



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 FEBRERO DE 2025

Fecha de revisión y aprobación: mayo 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. Objetivos

El presente documento tiene tres objetivos principales:

- Publicar en ANIscoPIO el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a feb-2025".
- Presentar los resultados consolidados producto del procesamiento y análisis de la información estadística de tráfico y recaudo, mostrando el comportamiento mensual de las variables e indicadores estadísticos.
- Exponer las novedades más relevantes que afectan la producción de la información estadística de tráfico, tarifas y recaudo de las estaciones de peaje que hacen parte de los proyectos de concesión de carreteras a cargo de la ANI.



2. Alcance

La población objeto de estudio de la OETR corresponde a las estaciones de peaje activas de todos los proyectos de la Red Vial Nacional Concesionada a cargo de la ANI. Las estaciones de peaje y conteo son las secciones de control dispuestas en el tramo vial concesionado en donde se realiza el aforo de tráfico vehicular y el recaudo por concepto de peajes, por medios electrónicos-automáticos y/o manuales.

Consideraciones a las variables estadísticas de la OETR:

- El volumen de tráfico resultante del conteo de vehículos en cada estación de peaje no se discrimina por sentido de circulación, ni por su forma de pago del peaje (manual o electrónico), adicionalmente, es importante tener en cuenta que no se incluye el volumen de tráfico de motocicletas, ya que de acuerdo con la Ley 787 de 2002 las motocicletas no pagan peaje. Sí se identifica el tráfico de vehículos que pagan peaje, el tráfico de vehículos que evaden el pago del peaje y el tráfico de vehículos exentos según la Ley 787 de 2002.
- Las tarifas de peaje por categoría vehicular deben ser las contempladas en el contrato de concesión y deben contar con la aprobación del Ministerio de Transporte. Actualmente, se cuenta con siete categorías vehiculares con tarifa plena y con tarifa especial/diferencial y se incluyen las tarifas para eje adicional, eje grúa, eje adicional de remolque y eje adicional de vagones remolcados.
- Respecto al recaudo, se calcula el recaudo por categoría vehicular y eje adicional asociado a los vehículos que pagan peaje con tarifa plena y especial y el recaudo de evasores; también se incluye la información del recaudo sobrante y el recaudo con destinación al Fondo de Seguridad Vial (FSV) por estación de peaje (agregada para todas las categorías vehiculares).
- Es importante tener en cuenta que la información presentada en este documento y en el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a feb-2024" es de carácter preliminar, ya que las cifras de tráfico, tarifas y recaudo contenidas en los reportes mensuales pueden requerir cambios que serán aplicados siempre y cuando se presenten justificaciones válidas en concepto de la ANI.



3. Documentos de soporte de la OETR

Para contar con un contexto amplio de la OETR respecto a los lineamientos para el desarrollo de sus 8 fases, su metodología (objetivos, alcance, marco de referencia, glosario/conceptos diseño de sus 8 fases) y sus manuales asociados, se recomienda leer los siguientes metadatos que hacen parte del sistema integrado de planeación gestión de la ANI (<https://www.ani.gov.co/modelo-integrado-de-planeacion-y-gestion>), así como las circulares de la ANI en que se informó a los concesionarios e interventores la manera en que debe reportarse la información de tráfico y recaudo en ANIscopio:

- SEPG-M-006 Manual Metodológico OETR
- SEPG-P-025 Producción de estadísticas institucionales
- SEPG-M-007 Manual Critica OETR
- SEPG-I-012 Validación y consistencia de la OETR
- SEPG -I-011 Ficha metodológica OETR
- SEPG-M-008 Manual de sistema y de usuario OETR
- Circular No. 20216010000224 del 12 de abril de 2021: Para concesionarios e interventorías de los proyectos carreteros "Por medio de la cual se indica la manera en que debe reportarse la información desagregada de tráfico en ANIscopio" por parte de los concesionarios.
- Circular No. 20216020000544 del 19 de julio de 2021: Para interventorías de proyectos carreteros "Por medio de la cual se indica la manera en que debe reportarse la información mensual de tráfico y recaudo en ANIscopio" por parte de las interventorías.



4. Resumen del período

Fecha de corte de la información: Para el mes de febrero/2025, la base de datos acopiada final contenida en el "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a febrero/2025" se descargó de ANIscopio el 15 de abril de 2025. Para dicha fecha, los datos más relevantes de la base de datos y el panel comparativo son los siguientes:

Total de proyectos activos 39	Total de proyectos con reporte 38	Total de estaciones de peaje activas 128	Total de estaciones de peaje con reporte 120	Total de estaciones de peaje análisis BDPC* 118
Tráfico total mensual registrado 21.166.795	Recaudo total mensual registrado \$ 401.991.155.450	Tráfico Promedio Diario Mensual (TPDM) 754.232		
Tráfico total mensual registrado BDPC* 21.106.940	Recaudo total mensual registrado BDPC* \$ 400.854.969.250	Tráfico Promedio Diario Mensual (TPDM) BDPC* 752.096		

***Base de datos de panel comparativo (BDPC) del tráfico y recaudo mensual para 38 proyectos y 118 estaciones de peaje, de acuerdo con la información reportada en el mes de febrero/2025.**

Nota explicativa: La base de datos de panel comparativo resulta de la consolidación de las cifras mensuales de tráfico y recaudo de las mismas estaciones de peaje que se mantienen activas en la serie histórica de datos (entre el 1 de enero de 2014 y el mes más actual que se está reportando). De esa forma, a partir de la base de datos acopiada final, se origina una base de datos reducida, en la cual, cada una de las estaciones de peaje activas tendrá registros de información en los meses y años anteriores, eliminando así la distorsión en el análisis comparativo histórico que se produce cuando hay sobrantes o faltantes de información en las estaciones de peaje.

La base de datos de panel comparativo se hace necesaria por dos razones:

- No es posible contar con el 100% de completitud de los reportes mensuales de tráfico y recaudo de las estaciones de peaje activas por diversas razones, algunas de las cuales se explican en el numeral 12. Contexto y novedades del periodo.
- Algunas estaciones de peaje dejaron de estar activas en algún momento del pasado, generalmente explicado porque el proyecto carretero terminó su plazo de concesión y se revirtió al INVIAS.



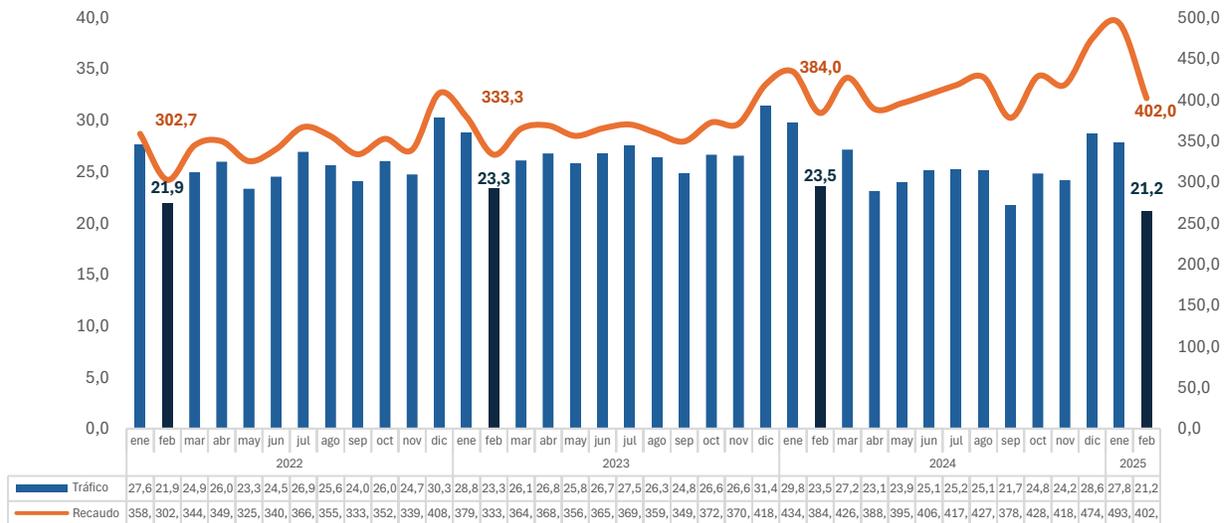
Para el mes de febrero de 2025 no se cuenta con información de ocho (8) estaciones de peaje. Esto debe tenerse en cuenta para la lectura de las gráficas que se muestran más adelante, a excepción de las gráficas de panel que comparan las cifras mensuales de tráfico y recaudo de 118 estaciones de peaje y conteo, de 38 proyectos, desde el año 2022. 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 febrero/2025 del archivo "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a feb-2025":

