



INFORME DE DIFUSIÓN MENSUAL DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO –OETR–



Proceso 
estadístico
Certificado - DANE
NTC PE 1000:2020
24 – PE – E6 – OE44

CIFRAS DE ABRIL DE 2025

Fecha de revisión y aprobación: junio de 2025



Introducción

La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- presenta los resultados de la Operación Estadística de Tráfico y Recaudo del modo carretero -OETR-, proceso que se genera a partir de los lineamientos establecidos por el Sistema Estadístico Nacional (SEN), adoptados bajo la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico NTC PE 1000:2020, cumpliendo con los requerimientos de sus ocho fases, de las cuales la fase 7 corresponde a la difusión de la información estadística.

En primera instancia, la información detallada de tráfico, tarifas y recaudo de cada estación de peaje por categoría vehicular es recolectada directamente por los operadores de peaje a cargo de las empresas concesionarias de los proyectos carreteros, quienes tienen la obligación de mantener permanentemente disponible dicha información para la ANI, al mismo tiempo, las interventorías de cada proyecto de concesión, en su rol de supervisores de los contratos de concesión, tienen la obligación de verificar el conteo de vehículos y que el cobro de peaje se haga de acuerdo con las tarifas vigentes contempladas en el contrato de concesión y/o en las resoluciones del Ministerio de Transporte, de tal forma que, una vez terminado el mes de estudio, puedan auditar adecuadamente las cifras de tráfico, tarifas y recaudo presentadas por el concesionario, certificándolas y realizando el registro del reporte mensual de tráfico, tarifas y recaudo en el sistema de información dispuesto por la ANI denominado **ANIscoPIO**.

A partir de los reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo enviados a revisión por las interventorías en ANIscoPIO, se continúa con un proceso de validación de las cifras por parte de la ANI, con lo cual se obtiene una base de datos acopiada final, la cual, contará con una fecha de cierre de acuerdo con el cronograma mensual de la OETR, cumpliendo con la fase 4 de acopio. Con la base de datos acopiada cerrada se realizan las fases 5 y 6, de procesamiento y análisis de la información, respectivamente, obteniendo así, la base de datos mensual de tráfico, tarifas y recaudo de difusión, denominada "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a *mes actual de reporte*", la cual, contiene la información histórica de los volúmenes de tráfico, las tarifas y los recaudos de las estaciones de peaje de los proyectos a cargo de la ANI desde el 1 de enero de 2014 hasta el mes más actual que se está reportando.



1. Resumen y contexto del período

Fecha de corte de la información: Para el mes de abril/2025, la base de datos acopiada final contenida en el "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a abr-2025" se descargó de ANIscopio el 19 de junio de 2025. Para dicha fecha, los datos más relevantes de la base de datos y el panel comparativo son los siguientes:

Para el mes de abril de 2025 no se cuenta con información de cuatro (4) estaciones de peaje. A continuación, se presentan las estaciones de peaje y conteo sin reporte de tráfico y recaudo por proyecto y la explicación que sustenta la falta del reporte, de acuerdo con el numeral 4.6.1. Notas Explicativas de la Completitud y Novedades de los Reportes de tráfico, tarifas y recaudo de abril/2025 del archivo "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a abr-2025":

| Proyecto | Peaje | NOTAS EXPLICATIVAS |
|--|------------------|--|
| IP - Malla vial del Meta | LA LIBERTAD | La Libertad registra novedad desde agosto/2024, esto debido a que se viene presentando un conflicto con las comunidades aledañas las cuales se organizaron para no permitir el recaudo de peajes y el conteo de vehículos. La ANI, la interventoría y el Concesionario se encuentran revisando la situación para definir un procedimiento que permita contar con información de tráfico y recaudo veraz. Por lo anterior, los reportes de tráfico y recaudo de abril/2025 no se incluyen en la base de datos del presente informe. |
| Autopista Conexión Pacífico 1 | ANCÓN SUR | No se cuenta con justificación para la falta de registro del reporte de tráfico y recaudo de esta estación de peaje. |
| IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla | TURBACO | Estas estaciones de peaje reportan información con rezago de un periodo debido al método de conteo realizado. |
| | ARROYO DE PIEDRA | |

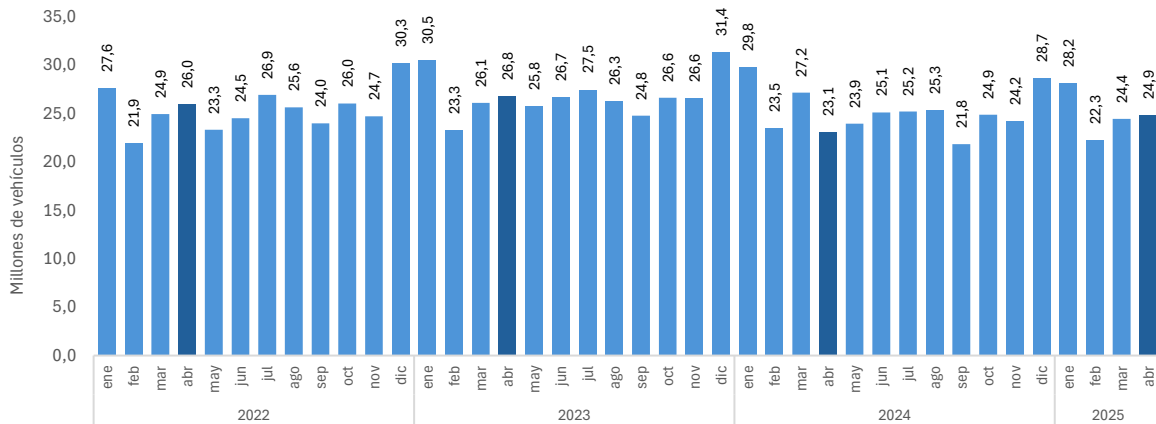
Debe tenerse en cuenta que las cifras de tráfico faltantes, de estas cuatro estaciones de peaje, afectan el valor del tráfico total del mes de abril de 2025.





2. Comportamiento mensual de las cifras de tráfico total desde enero de 2022 a abril de 2025

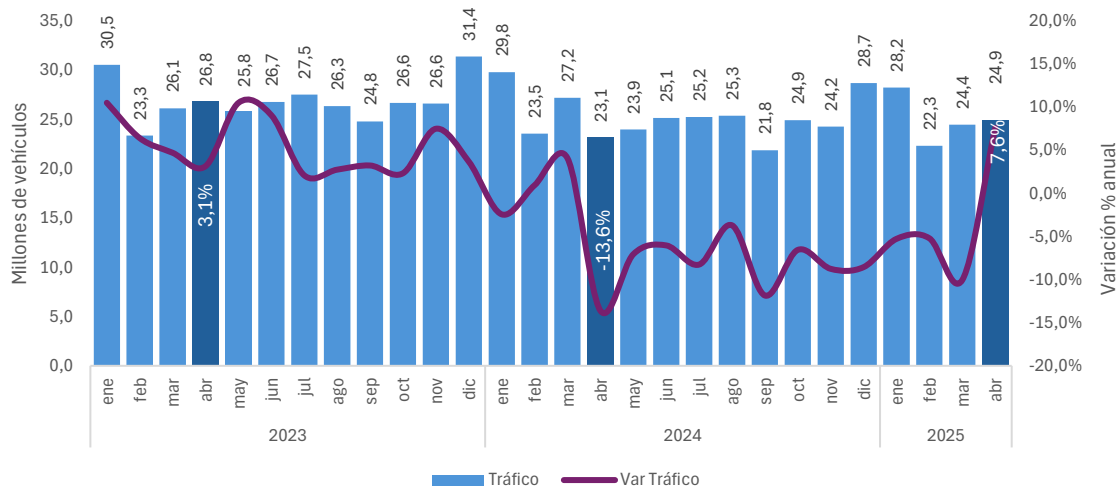
Gráfico 1. Tráfico total mensual - Base de datos acopiada final. Enero 2022 – Abril de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

En abril de 2025 se registró un tráfico total de 24,9 millones de vehículos por los peajes de las vías concesionadas del país, frente a un total de 23,1 millones de vehículos para el mes de abril de 2024.

