

Contenido

ANDI Indicadores			
Indicador	Periodo	Variación	
		Año corrido / Promedio 12 M	12_P
PIB (III Trimestre de 2017)	0,79%	0,84%	
IPC Enero de 2018	0,63%	0,56%	
IPP Enero de 2018	0,48%	0,33%	
ICTC Diciembre de 2017	0,71%	0,39%	
ICTIP (III Trimestre de 2017)	0,50%	1,07%	
Desempleo Diciembre de 2017	8,63%	9,38%	
DTF (E.A.) Enero de 2018	5,21%	5,85%	
Dólar TRM Febrero de 2018	\$ 2.854	\$ 2.942	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM noviembre de 2017	\$ 8.185	\$ 7.938	
Gasolina Corriente noviembre de 2017	\$ 9.042	\$ 8.660	
Fuentes: Banrep DANE UPME			

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

Esta SemanaACTUALIZACIÓN PEAJES2018RESTRICCIONES Y PLAN DE
CONTINGENCIA PUENTE DE
IRRANoticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...

**Desempleo en Colombia subió en 2017. Enero 30.**

Durante el 2017 se presentó un aumento del 0,2% en el desempleo con respecto al 2016. La tasa de desempleo en 2017 se ubicó en 9,4%, registrándose principalmente por poca generación de empleo en el sector financiero y en el comercio, y con las tasas de desempleo más altas en las ciudades de Quibdó, Cúcuta y Armenia.

EL TIEMPO.[Ver más ▶](#)

Se podrá volver a alcanzar un crecimiento económico del 3%. Enero 26.

Según el reporte entregado por el FMI, se tienen buenas perspectivas del crecimiento de la economía colombiana para este año, ya que se espera un crecimiento del 3% impulsado mayormente por el aumento en el precio de las materias primas y del petróleo, por la evidente recuperación de la economía después de la caída de los precios del petróleo en 2014.

Portafolio. [Ver más ▶](#)

Inicio obras del túnel del Toyo. Enero 31.

La obra que conectará a Medellín con Urabá, dará inicio con la perforación del túnel de Toyo, que será el túnel más grande del país y que será construido en dos frentes que completarán una longitud de 9.84 kilómetros y que se estima esté listo en 4 años.

El Colombiano. [Ver más ▶](#)

ACTUALIZACIÓN DE PEAJES 2018

A partir de la **Resolución 137 del 15 de enero de 2018** se establecen las tarifas de peaje a cargo de INVIAS para el presente año 2018, siendo la consideración 228 de 2013 la que establece como deben ser las tarifas para las estaciones de peajes. De igual forma, el Ministerio de Transporte establece que la tarifa de peaje aumenta en congruencia con el IPC decretado por el DANE el año inmediatamente anterior (la variación anual del IPC para el 2017 fue de 4,09%). Por otra parte, los peajes administrados por la ANI, ya se encuentran actualizados con las tarifas del 2018; cabe recordar que los contratos de concesión entre la ANI y las empresas privadas, determinan las condiciones con las que se realiza el incremento de tarifas con el fin de recaudar los recursos para financiar las obras.

TIPO DE CATEGORÍAS:

Las categorías o clasificaciones vehiculares establecidas por INVIAS se expresan en el Artículo 3 de la Resolución 228 de 2013, y presentan el siguiente desglose por tipo de vehículo:

Categoría I	Automóviles Camperos	Camionetas Microbuses (eje sencillo)
Categoría II	Buses Busetas	Microbuses (eje doble) Camiones (dos ejes)
Categoría III	Vehículos (tres y cuatro ejes)	
Categoría IV	Vehículos (cinco ejes)	
Categoría V	Vehículos (seis ejes)	

INVIAS 2018

PRECIOS DE PEAJES INVIAS 2018 - 2019

Los precios que los colombianos se encontrarán en las casetas administradas por el INVIAS serán bajo lo estipulado por el Ministerio de Transporte, en congruencia con el aumento del IPC del 2017 que fue de 4.09%.

