com.co
jamezquita@andi.com.co
jbarreto@andi.com.co

Proyecto NAMA en el sector industrial, optimización logística y de transporte.

A finales de 2016, la USAID en conjunto con el Programa LCRD, dieron a conocer la recopilación del estudio para la línea base y lineamientos de un proyecto NAMA enfocado en el sector industrial.

A través del programa LCRD se tiene como objetivo principal apoyar a Colombia en la estructuración de planes de acción que sean congruentes con los planes de Desarrollo Bajo Carbono y al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático. Bajo la formulación del Plan de Acción Sectorial, se distinguen elementos claves como: La asociación y optimización logística, la gestión integral de la demanda de recursos energéticos, el aprovechamiento de residuos y por último la modernización y optimización de procesos productivos con altos potenciales de emisiones de gas.

Puntualmente en el sector logístico, Colombia se encuentra en la formulación de una Política Nacional de Logística junto con el desarrollo de una Acción Nacionalmente Apropiada de Mitigación (NAMA). Esta última se está enfocando en la modernización de camiones de carga y al seguimiento de indicadores específicos que dejan a un lado los procesos de los generadores de carga.

ALCANCE Y ESTÁNDARES DE CÁLCULO

El alcance del estudio abarca el territorio colombiano, y recoge los procesos logísticos que a grandes rasgos cubre el transporte, el descargue, la ubicación, el almacenaje y el consumo de materias primas. Además la estimación de la línea base se realizó con miras en los tipos de huella de Carbono requerido para las organizaciones, lo que les permite ser más flexibles y requerir menos recursos (ver tabla 6). Por este motivo La Línea se basó en la huella de carbono de la logística con criterios de control operacional; considerando los alcances 1 y 2 y el 3 específicamente en la recepción de materias primas y distribución de productos.

Respecto al cálculo de emisiones, el procedimiento seguido comenzó con la Definición de los límites de la organización tanto operativos como temporales; seguido de la identificación de las fuentes de emisión; para luego recolectar datos y calcular las emisiones; por último, se presenta el reporte de emisiones.

Tabla 6. Tipos de huella de Carbono.

	Estándares de Cálculo	Comunicación
De Organización	ISO 14064-1:2012	Memorias Corporativas
		Carbon Disclosure Project
	GHG Protocol: Estándar Corporativo de Contabilidad y Reporte	Registro de huellas de carbono
		Informes de Emisiones

LÍNEA BASE NACIONAL

Para comprender la Línea, el estudio presenta la cadena logística tanto de entrada como de salida, y en cada fase expone la fuente de emisión de gases con el fin de comprender en que aspectos se puede mejorar trayendo consigo mayor eficiencia.

Gráfico 5 y 6: Cadena de logística mostrada en el estudio NAMA.



Con respecto a la Entrada y Salida, se identifican las siguientes etapas:

- Pedido: Electricidad en oficinas.
- Producción: Fuera del alcance.
- Transporte: Combustibles, Lubricantes y emisiones fugitivas.
- Cargue y Descargue: Combustible, electricidad y lubricantes en monta cargas.
- Ubicación y Consumo: Combustible, electricidad y lubricantes en monta cargas.
- Almacenaje: Electricidad, emisiones en sistemas refrigerados.

Por medio de la observación y del alcance de la NAMA, se enfocó en dos grandes generadores de emisión que son Los Centros de Distribución y Transporte. En primera instancia, se destacó en los centros las emisiones por uso de electricidad en fuentes fijas como la refrigeración, en carretillas, en montacargas y en equipos usados en muelles de carga. Por último, en el rubro de transporte se destacaron las emisiones por transporte de carretera donde se incorporan camiones, tractocamiones y volquetas; emisiones energéticas por transporte fluvial; en ferrocarril y en transporte aéreo interno.