Proyecto	Peaje	NOTAS EXPLICATIVAS
IP - Malla vial del Meta	IRACÁ	La Libertad y Ocoa registran novedad desde agosto/2024, Iracá presenta novedad desde septiembre/2024. En todos los casos 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 febrero/2025 no se incluyen en la base de datos del presente informe.
	LA LIBERTAD	
	OCOA	
Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	PAPIROS	No se cuenta con justificación para la falta de registro del reporte de tráfico y recaudo de esta estación de peaje.
	PUERTO COLOMBIA	
	MARAHUACO	
	JUAN MINA	
	GALAPA 02	



5. Comportamiento comparativo de las cifras de tráfico y recaudo mensuales históricas desde enero de 2022 a febrero de 2025

Gráfico 1. Valores del tráfico total mensual y recaudo total mensual - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Enero 2022 – Febrero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

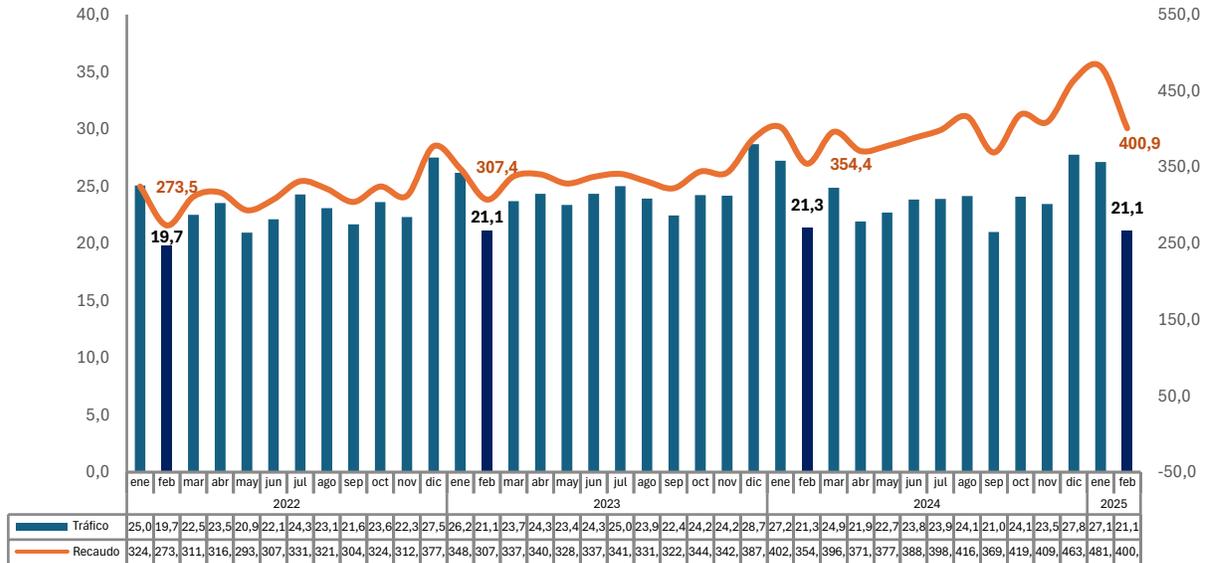
Tráfico en millones de vehículos - Recaudo en miles de millones de pesos

El comportamiento del tráfico total presenta un menor registro en febrero de 2025 comparado con el mismo mes del año anterior, pasando a 23,5 millones en 2024 a 21,2 millones en 2025. Lo anterior explicado en parte, por la falta de reporte de la información de tráfico de 8 estaciones de peaje, entre ellas algunas que presentan un tráfico importante dentro de las 128 estaciones de peaje activas, como son: Ocoa, Iracá, La libertad, Papiros, Puerto Colombia, Marahuaco, Juan Mina y Galapa 02.

Respecto a la tendencia del recaudo total en el mes de febrero, presenta comportamiento ascendente, pasando de 384,0 mil millones de pesos en 2024 a 402,0 mil millones de pesos en 2025. Teniendo en cuenta los incrementos tarifarios realizados en 2024 y 2025 (en 2023 se congelaron las tarifas).



Gráfico 2. Valores del tráfico total mensual y recaudo total mensual – Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Enero 2022 – Febrero de 2025^{Pr}

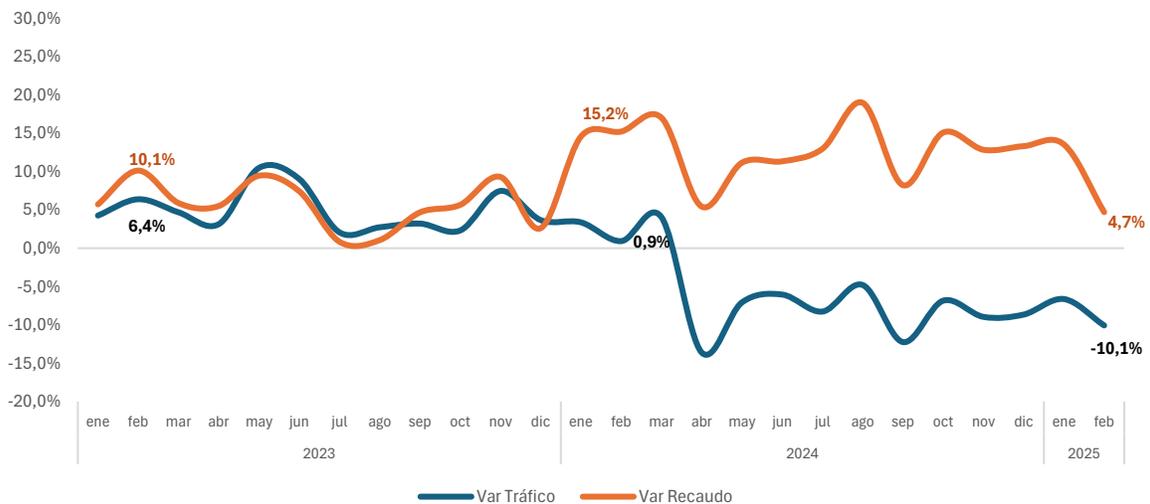


Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

Tráfico en millones de vehículos - Recaudo en miles de millones de pesos

Gráfico 3. Porcentajes de variación anual del tráfico total mensual y el recaudo total mensual - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Enero 2023 – Febrero de 2025^{pr}

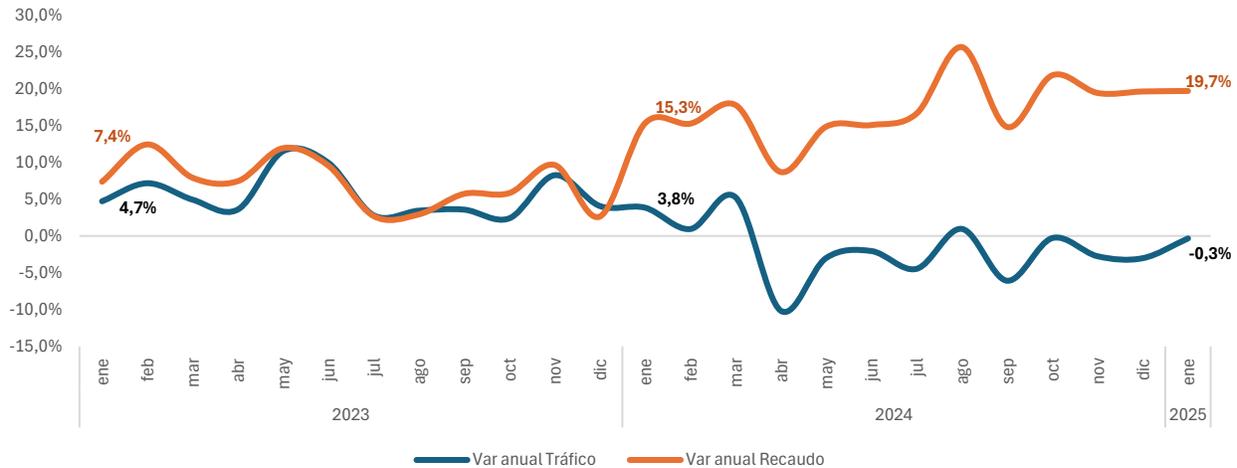


Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares



Gráfico 4. Porcentajes de variación anual del tráfico total mensual y el recaudo total mensual - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Enero 2023 – Febrero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

