

| Indicadores                                          |          |             |      |
|------------------------------------------------------|----------|-------------|------|
| Variación                                            |          |             |      |
| Indicador                                            | Periodo  | Anual       | 12_P |
| PIB<br><small>(IV Trimestre de 2014)</small>         | 4,8%     | 4,8%        |      |
| IPC<br><small>Febrero de 2015</small>                | 0,15%    | 3,66%       |      |
| IPP<br><small>Febrero de 2015</small>                | 1,28%    | 6,09%       |      |
| ICTC<br><small>(IV Trimestre de 2014)</small>        | 1,01%    | 2,51%       |      |
|                                                      | Periodo  | Promedio    |      |
| Desempleo<br><small>Febrero de 2015</small>          | 10,8%    | 9,9%        |      |
| DTF (E.A.)<br><small>marzo 27 de 2015</small>        | 4,46%    | 4,14%       |      |
| Dólar TRM<br><small>marzo 27 de 2015</small>         | \$ 2.551 | \$ 2.108    |      |
|                                                      | Periodo* | Mes Actual* |      |
| ACPM<br><small>Febrero de 2015</small>               | \$ 7.709 | \$ 8.115    |      |
| Gasolina Corriente<br><small>Febrero de 2015</small> | \$ 7.963 | \$ 8.402    |      |
| Fuentes: Banrep DANE UPME                            |          |             |      |

\*Precio Golds (Real y de Referencia para Bogotá)

12\_P Evolución últimos 12 periodos

Contenido

Esta Semana

Implicaciones de la regulación de Costos de Transporte

Noticias del Sector

Logística

Transporte

Infraestructura

Información de Interés

Enlaces de Interés

Estado de las vías

5° Foro Logística de graneles sólidos

Restricción vehículos de carga Semana Santa

Esta semana...



El déficit en la balanza de pagos en 2014 representó 5,2% del PIB. Mar 27

El año pasado la balanza de pagos cerró en déficit por US\$19.783 millones, lo que representó 5,2% del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Esta cifra, que sale del resultado de la cuenta corriente y de la cuenta financiera, fue deficitaria debido a que en la cuenta corriente los balances fueron negativos en el rubro de renta de factores (US\$12.859 millones) y la balanza comercial de bienes y servicios (US\$11.280 millones). Por el lado de la cuenta financiera, registró entradas netas de capital por US\$19.512 millones, superiores en US\$7.677 millones a lo observado un año atrás cuando se ubicó en US\$11.836 millones. En términos del PIB, la cuenta financiera se elevó de 3,1% a 5,2%. **La República.**

Ver más ▶

El precio de la vivienda nueva aumentó 9,47 %. Mar 26

Los precios de venta de las casas y los apartamentos en Colombia siguen altos: 9,47 por ciento en el 2014 según el Dane; sin embargo, algunos analistas consideran que en algunas ciudades se han estabilizado. Analistas dicen que la tendencia alcista se moderó. Barranquilla y Cali fueron las ciudades con mayores alzas y Bogotá estuvo por debajo de la variación total. El informe presentado este jueves por la entidad estadística llama la atención porque capitales cuyos valores se habían ‘disparado’ en otros reportes estuvieron por debajo de esa variación. Es el caso de Bogotá (9,45 por ciento) y Bucaramanga (4,37 por ciento). **Portafolio.**

Ver más ▶

Líderes y empresarios de A.Latina y Corea apuestan por profundizar relaciones. Mar 27

Líderes políticos y empresariales de Latinoamérica, el Caribe y Corea del Sur culminaron hoy en Busán la Cumbre de Negocios con el propósito de expandir las oportunidades comerciales y trabajar en pos de nuevos tratados de libre comercio con la región, donde ya hay vigentes dos con Chile y Perú. En la intervención en el foro, creado en 2007, Hyunghwan Joo, viceministro de Estrategia y Finanzas de Corea, remarcó que aunque las relaciones entre ambas partes son sólidas y han registrado un crecimiento notable en los últimos años deben ampliarse. **La W.**

Ver más ▶

## Implicaciones de la Reglamentación Política de Libertad Vigilada

En Bogotá a los dieciocho (18) días del mes de marzo de 2015 se suscribió un Acuerdo entre el Ministerio de Transporte, los gremios propietarios de equipos que participaron en la inmovilización camionera, comprometiéndose a dar por terminada la inmovilización de los vehículos que se originó el 23 de febrero de 2015 ([Ver Acta de Acuerdo](#)). [Ver análisis de impacto de la medida](#).