Los recursos que destinará el INVIAS para continuar y mejorar el Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales será de 4.09% a partir del 16 de enero de 2018. Esto representa que por cada vehículo que transite por las casetas de peaje a cargo de INVIAS, se destinarán entre \$200 y \$300 pesos colombianos a este programa.

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS 2017 – 2018

Teniendo en cuenta las tablas de tarifas de los peajes entregadas por el INVIAS y la ANI tanto del 2017 como del 2018, a la fecha se debe considerar lo siguiente:

- **Categoría I:** Para esta categoría, la ruta que presentó un mayor incremento en sus costos totales es la de Bogotá – Siberia – Puerto Triunfo – Medellín, con 476 km y 6 peajes. El incremento en esta ruta para el 2018 fue del **5.25%** con respecto al año anterior. En 2017 el costo de todo el trayecto era de \$62.900 y este año pasará a \$66.200.

En esta categoría no se presentaron reducciones para el 2018.

- **Categoría II:** Para el 2018, el mayor aumento en los costos totales por trayecto se encuentra en la ruta Bogotá – Siberia – Puerto Triunfo – Medellín, con 476 km y 6 peajes. El costo total pasó de \$90.000 en 2017 a \$95.700 en 2018, experimentando un crecimiento del **6.33%** en los costos totales de esta ruta. En esta categoría no se presentaron reducciones para el 2018
- **Categoría III:** Para esta categoría, se puede resaltar que además de presentarse incrementos significativos, también hubo reducciones en el costo total de los peajes para el 2018. La ruta que presentó un mayor incremento fue la de Cali – Bucaramanga, vía Girón – Magdalena Medio con 764 km y 12 peajes. El incremento fue de **5,24%** con respecto al año anterior, presentando un aumento en los costos totales de \$131.600 en 2017 a \$138.500 en 2018. La ruta que presentó la mayor reducción en el costo total de peajes en esta ruta fue Bogotá – Barranquilla, por la vía Chiquinquirá – Bucaramanga – Magdalena Medio con 984 km y 14 peajes. La reducción presentada fue del **8.37%** con respecto al 2017, en la cual el costo total en peajes era de \$149.400 en 2017 y pasó a 136.900 en 2018.
- **Categoría IV:** En esta categoría el mayor incremento lo presentó la ruta Bogotá – Buenaventura, vía Buga – Buenaventura con 207 km y 10 peajes. El aumento fue de **5.43%**, pasando en 2017 de un costo total de \$130.700 a \$137.800 en 2018. La ruta Bogotá – Barranquilla, por la vía Chiquinquirá – Bucaramanga – Magdalena Medio con 984 km y 14 peajes, presentó la mayor reducción, pasando de un costo total de \$168.800 en 2017 a \$155.700 en 2018, lo que representó una reducción del **7.76%**.
- **Categoría V:** El mayor aumento lo presentó la ruta Cali – Bucaramanga, vía Girón – Magdalena Medio con 764 km y 12 peajes, con un aumento de **5.45%** pasando de un costo total en 2017 de \$317.500 a \$334.800 en 2018.

La ruta con la mayor reducción también fue la ruta Bogotá – Barranquilla, por la vía Chiquinquirá – Bucaramanga – Magdalena Medio con 984 km y 14 peajes, presentando una reducción de **0.47%**, experimentando una reducción de \$317.400 en 2017 a \$315.900 en 2018.

- **Categoría VI:** La ruta que presentó un mayor aumento en esta categoría fue la ruta Bogotá – Siberia – Puerto Triunfo – Medellín, con 476 km y 6 peajes. El aumento fue de **7.24%**, con un costo total de \$287.200 en 2017 a \$308.000 en 2018.

La ruta Medellín – Cartagena con 631 km y 10 peajes, presentó la mayor reducción en el costo total de los peajes para la Categoría VI, con una reducción de **5.36%**.