Gráfico 2. Volumen de tráfico y variación porcentual anual del tráfico total. Enero 2023 – Abril de 2025^{pr}

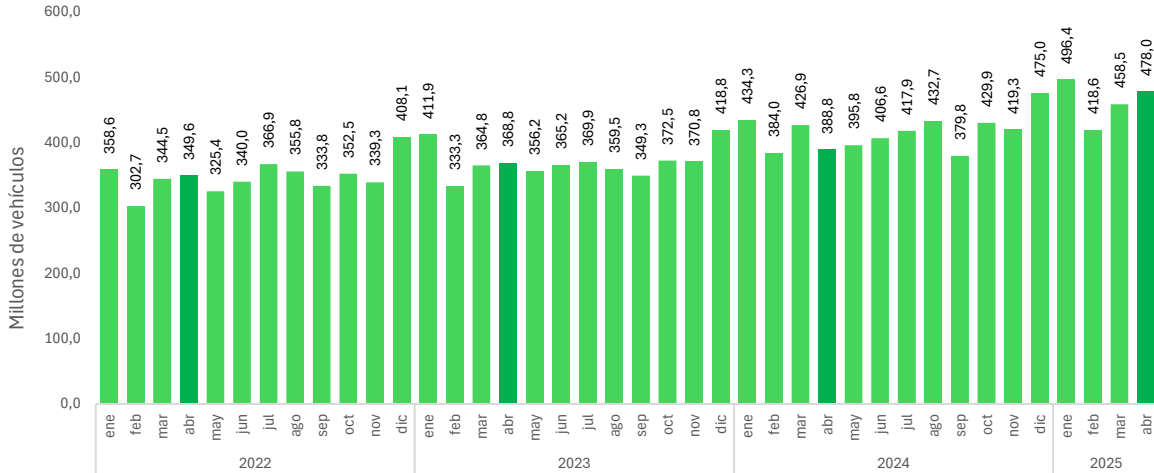


Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

En abril de 2025 se registró variación positiva en el total del tráfico de 7,6%, comparado con el mes de abril de 2024, en abril de 2024 esta misma variación fue de -13,6% comparada con el mes de abril de 2023.



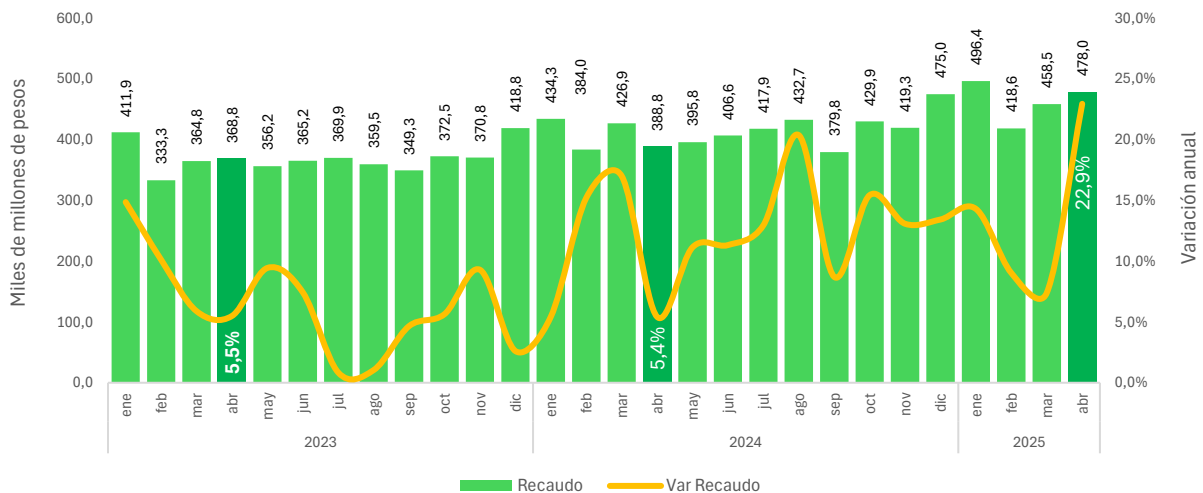
**Gráfico 3. Valor total del recaudo de peajes
Enero 2022 – Abril de 2025pr**



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos corrientes

En abril de 2025 se registró un recaudo total por valor de \$478,0 mil millones asociado al tráfico vehicular en los peajes de las vías concesionadas del país, en tanto, para el mes de abril de 2024 el recaudo total fue de \$388,8 mil millones.

**Gráfico 4. Valor total y variación porcentual anual del recaudo total
Enero 2023 – Abril de 2025pr**

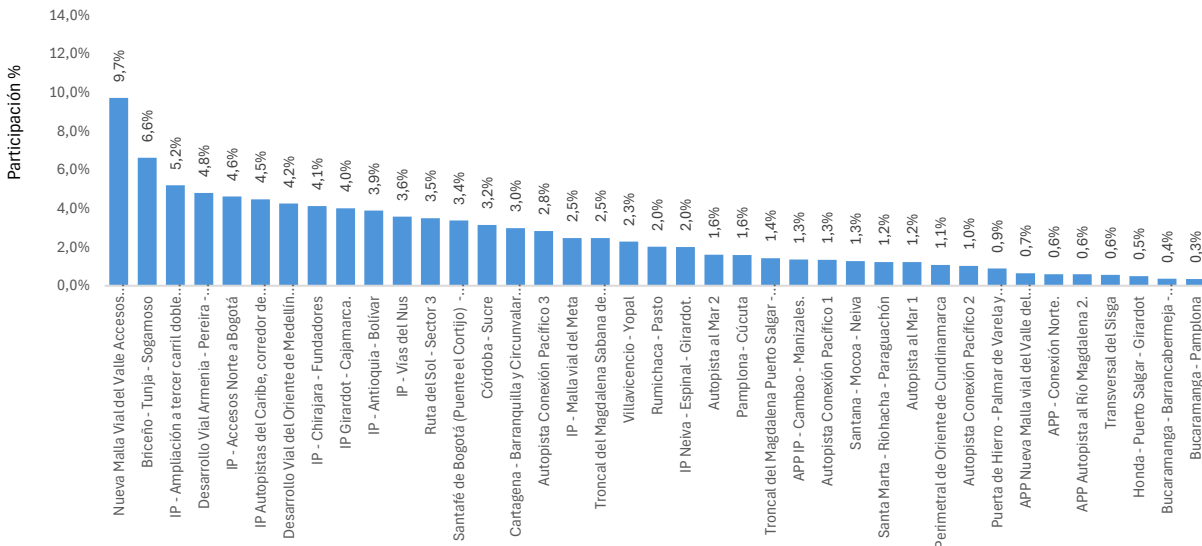


Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

En abril de 2025 se registró variación de 22,9% en el total del recaudo en las estaciones de peaje, comparado con el mes de abril de 2024, en abril de 2024 esta misma variación fue de 5,4% comparada con el mes de abril de 2023.

3. Participación porcentual del tráfico y recaudo por proyecto de concesión en el mes de abril de 2025

Gráfico 5. Distribución porcentual de tráfico por proyecto



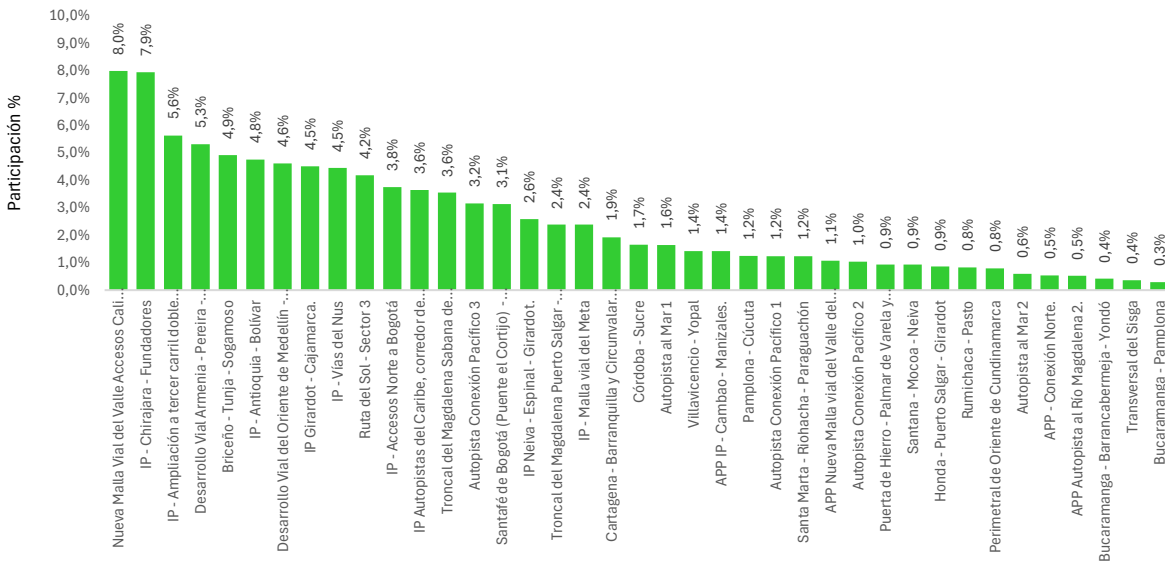
Fuente: ANI-OETR.
Pr: cifras preliminares

Para el mes de abril de 2025, el proyecto Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira presentó el mayor porcentaje de tráfico (9,7%), seguido de Briceño - Tunja - Sogamoso (6,6%), IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot (5,2%), Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales. (4,8%); en tanto los proyectos que registraron un menor porcentaje de tráfico fueron Bucaramanga - Pamplona (0,3%), Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó (0,4%), Honda - Puerto Salgar - Girardot (0,5%).