El Ministerio atendiendo a los compromisos adquiridos en el acuerdo con los gremios en lo que respecta a la libertad vigilada, emitió el jueves 26 de marzo la resolución para la aplicación del artículo 2 del Decreto 2228 de 2013 [Ver resolución número 0000757 de 2015](#).

Esta resolución en el Artículo 1 resuelve que “*en ningún caso se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, publicados en el SICE TAC, dado el carácter obligatorio del artículo segundo del decreto 2228 de 2013.*”

Así mismo “*Los generadores, empresas de transporte y propietarios tienen acceso al sistema del SICE TAC a través de la página [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co) en la cual aparecerá la última fecha de actualización y se actualizará de manera permanente en sus componentes técnicos, logísticos y operativos, como lo indica el artículo segundo.*”

Lo anterior implica que para las relaciones económicas se debe tener en cuenta la herramienta SICE TAC, del Ministerio de transporte, que actualmente solo tiene como parámetros modificables lo siguiente: Elección de ruta (origen – destino), tipo de carga (General), tres tipos de vehículos (C2, C3 y CS3) y tiempos logísticos (cargue y descargue).

### Cálculo costo de referencia para negociación en el transporte de carga por carretera

|                                                   |               |               |                              |                |         |
|---------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------------------|----------------|---------|
| Origen                                            | Seleccione... | Destino       | Seleccione...                | Tipo Operacion | General |
| Configuración Vehículo                            | 2             |               |                              |                |         |
| Horas Logística                                   | 2             |               |                              |                |         |
| En los siguientes se usan para descansar.         |               |               |                              |                |         |
| Horas acordadas de espera para el cargue          |               | 0             | Horas acordadas de cargue    |                | 0       |
| Horas acordadas de espera para el descargue       |               | 0             | Horas acordadas de descargue |                | 0       |
| La empresa de transporte ofrece carga de retorno? |               | Seleccione... |                              |                |         |
| Horas adicional de espera                         |               | 0             |                              |                |         |
| <div>Ejecutar Ayuda</div>                         |               |               |                              |                |         |

Esto quiere decir que no hay valor fijo para todas las empresas y operaciones de transporte, sino que depende de los parámetros de tiempos logísticos que acuerden entre las partes.

Al respecto la ANDI sostiene diferencias frente a los demás parámetros internos que nos son modificables y le ha solicitado al Ministerio de Transporte que la herramienta debe ser más flexible. ([Ver recomendaciones de Eficiencia](#)).

En el artículo 5 de la resolución se expresa que habrá investigaciones **“con el fin de imponer las sanciones a quienes (1) no paguen dentro de los plazos, (2) no paguen los tiempos muertos, o (3) hayan efectuado pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, cuando a ello hubiere lugar”**. Con **“un grupo de Reacción con dedicación exclusiva para la investigación y sanción de las infracciones a que se refiere esta disposición”**.

Respecto a esto los generadores de carga contar con soportes técnicos y registros documentales que permitan sustentar el cumplimiento de la norma.

Sobre el punto (1) se debe tener en cuenta el artículo 9 del decreto 2092 que establece que **“Salvo pacto en contrario, el Generador de la Carga pagará a la empresa de transporte el Flete dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada”**. Esto quiere que decir que la norma respetan los pactos comerciales y se puede acordar plazos de pago diferentes.

En el punto (2) referido a los tiempos de muertos, es necesario que las generadores de carga tengan los soportes que permitan identificar a que actor se debe la ineficiencia, de manera que se reconozcan los sobrecostos y estos sean asumidos por el responsable de la misma, que puede ser el remitente de la carga, destinatario de la carga, la empresa de transporte, el propietario de equipo o las zonas primarias de comercio exterior y patios de contenedores.

