



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

Bogotá D.C.,

PARA: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, ~~AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA~~
~~ANI~~ GOBERNACION DE ANTIOQUIA y GOBERNACION DE CUNDINAMARCA

ASUNTO: LINEAMIENTOS PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE NUEVAS ESTACIONES DE PEAJE

1 DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DEL ESTUDIO

1.1 Alcance

El alcance del estudio consiste en desarrollar las siguientes actividades:

- En el marco de la Ley 105 de 1993, se BUSCA determinar la viabilidad TÉCNICA, OPERATIVA, ECONOMICA, SOCIAL Y FINANCIERA para QUE LAS INSTITUCIONES AUTORIZADAS PUEDAN instalar estaciones de peaje en la red vial que se encuentra a su cargo, evaluando los impactos y externalidades que puedan generar este tipo de proyectos. En términos económicos con la instalación de una estación de peaje se busca captar recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, cobrando el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, para garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

En el proceso de evaluación de la instalación de nuevas estaciones de peaje, se debe incluir la revisión técnica, operativa, económica, social y financiera del proyecto, teniendo en cuenta las inversiones a recuperar con el recaudo proyectado.

Análisis del impacto que pueda producir la instalación de las nuevas estaciones de peaje, sobre proyectos viales concesionados o no concesionados, cuya financiación sea a través de peajes ubicados dentro de la misma zona de influencia.

Para la ubicación de las estaciones de peaje debe verificarse que el impacto sobre los usuarios y las empresas de transporte público de pasajeros que prestan el servicio en rutas de corta distancia en el área de influencia del proyecto sea mínimo, asimismo es poco aconsejable la ubicación de estaciones de peaje en la proximidad de áreas urbanas, corregimientos y sus cabeceras Municipales. Ello evitará conflictos con las comunidades, empresas de transporte y usuarios en general.

1.2 ESTUDIO SOCIOECONOMICO:

Los datos consignados dentro del Estudio Social – Económico son de gran trascendencia, debido a que se asocian directamente con la comunidad relacionada ubicada en inmediaciones del área de influencia del proyecto. En este sentido, el estudio deberá evaluar los posibles impactos generados sobre las comunidades aledañas y los usuarios

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.

Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> – PGRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042, Código Postal 111321

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

de la infraestructura de transporte relacionados con esta.

El objetivo del estudio Socioeconómico es el análisis del impacto del proyecto de la instalación de nuevas estaciones de peaje, sobre las comunidades aledañas y los usuarios de la infraestructura de transporte. Lo cual debe contener:

- Análisis la capacidad de pago de los usuarios residentes en el área de influencia del proyecto.
- Análisis del tráfico de corta, media y larga distancia.
- Análisis del impacto sobre los costos del transporte de servicio público de transporte de pasajeros y carga.
- Establecer la capacidad de pago de los usuarios residentes en el área de influencia del proyecto.
- Identificar el tráfico de corta, media y larga distancia.
- Analizar el impacto de la ubicación de las nuevas estaciones de peaje y los posibles costos que se transfieren en las tarifas a cobrar al usuario de la vía y del servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

EVALUACIÓN

- El estudio debe contener una recomendación concreta sobre el proyecto de peaje y su estructuración de tarifas.
- Presentar proyecciones del monto de los recursos que se recaudarian, los costos de operación y administración del recaudo de la tasa de peaje y el porcentaje del recaudo de peaje que se destinará a la inversión de mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte a efectuar en la cobertura de la red vial con peajes.
- Con las inversiones efectuadas en el mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte, describir y sustentar el ahorro en costos de operación y tiempo de viaje que obtienen los usuarios.
- Describir y sustentar el número de estaciones de peaje del proyecto vial y su ubicación.
- Presentar y sustentar las fórmulas y el procedimiento de cálculo del valor de las tarifas por categoría vehicular.
- Describir el impacto de dichas tarifas sobre las comunidades aledañas y el transporte público de pasajeros y carga.