- **Categoría VII:** La ruta Cali – Bucaramanga , vía Girón – Magdalena Medio con 764 km y 12 peajes, presentó el mayor aumento para el 2018, con un incremento de **5.63%**, pasando de un costo de \$467.400 en 2017 a \$493.700 en 2018. La mayor reducción en los costos totales la presentó la ruta Medellín – Cartagena con una reducción de **5.54%**.

EFFECTO DEL AUMENTO Y RELACIÓN CON ICTC

El ICTC es el indicador de referencia que usan entes gubernamentales y privados. Este permite medir las variaciones promedio de los precios representados como un conjunto de bienes y servicios usados para la movilización de un vehículo de transporte de carga en Colombia. Para efectos de este boletín, es importante mostrar el peso que tienen los peajes en el costo total del uso de transporte de carga con el fin de establecer si los choques de precios en las casetas de peaje son de importancia.

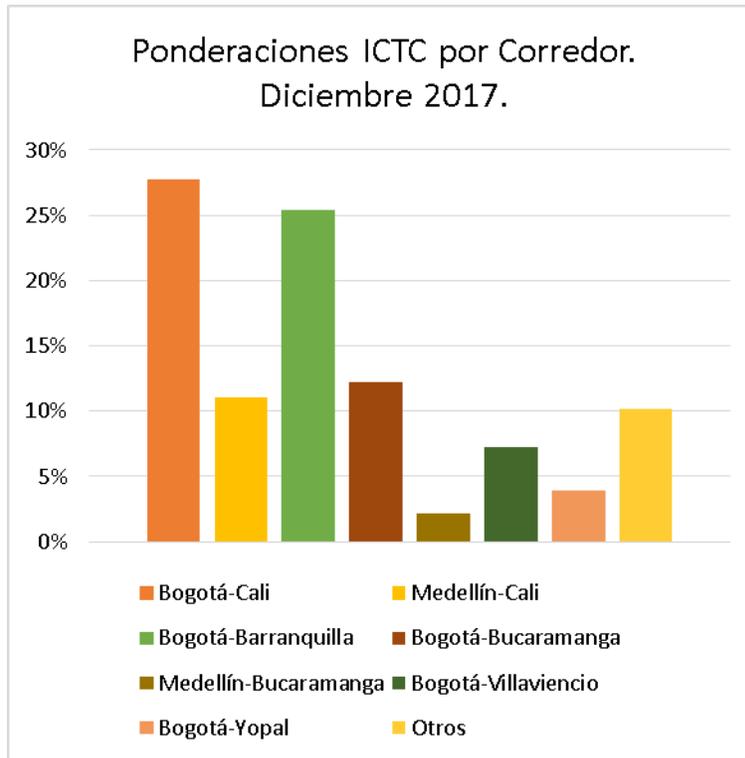
Grupo/Ciudad	BOG - CAL	MED - CAL	BOG - BAQ	BOG - BGA	MED - BGA	BOG - VILL	BOG - YOP	TOTAL
Combustibles	39,67	49,13	36,70	40,68	41,19	40,37	39,11	40,20
Insumos	9,82	9,98	10,27	9,76	10,08	8,17	8,94	9,79
Costo de capital y peajes	45,68	36,14	47,77	44,90	43,72	47,70	47,59	45,19
Partes, piezas y serv. reparación	4,83	4,75	5,25	4,66	5,00	3,76	4,37	4,81
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

DANE 2018

Teniendo en cuenta la información proporcionada en la tabla anterior, extraída del reporte del DANE del ICTC para el mes de Diciembre del 2017, se evidencia que el rubro de Costos de Capital y Peajes en la mayoría de los casos, es el rubro más alto y sólo en el corredor Medellín – Cali es superado por los costos en combustible. Basado en estos datos del DANE, el costo de peaje influye en promedio en el **45.19%** de los costos totales del transporte de carga de Colombia. Teniendo en cuenta esto, Colombia debería guiarse por el aumento del IPC en todos los peajes, puesto que unos suben de acuerdo al IPC y otros no, que sería el caso de los peajes a cargo de la ANI.