Con respecto al punto (3) teniendo en cuenta el artículo 2 da la posibilidad de actualizar los parámetros del SICE, en caso que la empresa de transporte y el Generador de Carga demuestren que sus costos particulares eficientes de operación son inferiores a los Costos Eficientes de Operación registrados en el SICE TAC, deberán probar que existen condiciones que justifiquen actualizar los parámetros internos del SICE para que como lo indica el Decreto 2228 de 2013 en el artículo 1º, los costos eficientes consideren **“ los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC”**.

De acuerdo al artículo séptimo de la resolución, la medida rige a partir del 26 de marzo del 2015, por tanto los generadores de carga deben revisar con su proveedores de servicio de transporte cuáles son sus costos particulares eficientes de operación, de manera que tengan argumentos para rebatir los Costos Eficientes de Operación registrados en el SICE TAC y trabajar en modelos de colaboración y relaciones de largo plazo con proveedores confiables que permitan alcanzar mayor eficiencia bajo el concepto de cadena de valor.

## Impacto de la Reglamentación

La ANDI celebró que haya terminado la inmovilización camionera, por el impacto que tuvo en las operaciones de transporte del sector productivo. No obstante, desde la ANDI se le manifestó al Ministerio de Transporte que los temas acordados merecen una revisión de sus implicaciones económicas y no deben tener como motor presiones de algunos sectores, toda vez que cualquier decisión que se tome que afecte el costo de transportar en Colombia agrava las condiciones de competitividad del país.

La política de libertad vigilada ha significado un avance del sector transporte gracias a los incentivos que tienen los actores en ser cada vez más eficientes, por lo tanto uno de los puntos acordados en el acuerdo que establece “En ningún caso se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, publicados en el SICE TAC” resulta contrario a los principios de libre negociación, libertad de empresa. En este sentido la ANDI en diferentes espacios y comunicaciones desde antes de iniciarse la inmovilización y luego de conocerse los acuerdos, se manifestó en contra de esta medida, que resulta contraproducente para los objetivos de bajar los costos de transporte y aumentar la competitividad de las empresas en Colombia, y en contravía de las estrategias que tiene el gobierno para reducir el costo país, la construcción de infraestructura inteligente de transporte, la política desarrollo productivo y el ingreso a la OCDE en lo que respeta a la calidad de la regulación y mejores prácticas de transporte.

A manera de ejemplo en las 12 principales rutas que comunican a los tres principales polos industriales del país (Bogotá, Medellín y Cali) con los 4 puertos principales (Cartagena, Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta), en las cuales se movilizan 22 millones de toneladas origen destino al año con un valor del flete pagado de \$ 2.3 Billones. El establecer el SICE TAC como valor mínimo obligatorio, implicaría un aumento promedio en fletes por tonelada del 34%, que se traduce un sobre costo de \$ 681 mil millones, es decir aumentarían los costos de transporte en un 29% para el sector productivo, agravando su competitividad en el escenario internacional.

| ANÁLISIS DEL IMPACTO DE FLETES                                         |                   |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Ruta                                                                   | Consolidado       |
| Distancia ruta (Km)                                                    | 848               |
| Toneladas Origen -> Destino movilizadas en el año (Ton/año)            | 22.097.737        |
| Valor del Flete por tonelada (\$/Ton)                                  | 104.791           |
| SICE                                                                   | 123.320           |
| FLETE CON SICE                                                         | 135.653           |
| Variación SICE Vs Flete                                                | 34%               |
| Flete Facturado en Ruta con peajes                                     |                   |
| Total Valor del Flete de viajes no realizado en el año en la ruta      | 2.315.640.264.577 |
| VALOR CON SICE                                                         | 2.997.614.349.079 |
| DIFERENCIA                                                             | 681.974.084.501   |
| Fuente: Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura - ANDI - 2015 |                   |

Con base en esto se recomendó que la reglamentación del decreto 2228 de 2013, debe clarificar que antes de fijar un valor mínimo obligatorio con referencia al SICE, se debe aplicar un procedimiento que permita identificar si la determinación del valor convenido obedece a mejoras observables y justificadas por los actores, de tal modo que no se castigue y desincentive la eficiencia que han logrado las empresas.