Los gráficos de panel comparativo (gráficos 2 y 4) muestran que, al sustraer de los totales mensuales históricos las cifras de tráfico y recaudo de las ocho (8) estaciones de peaje que faltaron por reporte en febrero de 2025, se obtiene una tendencia ascendente en el tráfico y el recaudo total de los meses de febrero de los años comparados 2022, 2023 y 2024; en febrero de 2025 el tráfico decrece, el recaudo se incrementa, esto asociado al efecto del incremento de tarifas.

El tráfico total inicia en 25,6 millones de vehículos en febrero/2022, pasando a 26,8 millones en febrero /2023, incrementándose a 27,8 millones en febrero /2024, y disminuyendo a 27,7 millones de vehículos en febrero /2025.

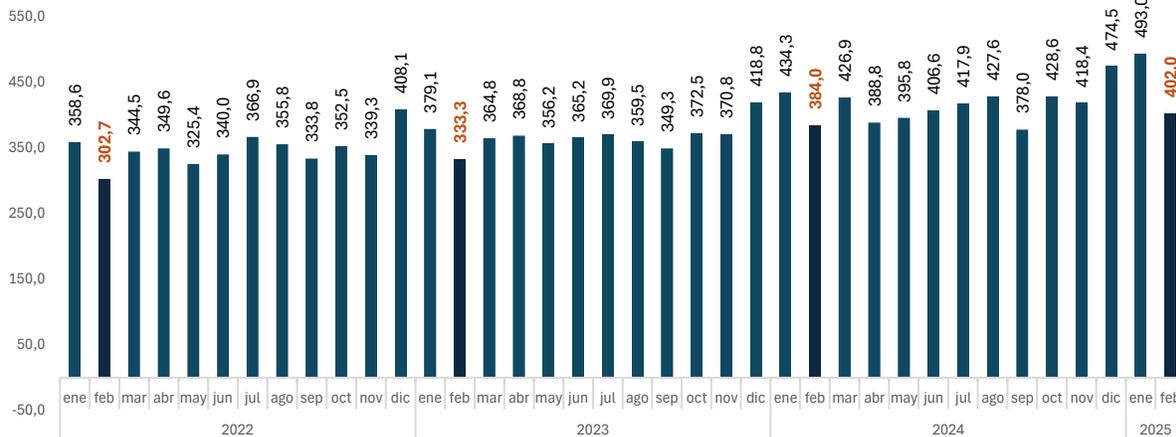
El recaudo inicia en 331,9 mil millones de pesos en febrero/2022, pasando a 356,3 mil millones de pesos en febrero /2023, subiendo a 410,9 mil millones de pesos en febrero /2024, hasta alcanzar los 491,8 mil millones de pesos en febrero /2025.

Si se compara el gráfico 3 con el gráfico 4, se observa cómo funciona la base de datos de panel comparativo, reduciendo las diferencias entre períodos, de tal forma que los porcentajes de las variaciones anuales del tráfico total en el mes de febrero se ajustan así: 2025 VS 2024 pasa de -6,6% a -0,3%, 2024 VS 2023 se reduce levemente de un 3,4% a 3,8% y 2023 VS 2022 pasa de 4,3% a 4,7%.

Revisando el recaudo total, comparando los gráficos 3 y 4 en los meses de febrero, se observa un crecimiento del porcentaje del recaudo total en febrero de 2025 con respecto a febrero de 2024, pasando de 13,5% en la base de datos acopiada final a 19,7% en la base de datos de panel comparativo. Los porcentajes de variación de los años anteriores se comportan así: 2024 VS 2023, disminuye levemente de un 14,6% a 15,3% y 2023 VS 2022 se incrementa de 5,7% a 7,4%.



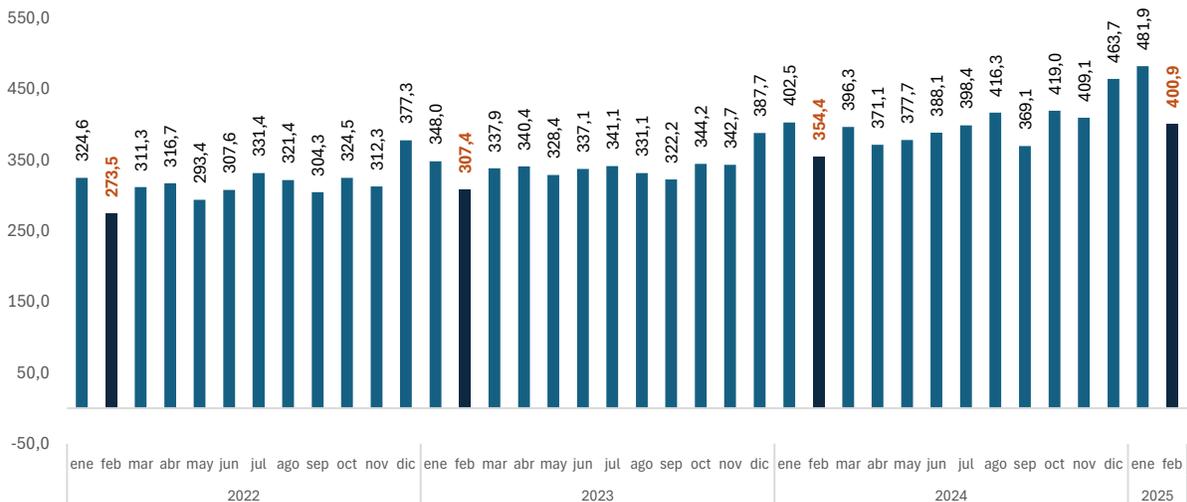
Gráfico 7. Valor total del recaudo de peajes - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Enero 2022 – Febrero de 2025^{Pr}



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

En febrero de 2025 se registró un recaudo total por valor de \$402,0 mil millones asociado al tráfico vehicular en los peajes de las vías concesionadas del país, en tanto, para el mes de febrero de 2024 el recaudo total fue de \$384,0 mil millones.

Gráfico 8. Valor total del recaudo de peajes - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Enero 2022 – Febrero de 2025^{Pr}



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

Con la base de datos de panel comparativo, en febrero de 2025 se registró un recaudo total por valor de \$400,9 mil millones asociado al tráfico vehicular en los peajes de las vías concesionadas del país, en tanto, para el mes de febrero de 2024 el recaudo total fue de \$354,4 mil millones.