La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de los 8 proyectos que registraron los mayores volúmenes de tráfico y su correspondiente participación en el mes de abril de 2025:

| Proyecto | Tráfico (Millones de vehículos) | Participación % abr-25 |
|--|---------------------------------|------------------------|
| Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira. | 2,4 | 9,7% |
| Briceño - Tunja - Sogamoso | 1,7 | 6,6% |
| IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot | 1,3 | 5,2% |
| Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales. | 1,2 | 4,8% |
| IP - Accesos Norte a Bogotá | 1,2 | 4,6% |
| IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla | 1,1 | 4,5% |
| Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - DEVIMED | 1,1 | 4,2% |
| IP - Chirajara - Fundadores | 1,0 | 4,1% |

Gráfico 6. Distribución porcentual del recaudo por proyecto



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

Para el mes de abril de 2025, el proyecto Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira presentó el mayor porcentaje del recaudo total (8,0%), seguido de IP - Chirajara - Fundadores (7,9%), IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot (5,6%), Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales. (5,3%), Briceño - Tunja - Sogamoso (4,9%); en tanto los proyectos que registraron un menor porcentaje de tráfico fueron Bucaramanga – Pamplona (0,3%), Transversal del Sisga (0,4%), Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó (0,4%).

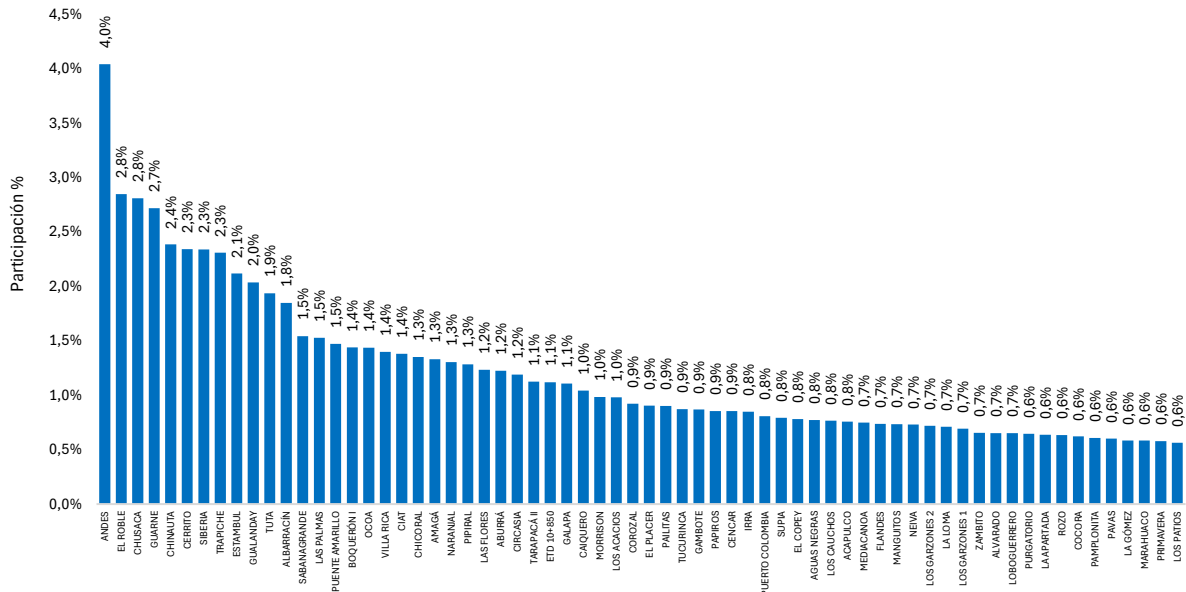
La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de los 8 proyectos que registraron los mayores volúmenes de recaudo y su correspondiente participación en el mes de abril de 2025:

| Proyecto | Recaudo abr-25 (Miles de millones de pesos) | Participación % abr-25 |
|---|--|---------------------------|
| Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira. | 38,2 | 8,0% |
| IP - Chirajara - Fundadores | 38,0 | 7,9% |
| IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot | 27,0 | 5,6% |
| Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales. | 25,4 | 5,3% |
| Briceño - Tunja - Sogamoso | 23,5 | 4,9% |
| IP - Antioquia - Bolívar | 22,8 | 4,8% |
| Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - DEVIMED | 22,1 | 4,6% |
| IP Girardot - Cajamarca. | 21,6 | 4,5% |



4. Participación porcentual del tráfico y recaudo por estación de peaje en el mes de abril de 2025

Gráfico 7. Distribución porcentual del tráfico por estación de peaje



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

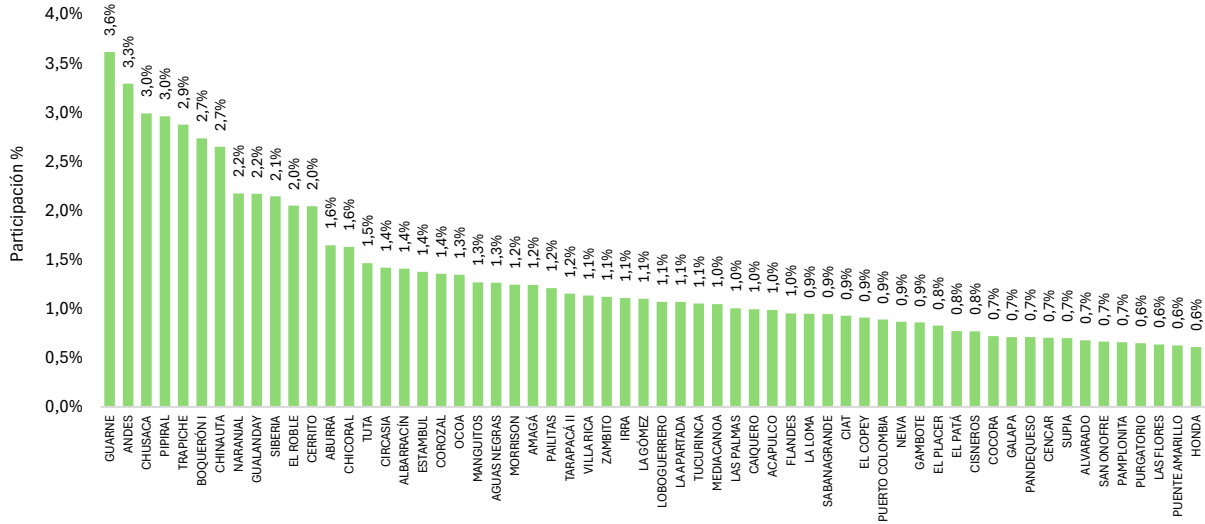
El gráfico 7 muestra la participación porcentual las 66 estaciones de peaje que suman el 80% del total del tráfico.

La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de las 8 estaciones de peaje que presentaron los mayores volúmenes de tráfico y su correspondiente participación en el mes de abril de 2025:

| Peaje | Tráfico abr-25 (Millones de vehículos) | Participación % abr-25 |
|----------|---|---------------------------|
| ANDES | 1,01 | 4,0% |
| EL ROBLE | 0,71 | 2,8% |
| CHUSACA | 0,70 | 2,8% |
| GUARNE | 0,68 | 2,7% |
| CHINAUTA | 0,59 | 2,4% |
| CERRITO | 0,58 | 2,3% |
| SIBERIA | 0,58 | 2,3% |
| TRAPICHE | 0,57 | 2,3% |



Gráfico 8. Distribución porcentual del recaudo por estación de peaje



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

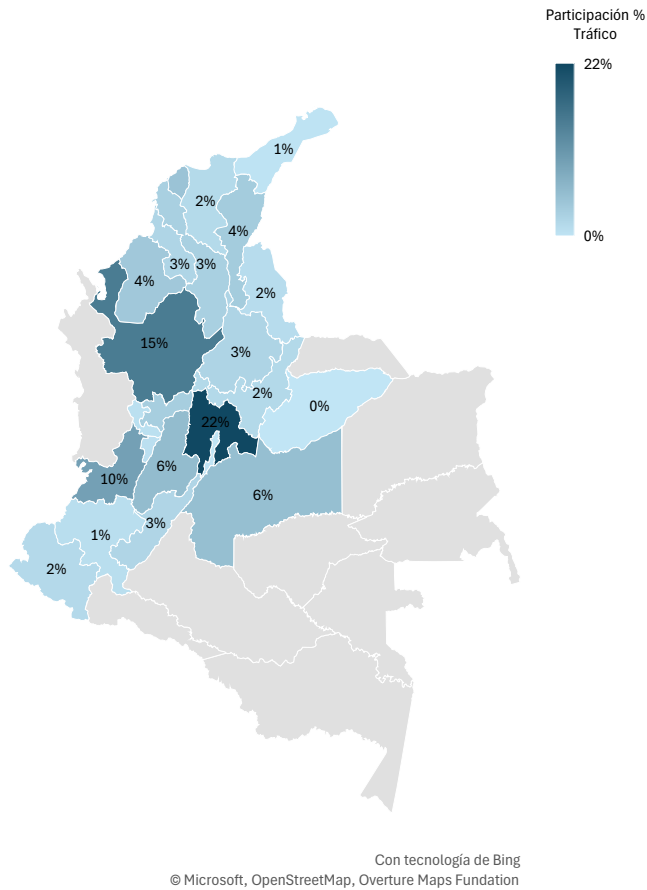
El gráfico 8 muestra la participación porcentual las 60 estaciones de peaje que suman el 80% del total del tráfico.

