

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	12_P
PIB (IV Trimestre de 2013)	0,8%	4,3%	
IPC Abril de 2014	0,46%	1,98%	
IPP Abril de 2014	0,43%	4,09%	
ICTC (I Trimestre de 2014)	1,48%	-0,68%	
	Periodo	Promedio	
Desempleo Abril de 2014	9,0%	10,1%	
DTE (E.A.) junio 06 de 2014	3,8%	3,91%	
Dólar TRM junio 06 de 2014	\$ 1.886,1	\$ 1.968,4	
	Periodo*	Mes Actual*	
ACPM Diciembre de 2013	\$ 8.180	\$ 8.433	
Gasolina Corriente Diciembre de 2013	\$ 8.269	\$ 8.856	
Fuentes: Banrep DANE UPME			

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución ultimos 12 periodos

Contenido

Esta Semana

[Corredores Estratégicos para la Competitividad](#)

Noticias del Sector

- [Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

Información de Interés

- [Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

Esta semana...



La creación de empresas en Colombia aumentó un 18% Jun 6

En su reunión del viernes, la junta directiva del Emisor decidió incrementar en 25 puntos base la tasa de referencia. La Junta consideró que la estabilidad macroeconómica y la actual convergencia de la inflación hacia la meta de largo plazo son compatibles con un aumento adicional de la tasa de interés. "La inflación en abril continuó la convergencia esperada al 3%. Por su parte, las expectativas de inflación a un año de los analistas económicos y las implícitas en los papeles de deuda pública aumentaron frente al mes pasado", explicó el Banco de la República.

Portafolio

Ver más ▶

La inflación en mayo fue 0,48 por ciento. Jun 5

Esta tasa es superior en 0,20 puntos porcentuales a la registrada en el mismo mes del 2013, que fue 0,28 por ciento. El Departamento Nacional de Planeación (Dane) reportó este jueves que en el quinto mes del año, la inflación fue 0,48 por ciento, y que en lo corrido del 2014, el IPC se ubica en 2,48 por ciento. Esta tasa es superior en 0,99 puntos porcentuales a la registrada en el mismo periodo del año anterior (1,49 por ciento). Entre junio del 2013 y mayo del 2014, es decir los últimos doce meses, el IPC presentó una variación de 2,93 por ciento.

Portafolio

Ver más ▶

Decisión en tasas de interés, causa de un dólar barato. Jun 6

Mientras que las tasas de interés de distintos países emergentes como los Brics o los pertenecientes a la Alianza del Pacífico permanecen inalteradas e incluso Europa decide recortarlas, Colombia va en contravía de este movimiento económico con sus dos últimos incrementos de 50 puntos básicos. Los efectos: la llegada de más capital, lo que repercutirá en un dólar más barato. El pasado 30 de mayo, el Banco de la República aumentó a 3,75% su tasa de interés, por segundo mes consecutivo, después de haberla mantenido inalterada por más de un año.

La República

Ver más ▶

CORREDORES ESTRATÉGICOS PARA LA COMPETITIVIDAD

Bogotá - Buenaventura

Sin duda, la falta de una infraestructura adecuada es uno de los grandes limitantes de la actividad productiva en Colombia. Una infraestructura competitiva se fundamenta en tres factores interdependientes: la gestión logística, el servicio de transporte de la carga y el estado de la infraestructura.

Si bien los resultados de los proyectos de infraestructura se perciben en el mediano plazo, su seguimiento debe ser permanente y en el corto plazo, el país debe contar con un cronograma con los diferentes proyectos estableciendo en forma detallada el plazo y nivel de ejecución de las diferentes fases de la obra. Para cumplir esto, la ANDI en los últimos años ha venido resaltando la importancia de implementar la figura de la Gerencias de Corredores, que estaría encargada del seguimiento y control de la construcción, mantenimiento y funcionamiento de las vías, procurando que exista fluidez y un nivel de servicios adecuado en cada corredor estratégico.