7. Contribución a la variación anual de las cifras de tráfico total y recaudo total en febrero de 2025 – Base de datos de panel comparativo

Tabla 1. Contribución a la variación anual del tráfico total por proyecto de concesión - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{PR}

Proyecto	Var anual 2-25	Cont feb 25
IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot	-14,15%	-0,61%
IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla	-6,10%	-0,54%
Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira.	-4,75%	-0,51%
Briceño - Tunja - Sogamoso	-3,59%	-0,24%
IP - Accesos Norte a Bogotá	-4,24%	-0,22%
Santafé de Bogotá (Puente el Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino - La Vega - Villeta	-5,37%	-0,18%
Rumichaca - Pasto	-6,70%	-0,15%
Córdoba - Sucre	-3,17%	-0,11%
Troncal del Magdalena Sabana de Torres - Curumaní C2.	-2,98%	-0,08%
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	-5,40%	-0,07%
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - DEVIMED	0,74%	0,03%
APP Autopista al Río Magdalena 2.	11,59%	0,04%
APP Nueva Malla vial del Valle del Cauca corredor: Buenaventura - Loboguerrero - Buga.	6,27%	0,04%
APP - Conexión Norte.	71,28%	0,11%
Villavicencio - Yopal	5,36%	0,12%
Autopista Conexión Pacífico 2	13,60%	0,12%
Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales.	3,60%	0,16%
IP - Vías del Nus	8,36%	0,28%
Autopista Conexión Pacífico 3	13,13%	0,32%
IP - Chirajara - Fundadores	16,68%	0,57%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

La variación negativa del 1,1% en el tráfico total entre febrero de 2025 y febrero de 2024, mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación negativa en 23 proyectos de concesión, que contribuyen negativamente a la variación anual, siendo el de más peso Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot con -0,61%, IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla de -0,54%, seguido Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con una contribución de -0,51%, de IP -, Briceño - Tunja - Sogamoso con una contribución de -0,24%, En contraste, 15 proyectos presentaron comportamiento positivo, siendo los de más peso, según la Tabla 1: IP - Chirajara - Fundadores con una contribución de 0,57%, Autopista Conexión Pacífico 3 con 0,32%, IP - Vías del Nus con 0,28%.



Tabla 2. Contribución a la variación anual del recaudo total por proyecto de concesión - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{Pr}

Proyecto	Var anual 2-25	Cont feb 25
IP - Chirajara - Fundadores	36,53%	2,56%
IP - Vías del Nus	19,12%	0,86%
Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira.	9,24%	0,82%
IP Girardot - Cajamarca.	18,13%	0,81%
Autopista Conexión Pacífico 3	27,58%	0,80%
IP - Antioquia - Bolívar	16,26%	0,80%
Ruta del Sol - Sector 3	13,07%	0,61%
Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales.	9,50%	0,55%
IP - Accesos Norte a Bogotá	10,70%	0,46%
Troncal del Magdalena Puerto Salgar - Barrancabermeja C1.	16,36%	0,41%
APP Autopista al Río Magdalena 2.	25,53%	0,07%
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó	15,62%	0,07%
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	5,77%	0,05%
Rumichaca - Pasto	4,29%	0,04%
Santafé de Bogotá (Puente el Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino - La Vega - Villeta	1,05%	0,04%
Pamplona - Cúcuta	2,59%	0,04%
Bucaramanga - Pamplona	10,75%	0,03%
Honda - Puerto Salgar - Girardot	2,21%	0,02%
IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla	-1,35%	-0,06%
Transversal del Sisga	-14,84%	-0,06%

Fuente: ANI-OETR.
Pr: cifras preliminares

La variación positiva del recaudo entre febrero de 2025 y febrero de 2024 del 13,1%, mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación positiva en 36 proyectos de concesión, en tanto, 2 proyectos contribuyen negativamente a la variación del recaudo.

De acuerdo con la Tabla 2, los proyectos con mayor contribución a la variación positiva fueron IP - Chirajara – Fundadores con 2,56%, IP - Vías del Nus con 0,86% y Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con 0,82%. Los proyectos que contribuyeron a la variación anual negativa fueron Transversal del Sisga con -0,06% e IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla -0,06%.



Tabla 3. Contribución a la variación anual del tráfico total por estación de peaje - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{Pr}

Peaje	Var anual 2-25	Cont feb25
CHUSACA	-17,40%	-0,4%
GALAPA	-29,89%	-0,3%
ANDES	-5,95%	-0,3%
CHINAUTA	-10,57%	-0,2%
CIAT	-12,21%	-0,2%
ESTAMBUL	-7,67%	-0,2%
SIBERIA	-6,96%	-0,2%
TURBACO	-4,55%	-0,2%
EL ROBLE	-3,13%	-0,1%
EL PLACER	-8,17%	-0,1%
LOS GARZONES 2	-8,98%	-0,1%
ALBARRACÍN	-4,23%	-0,1%
PUENTE AMARILLO	3,32%	0,0%
LA APARTADA	9,73%	0,1%
AMAGÁ	4,80%	0,1%
LAS PALMAS	3,32%	0,1%
FUSCA	10,51%	0,1%
CISNEROS	17,36%	0,1%
ZARAGOZA	71,28%	0,1%
IRRA	16,66%	0,1%
SUPIA	19,61%	0,1%
LA PINTADA	59,71%	0,1%
BOQUERÓN I	14,71%	0,2%
PIPIRAL	18,99%	0,2%
NARANJAL	18,99%	0,2%
TRAPICHE	10,03%	0,2%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

De acuerdo con la Tabla 3, la variación negativa del 1,1% del tráfico total entre febrero de 2025 y febrero de 2024, se explica por la contribución a la variación negativa en 61 estaciones de peaje, en tanto 57 estaciones de peaje registraron contribuciones positivas.



Tabla 4. Contribución a la variación anual del recaudo total por estación de peaje - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{Pr}

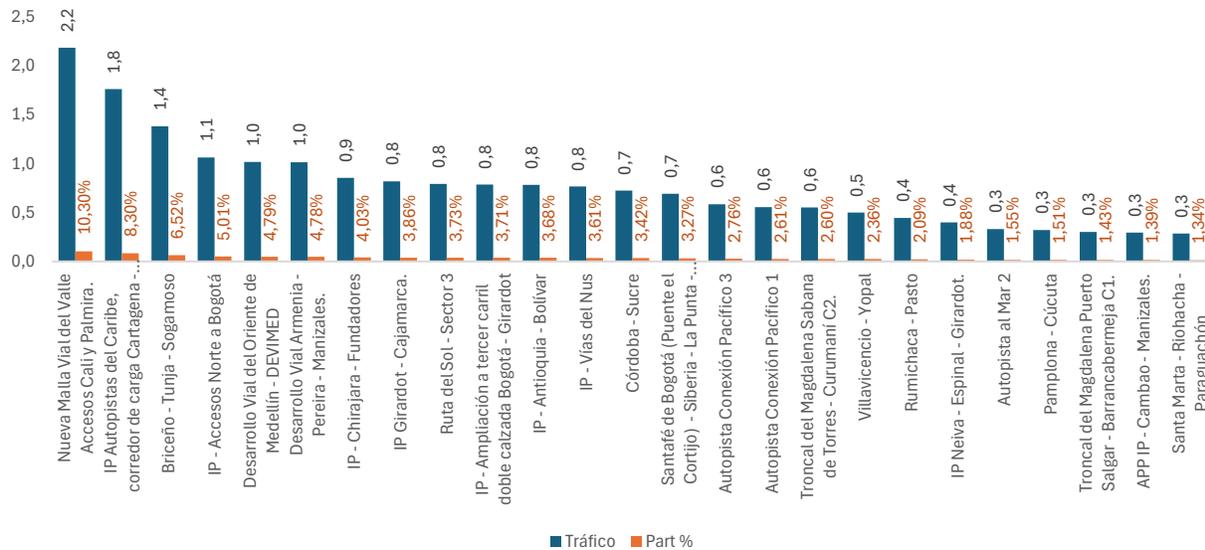
Peaje	Var anual 2-25	Cont feb25
PIPIRAL	39,64%	1,0%
BOQUERÓN I	34,10%	0,8%
NARANJAL	37,07%	0,7%
TRAPICHE	19,25%	0,6%
GUALANDAY	16,48%	0,4%
ANDES	9,50%	0,4%
LOBOGUERRERO	31,21%	0,3%
CERRITO	15,29%	0,3%
IRRA	31,26%	0,3%
CHICORAL	18,02%	0,3%
MANGUITOS	20,06%	0,3%
ABURRÁ	15,36%	0,3%
LA APARTADA	25,07%	0,2%
AGUAS NEGRAS	17,50%	0,2%
ACAPULCO	22,30%	0,2%
PUENTE PLATO	-0,34%	0,0%
CABILDO	-1,34%	0,0%
BOQUERÓN II	-3,31%	0,0%
TURBACO	-8,6%	0,0%
SAN CARLOS	-3,42%	0,0%
UNISABANA	-13,34%	0,0%
SIBERIA	-0,66%	0,0%
CIAT	-2,53%	0,0%
MATA DE CAÑA	-6,31%	0,0%
BRISAS	-13,87%	-0,1%
SAN LUIS DE GACENO	-100,00%	-0,1%
GALAPA	-24,35%	-0,2%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

Como se observa en la Tabla 4, la variación positiva del 13,1% en el recaudo total entre febrero de 2025 y febrero de 2024, se explica por la contribución a la variación positiva en 99 estaciones de peaje, en tanto, 12 estaciones de peaje registraron contribuciones negativas.