Como mínimo este capítulo deberá contener:

1.2.1 CARACTERIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL PROYECTO.

- 1.2.1.1 Localización (debe incluir la referenciación geográfica del proyecto).
- 1.2.1.2 Área de influencia (cobertura del sector).
- 1.2.1.3 Población.
- 1.2.1.4 Actividades económicas de la zona de estudio.

1.2.1 CONCERTACIÓN DEL PROYECTO Y DE LAS TARIFAS A COBRAR CON LA COMUNIDAD (DEBEN ESTAR SOPORTADAS MEDIANTE ACTAS, VIDEOS Y REGISTROS FOTOGRÁFICOS).

- 1.2.1.1 Concertación con los habitantes y usuarios del área de influencia del proyecto.
- 1.2.1.2 Concertación con las empresas de transporte de pasajeros y carga que hacen tránsito en el área de influencia del proyecto.
- 1.2.1.3 Concertación con las autoridades municipales y/o departamentales.
- 1.2.1.4 Proceso de socialización
- 1.2.1.5 Descripción de las actividades realizadas.

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.

Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> - PGRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

- 1.2.1.6 Población convocada a la socialización.
- 1.2.1.7 Agenda de trabajo realizada.
- 1.2.1.8 Logros obtenidos en la socialización
- 1.2.1.9 Conclusiones extraídas de la socialización
- 1.2.1.10 Recursos empleados en las socializaciones
- 1.2.1.11 Dificultades presentadas en las socializaciones.
- 1.2.1.12 Inventario de las posibles afectaciones socio prediales basados en los diseños geométricos (incluyendo línea de chaflán y de seguridad) arrojados por el estudio.
- 1.2.1.13 En los corredores donde se evidencie presencia de Comunidades Étnicas, se debe solicitar una certificación de estas al Ministerio del Interior quién es el competente, igual que el pronunciamiento si hay lugar de la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social. De la misma forma se debe socializar y viabilizar con las Comunidades Étnicas, el proyecto y la instalación de la o las estaciones de peaje.
- 1.2.1.14 Recomendaciones y conclusiones del Estudio.

IDENTIFICAR EL ÁREA DE INFLUENCIA DE LA VÍA MENCIONADA.

Se debe presentar un mapa con la ubicación del proyecto, indicando su proximidad a los cascos urbanos, estaciones de peaje existentes y puntos estratégicos de desarrollo local dentro del área de influencia.

El estudio socioeconómico del área de influencia del proyecto y para la estación y/o estaciones de peaje propuestas debe contener como mínimo:

- Indicadores demográficos.
- Actividades económicas.
- Análisis del comercio sobre la vía mencionada.
- Identificación de impactos sobre los habitantes de la zona de influencia, en caso de instalarse una estación de peaje.
- Análisis del impacto que causaría sobre sus residentes.
- Identificación de impactos sobre la economía en la zona de influencia.
- Identificación de posibles afectaciones al medio ambiente. En este caso indicar si es susceptible de pago de una sobretasa ambiental.
- Identificar y analizar las externalidades que se podrían presentar.
- Análisis del transporte público y/o privado de carga y pasajeros en términos de costos y demanda del mismo dentro de una eventual instalación de una estación de peaje en la vía objeto de estudio.
- En el evento de ser necesario autorizar tarifas especiales de peaje a usuarios afectados directamente por la ubicación de una o más estaciones de peaje, es fundamental realizar un censo e incluir dentro del estudio la relación de posibles beneficiarios de dicha tarifa, indicando número de identificación, dirección de residencia, número de las placas y tipo de vehículo.