Bajo este enfoque, la línea base se define sobre los datos en el año base y el escenario tendencial hasta 2030:

- En 2014, las emisiones asociadas a los procesos logísticos respecto al total del país son de 5%. Al mismo tiempo las emisiones que se generan son en gran medida por el uso de diésel con 58%, de gasolina con 24% y en 3er lugar la electricidad con 13%. Las emisiones en transporte y en

almacén se reparten en 83% y 17% de emisiones respectivamente. En cuanto al primero, las emisiones de vehículos por carretera son las que más aportan con 94%, seguido de trenes con tan solo 5%, barcos y aviones se comparten el punto porcentual restante. Respecto a los procesos de almacenes, la electricidad es la que más contribuye, seguida de refrigerantes y diésel con 79%, 14% y 7% respectivamente.

- Para 2030, según las proyecciones del estudio, las emisiones del almacén crecerán un 86% llegando alrededor de las 2.7 millones de toneladas. Este aumento se debe según los pronósticos al uso de electricidad y refrigerantes, mientras que el uso de Diesel y Biodiesel tiene un aporte casi nulo. Mientras que el aumento de emisiones por uso de transporte alcanza una cifra de 88.5% hasta 14 millones de toneladas, donde la Gasolina y el Diesel son los que mayor aporte tienen a este aumento.

Para finalizar este capítulo del estudio del NAMA, el proyecto revela las siguientes entidades como las protagonistas, dando a entender la interconexión de los diversos actores para lograr la realización del proyecto.

Tabla 7. Actores involucrados en la NAMA.

Actores Principales	Actores Secundarios

POTENCIAL DE MITIGACIÓN NACIONAL

Por medio de las estadísticas y las proyecciones, se dan a conocer 15 objetivos generales que se encuentran en los siguientes tres rubros: Medidas de eficiencia energética, Optimización de operaciones logísticas y Uso de productos refrigerantes.

BOLETÍN

1. Respecto a las Medidas de eficiencia energética, se distingue según sea en el almacén o en el rubro transporte.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sustitución hacia nuevos equipos más eficientes e implementación de sensores.• Medidas pasivas para eficiencia energética en los almacenes. | <ul style="list-style-type: none">• Conducción Ecoeficiente.• Mejoras aerodinámicas.• Reducción del Ralentí.• Mantenimiento preventivo.• Seguimiento de conducción.• Mejora de llantas. |
|--|--|

2. En lo que respecta a las medidas de optimización en operaciones logísticas. Estas se encaminan a la optimización en el almacén de la siguiente forma:

- Incremento en la densidad de carga y disminución en viajes vacíos.
- Mejorar en eficiencia de recogida/logística.
- Distribución nocturna a grandes centros de consumo en ciudades.
- Microdistribución urbana.
- Optimización de rutas, implementación de TMS.

3. Por último, en lo que respecta al uso de refrigerantes:

- Correcta gestión de equipos de refrigeración al final de su ciclo.
- Sustitución a refrigerantes naturales o con menor impacto.

Luego de establecer los objetivos, se crearon 2 escenarios potenciales los cuales muestran el impacto de la realización de las medidas en su totalidad o parcialmente y los beneficios asociados a estos.

Escenario 1: Es un ambiente ideal donde se aplican las 15 medidas de mitigación y se considera la aplicación de las medidas al total de los targets. El resultado proyectado para este panorama de máxima mitigación arroja reducciones para 2030 de las siguientes magnitudes: Reducción de emisiones totales de transporte hasta de 69%, en los almacenes hasta 48%. Donde el potencial anual de mitigación NAMA para 2030 se ubica alrededor de las 11.000.000 de t CO₂e.

Escenario 2: Este plantea mayor austeridad y realismo en cuanto a la toma de medidas pues contempla tan solo la realización de 8 objetivos y se actúa en el 20% de los targets. Se tienen en cuenta el incremento de la densidad de carga, mejora en la eficiencia tanto de recogida como de distribución, uso de Eco-

BOLETÍN

Driving, implementación de la distribución nocturna, optimización de rutas (TMS), medidas activas y pasivas en almacén y sustitución de refrigerantes. Bajo este escenario se logra la reducción a 2030 del 10% de las emisiones en el sector de transporte y en el rubro de almacenes; para 2030 la mitigación se calcula en 1.600.000 t CO₂E.