8. Cifras totales de tráfico y recaudo por proyecto de concesión en el mes de febrero de 2025

Gráfico 9. Volumen de tráfico por proyecto – Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje) – Proyectos con mayores valores. Febrero de 2025 ^{Pr}



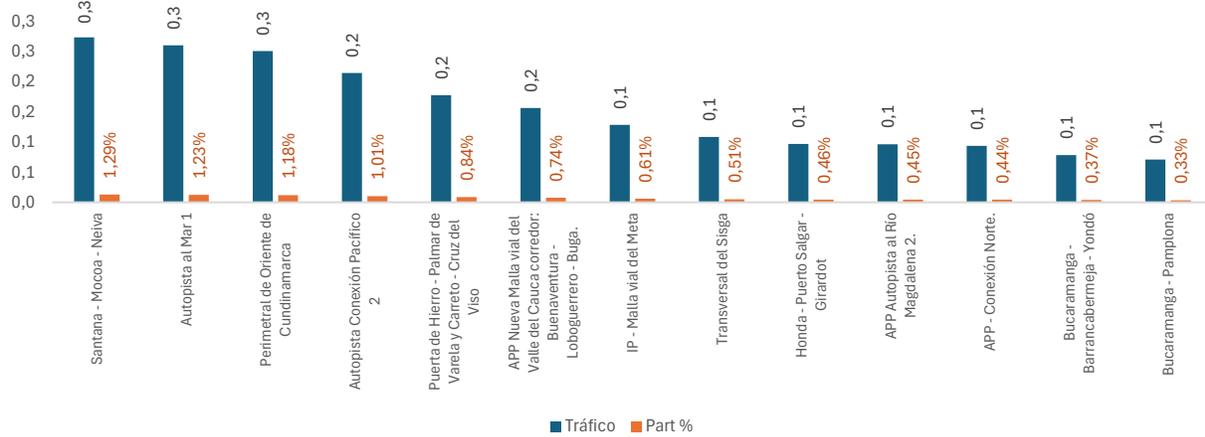
Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

El gráfico 9 presenta la información desagregada para 25 proyectos que corresponden al 90,5% del total del tráfico vehicular, sumando 19,2 millones de vehículos, en tanto, el gráfico 10 muestra los 13 proyectos restantes con una participación del 9,5% y suman 2,0 millones de vehículos.

De acuerdo con la información registrada en cada uno de los 38 proyectos que reportaron información en el mes de febrero de 2025, de los 21,2 millones de vehículos que transitaron por las estaciones de peaje y conteo de las vías concesionadas, según se muestra en el gráfico 9, las mayores participaciones se registraron en las vías de los proyectos Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con tráfico de 2,2 millones de vehículos con una participación del 10,30%; IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla con tráfico de 1,8 millones de vehículos con una participación del 8,30%; Briceño - Tunja – Sogamoso con tráfico de 1,4 millones de vehículos con participación del 6,52%; IP - Accesos Norte a Bogotá con una participación del 5,01%; Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - DEVIMED con tráfico de 1,0 millones de vehículos con participación del 4,79%.

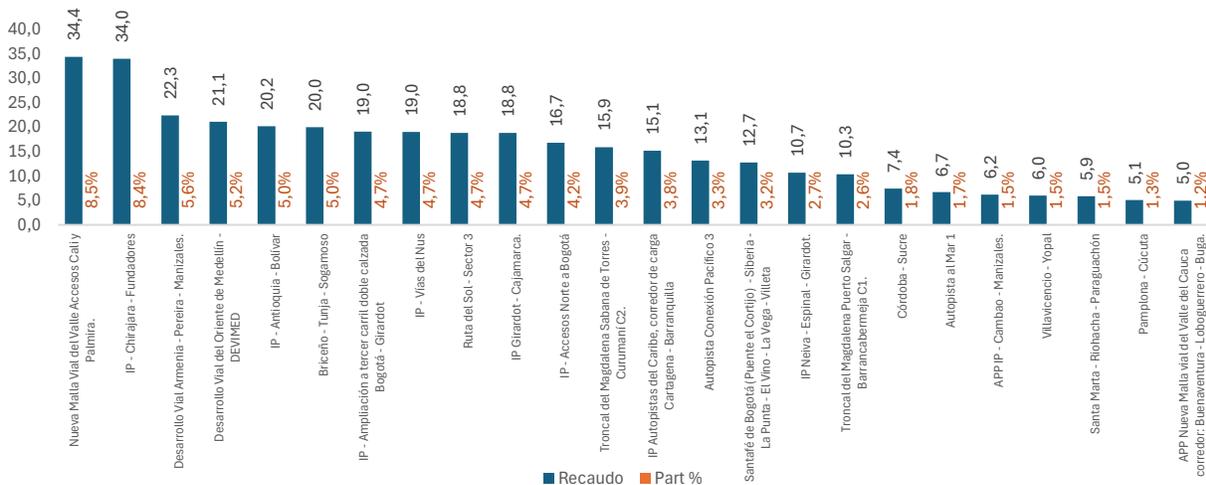
En el gráfico 10 que se presenta a continuación, se muestra el comportamiento del tráfico del resto de proyectos, con una participación del 9,5%.

Gráfico 10. Volumen de tráfico por proyecto - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje) – Proyectos con menores valores. Febrero de 2025 ^{Pr}



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

Gráfico 11. Recaudo de peajes por proyecto - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje) - Proyectos con mayores valores. Febrero de 2025 ^{Pr}



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

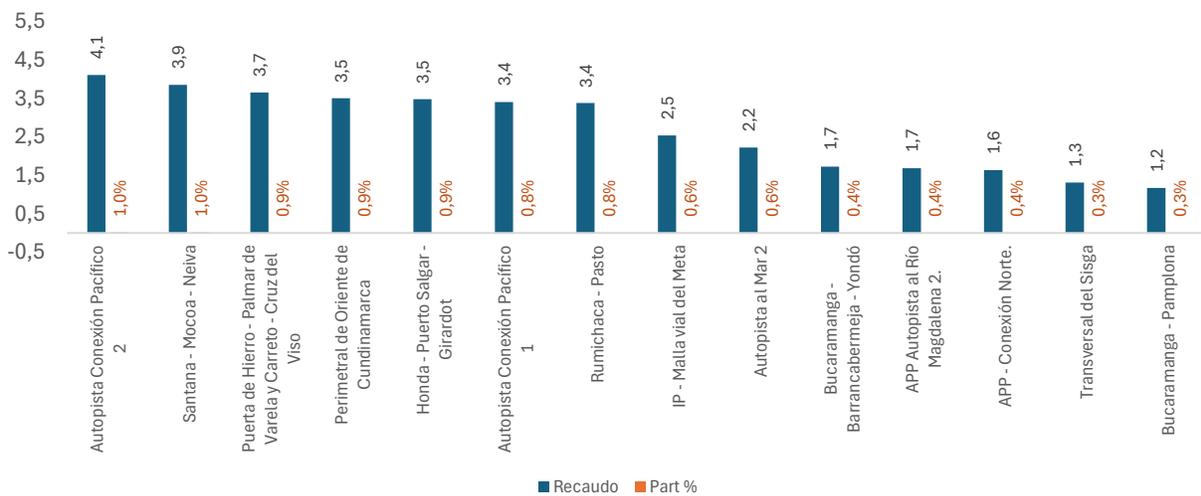
El gráfico 11 presenta la información de recaudo de peajes desagregada para 24 proyectos de concesión, que corresponden al 90,6% del total del recaudo de peajes, los cuales suman \$364,3 mil millones, en tanto, el gráfico 12 expone el resto de los 14 proyectos que suman una participación del 9,4% y representan \$37,7 mil millones.