De otra parte, se debe realizar el análisis respectivo sobre aspectos demográficos vinculados con el área de influencia de la vía relacionada en el objeto, a fin de establecer los impactos en términos sociales y económicos dentro de una eventual instalación de una o más estaciones de peaje sobre el corredor objeto de estudio.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

En términos de la Socialización, el estructurador Integral del proyecto, deberá realizar por lo menos tres reuniones con la comunidad, empresas de transporte, autoridades municipales y regionales y los representantes de la comunidad que residen en el área de influencia de este, en la cual expondrá el proyecto, las tarifas y los beneficios de instalar un peaje sobre la vía objeto de estudio. Para soportar las reuniones, el Estructurador deberá presentar las actas de reunión con su respectiva lista de asistencia, fotografías, videos u otras herramientas que permitan constatar la realización de las diferentes reuniones, asimismo los compromisos adquiridos en la misma para la asesoría y acompañamiento.

CONCERTACION CON LOS USUARIOS Y LAS COMUNIDADES

En la etapa de concertación del Estudio Socio Económico y de Tránsito para la instalación de nuevas estaciones de peaje con los usuarios y comunidades afectadas, es necesario tener en cuenta los siguientes criterios:

- La propuesta del proyecto depende de la clara y honesta explicación que se dé a la comunidad sobre las especificaciones de las obras a realizar en las vías, los beneficios, costos, tarifas a cobrar y la ubicación exacta y precisa de la estación y/o estaciones de peaje, así mismo las bondades particulares del proyecto.
- La concertación con la comunidad, autoridades municipales y regionales del proyecto a realizar, se debe evidenciar a través de reuniones, encuestas y audiencias públicas, y presentar o reflejar en actas de acuerdos con compromisos claros y precisos debidamente suscritos por los usuarios y funcionarios de las respectivas entidades interesadas en el proyecto.
- Determinar con criterios técnicos, topográficos y de visibilidad mínima, la ubicación de la estación o estaciones de peaje.
- Tener en cuenta la conveniencia de otorgar tarifas especiales diferenciales para los habitantes afectados.
- Análisis diario de los ingresos por concepto de peaje, con tarifas especiales y sin tarifas especiales.
- Tener en cuenta la conveniencia de otorgar tarifas especiales para las rutas de las empresas de servicio público de transporte habilitadas para operar en área de influencia del proyecto.

1.3 ESTUDIO DE TRÁNSITO

Realizar los respectivos estudios de tránsito del área de influencia del proyecto:

- Realizar proyección del volumen de tránsito local, tránsito de media y larga distancia, tránsito atraído discriminado por categorías. Asimismo, se debe constatar que los volúmenes de tránsito existente y previsible durante el periodo de análisis son suficientes para garantizar el normal funcionamiento de la estación y/o estaciones de peaje en el proyecto.
- La proyección del tránsito debe tener en cuenta entre otros, los siguientes aspectos:
 - La malla vial y de transporte en el área de influencia.
 - Los volúmenes de tránsito por tipo de vehículo.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

- La desviación y atracción del tránsito.
- El impacto de rutas y proyectos alternos de otras entidades públicas
- El impacto del proyecto con otros modos de transporte.

- Número de viajes diarios y tipo de vehículos (particular, servicio público de transporte de carga y/o pasajeros).
- Realizar encuestas Origen y Destino de los recorridos diarios realizados por la vía objeto del estudio.
- Identificación precisa del tipo de vehículos que realiza los recorridos de corta, media y/o larga distancia y determinación de los recorridos (longitud y frecuencia).
- Definir alternativas que permitan maximizar el cobro a los vehículos de mediana y larga distancia y minimizar el cobro a los de corta distancia. Ello evitará conflictos con las comunidades.
- El estructurador del proyecto deberá calcular una proyección de vehículos que circulan por la vía objeto del estudio hasta el año en que finalice la nueva concesión; asimismo deberá explicar el método utilizado en la proyección.