Existen corredores con peajes que crecen de manera poco uniforme y desmesurada, superando el incremento del IPC, por lo que es necesario poner la mira en estos corredores en pro de la competitividad del sector y gestionar de manera apropiada junto con el supervisor del corredor si el aumento es justificado en términos de beneficios para la cadena logística de carga.

Por último, para comprender el cálculo del ICTC y de donde provienen los datos, la gráfica nos muestra el peso que tienen los corredores en el cálculo del costo total. Por ejemplo, corredores como Bogotá – Cali y Bogotá – Barranquilla que son de gran relevancia para el transporte de carga en Colombia, aportan cerca del 30% cada uno para el cálculo total del ICTC, se les presenta más atención por ser los más concurridos.



DANE 2018

COMPARATIVO PEAJES DE COLOMBIA Y PEAJES INTERNACIONALES

Más allá de los costos de peaje en Colombia, es pertinente abordar un comparativo con los peajes en países vecinos. En la siguiente tabla se observan los precios más recientes que tienen tanto Colombia como Paraguay y Ecuador en dólares USD:

Categoría/País		Colombia	Ecuador	Paraguay
CATEG.	VEHÍCULO	TARIFA USD	TARIFA USD	TARIFA USD
I	Automóviles	3,1	1,0	0,9
II	Buses	3,1	2,0	0,9
III	Camiones (2) ejes	4,0	2,0	1,8
IV	Camiones (3) ejes	4,0	3,0	2,7
V	Camiones (4) ejes	9,9	4,0	3,6
VI	Camiones (5) ejes	11,9	5,0	3,6
VII	Camiones (6) ejes	13,7	6,0	3,6

Nota: las tasas usadas están al 12/02/2018. USD/COP = 2935.01 USD/PYG = 5593.07

Mediante el uso de un semáforo, de los costos que tienen los peajes en cada categoría en los 3 países se puede concluir que los precios de los peajes en Colombia son el doble y en otros casos el triple de los precios en los peajes en Ecuador y Paraguay. Esto revela que Colombia presenta unas de las tarifas más costosas en peajes de la región por lo que la competitividad en el transporte de carga es muy baja.

Tarifas Peajes Categoría VI				
Ruta	Distancia	Peajes	Costo Total USD	Costo USD / Km
Bogotá - Buenaventura	509	9	\$ 139,90	\$ 0,27
Ciudad de Mexico - Veracruz	406	7	\$ 94,06	\$ 0,26
Bogotá - Cartagena	1114	15	\$ 194,21	\$ 0,17
Monterrey - Lázaro Cárdenas	1127	15	\$ 90,31	\$ 0,08
Ciudad de México - Acapulco	390	6	\$ 60,97	\$ 0,16

Nota: las tasas usadas están al 12/02/2018. USD/COP = 2935.01 USD/MXN = 18.68

Un análisis similar nos lo puede dar la comparación entre Colombia y México. Las rutas que se muestran son de las ciudades capitales a los puertos más importantes en su respectivo país y se puede observar que el costo total en USD en las rutas colombianas es en promedio un 49% mayor que en las rutas mexicanas. Sin embargo se puede observar que en términos de costo por kilómetro, aunque las rutas de Colombia siguen siendo más costosas, la diferencia es de 1 USD por km, lo que no deja de lado que Colombia es menos competitivo en el transporte de carga que otros países. Adicionalmente, se puede observar que las rutas Bogotá – Cartagena y Monterrey – Lázaro Cárdenas, a pesar de tener distancias similares y el mismo número de peajes, el costo de la ruta en Colombia es el doble del costo total en peajes de la ruta en México.

VARIACIÓN DE PRECIOS EN VÍAS PRINCIPALES

En la tabla anterior se presentan 15 de las rutas más importantes en Colombia. La variación del costo total de los peajes de 2017 a 2018 en promedio es del 3.3% en la Categoría V, 2.34% en la Categoría VI y 1.49% en la Categoría VII. Se puede decir entonces, que en promedio el aumento en el costo total de los peajes de estas tres Categorías en las 15 rutas evaluadas, no es superior al IPC del 2017 que cerró en 4.09%.