Como se observa en el gráfico 11, del recaudo total de todos los proyectos de concesión, por valor de \$364,3 mil millones, las mayores participaciones se registraron en los proyectos Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con un recaudo por valor de \$34,4 mil millones con participación del 8,5%; IP - Chirajara – Fundadores con recaudo de \$34,0 mil millones con participación del 8,4%; Desarrollo Vial Armenia - Pereira – Manizales con recaudo por valor de \$22,3 mil millones con una participación del 5,6%; Desarrollo Vial del Oriente de Medellín – DEVIMED con recaudo por valor de \$21,1 mil millones con una participación del 5,2%; IP - Antioquia – Bolívar con recaudo por valor de \$20,2 mil millones con una participación del 5,0%.

El gráfico 12 que se presenta líneas abajo, presenta el comportamiento del resto de peajes que corresponden al 9,4%.

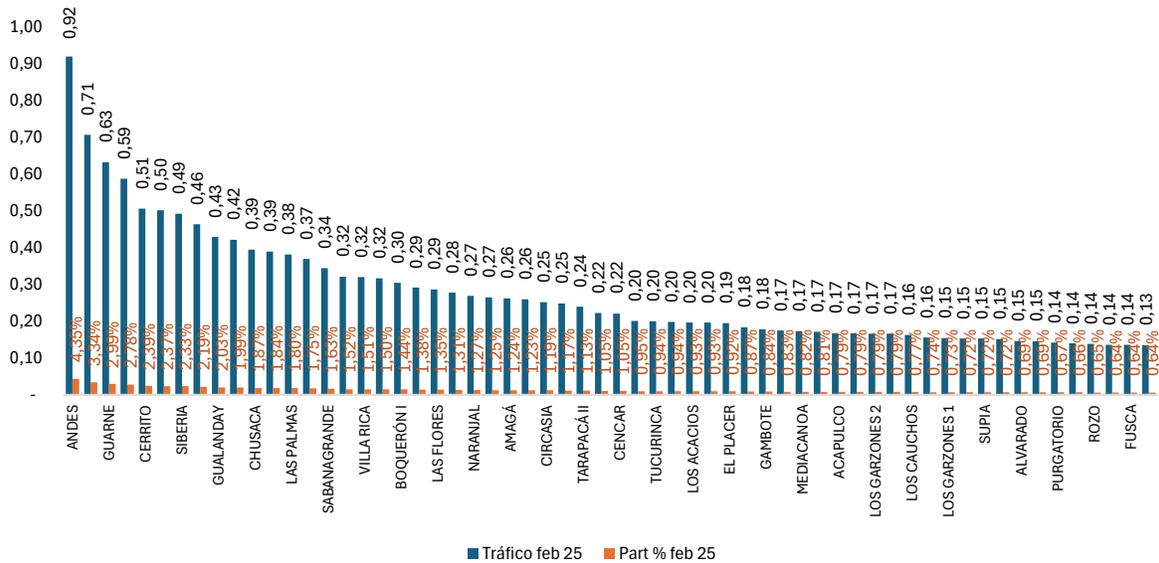
Gráfico 12. Recaudo de peajes por proyecto - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje) – Proyectos con menores valores. Febrero de 2025 ^{Pr}



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

9. Cifras totales de tráfico y recaudo por estación de peaje en el mes de febrero de 2025

Gráfico 13. Volumen de tráfico por estación de peaje - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 Pr



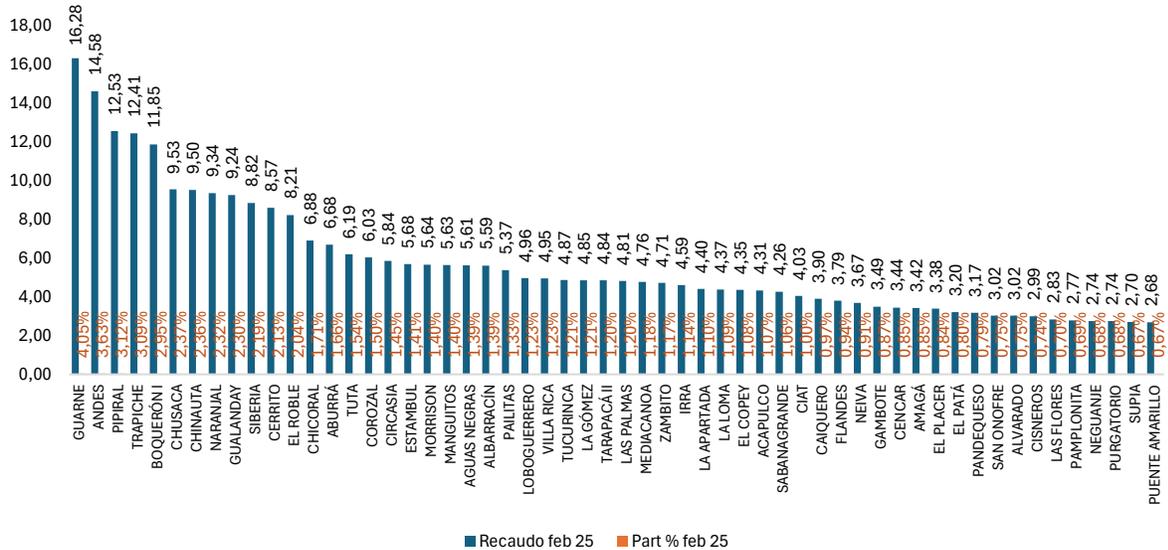
Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Millones de vehículos

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 febrero de 2025:

Peaje	Tráfico feb-24 (Millones de vehículos)	Participación feb-24%
ANDES	0,92	4,35%
TURBACO	0,71	3,34%
GUARNE	0,63	2,99%
EL ROBLE	0,59	2,78%
CERRITO	0,51	2,39%
TRAPICHE	0,50	2,37%
SIBERIA	0,49	2,33%
ANDES	0,92	4,35%



Gráfico 14. Recaudo por estación de peaje - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Febrero de 2025 Pr



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

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 febrero de 2025:

Peaje	Recaudo feb-24 (Miles de millones de pesos)	Participación feb - 24 %
GUARNE	16,28	4,05%
ANDES	14,58	3,63%
PIPIRAL	12,53	3,12%
TRAPICHE	12,41	3,09%
BOQUERÓN I	11,85	2,95%
CHUSACA	9,53	2,37%
CHINAUTA	9,50	2,36%
NARANJAL	9,34	2,32%

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

Gráfico 15. Porcentajes de participación del tráfico por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 ^{Pr}

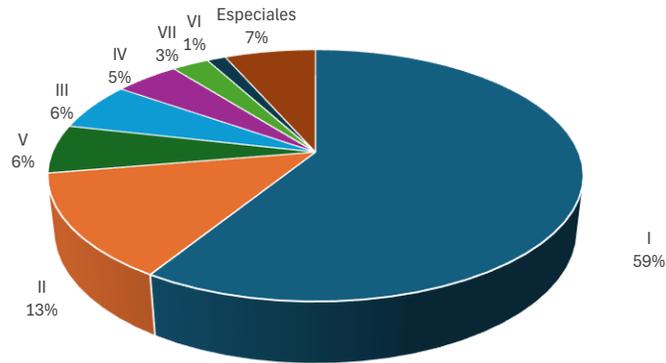
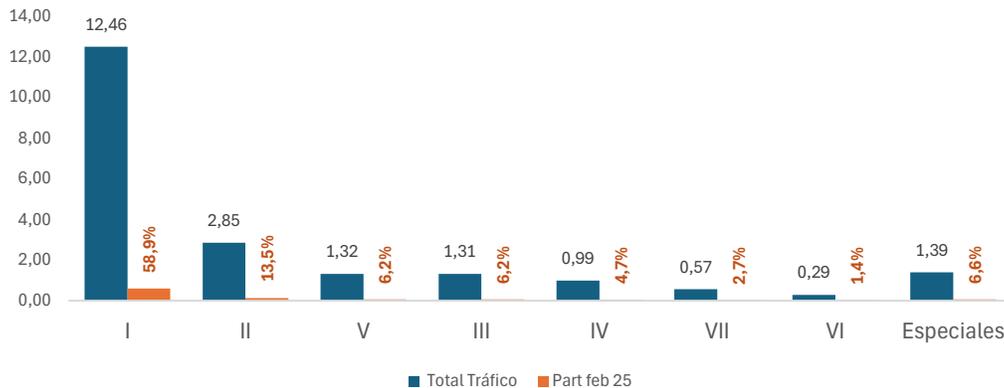