La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de las 8 estaciones de peaje que presentaron los mayores valores de recaudo y su correspondiente participación en el mes de abril de 2025:

| Peaje | Recaudo abr-25 (Miles de millones de pesos) | Participación % abr – 25 |
|------------|--|-----------------------------|
| GUARNE | 17,28 | 3,6% |
| ANDES | 15,73 | 3,3% |
| CHUSACA | 14,29 | 3,0% |
| PIPIRAL | 14,14 | 3,0% |
| TRAPICHE | 13,75 | 2,9% |
| BOQUERÓN I | 13,08 | 2,7% |
| CHINAUTA | 12,67 | 2,7% |
| NARANJAL | 10,40 | 2,2% |

5. Participación y distribución del volumen de tráfico y recaudo por departamento en el mes de abril de 2025

Gráfico 9. Distribución geográfica del tráfico por departamento

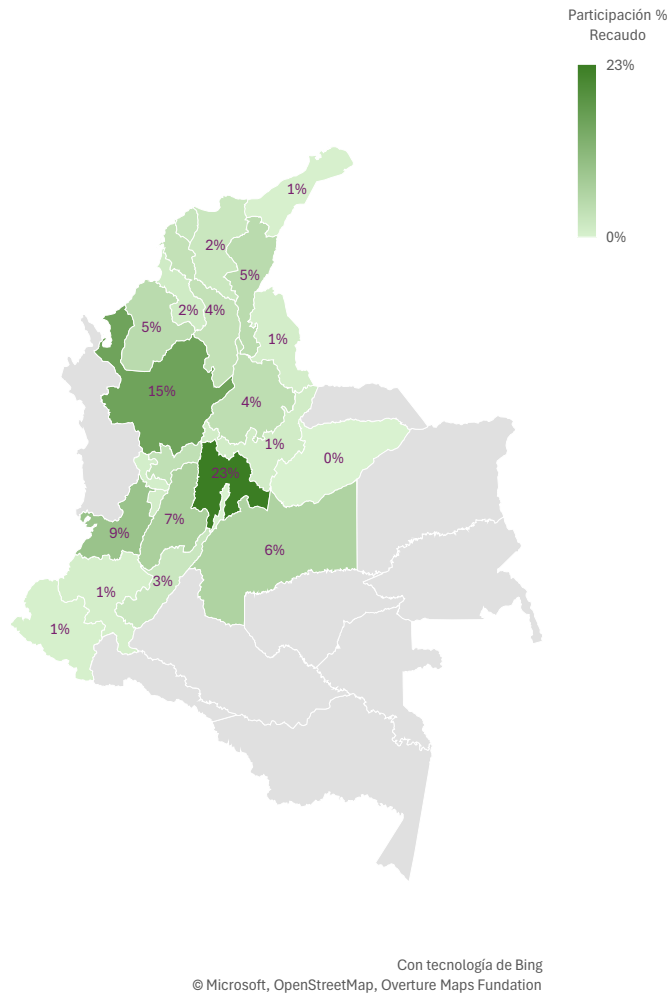


| Departamento | Tráfico | Participación % Tráfico | Estaciones de peaje |
|--------------------|---------|-------------------------|---------------------|
| Cundinamarca | 5,5 | 22,1% | 18 |
| Antioquia | 3,7 | 15,0% | 21 |
| Valle del Cauca | 2,5 | 9,9% | 9 |
| Tolima | 1,5 | 6,1% | 7 |
| Meta | 1,4 | 5,6% | 8 |
| Atlántico | 1,3 | 5,0% | 7 |
| Córdoba | 1,1 | 4,4% | 8 |
| Cesar | 1,0 | 3,9% | 5 |
| Caldas | 0,9 | 3,6% | 7 |
| Bolívar | 0,8 | 3,3% | 7 |
| Santander | 0,7 | 2,7% | 5 |
| Sucre | 0,7 | 2,7% | 4 |
| Huila | 0,6 | 2,5% | 4 |
| Boyacá | 0,5 | 2,1% | 2 |
| Nariño | 0,5 | 2,0% | 2 |
| Magdalena | 0,5 | 2,0% | 4 |
| Norte de Santander | 0,4 | 1,6% | 2 |
| Cauca | 0,3 | 1,4% | 1 |
| Quindío | 0,3 | 1,2% | 1 |
| Risaralda | 0,3 | 1,1% | 1 |
| La Guajira | 0,2 | 0,7% | 3 |
| Bogotá, D.C. | 0,1 | 0,6% | 1 |
| Casanare | 0,1 | 0,4% | 1 |

Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

En abril de 2025 la mayor proporción de tráfico de vehículos se presentó en el departamento de Cundinamarca (22,1%), seguido por Antioquia (15,0%), Valle del cauca (9,9%), Tolima (6,1%); en tanto se registra menor cantidad de tráfico en La Guajira (0,7%), Bogotá (0,6%) y Casanare (0,4%).

Gráfico 10. Distribución geográfica del recaudo por departamento



| Departamento | Recaudo | Participación % Recaudo | Estaciones de peaje |
|--------------------|---------|----------------------------|---------------------|
| Cundinamarca | 108,2 | 22,6% | 18 |
| Antioquia | 73,4 | 15,4% | 21 |
| Valle del Cauca | 44,4 | 9,3% | 9 |
| Tolima | 33,0 | 6,9% | 7 |
| Meta | 30,3 | 6,3% | 8 |
| Córdoba | 22,4 | 4,7% | 8 |
| Cesar | 22,4 | 4,7% | 5 |
| Santander | 20,1 | 4,2% | 5 |
| Caldas | 18,4 | 3,9% | 7 |
| Bolívar | 16,9 | 3,5% | 7 |
| Atlántico | 14,3 | 3,0% | 7 |
| Huila | 12,3 | 2,6% | 4 |
| Magdalena | 11,9 | 2,5% | 4 |
| Sucre | 8,3 | 1,7% | 4 |
| Boyacá | 7,0 | 1,5% | 2 |
| Quindío | 6,8 | 1,4% | 1 |
| Norte de Santander | 5,9 | 1,2% | 2 |
| Risaralda | 5,5 | 1,2% | 1 |
| Cauca | 5,4 | 1,1% | 1 |
| Nariño | 4,0 | 0,8% | 2 |
| La Guajira | 3,4 | 0,7% | 3 |
| Casanare | 2,0 | 0,4% | 1 |
| Bogotá, D.C. | 1,7 | 0,4% | 1 |

Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

Miles de millones de pesos

En abril de 2025 la mayor proporción de valor de recaudo se registró en el departamento de Cundinamarca (22,6%), seguido por Antioquia (15,4%), Valle del Cauca (9,3%), Tolima (6,9%); en tanto se registra menor cantidad de tráfico en La Guajira (0,7%), Casanare (0,4%) y Bogotá (0,4%).