Por efectos de la Ley de Infraestructura (Ley 1682 de 2013), gracias al Artículo 69°, se está desarrollando un Decreto que establezca, ejecute, vigile y controle los corredores logísticos de Importancia estratégica en el país. El criterio principal de selección de estos, es la mayor concentración de movilización de carga tanto de comercio exterior como de comercio interno, que unen los principales nodos de generación, atracción y distribución de carga.

En los avances se identificaron 20 corredores estratégicos, donde entre ellos se eligió el corredor de Bogotá – Buenaventura para implementar una prueba piloto en este concepto de gerenciamiento, así como en la estructuración de mejoras logísticas que descongestionen el puerto y den mayor fluidez a este corredor.

Actualmente, el corredor consta de 526 kilómetros donde se movilizan en el año 3 millones de toneladas de carga por importación y 1 millón de carga de exportación, que suman 4 millones de toneladas origen – destino completo. Sin embargo existen niveles más altos en algunos tramos como por ejemplo Bogotá – Girardot y Buga – Buenaventura, en este último se movilizan alrededor de 14 millones de toneladas anuales.

El Gobierno Nacional, ha venido trabajando en el desarrollo de este corredor estratégico para país, por lo cual se hace un recuento de los avances y pendientes en cuánto infraestructura y logística.

INFRAESTRUCTURA VIAL

➤ Bogotá – Soacha

Actualmente la salida de Bogotá al sur, se ve afectada por el alto tráfico de vehículos particulares, a pesar que dentro la concesión Bogotá.- Girardot, se incluía esta parte, no se pudo ejecutar el mejoramiento de esta vía de acceso a la ciudad



Es importante resaltar la gestión que debe realizarse en los accesos a Bogotá y en las ciudades principales puesto que en este caso, para este corredor la salida de convierte en un cuello de botella cuya velocidad promedio entre los 11 km/h.

➤ **Bogotá – Girardot**

Este proyecto se venía ejecutando desde hace 10 años, Gracias a ley de infraestructura solucionaron problemas de compra de predios para lograr completar en el primer semestre del 2014 la terminación de la totalidad de los 133 km que componen este proyecto que se encuentra dentro de la concesión "Bosa - Granada – Girardot".

➤ **Girardot – Cajamarca**

Se han construido 60,96 km (de 62.6 km) doble calzada: 51,5 km están operando. En rehabilitación se realizaron 88.3 km cumplidos en su totalidad. El valor de este contrato fue por \$770.692 millones y esta concesión "Girardot -Ibagué - Cajamarca" finaliza en el 2026.

En cuanto a las demoras del túnel de Gualanday ya se finalizaron los trámites de la licencia ambiental y han comenzado las obras. Por otra parte, la iniciativa APP de la creación de un paso urbano Cajamarca y Variante de Boquerón le fue aprobada la pre factibilidad.

➤ **Cajamarca - Calarcá**

En este tramo se desarrolla la construcción del Túnel II Centenario (Túnel de la Línea) y la segunda calzada entre Calarcá y Cajamarca; este proyecto contiene tres módulos:

1. Construcción de un túnel de 8,65 Km. Se tiene un avance de 84% en la excavación 84% y 5% en el revestimiento 5%.
2. Construcción de una segunda calzada de 8.8 km entre el intercambiador Bermellón y Cajamarca (Tolima). Este módulo cuenta con 15 túneles cortos y 13 puentes sumando 4,4 Km. Su avance actual es de 75% en la doble calzada y 48% en los túneles y puentes.
3. Construcción de una segunda calzada de 9.4 km entre el Intercambiador Américas y Calarcá (Quindío). El módulo incluye 2.4 km más compuestos de 4 túneles cortos y 10 puentes, cuyo avance es 70% en la doble calzada y 56% en los túneles y puentes.