- **DESARROLLO DE CASOS PILOTO.**

El estudio muestra el desarrollo del proyecto en 9 empresas las cuales tienen la realización de un programa piloto. Estas se agrupan en 4 cadenas de valor y además cada una selecciono 3 medidas de mitigación, los resultados se compilaron de la siguiente manera:

Tabla 8. Compacto de medidas seleccionadas

Medidas seleccionadas	Cantidad
Eco-driving	3
Efic. Energética: medidas activas	4
Efic. Energética: medidas pasivas	3
Distribución Nocturna	4
Aumento densidad de carga	4
Optimización rutas (TMS)	1
Mejora en el ralenti	2
Sustitución de refrigerantes	1
Vehículos eléctricos	1

Los resultados bajo la prueba piloto, mostraron reducciones inferiores a los resultados proyectados a nivel nacional. Al mismo tiempo las reducciones en el transporte son de 10% y en almacenes de 3%. Sin embargo, hay que puntualizar que algunas de las empresas que se incluyeron ya contaban con mecanismos de reducción de GEI.

CO-BENEFICIOS DEL PROYECTO

Los rubros que abarcan los beneficios se han compactado en la siguiente tabla. En la cual se han agrupado eficiencia energética en edificios, gestión de gases refrigerantes y optimización de operaciones logísticas y de transporte. Al mismo tiempo se da a conocer el impacto de las políticas a nivel general en los ámbitos socioeconómico y ambiental.

Tabla 9. Distribución y alcance de los beneficios

	Cobeneficios ambientales		Cobeneficios socioeconómicos	
Eficiencia energética de los edificios	Mejora de la calidad del aire	Baja: reducción de emisiones contaminantes alrededor de centrales térmicas	Reducción de costos energéticos Competitividad Independencia de los precios de petróleo	Media: cobeneficios asociados al ahorro energético asociado
	Reducción de presión en recursos naturales	Baja: inferior demanda de petróleo para electricidad	Mayor confort de los trabajadores	Baja: iluminación natural
Gestión de gases refrigerantes	N/A	N/A	Mayor preparación ante normativas sobre HFCs	Media: se evita una doble transición de CFCs - HFCs- refrigerantes naturales
Optimización de las operaciones logísticas y de transporte	Mejora de la calidad del aire	Alta: pues el uso de diésel es la principal fuente de contaminación	Reducción de costos energéticos competitividad Independencia de los precios del petróleo	Alta: Cobeneficios asociados al ahorro energético; estos son significativos en los costos totales de las empresas
	Reducción de presión en recursos naturales	Baja: reducción de la demanda de petróleo en bajas proporciones	Descongestión del tráfico	Alta: menos vehículos en carretera, menos tráfico, menos accidentes, menores tiempos. Uso de ecodriving
			Reducción del tiempo de viajes Descenso en tasa de accidentes de tráfico	

Observando la anterior tabla, hay relevancia en cuanto el tema ambiental en la reducción del uso de diésel, pues es la principal fuente de contaminación; en el aspecto socio económico, la reducción de costos energéticos tiene un fuerte alcance en la disminución de los costos totales, en cuanto es un rubro de gran participación, también hay un significativo impacto en el tema de tráfico en cuando se reducen los tiempos y los costos por eventos inesperados como accidentes o mantenimiento.



BOLETÍN

ANÁLISIS ECONÓMICO

El último aspecto tratado en la presentación se refiere al tema económico. Para este se explica cómo los costos de una NAMA se pueden agrupar en formulación, implementación y sostenibilidad. El primero contiene los trabajos previos como consultorías, diseños y desarrollos documentales necesarios para la estructuración del mismo. Respecto a la implementación, en este grupo se encuentran los temas relacionados con la formación, el desarrollo de la infraestructura y la gestión de información entre otros. Finalmente, respecto a la sostenibilidad, se encuentran los costos asociados al seguimiento y mantenimiento de la misma NAMA con el fin de ejecutar las acciones propuestas en la misma.