Gráfico 16. Distribución del tráfico por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 ^{Pr}



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

En febrero de 2025, la estructura del tráfico por categorías vehiculares mostrada en el gráfico 16, se explica así: la mayor participación la tiene la categoría I con el 58,9%, sumando un tráfico de 12,46 millones de vehículos; seguida de la categoría II con el 13,5% de participación, con un tráfico de 2,85 millones de vehículos; seguida de la categoría V con una participación del 6,2% con un tráfico de 1,32 millones de vehículos; continúa la categoría III con una participación del 6,2% con tráfico de 1,31 millones de vehículos, seguida por la categoría IV con una participación de 4,7% sumando 0,99 millones de vehículos; la categoría VII con una participación del 2,7%, sumando un tráfico de 0,57 millones de vehículos; le sigue la categoría VI con una participación del 1,4%, con un tráfico de 0,29 millones; en tanto, las categorías especiales en conjunto registraron una participación del 6,6%, con un tráfico de 1,39 millones de vehículos.

Gráfico 17. Porcentajes de participación del recaudo por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 ^{Pr}

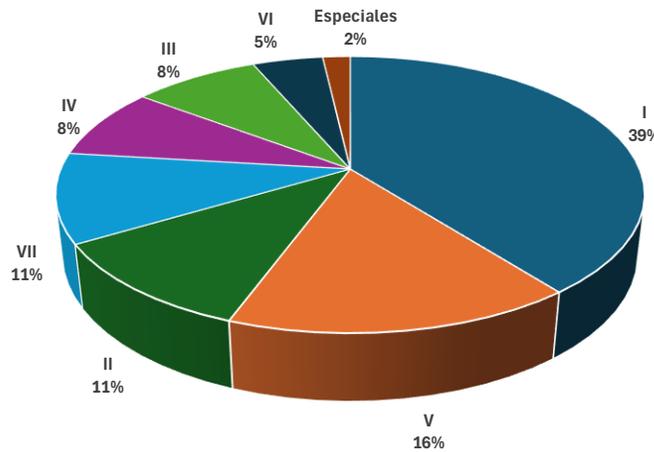
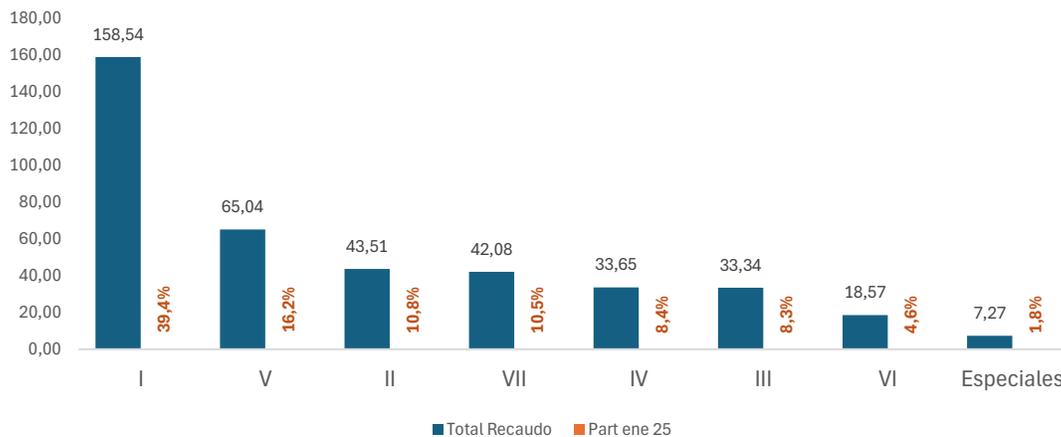


Gráfico 18. Distribución del recaudo de peajes por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 ^{Pr}

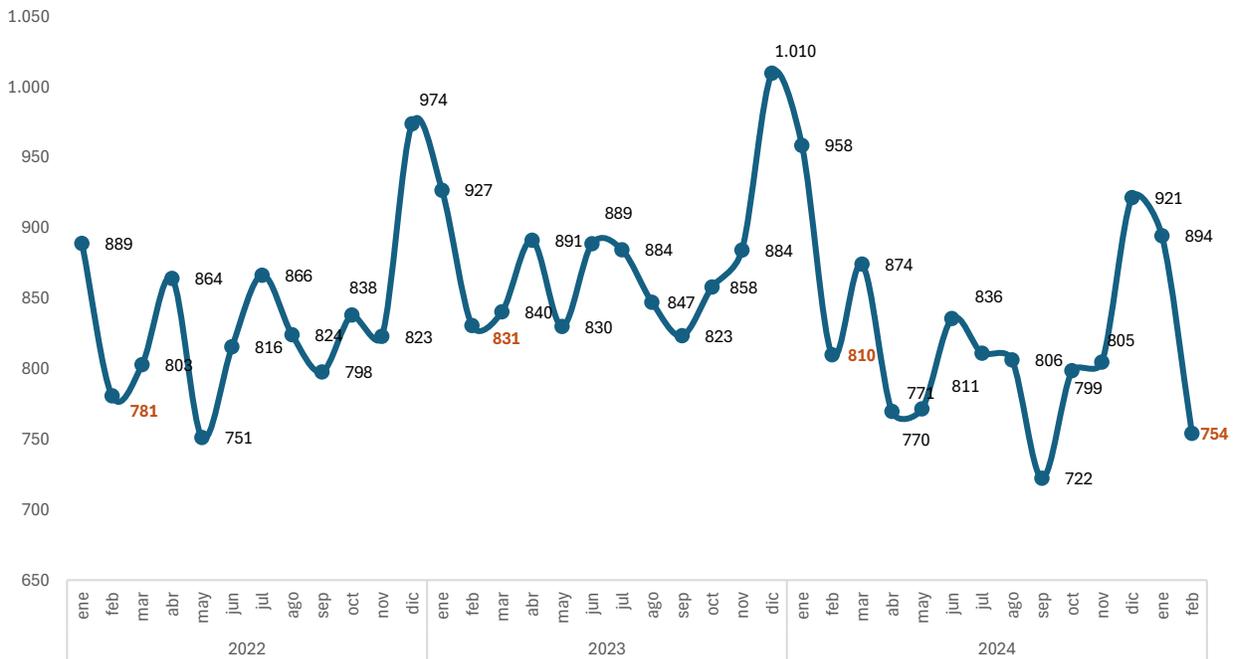


Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Miles de millones de pesos

De acuerdo con el gráfico 18, en febrero de 2025, la estructura del recaudo por categoría vehicular registro la mayor participación en la categoría I con el 39,4%, correspondiendo con un recaudo de \$158,54 mil millones; seguida de la categoría V con participación del 16,2% y un recaudo de \$65,04 mil millones; continuando la categoría II con el 10,8% de participación, sumando un recaudo de \$43,51 mil millones; seguida de la categoría VII con una participación del 10,5%, correspondiente a un recaudo de \$42,08 mil millones; continuando la categoría IV con participación del 8,4% y \$33,65 mil millones de recaudo; seguida de la categoría III con una participación del 8,3% y \$33,34 mil millones de recaudo; continuando la categoría VI con una participación del 4,6%, sumando un recaudo de \$18,57 mil millones; registrando la menor participación el conjunto de las categorías especiales con una participación del 1,8%, correspondiente a un recaudo de \$7,27 mil millones.