Cabe destacar que se adelantan los estudios para la construcción del viaducto Los Chorros dentro del contrato de puentes por el INVIAS. Así mismo se trabaja en las obras de contención complementarias. Por otro lado, por medio del CONPES 3795 se asignaron recursos adicionales para el desarrollo de la construcción del intercambiador Versalles (Calarcá - Quindío), equipos electromecánicos, terminación vía, Intercambiador Américas al Portal Quindío, terminación Túnel Piloto y Gestión Socio-ambiental. La obra completa reducirá en 11 kilómetros el trayecto con respecto a la antigua ruta y estaría terminada en 2015.

Por otra parte, en proyecto Cajamarca - Ibagué está contemplada la construcción de la segunda calzada de los tramos faltantes. En adición, hay tres iniciativas privadas en análisis para la construcción de un segundo túnel de La Línea y obras anexas; se adelantan estudios de pre factibilidad y formas de financiarlo.

➤ **Calarcá – La Paila**

Bajo la concesión "Armenia - Pereira – Manizales" se desarrolla un proyecto de rehabilitación de 52 km con un costo de \$922.974 millones y cuya concesión tiene previsto finalizar en el 2027. No obstante se presenta un deterioro de 10 km en tramo de Calarcá - La Española; se está trabajando para asignar los recursos respectivos. En este tramo nació una iniciativa privada dentro del proyecto La Paila - Calarcá – Cajamarca donde se busca realizar una segunda calzada sin incluir el segundo túnel de La Línea.

➤ **La Paila – Buga**

Esta vía funciona eficientemente, sin embargo se presenta un desborde de la cuenca del río La Paila debido a malas prácticas, representando una amenaza a la vía férrea, el poliducto y el gaseoducto, y provocando inundaciones en el corregimiento La Paila; para ello se espera que se realice una reunión con las diferentes entidades (INVIAS, ANI, Ecopetrol, alcaldía).

➤ **Buga - Buenaventura**

Este proyecto que cuenta una longitud total de 120 km y está dividido actualmente en varios contratos, algunos de los cuales son de obra pública (INVIAS) y otros por concesión (ANI).

• **Buga – Mediacanoa – Loboguerrero**

Está vigente un proyecto de la rehabilitación de 52.42 km cuya finalización está estimada para octubre de 2016; sin embargo, su construcción aún no ha comenzado.

Por otra parte, hay otro proyecto de construcción de una doble calzada de 47.6 km en el tramo Mediacanoa – Loboguerrero cuyo avance es del 52%.

• **Loboguerrero – Buenaventura**

El INVIA estaba a cargo de un contrato que se dividía en cuatro proyectos para construcción, reparamiento y mantenimiento, sin embargo este año la ANI tomo los tramos 2 y 3.

1. **Loboguerrero – Cisneros:** Construcción de 25 puentes, túnel de 7.8 km, pavimentación de 3.7 km y la construcción de una segunda calzada de 8.2 km. Este proyecto ya entregó el túnel y 22 puentes construidos.

Actualmente se presenta un inconveniente en el túnel 8 en Cisneros con los propietarios de 21 casas las cuales presentan agrietamientos cuya reparación valen alrededor de \$1000 millones; la comunidad está ejerciendo presión y retrasan la construcción del túnel. En solución, se está reparando a medida que se realizan las obras.

2. **Cisneros – Triana:** construcción de 9.3 km de segunda calzada
Triana – Altos de Zaragoza: construcción de 10.7 km de segunda calzada

La primera concesión de cuarta generación adjudicada el año pasado por ANI, integro dos tramos que estaban anteriormente a cargo de INVIAS. Este proyecto está presentando un estancamiento en su desarrollo por falta de recursos para acometer los pendientes de la licencia ambiental de los contratos anteriores; sin embargo, se están adelantando los trámites pertinentes para realizar la cesión total de la licencia ambiental al nuevo contratista.