Sin embargo, si se presentaron aumentos superiores al IPC como en las rutas Cali – Bucaramanga y Bogotá – Medellín.

RUTA	2017			2018			VARIACIÓN %		
	V	VI	VII	V	VI	VII	V	VI	VII
BOGOTÁ - MEDELLÍN	\$ 219.100	\$ 287.200	\$ 315.200	\$ 228.700	\$ 308.000	\$ 328.800	4,38%	7,24%	4,31%
BOGOTÁ - BARRANQUILLA	\$ 317.400	\$ 405.100	\$ 458.300	\$ 315.900	\$ 423.800	\$ 473.700	-0,47%	4,62%	3,36%
BOGOTÁ - CARTAGENA	\$ 417.200	\$ 566.100	\$ 630.400	\$ 435.300	\$ 570.000	\$ 624.300	4,34%	0,69%	-0,97%
BOGOTÁ - CALI	\$ 275.000	\$ 375.800	\$ 424.900	\$ 285.100	\$ 389.700	\$ 440.300	3,67%	3,70%	3,62%
BOGOTÁ - BUENAVENTURA	\$ 290.000	\$ 392.500	\$ 444.400	\$ 302.800	\$ 410.600	\$ 463.800	4,41%	4,61%	4,37%
MEDELLÍN - CARTAGENA	\$ 225.600	\$ 315.200	\$ 355.700	\$ 234.100	\$ 298.300	\$ 336.000	3,77%	-5,36%	-5,54%
MEDELLÍN - BUENAVENTURA	\$ 173.300	\$ 226.500	\$ 255.200	\$ 179.800	\$ 234.900	\$ 264.400	3,75%	3,71%	3,61%
MEDELLÍN - CALI	\$ 205.100	\$ 267.900	\$ 303.100	\$ 210.800	\$ 275.200	\$ 311.100	2,78%	2,72%	2,64%
MEDELLÍN - BARRANQUILLA	\$ 222.300	\$ 302.900	\$ 342.300	\$ 230.500	\$ 314.300	\$ 355.400	3,69%	3,76%	3,83%
CALI - BUCARAMANGA	\$ 317.500	\$ 410.600	\$ 467.400	\$ 334.800	\$ 436.100	\$ 493.700	5,45%	6,21%	5,63%
PEREIRA - CARTAGENA	\$ 317.200	\$ 434.500	\$ 492.800	\$ 329.200	\$ 422.800	\$ 478.200	3,78%	-2,69%	-2,96%
PEREIRA - BARRANQUILLA	\$ 332.500	\$ 425.300	\$ 486.300	\$ 336.900	\$ 450.200	\$ 502.700	1,32%	5,85%	3,37%
BOGOTÁ - PUERTO GAITÁN	\$ 211.000	\$ 267.400	\$ 315.500	\$ 218.900	\$ 278.200	\$ 328.300	3,74%	4,04%	4,06%
MANIZALES - BARRANQUILLA	\$ 268.400	\$ 343.300	\$ 392.300	\$ 270.200	\$ 364.100	\$ 404.900	0,67%	6,06%	3,21%
MANIZALES - CARTAGENA	\$ 262.500	\$ 359.300	\$ 407.900	\$ 273.600	\$ 346.400	\$ 391.900	4,23%	-3,59%	-3,92%

Finalmente es recomendable que los corredores viales cuenten con una metodología de análisis que evalúe el nivel de servicio tal como se percibe en la [Ley 1682 de 2013](#) de proyectos de infraestructura de transporte.



RESTRICCIONES Y PLAN DE CONTINGENCIA PUENTE DE IRRA

El Puente de Irra, una estructura de 140 metros de longitud que se encuentra ubicado en el municipio de Quinchía en el departamento de Risaralda fue cerrado de manera indefinida el pasado 22 de enero como manera preventiva siguiendo los resultados de estudios realizados por la Concesión Pacífico Tres, con el fin de adelantar trabajos en la infraestructura del puente que conecta a la capital de Antioquia con varios departamentos cafeteros, una unión entre La Pintada – Irra – La Virginia para salir a Buenaventura, ir a Medellín y a la Costa Atlántica.