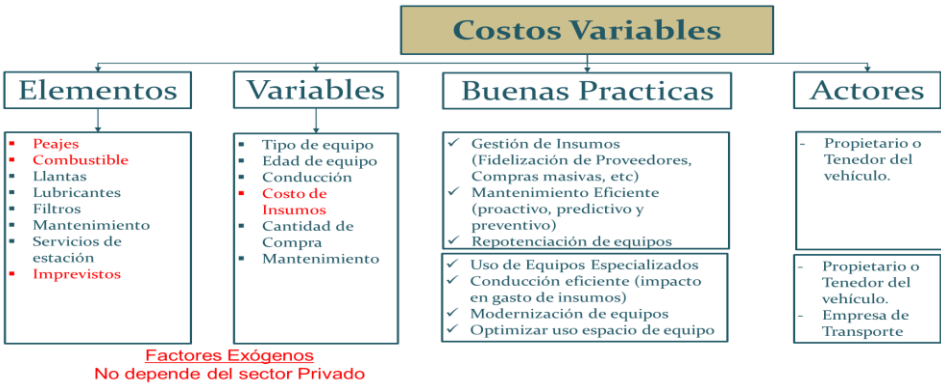
Se trasladaron diferentes recomendaciones al Ministerio de Transporte sobre el inconveniente de esta medida, indicando que el SICE no se puede convertir en un parámetro mínimo obligatorio, puesto que por las

características particulares de cada operación se dificulta que este refleje los parámetros de operación eficientes del mercado ([Ver recomendaciones de Eficiencia](#)).

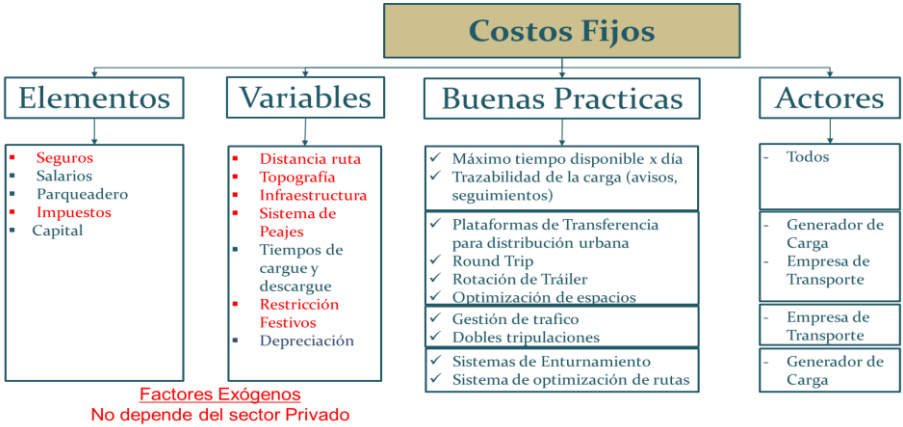
Eficiencia en Transporte de Carga

El Decreto 2228 de 2013 define en el artículo 1º como costos eficientes de operación, “los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen-destino, considerando los parámetros de operación *más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia*, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC”.

Actualmente en lo que respecta a los parámetros de consumo de los diferentes insumos variables, se presentan mejoras en rendimiento que dependen del equipo de transporte que se utilice, tecnologías y antigüedad del mismo, condiciones de operación o por prácticas de mantenimiento preventivo adecuadas. En el caso de dos insumos claves del transporte; las llantas y los combustibles, estos dependen de la topografía (plano, ondulado o montañoso), de las condiciones del terreno (destapado o pavimentado), y de la operación (Cargado, carga volumen - M3 o vacío), y en el SICE solo se tiene en cuenta el primer factor. Adicionalmente el consumo de combustible en kilómetros/galón, depende de si se trata de un vehículo con inyección electrónica o inyección mecánica, o si se implementa conducción eficiente.



A estos parámetros técnicos, se suman aspectos logísticos como; optimización sistemas de gestión y operación, round trip, rotación de tráiler, optimización de espacio de los tráiler y aspectos comerciales como fidelización, grandes volúmenes de carga, entre otros factores que redunda en mayor productividad el equipo de transporte y mejor distribución de los costos fijos.