6. Participación y distribución del volumen de tráfico y recaudo por categorías vehiculares en el mes de abril de 2025

Gráfico 11. Porcentajes de participación del tráfico por categorías vehiculares

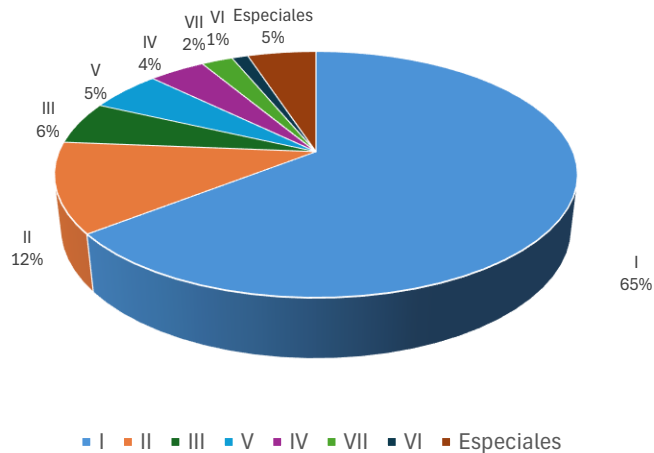
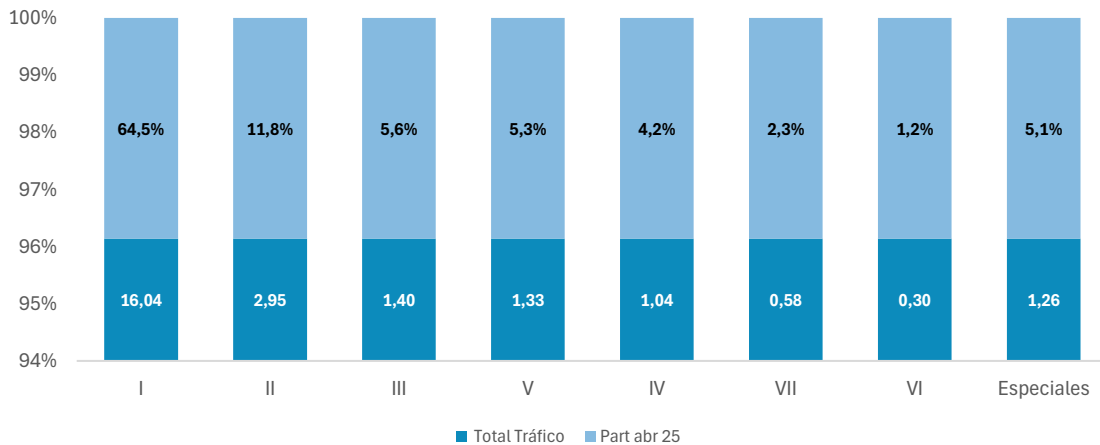


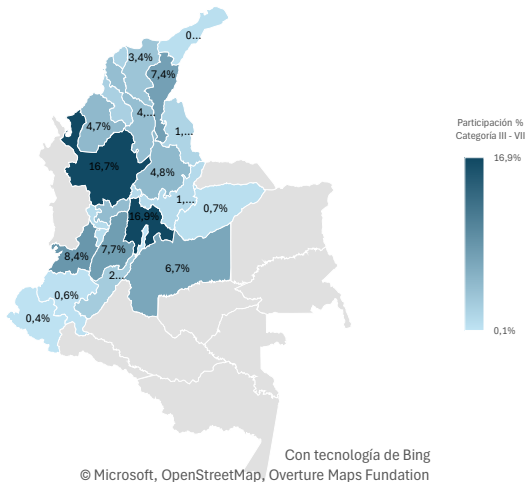
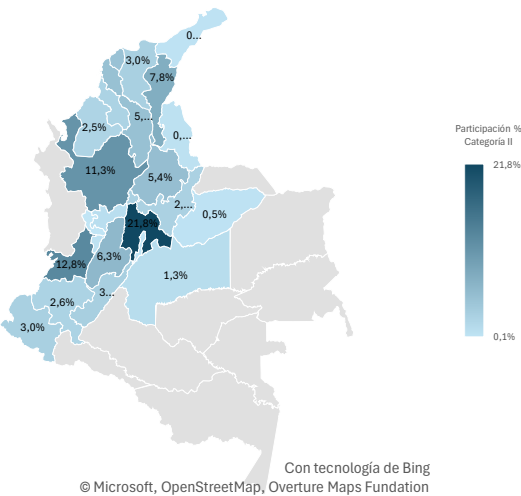
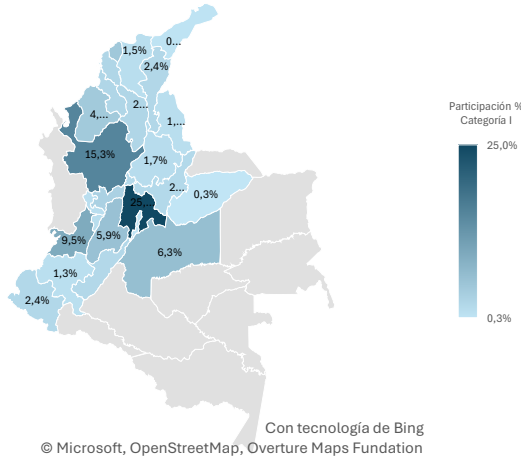
Gráfico 12. Distribución y participación del tráfico por categorías vehiculares



Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

En abril de 2025, la estructura del tráfico por categorías vehiculares se distribuye de la siguiente manera de acuerdo con su participación así: la categoría I (64,5%), sumando un tráfico de 16,04 millones de vehículos; seguida de la categoría II (11,8%), con un tráfico de 2,95 millones de vehículos; seguida de la categoría III (5,6%) con tráfico de 1,40 millones de vehículos, la categoría V (5,3%) con un tráfico de 1,33 millones de vehículos; continúa la categoría IV (4,2%) sumando 1,04 millones de vehículos; la categoría VII (2,3%), sumando un tráfico de 0,58 millones de vehículos; le sigue la categoría VI (1,2%), con un tráfico de 0,30 millones; en tanto, las categorías especiales en conjunto (5,1%), con un tráfico de 1,26 millones de vehículos.

Gráfico 13. Porcentajes de participación departamental del tráfico por categoría vehicular



| Departamento | Cat I | Cat II | Cat III-VII | Part% I | Part% II | Part% III-VII |
|---------------------------|-------|--------|-------------|---------|----------|---------------|
| Cundinamarca | 4,0 | 0,64 | 0,78 | 25% | 21,8% | 16,9% |
| Antioquia | 2,5 | 0,33 | 0,78 | 15% | 11,3% | 16,7% |
| Valle del Cauca | 1,5 | 0,38 | 0,39 | 9% | 12,8% | 8,4% |
| Meta | 1,0 | 0,04 | 0,31 | 6% | 1,3% | 6,7% |
| Tolima | 1,0 | 0,18 | 0,36 | 6% | 6,3% | 7,7% |
| Atlántico | 0,8 | 0,14 | 0,09 | 5% | 4,9% | 2,0% |
| Córdoba | 0,7 | 0,07 | 0,22 | 5% | 2,5% | 4,7% |
| Caldas | 0,5 | 0,03 | 0,21 | 3% | 1,0% | 4,4% |
| Sucre | 0,4 | 0,08 | 0,10 | 3% | 2,6% | 2,3% |
| Bolívar | 0,4 | 0,15 | 0,20 | 3% | 5,1% | 4,2% |
| Cesar | 0,4 | 0,23 | 0,34 | 2% | 7,8% | 7,4% |
| Nariño | 0,4 | 0,09 | 0,02 | 2% | 3,0% | 0,4% |
| Huila | 0,4 | 0,09 | 0,13 | 2% | 3,2% | 2,8% |
| Boyacá | 0,4 | 0,08 | 0,06 | 2% | 2,9% | 1,2% |
| Santander | 0,3 | 0,16 | 0,22 | 2% | 5,4% | 4,8% |
| Quindío | 0,2 | 0,02 | 0,04 | 1% | 0,5% | 1,0% |
| Norte de Santander | 0,2 | 0,02 | 0,09 | 1% | 0,7% | 1,8% |
| Magdalena | 0,2 | 0,09 | 0,16 | 1% | 3,0% | 3,4% |
| Risaralda | 0,2 | 0,00 | 0,05 | 1% | 0,1% | 1,1% |
| Cauca | 0,2 | 0,08 | 0,03 | 1% | 2,6% | 0,6% |
| La Guajira | 0,1 | 0,01 | 0,03 | 1% | 0,5% | 0,7% |
| Bogotá, D.C. | 0,1 | 0,01 | 0,00 | 1% | 0,2% | 0,1% |
| Casanare | 0,1 | 0,01 | 0,03 | 0% | 0,5% | 0,7% |

Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

Millones de vehículos

Gráfico 14. Porcentajes de participación del recaudo por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final