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

Gráfico 19. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - Base de datos acopiada final (120 estaciones de peaje). Febrero de 2025 Pr

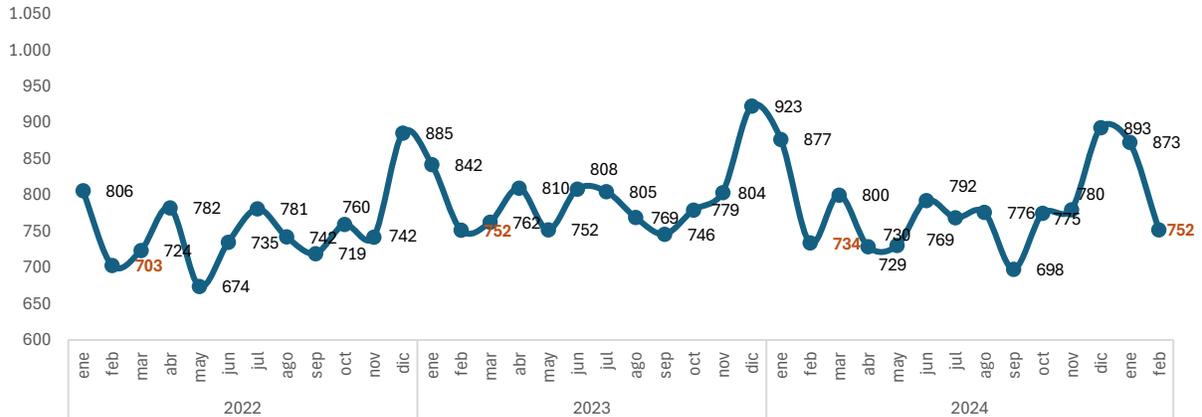


Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Miles de vehículos

Según se observa en el gráfico 19, el Tráfico Promedio Diario Mensual de la red vial nacional concesionada para el mes de febrero de 2025 fue de 754 mil vehículos, en tanto, para el mismo mes del año 2024 fue de 810 mil vehículos y para febrero de 2023 fue de 831 mil vehículos. Debe tenerse en cuenta que las cifras de tráfico faltantes, de las cuatro estaciones de peaje que no reportaron, afectan el TPDM de febrero de 2025, reduciendo su valor real.



Gráfico 20. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{Pr}

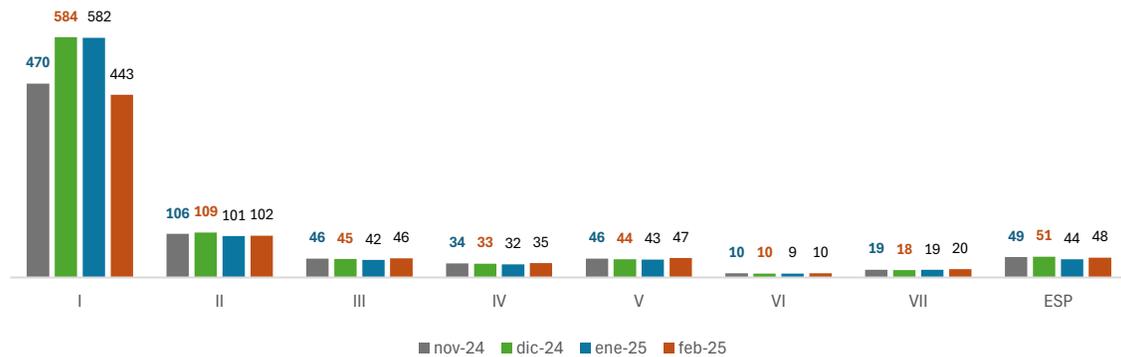


Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Miles de vehículos

El gráfico 20 elaborado con la base de datos de panel comparativo, se realiza para eliminar la distorsión del TPDM del mes de febrero de 2025 presentada en el gráfico 19.

Se observa que los TPDM de la red vial nacional concesionada para los meses de febrero de 2023 se acercan más al TPDM de febrero de 2025, de tal forma que en febrero/2025 el TPDM fue de 752 mil vehículos, frente a los 734 mil vehículos de febrero/2024 y los 752 mil vehículos de febrero/2023.

Gráfico 21. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - por categorías - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Febrero de 2025^{Pr}



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

El gráfico 21 muestra la distribución del TPDM por categorías vehiculares, comparando los meses de noviembre - diciembre de 2024 y enero - febrero de 2025.



12. 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:

El Decreto No. 050 del 15 de enero de 2023 implementó el no incremento de tarifas de peaje para el año 2023, para las estaciones de peaje a cargo de la ANI y del INVIAS. El mismo Decreto, en su artículo quinto, señaló que el INVIAS y la ANI "(...) *deberán diseñar y aplicar los mecanismos necesarios que permitan el restablecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de normalizar el esquema tarifario estimado para ese momento. (...)*". Pese a que se realizaron algunos incrementos tarifarios en el año 2024, quedó pendiente cumplir con la totalidad del incremento necesario para normalizar el esquema tarifario a 31 de diciembre de 2024. Los actos administrativos que a continuación se enuncian, buscan que, de manera gradual, se restablezca el esquema de incrementos tarifarios que se venía aplicando antes del Decreto No. 050, esto es, incrementos de las tarifas de peaje a partir del 16 de enero de cada año teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior y los incrementos de las tarifas de peaje definidos en los contratos de concesión de cada proyecto carretero.

Es así como, la Resolución No. 20243040001125 del 15 de enero de 2024 estableció incrementar con el IPC del año 2022 (13,12%) las tarifas de todas las estaciones de peaje de la ANI, aplicable a partir del 16 de enero de 2024. Así mismo, la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024 incrementó el valor destinado para el Fondo de Seguridad Vial (FOSEVI) por cada vehículo que cancele la tasa de peaje a \$500, aplicable desde el 16 de enero de 2024, incrementando a las tarifas de cada estación de peaje la diferencia resultante entre el valor de \$500 y el valor del FOSEVI vigente anterior, que para el caso de la ANI variaba entre \$200 y \$300.

Posteriormente, el 31 de julio de 2024 se expidió la Resolución No. 20243040035675, la cual determina un incremento tarifario general, a partir del 1 de agosto de 2024, correspondiente al 50% del IPC del año 2023 (9,28%), es decir, 4,64% de incremento a las tarifas de peaje de los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones a cargo del INVIAS y de la ANI. El componente FOSEVI que se percibe por cada vehículo que paga la tasa de peaje en las estaciones de peaje continuará rigiéndose de conformidad con el valor y las condiciones de incremento fijadas en la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024.

Para continuar con la normalización del esquema de incrementos tarifarios de peajes afectado por el Decreto No. 050 del 15 de enero de 2023, 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 2° 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 3° 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 5° 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 6° 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.

Finalmente, 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"*.

Es así como, a partir del 10 de enero de 2025, se suspende el cobro de los incrementos contractuales de la siguiente manera:

- Artículo 1°: 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 2°: 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 febrero 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, estaciones de peaje Iracá, La Libertad y Ocoa:** La Libertad y Ocoa registran novedad desde agosto/2024, Iracá presenta novedad desde septiembre/2024. En todos los casos 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 septiembre, octubre, noviembre, diciembre, enero y febrero de 2025 de las tres estaciones mencionadas no se incluyeron en la base de datos del presente informe, al igual que los reportes de agosto de 2024 de las estaciones de peaje La Libertad y Ocoa.

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

Las notas explicativas se empezaron a incluir en el Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo a partir del mes de octubre de 2024.

El objetivo principal de estas notas es explicar los faltantes y/o las diferencias que se presentan en la información mensual obtenida por la OETR, a través de la comparación de las series históricas/bases de datos de tráfico, tarifas y recaudo del mes en revisión y el mes inmediatamente anterior.

En el archivo “Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a feb-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 febrero 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 febrero/2025:

Mes	Número Reportes de tráfico y recaudo faltantes
Feb - 25	8
Ene-25	4
Dic-24	3
nov-24	3



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	



Categoría	Tipo de tarifa	Descripción
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

Adriana Bareño Rojas
Coordinadora GIT de Planeación