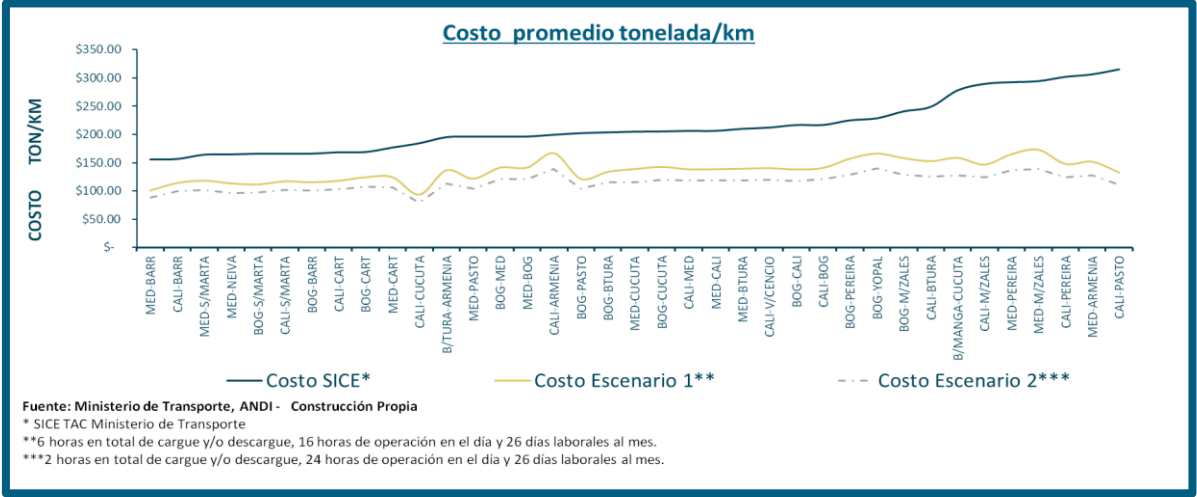
A manera de ejemplo en cuanto al tiempo de trabajo de los equipos, en el SICE por defecto están 12 horas diarias, y en la práctica muchas empresas llegan a 24 horas de actividad, contemplando las actividades de cargue y descargue, donde no se precisas la presencia del conductor y actividades de transito donde se usa más de un conductor.

Los siguientes aspectos son un ejemplo de que actualmente se manejan parámetros más eficientes en el mercado en lo que respecta a los insumos, esto depende de varios factores técnicos y calidad del insumo, y de condiciones de operación eficientes.

| Parámetros Generales                      | Parametros SICE TAC | Factores particulares a tener en cuenta                                                                                                                                | Ejemplos de mayor eficiencia                                                                                                                           |
|-------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tiempo Disponible de Operación al Día     | 12                  | Depende de política internas, o de si es carga para comercio exterior u operacion nacional o capacidad de infraestrctura logísticas                                    | Las operación puede alcanzar 24 horas, En algunos casos la operación del vehiculos puede alcanzar hasta 26 días descontados los días de mantenimiento. |
| Días Laborales al Mes                     | 24                  | Depende del tipo de carga, si esta tiene restriccion nocturna o restriccion en festivos.                                                                               |                                                                                                                                                        |
| Horas hàbiles al mes                      | 288                 | Esta valor es resultado de los anterior                                                                                                                                | 624                                                                                                                                                    |
| Distancias                                | 526                 | El SICE no cobija todas las rutas. La topografia de muchas rutas cambiado                                                                                              | NA                                                                                                                                                     |
| Velocidad promedio                        | 26                  | Es necesario actualizar los parametros de las rutas, puesto que por el avance de las construccion de infraestrctura estos han cambiado y las velocidades ha uamentado. | NA                                                                                                                                                     |
| Porcentaje de comisiòn al conductor       | 0                   | Esta comision puede ser menor cuanto se garantiza fidelización y el conductor puede ganar más.                                                                         | NA                                                                                                                                                     |
| Porcentaje de administraciòn del vehiculo | 0                   | Esta comision puede ser menor                                                                                                                                          | NA                                                                                                                                                     |
| Capacidad vehiculo                        | 34                  | la carga volumen implica menor consumo de combustible, menor desgaste del vehiculo, menor tiempo en ruta                                                               | NA                                                                                                                                                     |