En revisiones posteriores por parte del concesionario de la vía se informó que la decisión de cerrar la vía del puente y mantenerla así responde a mantener la prudencia y responsabilidad, y por sobre todo garantizar la seguridad tanto de los vehículos que transiten por el puente como de los peatones. Sin embargo, el concesionario comprende el impacto que este cierre puede generar sobre varios sectores por lo que se desarrolló un plan de contingencia para reducir los impactos y un plan de acción que permita realizar las obras de repotenciación en el menor tiempo posible.

CRONOLOGÍA PROBLEMÁTICA

- Construcción del puente (1962)
- Repotenciación con Restricción Vehículos Pesados (2000 – 2005)
- Ingreso a SIPUCOL (2016)
- Entrega y solicitud al Gobierno de Repotenciación y Restricción de Vehículos Pesados (2017)
- Respuesta ANI responsabilidad integral (Enero 2018)
- Concepto Técnico Especialistas Pacífico III (20 de Enero de 2018)

PLAN DE CONTINGENCIA

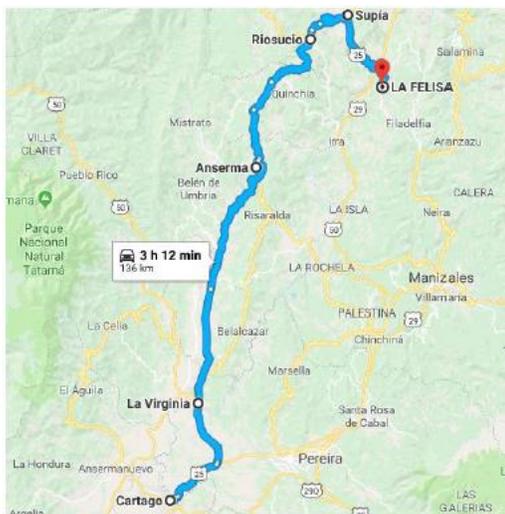
Las rutas que se recomiendan como vías alternas mientras se realizan los trabajos en el Puente de Irra son:



- **Transita sin restricción**
Vehículos:
livianos y pesados
- **Restricción Tráfico Pesado**
Vehículos:
más de 16 toneladas

VEHÍCULOS PESADOS Y LIVIANOS – VÍA NACIONAL:

VÍA ALTERNA 1



Cartago – Variante La Virginia – Asia – Cauya – Anserma – Riosucio – Supía – El Palo – La Felisa con ninguna restricción.

Longitud: 136 km

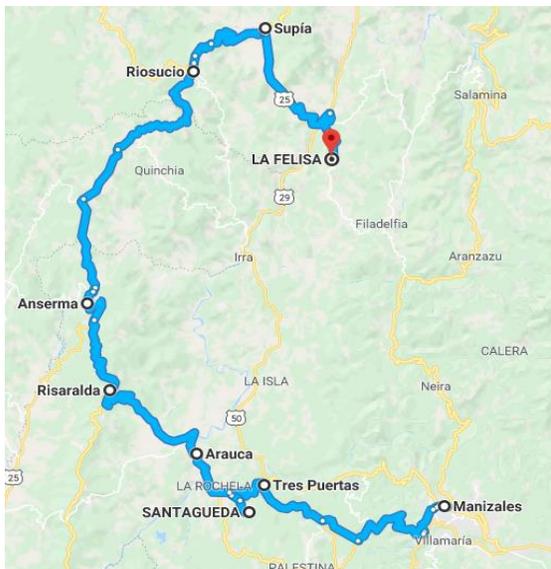
Duración del Recorrido: 3 h 12 min

Para uso de tractocamiones de más de 16 toneladas.