Los montos del estudio abarcan la implementación de los objetivos hasta el 2030 y son los siguientes:

- Los costos de formulación para la institucionalidad de la NAMA son 110.000 USD.
- Implementación de la NAMA, inversión inicial. 540.000.000 USD.¹
- Implementación para las empresas. 540.000.000 USD.²

Los costos a incurrir anuales serían los siguientes:

- Implementación, institucionalidad de la NAMA 641.450 USD/año.³
- Implementación para las empresas, costos de operación. 641.450 USD/año.⁴

^{1,2} Basado en el análisis financiero y multiplicado por las reducciones de emisiones de GEI a alcanzar en 2030, en el escenario factible. Se asume que el subsidio cubre el 50% de los gastos de inversión asociados a la medida". Tomado del ejemplo de las subvenciones del Gobierno Vasco para subvenciones a empresas para la realización de inversiones destinadas a la protección del medio ambiente. DECRETO 202/2015, de 27 de octubre.

^{3,4} Basado en el análisis financiero de las medidas y multiplicado por las reducciones de emisiones de GEI a alcanzar en 2030, en el escenario del 20% de los targets. Se asume que el subsidio cubre el 50% de los gastos de operación asociados a la medida.

Noticias del sector



Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla... sin ella se han perdido todas las guerras"
Focalizar sectores, la nueva estrategia para mejorar la productividad. Febrero 25.

Por medio del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el gobierno busca poner en marcha el Plan de desarrollo productivo con el fin de potenciar los sectores con mayor potencial económico en regiones, generando innovación y productividad dentro de las empresas. Para esto proponen acompañamiento por medio de capacitaciones con el fin de mejorar procesos productivos, reducir costos y traer de nueva la competitividad en mercados locales y externos. En el transcurso de 2015 se han atendido 304 empresas y se tiene proyectado servirle a 2.443. Claudia Bedoya, Gerente de Transformación Productiva expone sobre el tema que las empresas están necesitando recursos en humanos especializados, con el fin que se puedan identificar y solucionar medidas en pro a la eficiencia como la inserción de productos en cadenas de producción.

El País.com.co.

[Ver más ▶](#)

Transporte



"Muchas veces se debe coger el camino más corto para llegar más lejos"

Por sedimentación restringen ingreso a barcos en canal de acceso. Marzo 2.

Tras bajar el calado a 9,1 metros a comienzos de febrero, volvió a estar a 9,6 metros. Sin embargo desde comienzos de marzo, ha vuelto a reducirse a 9,1 metros. Lo que conlleva a que preocupaciones por parte del Sector Portuario quien manifiesta que el Gobierno debe garantizar un calado de al menos 10,4 metros. Al respecto, Alfredo Carbonell expuso su preocupación e indico como la competitividad se puede ver afectada por las restricciones de flujo. Hechos como 2 embarcaciones en zona de fondeo esperando para ingresar y 1 buque procedente de Turquía que tuvo que aligerar carga en Cartagena, son reflejo del panorama que se vive en esta zona. **EL HERALDO.**

[Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Ocho firmas interesadas en terminar Túnel de La Línea. Marzo 5.

Hasta el momento no se ha abierto oficialmente el proceso de contratación, empresas como Fibercol Colombia, KMC S.A.S., CSS Constructores S.A., Parra y CIA S.A. Ingenieros Constructores, Sacyr, Constructora Concreto, Hidalgo e Hidalgo y Latinco han manifestado su interés en retomar los proyectos. Para culminar con las obras que tenía Carlos Collins hace falta cerca de un 12%; según informa el INVIAS. De igual forma comenta que se debe revestir el túnel cerca de 3 Km y pavimentar 5.5 Km. Respecto a Quindío, aun se encuentran por terminar 5 puentes y otros 5 túneles cortos. **Portafolio.**

[Ver más ▶](#)

La información contenida en los enlaces a noticias no recoge la opinión, ni la posición de la ANDI, es responsabilidad exclusiva del medio de comunicación que la pública

Información de Interés



Nacionales

[MinTransporte](#)
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)
[DNP](#)
[CONPES 5239](#)
[ANI](#)
[INVIAS](#)
[LOGYCA](#)
[Policía Nacional](#)

Internacionales

[IIRSA](#)
[MIT Supply Chain](#)

[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#)

-

[Marzo 6 de 2017](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (12) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 75 vías con pasos restringidos.

VER [Directorio de los jefes seccionales de Policía de Transito](#)