3. **Altos de Zaragoza – Citronela:** construcción de 14 km de segunda calzada por medio de un contrato de obra pública. El proyecto tiene un avance de 67%. se pusieron en servicio 6 kilómetros de doble calzada ubicados entre Citronela y Altos de Zaragoza

En cuanto al poliducto que pasa por Citronela, se busca pagar los gastos por el traslado del poliducto para construir la doble calzada. Por otra parte, se presentan dificultades para realizar la ampliación de la vía con la comunidad La Esperanza en Citronela; como solución a esto se realizaron consultas previas para poder licenciar el sector La Esperanza y así hacer la ampliación de la vía.

Dado la importancia del corredor Buga – Buenaventura. Se está estructurando un gran proyecto de Cuarta Generación que busca promover y gestionar el corredor logístico de manera integral y luego entregar el mantenimiento de la vía en concesión. Se espera que el proyecto salga a licitación este año; con esto se consolidarían todos los tramos anteriores e incluiría la construcción de la doble calzada Citronela – Buenaventura que ayudaría a mejorar la entrada al puerto.

GESTIÓN COMPLEMENTARIA DEL CORREDOR

Al referirnos a las medidas en materia de infraestructura nuevamente insistimos en la urgencia de ejecutar rápidamente el ambicioso programa de inversión que tiene el gobierno en este corredor. Pero estas acciones, cuyos resultados se verán en el mediano y largo plazo no son suficientes, también se necesitan medidas, con resultados rápidos, que contribuyan a aliviar los altos costos de transporte y logística del sector productivo.

El Ministerio de Transporte es consciente que debe haber un desarrollo integral del corredor en orden de lograr el objetivo de eficiencia y competitividad. Para ello ha venido realizando diferentes esfuerzos en conjunto con otras entidades gubernamentales y el sector privado para lograr tener un país logísticamente funcional y competitivo; es así que se presentan los siguientes temas a trabajar:

✓ **Sistema de enturnamiento:**

El Ministerio identificó los sistemas de información en cada terminal portuario y busca unificarlos para así tener una mejor coordinación en los procesos de cargue y descargue. Entre las acciones que se está realizando se está estructurando un diseño conceptual del sistema cuyo proyecto piloto entrará a operar próximamente en Buenaventura.

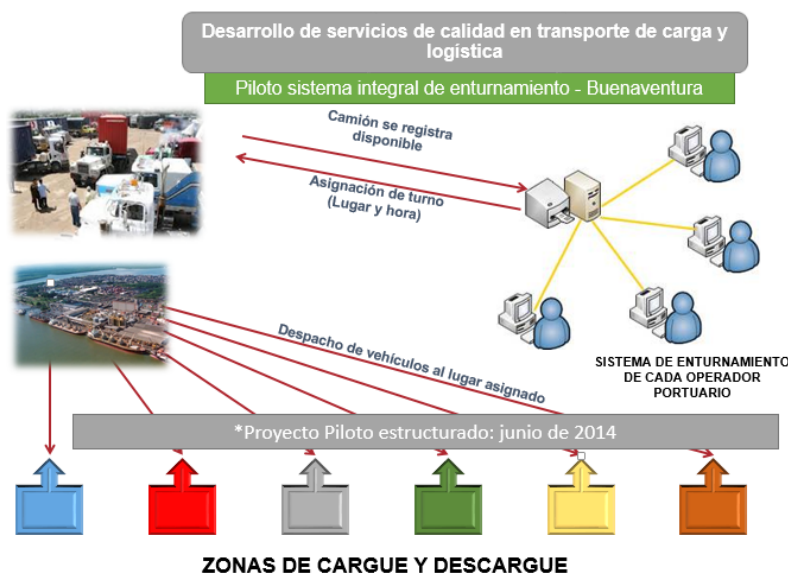
✓ **Patios de contenedores:** El 23 de Mayo, durante la clausura del Segundo Foro de Puertos y Contenedores, se reveló el proyecto de Decreto que regularía a los Patios de Contenedores. Allí, se reconocen que son parte integral de las cadenas logísticas de abastecimiento, almacenamiento y distribución. No como eslabones independientes, desarticulados y aislados del proceso de importación / exportación. Por ello se tiene la estrategia de: 1) diseñar herramientas que orienten la gestión logística, 2) Fortalecer a los entes territoriales en la planeación logística integrada con los instrumentos de planificación territorial (POT y Planes de Movilidad), y 3) Apoyar el desarrollo de Planes de logística urbana, para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y competitividad de las ciudades.