Actualmente, por el peaje Supía circulan 5.616 vehículos al día de los cuales el 15,3% (860) son camiones tipo III, IV y V.

ALTERNATIVA USO VEHÍCULOS LIVIANOS Y PEQUEÑOS DE MENOS DE 16 TONELADAS:

VÍA ALTERNA 2

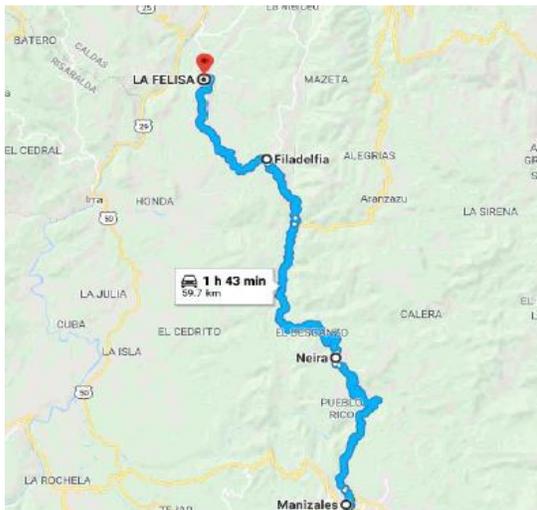


Manizales - Tres Puertas - Santagueda -
Arauca - Risaralda - Cauya - Anserma -
Riosucio - Supía - La Felisa

Longitud: 141 km

Duración del Recorrido: 3 h 47 min

VÍA ALTERNA 3

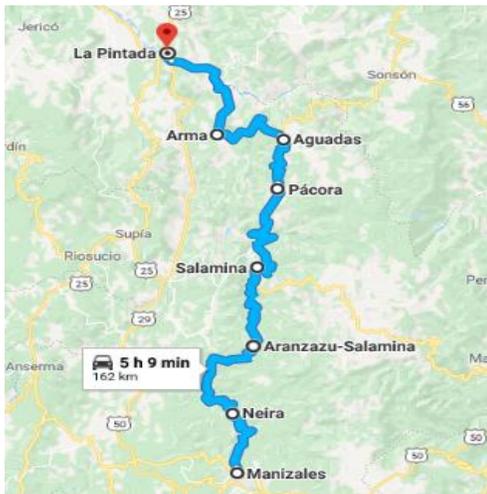


Manizales - Neira - Varsovia - Filadelfia -
La Felisa

Longitud: 59,7 km

Duración del Recorrido: 1 h 43 min

VÍA ALTERNA 4



Manizales – Neira – Varsovia – Aranzazu –
Salamina – Pácora – Aguadas – La Pintada

Longitud: 154 km

Duración del Recorrido: 4 h 48 min

Estas tres vías alternas presentan restricción para vehículos mayores de 16 toneladas por el puente de Arauca, La Felisa y Bocas – La Pintada respectivamente, y por ser una vía angosta y sinuosa, y presentar paso por zona urbana.

ACTIVIDADES DE DIFUSIÓN

- Pasacalles cierre del puente de Irra: están ubicados antes de Cartago, Cartago - Cerritos, Dosquebradas- Santa Rosa, Chinchiná - Club Campestre, Universidad Antonio Nariño.
- Pasacalles que anuncian la restricción a vehículos de 16 Toneladas o más: están ubicados en la salida Manizales - Neira, Tres Puertas vía Santaguada, Cauyá, La Felisa, La Pintada, Arauca.
- Rompetráficos: ubicados en los peajes de Primavera, Supía, San Bernardo, Santaguada, Tarapacá 2, Cerritos 2, Acapulco
- Volantes: entregados en peajes El Manzano, Amagá, Primavera, La Pintada, Supía, Cerritos, Acapulco, Santaguada, San Bernardo, Tarapacá 1 y 2



BOLETÍN

PLAN DE ACCIÓN

El 30 de enero en una reunión convocada por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) se reunieron en Bogotá una representación técnica de especialistas, el Gobierno regional, gremios, interventoría, Concesión Pacífico Tres y la ANI, que representan los grupos de interés sobre el cierre del Puente Irra, de la que se sacaron las siguientes conclusiones:

1. Hubo unanimidad y acuerdo sobre el estado crítico del puente y sobre la prudente decisión de haber cerrado el puente el 22 de enero.
2. Los estudios técnicos que presentó la ANI aseguran que no es indispensable reconstruir el puente ya que con trabajos de reparación inmediatos se pueden arreglar los daños que no son estructurales.
3. Hubo consenso con respecto a que el tiempo es una variable determinante para el plan de acción, con el fin de disminuir el impacto del cierre sobre los sectores afectados por lo que el tiempo será la variable prioritaria sin olvidar las variables de seguridad que fueron las consideradas para realizar el cierre.
4. Las vías secundarias dispuestas para el tránsito para superar la emergencia podrían resultar dañadas ya que no están construidas para carga pesada por lo que la variable tiempo es fundamental para que el impacto sobre estas vías no sea significativo.
5. Atendiendo la variable tiempo, se trabajará la solución en dos etapas.

PRIMERA ETAPA

Durante esta primera fase se priorizarán las obras para flexibilizar la restricción vial y poder reactivar el flujo vehicular en 30 días. Se iniciará con la limpieza y la reconstrucción de la loza o del piso del puente, además de las juntas y la soldadura en los puntos más críticos.

SEGUNDA ETAPA

La segunda fase de repotenciación, comenzará con una evaluación de los cambios y mejoras de la estructura realizados en la primera etapa y se espera la definición de las

obras a realizar y la magnitud de las mismas. Por ello, a pesar de que la primera fase durará aproximadamente un mes trabajando las 24 horas del día para poder dar un paso restrictivo, el proyecto de repotenciación del Puente Irra se puede extender en un periodo mayor a 6 meses, sin necesidad de volver a hacer un cierre total en la segunda etapa.

El Concesionario Pacífico 3 se comprometió con la ANI a que hará entrega de un cronograma de obras en el que se explique con detalle las obras a realizar en los próximos 30 días en el puente de Irra después de los cuales se espera habilitar el paso restringido, es decir, un solo carril y máximo un vehículo pesado sobre la estructura.

La Concesión Pacífico 3 ya tiene aprobado el capital financiero que asciende a unos \$6.000 millones aproximadamente, para la reparación del puente en los términos necesarios, y de acuerdo con los planteamientos acordados.

En cuanto a las pérdidas en términos económicos no están muy claras, pero sí es seguro un aumento del costo de los fletes del sector transportador.

BOLETÍN

Noticias del sector



Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla... sin ella se han perdido todas las guerras"

Gobierno reabrirá vía al Llano. Febrero 01.

Coviandes se comprometió a presentar un plan de las precauciones para el tránsito por la zona cercana al derrumbamiento del Puente Chirajara, con el fin de proveer las condiciones óptimas de seguridad y reabrir la vía para evitar un mayor impacto sobre las actividades de diferentes sectores de la región.

Portafolio. [Ver más ▶](#)

Transporte



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

En un mes se habilitará el paso por el Puente del Irra. Enero 30.

Tras el cierre del Puente de Irra el 22 de enero por posibles fallas estructurales, se realizarán obras de repotenciación del puente tras haber sido recibido el concepto técnico de la Concesión Pacífico III, para la apertura de la vía en el menor tiempo posible que serían 30 días.

El Tiempo. [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Inauguración primer tramo de la vía Neiva-Girardot. Enero 26.

Se inauguró el 26 de enero la primera unidad funcional de la vía Neiva-Girardot que se encuentra entre los municipios de El Juncal y Neiva que reducirá de 50 a 20 minutos el tiempo de tránsito vehicular en un tramo de 21,8 kilómetros.

Ministerio de Transporte. [Ver más ▶](#)

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](#)

-

[Febrero 11 de 2018](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (8) vías departamentales y municipales con cierres totales y (92) con cierres parciales o pasos restringidos.

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