De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se requiere de la elaboración de los documentos y estudios previos y del sector, que sirvan de soporte para la elaboración del proyecto de pliego de condiciones o del contrato.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

De conformidad con el artículo 38 del Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021, las Direcciones Regionales Aeronáuticas tienen dentro de sus funciones el garantizar el cumplimiento de las normas establecidas en los aeropuertos e infraestructura Aeronáutica y servicios de Navegación Aérea de su jurisdicción, así como, gestionar los procesos para asegurar la prestación de los servicios en su jurisdicción; la Dirección Regional Nororiente con el fin de atender oportunamente cualquier eventualidad que se presente en los Sistemas Aeronáuticos instalados en las Estaciones Aeronáuticas y Aeropuertos que se encuentran bajo su jurisdicción y garantizar su correcto funcionamiento, requiere contar con los mecanismos de pago de Peajes para que el Personal Técnico del grupo Regional Mantenimiento Sistemas Navegación Aérea (GMSNA) de la Regional Nororiente pueda desplazarse en los Vehículos del Parque Automotor de la Regional Nororiente de los Aeropuertos especificados a continuación por las vías concesionadas a las diferentes Estaciones y Aeropuertos:

- Aeropuerto Camilo Daza de Cucuta.
- Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.
- Aeropuerto Yariguíes de Barrancabermeja.

El Recaudo Electrónico Vehicular (REV) se consolida como una solución inteligente para el pago automatizado de peajes, mediante transacciones electrónicas soportadas por dispositivos instalados tanto en la infraestructura vial como en los vehículos. Este sistema facilita la movilidad operativa, reduce los tiempos de desplazamiento y promueve la prestación de servicios públicos más dinámicos y seguros. En concordancia con lo anterior, mediante la Resolución 4303 de 2015, adicionada por la Resolución 3779 de 2016, el Ministerio de Transporte definió el procedimiento, estructuración, implementación y operación de los sistemas de REV que deben operar en el territorio nacional, estableciendo además los principios fundamentales que rigen su implementación, operación e interoperabilidad.

En este contexto la Dirección Regional Nororiente requiere la adquisición de una tiquetera para el pago de peajes, destinada a los vehículos oficiales que prestan apoyo operativo al Grupo de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea. Estos vehículos realizan desplazamientos frecuentes entre los aeropuertos de la jurisdicción (Cúcuta, Bucaramanga y Barrancabermeja), con el fin de ejecutar actividades de inspección, apoyo logístico, atención a emergencias técnicas, mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de ayudas visuales y radioayudas aeronáuticas. La disponibilidad de tiquetes de peaje garantiza la continuidad operativa, evita retrasos en la atención de incidencias técnicas y contribuye al cumplimiento de los protocolos de seguridad aérea establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

2. OBJETO

63500C1655 ADQUIRIR PEAJES ELECTRONICOS PARA EL PASO DE VEHICULOS EN COMISION DE LA REGIONAL NORORIENTE.

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

El futuro contrato del presente Proceso de Contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) hasta el cuarto nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Clasificación UNSPSC	Descripción
95141711	Cabina de peaje
95111502	Derecho de Paso

2.2 CONTRATACIÓN REGISTRADA EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE LA VIGENCIA.

SI	**X**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Las especificaciones técnicas detalladas de la contratación se encuentran definidas en el Formato 8 "Especificaciones Técnicas".

3 MODALIDAD DE SELECCIÓN.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 2 Disposiciones Especiales del Sistema de Compras y Contratación Pública, Sección 1 Modalidades de Selección, del Decreto 1082 de 2015, la modalidad aplicable al presente proceso de selección es:

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	
	Por Acuerdo Marco de Precios	
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	**X**
Contratación Directa	Urgencia manifiesta	
	Contratación de empréstitos	
	Contratos o convenios interadministrativos	
	Para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas	
	Cuando no exista pluralidad de oferentes	
	Para el arrendamiento o adquisición de inmuebles	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	
NO	**x**

4 TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

Teniendo en cuenta el alcance del objeto y actividades a ejecutar, el tipo de contrato a suscribir es:

Tipología		Marcar con una X
Prestación de servicios		
Consultoría	Interventoría	
	Supervisión	
	Estudios y/o diseños	
Obra pública		
Compraventa		
Suministro		
Seguros		
Arrendamiento		
Otro (indicar)		
Orden de Compra	Compraventa	**X**
	Prestación de Servicios	
	Suministro	
	Seguros	
	Otro (indicar)	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA. (NO APLICA)

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO. (NO APLICA)

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN. (NO APLICA)

5 VISITA. (NO APLICA)

5.1 Objetivo de la Visita. (NO APLICA)

5.2 Dinámica de la Visita. (NO APLICA)

6 ESTUDIO DEL SECTOR

6.1 ASPECTOS GENERALES

El análisis del sector le permite a la entidad, establecer las necesidades técnicas del bien o servicio a contratar; conocer las condiciones del sector económico al cual pertenece el bien o servicio a contratar; conocer las condiciones y características de contratos similares que han sido celebrados por la entidad y por otras entidades públicas; conocer las características de la oferta que existe en el mercado para el bien y/o servicio requerido; establecer las condiciones de tipo técnico del bien o servicio a requerir, financieras de la oferta y las demás que sirvan como base para la elaboración de los documentos previos del proceso

contractual; establecer y justificar el valor que se estimará para el proceso de contratación y la forma de pago que tendrá el mismo.

El alcance del estudio de sector debe ser proporcionado al valor del proceso de contratación, la naturaleza del objeto a contratar, el tipo de contrato y a los riesgos identificados para el mismo y se desarrolla de acuerdo con la Guía para la Elaboración de los Estudios de sector de CCE y cubre tres áreas: (Aspectos Generales, Estudio de la Oferta y Estudio de la Demanda.)

Los contratos relacionados con el pago de peajes se ubican principalmente en el **sector terciario**, específicamente dentro de las actividades relacionadas con la **infraestructura y los servicios de transporte**. Estos contratos a menudo implican la gestión y operación de vías de comunicación, como carreteras y autopistas, donde los peajes son una forma de financiar y mantener dicha infraestructura. Además, pueden involucrar la gestión de estaciones de peaje y la recaudación de los ingresos correspondientes.

El sistema de peajes en Colombia se establece para asegurar el mantenimiento y mejora de la infraestructura vial en todo el país. Cada vez que un conductor utiliza una carretera o autopista con peaje, debe pagar una tarifa específica, cuyo monto varía dependiendo de la distancia recorrida y el tipo de vehículo.
Tradicionalmente, el proceso de pago de peajes se realizaba mediante el uso de casetas de peaje, donde los conductores entregaban dinero en efectivo a los operadores de peajes. Sin embargo, este método ha demostrado ser ineficiente y propenso a generar congestiones de tráfico, lo que afecta la fluidez de las carreteras.
Por eso, se ha comenzado una transición hacia peajes electrónicos en Colombia, con el objetivo de mejorar la experiencia del usuario y aumentar la eficiencia en el cobro de peajes, Colombia ha estado transitando hacia sistemas electrónicos en los últimos años. Los peajes electrónicos eliminan la necesidad de transacciones en efectivo, lo que agiliza el proceso y disminuye las interrupciones del tráfico.

Los aspectos generales, deben contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

6.1.1 ASPECTO ECONOMICO

Los peajes son el aporte económico que hacen los conductores, usuarios de una vía que ha sido concesionada por el gobierno a un ente privado y que permite desarrollar vías modernas, seguras y en óptimas condiciones. El Gobierno construye y rehabilita vías a través del Instituto Nacional de Vías. Sin embargo, por la magnitud de las mega obras de ingeniería que se necesitan para conectar de forma eficiente y rápida las diferentes regiones del país, se hace imposible que el gobierno pueda financiarlas en su totalidad; por eso aporta una parte y la otra sale de pago de los peajes.

En Colombia el año se implementó el sistema de recaudo electrónico vehicular (IP/REV) permite que los usuarios transiten por las carreteras del país con mayor agilidad en el pago de los peajes que se encuentren bajo la marca de COLPASS, empresa oficial encargada de la operabilidad del sistema a nivel nacional verificada por el Ministerio de Transporte. El TAG es el dispositivo por medio del cual se realiza el cobro sin necesidad de detenerse y la estrategia actual es adaptar todos los puntos para que todos sean aptos para la totalidad de los peajes sin importar el proveedor del aparato.