✓ **Plataforma Logística:** En coordinación con la Alta Consejería se busca implementar un modelo piloto de PL en Buenaventura donde se realizó un estudio de factibilidad donde en este año se desarrollará la estructuración organizacional y financiera del Ente Gestor para el desarrollo de la ZIDES en Buenaventura que mejorará los costos de transporte de comercio exterior en Buenaventura. Esto será siempre buscando una adecuada planificación para el municipio en el que se implementará.

✓ **Logística Urbana:** Ciertamente las ciudades pueden convertirse en uno de los mayores cuellos de botella de la cadena, así que para ello se busca la creación de una Zona de Actividades Logísticas Conexas comprendiendo todos los elementos de la cadena. La propuesta es una zona de 3000 hectáreas para estas actividades. Así mismo, se propone una construcción de una Terminal Intermodal para distintos modos que integre también transporte público para los pasajeros regionales. Por otro lado, se busca impulsar una central de abastos y plazas de mercado en zonas satelitales. Por otro lado dentro de la visión de corredores el Ministerio de Transporte tiene en cuenta que estos no deben pasar por vías urbanas para evitar el tráfico y tampoco sobre vías que presten servicio regular de transporte público colectivo. Por otra parte, deben prohibirse los giros y grandes estacionamientos de tractocamiones, así mismo debe haber un manejo y protección ambiental; y no debe ser invadida por negocios de comida y hospedajes.

✓ **Infraestructura con tecnología eficiente:** Los elementos que utilicen las autoridades para control, inspección y demás actividades de su rol, no deben rezagarse en su desarrollo y convertirse en cuellos de botella. Por otra parte se presenta el cuello de botella de demoras de los controles de la DIAN, para ello se recomienda realizar una armonización de los procesos y mejores equipos para no entorpecer las operaciones de la cadena. En otra materia, el Ministerio de Transporte en cuanto a los peajes electrónicos ya acordó cuál será el sistema a utilizar; el piloto para ello será el corredor Bogotá – Buenaventura. Sin embargo, debe tenerse en cuenta los sistemas de básculas que además, se puedan adaptar a nuevas generaciones de vehículos de carga.

✓ **Restricciones viales:** Colombia es uno de los países que tiene más festivos en todo el mundo, el hecho de que en estas fechas haya restricciones viales perjudica la condiciones de movilidad y la planificación



del transporte de las empresas y demás actividades logísticas, esto es reporta como una de las causas de ineficiencias con respecto a otros países. T

Todos los días en que hay restricción inmovilizan al país en un equivalente a 86 días al año. Esta medida restrictiva tiene implicaciones económicas altas. En el caso de la ruta Bogotá – Buenaventura, para un mes como Junio donde hay tres puentes festivos, hay 256 horas disponibles en el mes puesto que se podría trabajar en promedio 12 horas en 22 días. Esto produce ineficiencia de la flota de transporte al disminuir el número de recorridos, lo cual redundo en altos costos de transporte y la necesidad de requerir mayores activos para la operación logística

- ✓ **Pago de Peajes:** Los vehículos que transitan por los distintos corredores deben cancelar un peaje que se vea reflejado en condiciones adecuadas de las vías y niveles de servicios. Las actuales tarifas de peajes en Colombia consideradas como unas de las más altas de Latinoamérica, donde hay promedios de 10 a 15 pesos por kilómetro, mientras que rutas como Bogotá- B/tura se paga \$630/km.