Como mínimo este Capítulo deberá contener:

1.3.1 ESTUDIO DE TRÁNSITO.

- 1.3.1.1 Aforos vehiculares.
- 1.3.1.2 Encuestas origen destino.
- 1.3.1.3 Registro de Placas vehiculares.
- 1.3.1.4 Series históricas del INVIAS.
- 1.3.1.5 Análisis de la información (TPD).
- 1.3.1.6 Perfil de tránsito de la vía, variaciones de tránsito.
- 1.3.1.7 Distribución del tránsito por sentido de la vía.
- 1.3.1.8 Análisis de frecuencias de viaje.
- 1.3.1.9 Análisis de origen destino.
- 1.3.1.10 Estimación y proyección del recaudo.

1.4 COMPONENTE ECONOMICO Y FINANCIERO

Viabilidad Financiera

Se deberá presentar la siguiente información:

- Estimación de las tarifas de peaje, las cuales deben estar acorde con lo dispuesto en la resolución de tarifas vigente para el momento acordadas con las comunidades, usuarios y empresas de transporte, según el impacto que cause el cobro de estas en la zona de influencia del proyecto.
- Desarrollo en Excel del cálculo de las tarifas.
- Estimación del recaudo, incluyendo cada categoría de tráfico.

El estructurador deberá consignar en el estudio la siguiente información:

- Estimación de las tarifas. En este ítem se deben identificar las variables, parámetros y las fórmulas a tener en cuenta en la estimación de la tarifa del peaje y/o los peajes, para lo cual es necesario identificar el monto de las

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

inversiones por recuperar en el tiempo estimado del proyecto, el ahorro en los costos de operación de los usuarios de la vía, la discriminación del tráfico por tipo de vehículos (agrupados en diferentes categorías).

- Capex (costos de Inversión) y Opex (costos de Operación)
- Tarifa actual y resolución de peajes vigentes (No se podrán establecer tarifas para cada categoría vehicular superiores a las aprobadas en peajes similares).
- Estimación de tarifas especiales diferenciales que es necesario acordar con las comunidades, usuarios y empresas de transporte, según el impacto que cause el cobro de estas a los usuarios que residen y/o hacen tránsito permanente en la zona de influencia del proyecto. (Peajes Nuevos y Existentes)
- Formula de actualización y redondeo de las tarifas a cobrar.
- Estimación del recaudo proyectado durante la duración del proyecto de Concesión, utilizando los diferentes modelos econométricos, estadísticos y/o matemáticos para cada categoría de tráfico vehicular, según las respectivas tarifas aprobadas.
- Recaudo total en pesos constantes.
- La viabilidad financiera debe concluir con una recomendación de la entidad, sobre la conveniencia del programa de peaje, el número de estaciones requeridas, su instalación y las respectivas tarifas a cobrar.

1.5 COMPONENTE TECNICO DEL PROYECTO

Se deberá identificar la ubicación de la o las estaciones de peaje nuevas con sus respectivos PR o PK a lo largo de la vía objeto del estudio, donde sea viable físicamente la instalación de la estación de peaje, teniendo en cuenta que, al momento de determinar el lugar de su ubicación, el espaciamiento entre las estaciones de peaje debe obedecer a un estudio técnico, una evaluación económica y social del proyecto y un análisis de la capacidad de estaciones de peaje en la infraestructura vial donde se ubique el proyecto, señalando de manera precisa las estaciones de peajes aledañas y las distancias entre ellas.

1.5.1 ESTUDIO DE DISEÑO GEOMÉTRICO.

- 1.5.1.1 Localización del proyecto.
- 1.5.1.2 Localización estación de peaje
- 1.5.1.3 Obras a realizar según Fases o Unidades Funcionales del proyecto
- 1.5.1.4 Mapa de ubicación del proyecto

1.5.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL CORREDOR EXISTENTE.

- 1.5.2.1 Sectorización.
- 1.5.2.2 Secciones transversales típicas.
- 1.5.2.3 Radios de curvatura.
- 1.5.2.4 Distancia de Visibilidad.
- 1.5.2.5 Drenaje Vial.

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.

Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes o Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

- 1.5.2.6 Inventario General.
- 1.5.2.7 Estudio de señalización
- 1.5.2.8 Evaluación de la condición actual del estado superficial de la calzada.

1.5.3 ALTERNATIVAS PARA LA UBICACIÓN DE UNA ESTACIÓN DE PEAJE.

- 1.5.3.1 Viabilidad técnica, operativa, financiera, económica y social
- 1.5.3.2 Alternativas y criterios utilizados para la ubicación definitiva de la estación de peaje.

1.5.5 PROYECTOS POR EJECUTAR Y EN EJECUCIÓN DEL CORREDOR VIAL EN ESTUDIO.

De igual manera se deben verificar los siguientes aspectos que se relaciona a continuación y debe estar incluido dentro del informe final.

- a) Existencia de vías elusoras.
- b) Distancia de visibilidad de parada.
- c) Distancia entre peajes más cercanos.
- d) Existencia de servicios públicos.
- e) Existencia de instituciones educativas.
- f) Existencia de redes eléctricas.
- g) Municipios cercanos.
- h) Ubicación espacial de la estación de peaje tipo.
- i) Ventajas y desventajas del sitio.
- j) Requisitos prediales.
- k) Adecuación del sitio.
- l) Pendiente de la vía y velocidad de operación.
- m) Longitud de la tangente según la velocidad de operación del sector.
- n) Problemas de estabilidad.
- o) Ríos o cauces cercanos, cota máxima de inundación.
- p) Existencia de zonas de protección ambiental.
- q) Obras complementarias.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

1.6 INFORMACIÓN ESPECIFICA DE PEAJES

Características geométricas del sitio del sitio seleccionado donde se pretende construir la estación de peaje, en planta y de la sección transversal, en donde se especifique el PR o PK, ancho de carriles vehiculares, bermas, cunetas si existen, ancho de la zona disponible a cada lado de la calzada, ubicación de viviendas, estructuras como alcantarillas, postes o accesos a los predios que se encuentren en el sitio de ubicación del peaje.

Topografía

Número de carriles y Casetas Propuestas: Con base en el estudio de tránsito determinar el número de carriles vehiculares, con los que debería funcionar la nueva estación de peaje, especificando horas pico y el número de vehículos que se atenderán por hora.

En otro plano, el estructurador plasmará encima de la geometría actual la proyección de la estación de peaje típica, con el fin de realizar el cálculo de las áreas necesarias de ampliación de la calzada para instalación de la caseta de peaje.

Toda la información anterior deber quedar plasmada en un plano escala 1:50, dibujado en Autocad, que deberá ser entregado en medio magnético y físico.

- Realizar una proyección de tráfico para lo cual se puede efectuar con base en los conteos manuales.
- Identificar la variación mensual del flujo vehicular detectada en las estaciones de peaje.
- Identificar, además, las rutas de transporte público de carga y pasajeros con su respectivo movimiento de vehículos.
- IDENTIFICAR LAS CATEGORIAS DE VEHICULOS Y SU DESCRIPCION A CONSIDERAR EN LA INSTALACION DE LOS PEAJES

Categoría	Descripción
I	Autos, camionetas, camperos, microbuses
II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes
III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes
IV	Vehículos de carga de cinco ejes
V	Vehículos de carga de seis ejes
IE	Categoría especial diferencia I
IIE	Categoría especial diferencial II

1.7 APROBACION PRELIMINAR

Con el resultado de la evaluación, las instituciones o entidades del orden nacional, departamental y municipal,

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia.

Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> - PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

podrán gestionar la aprobación y/o emisión del concepto vinculante del Ministerio de Transporte para la instalación de la nueva estación de Peaje, siempre que se cumplan los requisitos enunciados, además de los siguientes:

- Las necesidades de infraestructura vial de la Nación, del departamento y/o municipio (establecidos en la ordenanza y/o acuerdo).
- Que el impacto socio económico y ambiental sea mínimo.
- Que el impacto de las tarifas a cobrar al usuario por categoría vehicular sea mínimo.
- Que la relación costo/beneficio de las obras sea adecuada, según criterios comúnmente utilizados

Si la decisión es favorable, se debe solicitar el concepto vinculante del Ministro de Transporte.