| Parametros Configuración CS3 -SICE TAC |                   |        |          |         | Factores particulares a tener en cuenta                                                                                                                                                          | mplos de mayor eficie |          |         |
|----------------------------------------|-------------------|--------|----------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|---------|
| Grupo                                  | Subgrupo          | Plano  | Ondulado | Montaña |                                                                                                                                                                                                  | Pavimentado Cargado   |          |         |
| Combustible                            | Acpm              | 5.40   | 4.00     | 2.80    | Depende de la topografía (plano, ondulado o montañoso), de las condiciones del terreno (destapado o pavimentado), y de la operación (Cargado, carga volumen - M3 o vacío),                       | Plano                 | Ondulado | Montaña |
|                                        |                   |        |          |         |                                                                                                                                                                                                  | 10.29                 | 9.9      | 9.53    |
| Llantas                                | Llantas dirección | 50,000 | 50,000   | 50,000  | Depende de calidad de llanta, de la topografía (plano, ondulado o montañoso), de las condiciones del terreno (destapado o pavimentado), y de la operación (Cargado, carga volumen - M3 o vacío), | Pavimentado Cargado   |          |         |
|                                        |                   |        |          |         |                                                                                                                                                                                                  | Plano                 | Ondulado | Montaña |
|                                        |                   |        |          |         |                                                                                                                                                                                                  | 115,000               | 102,500  | 90,000  |
|                                        |                   |        |          |         |                                                                                                                                                                                                  | 145,000               | 132,500  | 120,000 |
| Llantas                                | Llantas tracción  | 50,000 | 50,000   | 50,000  |                                                                                                                                                                                                  | 115,000               | 102,500  | 90,000  |

La siguiente gráfica muestra un comparativo del costo promedio Tonelada/Km en las principales rutas del país bajo 3 escenarios diferentes: SICE, Escenario 1 y Escenario 2. Los parámetros del SICE son los mencionados anteriormente y los otros 2 escenarios son cálculos de la ANDI con fuente del Ministerio de Transporte, se contemplan otros factores fundamentales como velocidad promedio, comisiones a conductores y empresas de transporte, capacidad del vehículo, topografía, combustibles, llantas, entre otros.



El escenario más eficiente son 2 horas en total de cargue y descargue, operando 24 horas en el día (Escenario 2), esto resulta en menores costos promedio de operación. Este resultado invita a las empresas a encontrar alternativas para reducir los costos de cargue y descargue y coordinar con todas los actores de la cadena de transporte para que esta reducción no se vea opacada por ineficiencia en otras etapas para que se vea reflejado en una reducción en los costos.

Es posible analizar que los cambios en los parámetros de eficiencia reducen significativamente los costos operativos. Es necesario entonces que si se va a tomar el SICE como referencia mínima de pago de fletes, esta herramienta sea modificable en todos los parámetros sujetos a cambios particulares a cada operación y sea actualizado constantemente.

## Noticias del sector



### Logística



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

#### Mejorar cooperación, infraestructura e innovación, reto de puertos costeros. Mar 27

Infraestructura e innovación en herramientas tecnológicas de logística son los tres aspectos claves que debe mejorar el sector portuario de la Costa Caribe para fortalecer la competitividad de los puertos. El 90% de la carga total en Colombia sale de los puertos del Caribe, de ahí la importancia de los procesos de innovación y reestructuración en el sector. Los mayores costos identificados para las empresas que exportan son los de transporte y de servicios financieros, así como los costos relacionados con los Tratados de Libre Comercio, estos se incrementan, entre otras razones, por la falta de sinergia entre los puertos. Los costos generales de comercio exterior para las 16 cadenas analizadas alcanzan los USD2.536 millones. **El Heraldo.**

[Ver más ▶](#)

### Transporte



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

#### Sector Transporte lanza Plan de Seguridad Vial para Semana Santa. Mar 27

Con el propósito de garantizar la seguridad de los ciudadanos y el normal flujo del transporte durante los planes Éxodo y Retorno en Semana Santa se anunciaron importantes medidas de seguridad para los viajeros. La Policía Nacional, autorizará la movilización de maquinaria y cargas con el fin de atender situaciones de caso fortuito sobre la red vial nacional. Para tener control total sobre el tráfico vehicular, se instaló un Puesto de Mando Unificado (PMU), en el cual estarán funcionarios de las entidades del sector transporte, monitoreando las 24 horas del día las vías del país. Con este mecanismo se quiere asegurar una Semana Santa segura y atender cualquier eventualidad que afecte el tránsito o la infraestructura. **Ministerio de Transporte.**

[Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

#### Colombia busca adoptar modelos de contratación internacional en megaproyectos de infraestructura. Mar 25

Tras la caída en los precios del petróleo desde finales del año pasado, los megaproyectos de infraestructura buscan jalonar la economía colombiana y en ese sentido, se hace necesaria la reglamentación y homologación de normas contractuales que garanticen el buen funcionamiento de éstos. Se trata de un modelo de contratación, avalado y probado internacionalmente, que puede ser ajustado a necesidades locales. De esta manera se podrá contar con herramientas para no demorar las obras, o no suspenderlas, con el fin de evitar sobrecostos y sobre todo, para que exista un muy eficiente manejo de solución de controversias **Radio Santafé.**

[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 publica

Información de Interés



Nacionales

MinTransporte

Superintendencia de Puertos y Transporte

INVIAS

DNP

Policia Nacional

CONPES 5239

ANI

Internacionales

IIRSA

MIT Supply Chain

LOGYCA



5º Foro Logística de Graneles Sólidos 7 y 8 de mayo 2015

- Situación actual- Sociedad Portuaria de Buenaventura

En una [circular](#) enviada el día 26 de marzo de 2015, el gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A informa que no presentan una reacción positiva en lo que respecta al retiro de carga de importación, tras siete días de haberse levantado la inmovilización camionera. Hacen un llamado para que los diferentes actores de la cadena de transporte hagan uso de la disponibilidad de las 24 horas de operación del Terminal Marítimo de Buenaventura.

- Restricción vehículos de carga Semana Santa

| FECHAS, HORAS Y CORREDORES VIALES QUE SERÁN OBJETO DE LA RESTRICCIÓN VEHICULAR PARA EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE CARGA CON CAPACIDAD IGUAL O SUPERIOR A 3.4 TONELADAS EN CUNDINAMARCA Y OTROS DEPARTAMENTOS. |             |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------|
| Viernes                                                                                                                                                                                                     | 27 de marzo | 15:00 A 22:00 HORAS |
| Sábado                                                                                                                                                                                                      | 28 de marzo | 09:00 A 20:00 HORAS |
| Domingo                                                                                                                                                                                                     | 29 de marzo | 12:00 A 22:00 HORAS |
| Miércoles                                                                                                                                                                                                   | 01 de abril | 12:00 A 24:00 HORAS |
| Jueves                                                                                                                                                                                                      | 02 de abril | 08:00 A 12:00 HORAS |
| Sábado                                                                                                                                                                                                      | 04 de abril | 12:00 A 22:00 HORAS |
| Domingo                                                                                                                                                                                                     | 05 de abril | 09:00 A 24:00 HORAS |

En cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 0002307 del 12 de Agosto 2014, en su artículo 2 TEMPORADA VACACIONAL DE SEMANA SANTA, se comunica a los gremios, asociaciones del sector transporte, ciudadanos, usuarios de la red vial nacional y demás interesados, que la restricción a aplicar para los vehículos de carga será en las fechas y horas relacionadas a continuación

[VER RESTRICCIÓN](#)

Con el propósito de garantizar la seguridad de los ciudadanos y el normal flujo del transporte durante los

planes Éxodo y Retorno en Semana Santa se anunciaron importantes medidas de seguridad para los viajeros. La Policía Nacional, autorizará la movilización de maquinaria y cargas con el fin de atender situaciones de caso fortuito sobre la red vial nacional. Para tener control total sobre el tráfico vehicular, se instaló un Puesto de Mando Unificado (PMU), en el cual estarán funcionarios de las entidades del sector transporte, monitoreando las 24 horas del día las vías del país. Con este mecanismo se quiere asegurar una Semana Santa segura y atender cualquier eventualidad que afecte el tránsito o la infraestructura

[VER PLAN DE SEGURIDAD](#)

[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#) - [27 de marzo de 2015](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una vía nacionales con cierre total, seis (6) por cierres programados en vías nacionales; tres (3) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 52 vías con pasos restringidos.

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