Para el caso de la ruta Bogotá- B/tura los peajes representan más de dos hora de tiempos muertos. Además del tiempo muerto, este número de peajes tiene un costo económico, en primer lugar por el aumento del consumo de combustible, puesto que esta clase de vehículo debe disminuir su velocidad y mantener el motor encendido durante el tiempo de espera en las casetas-

En este sentido la ANDI ha propuesto modificar el sistema de pago de peajes, implementando el cobro electrónico de peajes (ETC) para que pueda realizarse previamente y sin mayores gastos administrativos, lo cual disminuye los tiempos muertos y costos de combustible durante el recorrido puesto que la tecnología de comunicación remota permite transitar a 100% de la velocidad normal sin reducir la velocidad, puesto que realiza la transferencia de manera automática y sin que el vehículo tenga que detenerse por completo, asegurando una velocidad constante del flujo y la reducción de colas en las casetas y congestión vehicular.

- ✓ **Dragado de Profundización:** En lo concerniente los canales de acceso, cabe resaltar las actividades de relimpia que se vienen realizando. Además de eso, se busca ampliar el Canal Externo de 200 metros a 280 metros, de igual manera el canal interno de 160 metros a 280 metros. Así mismo, se busca valorar la formación de un bajo frente a la boya 41 (bajo de 8,85mts). En este tema, se necesita soluciones que se proyecten a largo plazo para responder a la demanda proyectada y evitar futuros sobre costos.

Escenario de Eficiencia en el Corredor Logístico

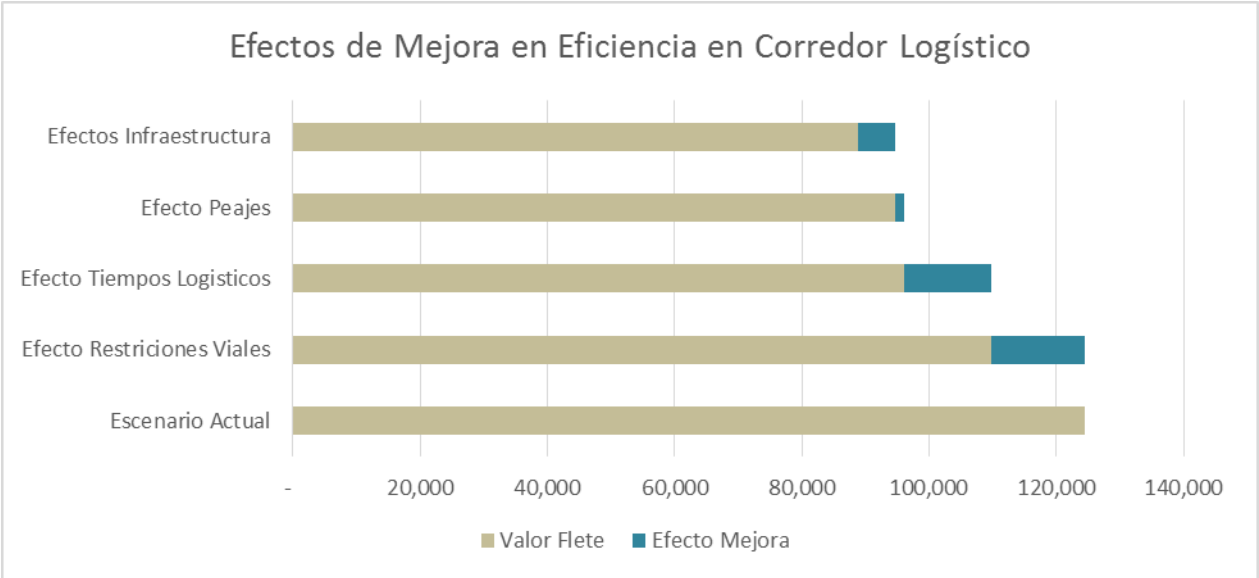
Como se indicó al inicio una infraestructura competitiva se fundamenta en tres factores interdependientes: la gestión logística, el servicio de transporte de la carga y el estado de la infraestructura. En tal sentido mejoras en cada una de las materias señaladas para este corredor, implicarían un disminución del tiempo de operación del vehículo, haciendo que este se más productivo y haga más viajes, lo cual incide en las distribución de los costos fijos y la consecuente disminución de los costos de transporte.