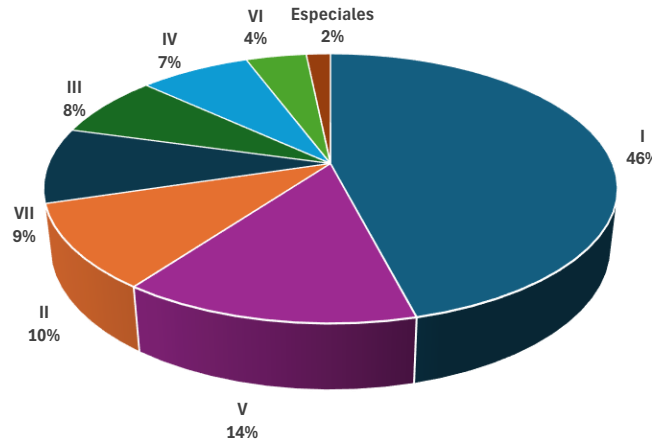
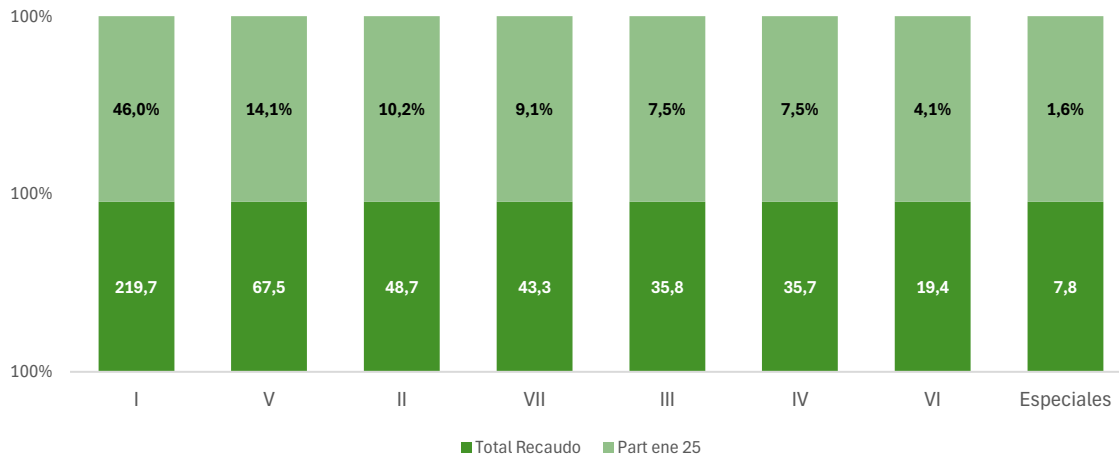


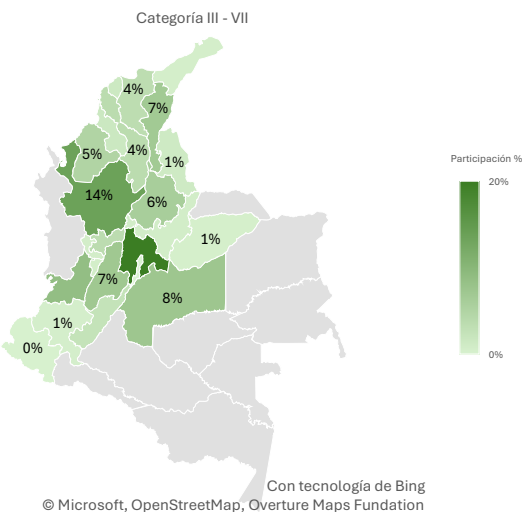
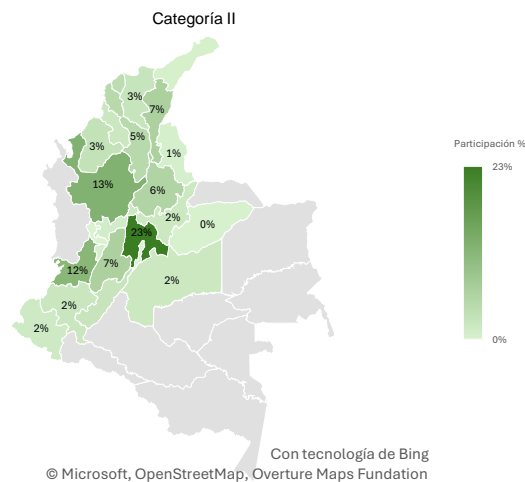
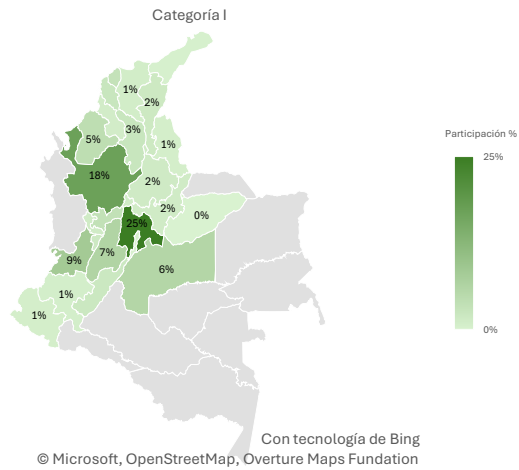
Gráfico 15. Distribución del recaudo de peajes por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final



*Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos*

En abril de 2025, la estructura del tráfico por categorías vehiculares se distribuye de la siguiente manera de acuerdo con su participación así: la categoría I (46,0%), correspondiendo con un recaudo de \$219,7 mil millones; seguida de la categoría V (14,1%) y un recaudo de \$67,5 mil millones; continuando la categoría II (10,2%), sumando un recaudo de \$48,7 mil millones; seguida de la categoría VII (9,1%), correspondiente a un recaudo de \$43,3 mil millones; seguida de la categoría III (7,5%) y \$35,8 mil millones de recaudo; continuando la categoría IV (7,5%) y \$35,7 mil millones de recaudo; continuando la categoría VI (4,1%), sumando un recaudo de \$19,4 mil millones; registrando la menor participación el conjunto de las categorías especiales(1,6%), correspondiente a un recaudo de \$7,8 mil millones.

Gráfico 16. Porcentajes de participación departamental del recaudo por categoría vehicular



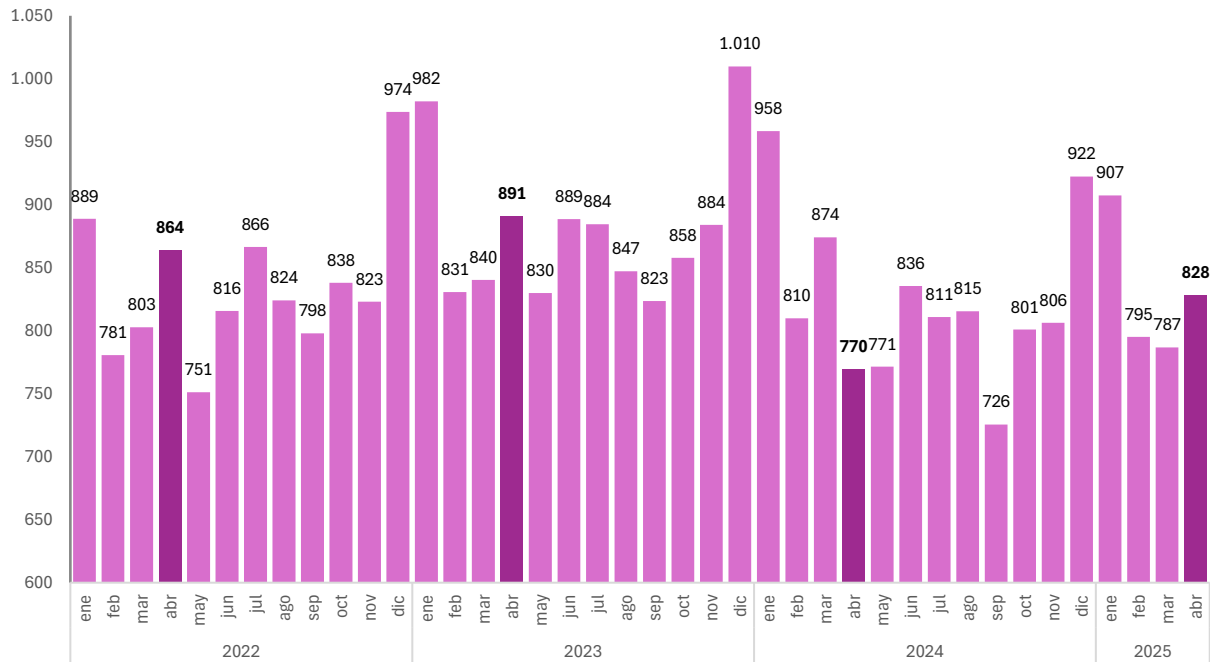
| Departamento | Cat I | Cat II | Cat III-VII | Part% I | Part% II | Part% III - VII |
|--------------------|-------|--------|-------------|---------|----------|-----------------|
| Cundinamarca | 55,8 | 11,23 | 40,64 | 25,4% | 23,1% | 20,1% |
| Antioquia | 38,8 | 6,20 | 27,94 | 17,6% | 12,7% | 13,9% |
| Valle del Cauca | 19,3 | 5,74 | 18,02 | 8,8% | 11,8% | 8,9% |
| Bolívar | 14,7 | 1,07 | 15,34 | 6,7% | 2,2% | 7,6% |
| Tolima | 13,7 | 3,22 | 14,78 | 6,2% | 6,6% | 7,3% |
| Córdoba | 10,1 | 2,09 | 3,35 | 4,6% | 4,3% | 1,7% |
| Meta | 8,8 | 1,64 | 10,34 | 4,0% | 3,4% | 5,1% |
| Cesar | 8,0 | 0,62 | 7,58 | 3,7% | 1,3% | 3,8% |
| Caldas | 6,4 | 1,11 | 3,65 | 2,9% | 2,3% | 1,8% |
| Sucre | 5,4 | 2,42 | 7,81 | 2,5% | 5,0% | 3,9% |
| Nariño | 5,0 | 3,22 | 14,13 | 2,3% | 6,6% | 7,0% |
| Atlántico | 4,8 | 0,82 | 0,50 | 2,2% | 1,7% | 0,2% |
| Boyacá | 4,2 | 1,38 | 5,41 | 1,9% | 2,8% | 2,7% |
| Huila | 3,8 | 1,06 | 1,95 | 1,7% | 2,2% | 1,0% |
| Santander | 3,7 | 2,94 | 12,60 | 1,7% | 6,0% | 6,2% |
| Magdalena | 3,2 | 0,39 | 1,63 | 1,5% | 0,8% | 0,8% |
| Cauca | 3,1 | 0,33 | 2,88 | 1,4% | 0,7% | 1,4% |
| Quindío | 2,6 | 1,35 | 7,40 | 1,2% | 2,8% | 3,7% |
| Risaralda | 2,5 | 0,08 | 1,69 | 1,1% | 0,2% | 0,8% |
| Norte de Santander | 2,5 | 1,19 | 1,37 | 1,1% | 2,4% | 0,7% |
| La Guajira | 1,5 | 0,31 | 1,42 | 0,7% | 0,6% | 0,7% |
| Bogotá, D.C. | 1,1 | 0,12 | 0,10 | 0,5% | 0,2% | 0,0% |
| Casanare | 0,6 | 0,19 | 1,19 | 0,3% | 0,4% | 0,6% |

Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Millones de vehículos



7. Comportamiento histórico del Tráfico Promedio Diario Mensual -TPDM- desde enero de 2022 a abril de 2025

Gráfico 17. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de vehículos

Según se observa en el gráfico 17, el Tráfico Promedio Diario Mensual de la red vial nacional concesionada para el mes de abril de 2025 fue de 828 mil vehículos, en tanto, para el mismo mes del año 2024 fue de 770 mil vehículos y para abril de 2023 fue de 891 mil vehículos.



8. Contexto, Novedades del período y Resumen Notas explicativas de las variaciones, faltantes y otras novedades presentadas en la serie histórica de datos de tráfico, tarifas y recaudo

Contexto Tarifario 2025:

El 31 de diciembre de 2024 se expidió la Resolución No. 20243040065055, la cual "(...) *consideró la gradualidad de la aplicación del porcentaje restante del IPC 2023 en dos momentos, el primero en el mes de enero de 2025, y el segundo el 1 de abril de 2025, con el propósito de adoptar una transición de los costos de las tarifas de los peajes, minimizando el impacto inmediato sobre los usuarios (...)*". Es así como resuelve:

- En su artículo 1º incrementar, a partir del 1 de enero de 2025, el 60% del valor pendiente por normalizar, correspondiente al 50% del IPC registrado en el año 2023 (4,64%), es decir, un incremento del 2,784% a las tarifas de peaje aplicables a los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del INVIAS y la ANI.
- En su artículo 2º incrementar las tarifas de peaje fijadas para las estaciones de peaje a cargo de la ANI, a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior. Así, el incremento de las tarifas de peaje a realizar a partir del 16 de enero de 2025 corresponde con el IPC del año 2024, que fue del 5,20%.
- En su artículo 3º incrementar las tarifas de peaje, a partir del 1 de abril de 2025, en el valor del porcentaje restante para completar el 9,28% correspondiente al IPC registrado en el año 2023, es decir, calculando el 40% del 50% restante del IPC del año 2023, que se computa en 1,86% de incremento a las tarifas de peaje a los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje del INVIAS y de la ANI.
- En su artículo 5º determina que "*En los proyectos de Iniciativa Privada que no requieran desembolso de recursos públicos, se aplicarán el IPC del año 2023 a partir del 1 de enero de 2025, y el incremento del IPC correspondiente al 2024, en las fechas establecidas en sus cláusulas contractuales*".
- En su artículo 6º resuelve que, el componente FOSEVI que se percibe por cada vehículo que paga la tasa de peaje en las estaciones a cargo del INVIAS y de la ANI continuará rigiéndose de conformidad con el valor y las condiciones de incremento fijadas por la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024.

El 10 de enero de 2025, se expidió la Resolución No. 20253040000365 "Por medio de la cual se suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio Nacional por algunas estaciones de peajes a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI".

En este sentido, a partir del 10 de enero de 2025, se suspende el cobro de los incrementos contractuales de la siguiente manera:

- Artículo 1º: suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje por seis (6) meses a las estaciones de peaje: Machetá (proyecto Transversal del Sisga), El Placer (proyecto Rumichaca – Pasto), El Carmen (proyecto Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso), Aburrá (proyecto Autopista al Mar 1) y Cisneros (proyecto IP - Vías del Nus).
- Artículo 2º: suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje por cuatro (4) meses a las estaciones de peaje: Fusca, Andes y Unisabana que sirven de fuente de financiación de los proyectos IP - Accesos Norte a Bogotá e IP - Accesos Norte a Bogotá Fase II, este último no tiene contemplada la instalación de estaciones de peaje.



Novedades del período:

Las novedades más relevantes por proyecto de concesión y estación de peaje registradas durante el mes de abril de 2025 son:

- **Proyecto Autopista al Mar 2, estación de peaje Cirilo:** no registra recaudo debido a que sus instalaciones continúan afectadas por una situación de orden público. En esta estación de peaje se realizó recaudo hasta el mes de septiembre de 2021. A la fecha de corte del presente informe, no se ha reiniciado el cobro de peaje. No obstante, los vehículos que pasan por el peaje se contabilizan según su categoría y se registran en el sub módulo de Tráfico sin Recaudo de ANIscopio desde el mes de septiembre de 2021 hasta la fecha.
- **Proyecto IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla, estación de peaje Turbaco:** ha presentado en el transcurso del año una problemática de tipo social que no ha permitido realizar el recaudo de forma permanente. La situación se inició el 01/12/2021, y después de varias manifestaciones de la comunidad en el sitio, fue necesario levantar las talanqueras y contabilizar los vehículos por categoría manualmente, ya que la comunidad no ha permitido la instalación de equipos electrónicos para el conteo. Por lo anterior, el proceso de validación y conciliación de la información por parte de la interventoría tarda hasta dos meses. Desde septiembre/2023 se realiza recaudo solamente en las categorías III, IV y V.
- **Proyecto IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla, estación de peaje Arroyo de Piedra:** no tiene construida su infraestructura física. De acuerdo con el contrato de concesión, el peaje debió entrar en operación en octubre de 2022, no obstante, la ANI acordó con el concesionario como fecha máxima de entrada en operación el 14/07/2026. Desde el 13/01/2023 la ANI acordó con el concesionario iniciar su compensación económica. El concesionario instaló un “peaje sombra” que cuenta con equipos tecnológicos para hacer mediciones y video-conteos del tráfico, así mismo, la interventoría instaló sus propias cámaras para hacer las validaciones respectivas.
- **Proyecto IP - Malla vial del Meta, estación de peaje La Libertad:** La Libertad registra novedad desde agosto/2024. En este caso se viene presentando un conflicto con las comunidades aledañas las cuales se organizaron para no permitir el recaudo de peajes y el conteo de vehículos. La ANI, la interventoría y el Concesionario se encuentran revisando la situación para definir un procedimiento que permita contar con información de tráfico y recaudo veraz. Por lo anterior, los reportes de tráfico y recaudo de abril/2025 no se incluyen en la base de datos del presente informe.



Resumen Notas Explicativas de las variaciones, faltantes y otras novedades presentadas en la serie histórica de datos de tráfico, tarifas y recaudo:

En el archivo "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a abr-2025" se incluyó la hoja de cálculo, numeral 4. Notas Explicativas, la cual presenta dos ejercicios, el primero tiene en cuenta solo la base de datos acopiada cerrada de abril de 2025, revisando la completitud de los reportes de tráfico y recaudo de las estaciones de peaje y conteo activas en los últimos 4 meses y aportando las explicaciones del caso; el segundo ejercicio, más dispendioso, revisa toda la serie histórica de datos (entre 01/01/2014 y el último día del mes en revisión) a través de la comparación de la base de datos acopiada cerrada del mes en revisión con la base de datos acopiada cerrada del mes inmediatamente anterior.