1.8 SOLICITUD DEL CONCEPTO VINCULANTE DEL MINISTRO DE TRANSPORTE

Con todos los elementos de juicio y estudios realizados, las instituciones y entidades, deben solicitar el "concepto vinculante" del Ministro de Transporte. Dicho concepto constituye una obligación previa a la instalación de estaciones de peaje.

Es de aclarar que mediante la circular No. 20181300236291 de fecha 10-06-2018, expedida por el Despacho del Sr. Ministro de Transporte, se indica que, para el trámite, revisión y expedición de peajes, tasas, reubicaciones, tarifas diferenciales, concepto vinculante previo o prórrogas, se requiere:

- 1) Radicación de la solicitud, acompañada del proyecto de resolución, los soportes, estudios y antecedentes, con una antelación suficiente, que en todo caso no podrá ser menor de treinta (30) días a la fecha prevista o requerida para su expedición o vencimiento.
- 2) Solicitud o propuesta que debe venir suscrita por el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, de las áreas de infraestructura de transporte que haga parte de los proyectos a su cargo, independientemente de las delegaciones internas, conforme lo establecen los numerales 14 y 15 del artículo 11 del Decreto No. 4165 de 2011, en los siguientes términos:

14. Proponer al Ministerio de Transporte o a las entidades competentes, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte de proyectos a cargo de la Agencia, de acuerdo con las políticas del Ministerio de Transporte.

15. Solicitar al Ministerio de Transporte concepto vinculante previo para la instalación de las casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes y las políticas del Ministerio para los proyectos a cargo de la Agencia.

Y tratándose del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la solicitud o propuesta debidamente suscrita por

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20181400303461



03-08-2018

el Director General del Instituto, de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte del proyectos a su cargo, acompañado de las autorizaciones de los órganos directivos que apliquen, en consonancia con lo establecido en el decreto 2618 de 2013 numeral 7.3 que refiere la función a cargo del Director General de Proponer, entre otros, la tarifa de peaje y la localización de los proyectos cuya construcción o mantenimiento de la infraestructura sea de competencia del Instituto.

- 3) Contar con concepto previo favorable de la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, a donde se deberán remitir las tarifas que fija, el sustento técnico, la base legal que las respalda y los respectivos estudios que la(s) soportan (si es el caso).

La Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, emite un documento técnico denominado Concepto Vinculante Previo Favorable, para dar vía argumentativa al trámite legal de Acto Administrativo al que se refiere el artículo 6 del Decreto 87 de 2011; que será enviado para revisión de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte, y por medio del cual se expide finalmente la Resolución de Concepto Vinculante Previo para el Establecimiento de una Estación de Peaje, que es avalada por la máxima autoridad del Ministerio de Transporte, en cabeza del Sr. Ministro de Transporte, dando de esta manera el soporte legal de la nueva estación de peaje.

Finalmente, es importante indicar que para los trámites pertinentes, el Ministerio de Transporte, recibe y acoge los pronunciamientos y conceptualizaciones de las entidades tanto adscritas como vinculadas, máxime si se tiene en cuenta que la ANI e INVIAS, tienen competencia sobre los proyectos de infraestructura vial nacional, pues en virtud del principio de coordinación y colaboración establecido en el Artículo 6to de la Ley 489 de 1998: "las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones, con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares."

Cordialmente,



ERICK AUGUSTO CESPEDES RANGEL
JEFE OFICINA DE REGULACION ECONOMICA

Revisó: Erick A. Céspedes

Elaboró: Mario Franco

Fecha de elaboración: 03/08/2018