Para ilustrar esto en este corredor, si se mejoran las condiciones actuales de infraestructura se pasaría de una velocidad promedio actual de 36 km por hora en los 515 km a una velocidad de promedio de 60 km en 493 km, que sería la nueva longitud del corredor en 4 años. Adicional a esto se flexibiliza la regulación de las restricciones viales en festividades, el tiempo disponible en un mes como junio pasaría de 256 horas a 408. La implementación de cobro electrónico de peajes disminuirá el tiempo de espera a 5 minutos. Y por último si sumamos la mejoras en la eficiencia logísticas, los tiempos de cargue y descargue en este corredores podría pasar de 26 horas a 12 horas.

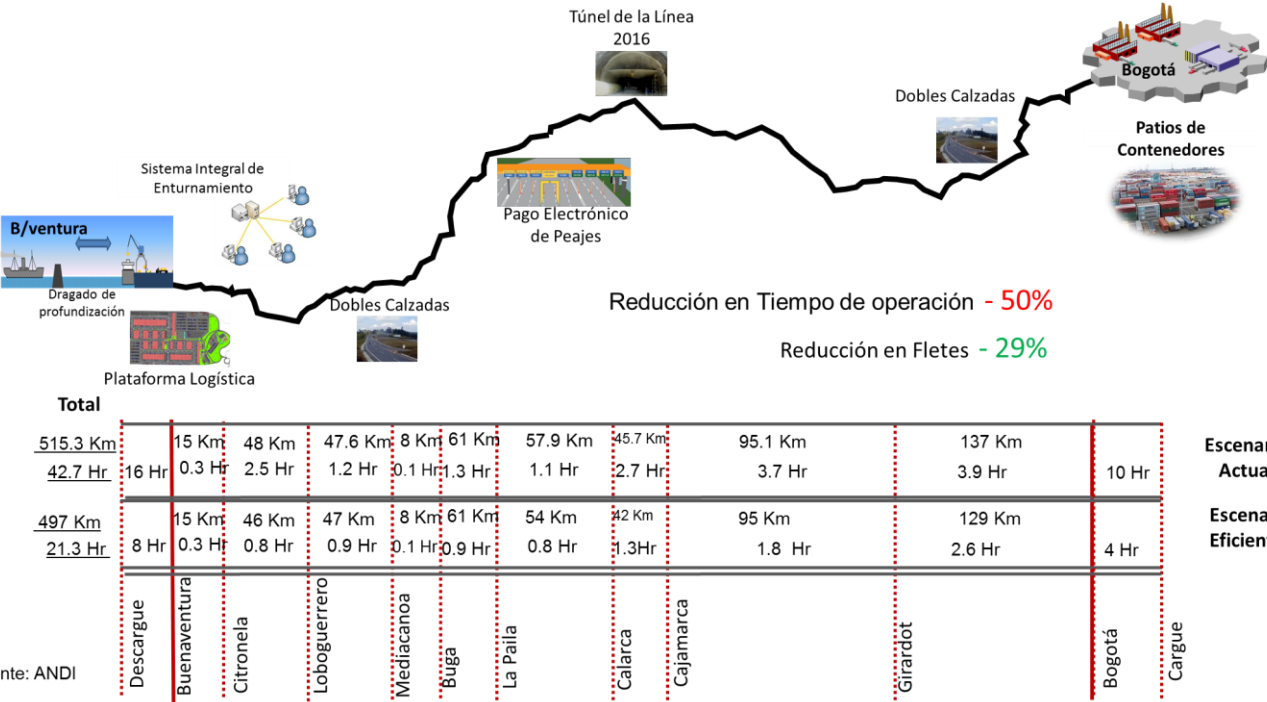
	Escenario Actual	Escenario Eficiente
Tiempo de Transito (Hr)	14.4	8.5
Espera en Peajes (Hr)	2.3	0.8
Tiempos Logísticos (Hr)	26.0	12.0
Tiempo de Operación Total (Hr)	42.7	21.3
Tiempo Disponible (Hr)*	256	408
Viajes en el mes (#)	6.00	19
Flete por Tonelada (\$)	124,446	88,848