4.6.1. Completitud y Novedades de los Reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo por estación de peaje: se puede consultar el detalle de las estaciones de peaje y conteo que faltan por registrar el reporte de tráfico y recaudo en ANIscopio de los últimos 4 meses, junto con las razones que explican cada situación, además de identificar las estaciones de peaje y conteo que ingresan o salen del listado activo de estaciones. A continuación, se presenta el resumen de reportes de tráfico, tarifas y recaudo faltantes en los últimos 4 meses, a partir de la revisión del Resumen Mensual de abril/2025:

| Mes | mar-25 | feb-25 | ene-25 | dic-24 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Número Reportes de tráfico y recaudo faltantes | 126 | 127 | 126 | 126 |

4.6.2. Variaciones y faltantes en las cifras de los reportes de tráfico, tarifas y recaudo detectadas en la serie histórica de datos: comparación bases de datos acopiadas-cerradas de abr/2025 y mar/2025: se puede consultar el detalle de las estaciones de peaje y conteo que tienen faltantes de reportes mensuales de tráfico y recaudo en ANIscopio en toda la serie histórica, es decir, desde el 01/01/2014 hasta el mes anterior al de reporte, se incluyen las explicaciones de cada caso. También se incluyeron notas explicativas de los proyectos de concesión que finalizaron, indicando la situación actual de las estaciones de peaje que hacían parte del proyecto.

Glosario

Los conceptos que a continuación se presentan provienen de las definiciones de la ingeniería de vías y transporte, de la normatividad vigente para el transporte de carreteras y de las definiciones contenidas en los contratos de concesión de la ANI.

Respecto al lenguaje del ámbito estadístico, se aplican los términos y las definiciones utilizadas en la NTC PE 1000:2020 en su capítulo 3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES.

Aforo: Conteo de los vehículos que pasan por un punto determinado (sección de control) de una carretera en ambos sentidos de circulación.

El aforo se lleva a cabo con la ayuda de dispositivos electrónicos y cámaras de video.



ANIscoPIO: Es el sistema de información de los proyectos de infraestructura de transporte concesionada de la Agencia Nacional de Infraestructura. Es un portal Web con la URL <https://aniscopio.ani.gov.co/>. Esta plataforma tiene como objetivo la administración, análisis y consulta de la información relacionada con todos los proyectos a cargo de la Entidad en sus diferentes modos: aeroportuario, portuario/marítimo, fluvial, férreo y carretero. ANIscoPIO es además un Sistema de Información Geográfica (SIG) con geo visores que permiten consultar: las concesiones de la ANI, las estaciones de peaje, de pesaje, los dispositivos de los sistemas inteligentes de transporte (ITS) y otras temáticas como la gestión predial, las compensaciones ambientales, el tráfico de las carreteras en tiempo real con la aplicación Waze, entre otros.

Categoría vehicular: Es la designación que se otorga a los vehículos automotores que transitan por las carreteras de Colombia para clasificarlos según su tamaño (dimensiones), peso y número de ejes, con la finalidad de asociarles una tarifa de peaje de acuerdo con dichas características. Se parte de la premisa de que el grado de deterioro o desgaste por el uso de un tramo de carretera, se incrementa conforme mayores son las dimensiones, peso y número de ejes de los vehículos que la transitan, por lo tanto, las tarifas deberán incrementarse correspondientemente. las categorías que contempla la ANI actualmente en las estaciones de peaje de los proyectos concesionados son:

| Categoría | Tipo de tarifa | Descripción |
|-----------|----------------|---|
| I | Plena | Automóviles, camperos, camionetas y miniván de dos ejes con eje trasero de una sola llanta |
| IE | Especial | |
| II | Plena | Buses pequeños, busetas, microbuses de dos ejes con eje trasero de doble llanta |
| IIE | Especial | |
| III | Plena | Camiones y buses pequeños de dos ejes con eje trasero de doble llanta pequeña |
| IIIE | Especial | |
| IV | Plena | Camiones y buses grandes de dos ejes con eje trasero de doble llanta grande |
| IVE | Especial | |
| V | Plena | Camiones y buses grandes de tres y cuatro ejes con ejes traseros de doble llanta grande |
| VE | Especial | |
| VI | Plena | Camiones grandes de cinco ejes con ejes traseros de doble llanta grande |
| VIE | Especial | |
| VII | Plena | Camiones grandes de carga pesada de seis ejes o más con ejes traseros de doble llanta grande |
| VIIIE | Especial | |
| EA | Plena | Eje Adicional: dependiendo de la estación de peaje, se define que los camiones grandes con más de cuatro, cinco o seis ejes, deberán pagar un valor extra por cada eje adicional |
| EG | Plena | Eje de Grúa: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos que presten el servicio de grúa cancelarán un valor extra por cada eje del vehículo remolcado que haga contacto con el pavimento |
| ER | Plena | Eje adicional remolque: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos de carga que acarreen remolques pagarán un valor adicional por cada eje del remolque |
| EC | Plena | Eje cañero: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos que remolcan vagones deberán pagar un valor extra por cada eje del vagón o vagones (el término cañero proviene del uso de vagones para transportar caña de azúcar) |



Categoría vehicular tablero: Listado de las categorías vehiculares y sus tarifas de peaje correspondientes, contenido en los tableros informativos ubicados en cada estación de peaje por cada sentido de circulación, de acuerdo con las categorías y tarifas establecidas contractualmente en cada proyecto de concesión y aprobadas por el Ministerio de Transporte.

Estaciones de conteo o aforo (“peajes sombra”): Son los equipos y dispositivos electrónicos de conteo de vehículos por categoría, que se instalan en una sección de control de la carretera concesionada.

Estaciones de peaje: Son las instalaciones existentes y/o por instalar o reubicar para el recaudo de los peajes y respecto de las cuales el concesionario deberá cumplir las obligaciones pactadas en el contrato de concesión. Están compuestas por casetas de peaje, edificios, equipos, dispositivos electrónicos, señalización y accesorios.

Peaje: Es la tasa por el uso de la infraestructura que cada usuario del proyecto debe pagar de acuerdo con la tarifa correspondiente a su categoría vehicular en cada una de las estaciones de peaje de acuerdo con la Resolución de peaje vigente, sin incluir los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial, ni ninguna otra sobretasa o contribución similar que tenga destinación diferente al Proyecto.

Proyecto: Es el conjunto compuesto, entre otras, por todas las actividades, servicios, bienes, obligaciones y derechos necesarios para la ejecución del contrato de concesión.

Recaudo de Peaje: Corresponde al resultado de multiplicar el tráfico efectivo de las estaciones de peaje por la tarifa de cada categoría vehicular para un período determinado, neto del impuesto al valor agregado, de los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial, de otra sobretasa o similar, que tenga destinación diferente al proyecto o de otros tributos de orden nacional, departamental o municipal que llegaren a imponerse sobre dicho recaudo con posterioridad a la fecha de presentación de la Oferta. El tráfico por categoría vehicular será verificado por el interventor del proyecto.

El conteo de los vehículos por categoría de usuarios evasores se incluye en el Recaudo de peaje.

Tarifa de peaje: Las tarifas son producto de los estudios de tráfico que se llevan a cabo en la estructuración de cada contrato de concesión, utilizadas para determinar los ingresos dentro del modelo financiero. Las tasas de peaje son diferenciales, se fijan en proporción a las distancias recorridas, características de los vehículos y los costos de operación incurridos.

Tarifa vigente: Es la tarifa de peaje que se esté cobrando efectivamente en un momento dado de la ejecución del proyecto, en cada una de las casetas de peaje. La tarifa vigente deberá coincidir siempre con la tarifa contractual salvo cuando el concesionario o el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión, modifiquen la tarifa vigente respecto de la tarifa contractual.

Tráfico Promedio Diario (TPD): Es el número total de vehículos que pasan durante un periodo dado (en días completos) igual o menor a un año y mayor que un día, dividido entre el número de días del periodo.



Tráfico Promedio Diario (TPDM): Es el número total de vehículos que se aforan durante el mes de referencia (en días completos), dividido entre el número de días calendario del mes de referencia:

$$TPDM = \text{Tráfico total mensual} / \text{número de días del mes de referencia}$$

Elaboró

Julián Alberto Manrique Agudelo
Gestor T1-07 - GIT de Planeación

Giovanni Buitrago Hoyos
Especialista - GIT Planeación

Revisó y aprobó


Cindy Esperanza Bulla Berdugo
Coordinadora GIT de Planeación (E)