* Mes de Junio de 2014

Si se tiene presente que actualmente el flete por tonelada para esta ruta esta entre \$120.000 y \$130.000, mejoras en estos factores harían que el flete se ubique en alrededor de 90.000, lo cual sería un factor de competitividad importante.



Visión de Eficiencia en el corredor Bogotá - Buenaventura



Fuente: ANDI

Noticias del sector



Logística



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

Colombia recibirá 3 millones de dólares para transporte sostenible. Jun 5

La movilización de carga por el puerto de Buenaventura creció 99,8 por ciento bajo la administración de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Sprbun. Para lograr este resultado se han invertido 727 mil millones de pesos, en los últimos 20 años con la administración del terminal marítimo. El gerente general de la Sprbun, Víctor Julio González Riascos, argumentó que "somos el administrador del primer terminal marítimo del país; las alianzas, inversiones, proyectos e iniciativas que hemos adelantado en estos años de trabajo ratifican la importancia que tiene el Puerto de Buenaventura para Colombia". Por ello, cuentan "con la infraestructura necesaria que nos ha permitido tener más de 10 millones de toneladas de productividad, lo cual redunda en un mayor rendimiento y capacidad de operación". **ElNuevoSiglo** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Mosquera sufre estragos por tráfico pesado en la calle 13. Jun 4

Cuatro meses han sido suficientes para que los habitantes de Mosquera y usuarios de la calle 13 se opongan rotundamente a la continuidad –tal y como está– del Decreto 520 de 2013, con el cual el Distrito permite la libre circulación de los vehículos de carga pesada por ese corredor y restringe su paso por otras zonas de la ciudad. La posición de los contradictores de la norma es clara. No quieren más tractomulas, camiones y cuanto vehículo pesado hay paseándose por las reducidas y maltrechas vías de la calle 13. Y menos, aseguran, aguantarse trayectos que siguen duplicándose. **ElTiempo** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Capacidad financiera, ventaja del país en infraestructura. Jun 5

Una encuesta realizada por CG/LA Infraestructure, el BID y la empresa de tecnología Trimble, muestra que, pese a los recursos existentes, aún no convence la visión a largo plazo en materia de obras. La capacidad financiera del Gobierno colombiano para apalancar proyectos de infraestructura de gran magnitud es la principal fortaleza del país para desarrollar obras de conectividad vial, tecnológica y logística. Así lo concluye una encuesta elaborada por la empresa de inteligencia de negocios CG/LA Infraestructure, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la firma de tecnología Trimble, que será revelada en su totalidad la próxima semana en el Foro Regional de Infraestructura Latinoamericana, que se realizará en Cartagena.

Portafolio [Ver más ▶](#)

En 3 semanas adjudican obras anexas en el Túnel de La Línea. Jun 5

Los trabajos incluyen vía de 2,5 kilómetros y el revestimiento y la pavimentación de tres túneles cortos. Las obras, según el Invías, deberán empezar en agosto para que estén listas en ocho meses. Diez grupos conformados por 28 firmas de ingeniería de tres países: Colombia, España y Portugal, compiten por la licitación de la carretera de acceso al Túnel de La Línea o cruce de la cordillera central. Para este proceso, el Instituto Nacional de Vías (Invías) cuenta con un presupuesto oficial de 88.094 millones de pesos.

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 publica



Información de Interés



Nacionales

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

Internacionales

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

Memorias 2do Foro Puertos y Contenedores



VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 6 de Junio de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay dos (2) vías nacionales con cierres totales, cuatro (4) por cierres programados en vías nacionales; seis (6) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 38 vías con pasos restringidos.

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