El sistema cuenta con tres actores, el Intermediador, que es la entidad que vincula a los usuarios y gestiona la entrega y activa el dispositivo TAG; el operador, que es el responsable del recaudo de la tarifa del peaje; y el usuario, que son los conductores de vehículos, quienes utilizarán el sistema Colpass.

(i). Productos incluidos dentro del sector

En el sector de peajes en Colombia, los "productos" principales son los servicios de movilidad y transporte ofrecidos a través de las carreteras y vías concesionadas. Los usuarios pagan una tarifa (el peaje) por el uso de estas infraestructuras viales, lo que les permite transitar por tramos específicos o llegar a ciertos destinos. Además de los servicios de movilidad, también se pueden considerar como "productos" los servicios asociados a la gestión de los peajes, como la operación y el mantenimiento de las estaciones de peaje y la implementación de nuevas tecnologías para el cobro y control del tráfico.

Los productos incluidos dentro del sector de peajes en Colombia se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Servicios de movilidad
- Estaciones de peaje
- Tecnología de peaje
- Servicios asociados
- Seguro de peaje

(ii). Agentes que componen el sector

El Ministerio de Transporte y entidades como el **Instituto Nacional de Vías (Invías**) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y las entidades privadas que operan los peajes bajo contratos de concesión.

Agentes Principales:

- Gobierno Nacional
- Entidades privadas (Concesionarios)

Otros Agentes Relevantes

- Usuarios de las vías:
- Entidades financieras:
- Empresas constructoras:
- Operadores de peajes:
- Entidades de control:
- Contraloría General de la República
- Procuraduría General de la Nación

La implementación a nivel nacional del sistema de recaudo electrónico por medio de un único TAG en todos los puntos habilitados en el país inició hace un año, luego de analizar la problemática de que muchos peajes tuvieran un dispositivo especial para el cobro y no funcionara en otros puntos lo que dificultaba que la operación a nivel nacional fuera ágil y efectiva

para los conductores. Actualmente, existen seis intermediarios que prestan el servicio de venta y activación del TAG, que se utiliza bajo la misma modalidad de ser adherido al vidrio panorámico del automóvil para ser leído por esta tecnología, los cuales son:

- PEAJES ELECTRONICOS SAS / FACILPASS SAS
- COPILOTO COLOMBIA S.A.S
- F2X S.A.S. / FLYPASS
- PAGOS AUTOMÁTICOS DE COLOMBIA S.A.S. / GOPASS
- THOMAS INSTRUMENTS S.A / VÍA RÁPIDA TELEPEAJE
- DEVISAB S.A.S. / OPENPASS

El aumento en los peajes para el transporte de carga en 2025 ha generado atención en el sector, especialmente tras el ajuste aplicado el 1 de abril en el que se normalizó la tarifa de los peajes y cesó los efectos del decreto 050 de 2023, que dejó sin incremento a las tarifas por dos años a algunas estaciones de servicio operados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías).

De acuerdo con la información recopilada por el gremio de transporte de carga, Colfecar, el incremento total en las tarifas de los peajes para el año 2025 fue del 9,83%, distribuyéndose en tres momentos: un 2,78% el 1 de enero, un 5,2% el 16 de enero y un 1,85% el 1 de abril.[1]

Las tarifas de todos los peajes viales, al igual que los precios de los bienes y servicios de la economía, son indexadas cada año con base en la variación del IPC; sin embargo, existen también los denominados 'incrementos contractuales' que se causan una vez el Estado ha recibido a satisfacción obras financiadas y construidas por los privados -en cabeza de los concesionarios- tales como túneles, puentes, viaductos, segundas calzadas o terceros carriles. Dichas obras reducen los tiempos de viaje y los costos logísticos.

Las diferentes **variables socioeconómicas** que se tuvieron en cuenta para adoptar este esquema se destacan los costos de transporte de carga en el país, que registraron un alza en promedio de un 14% debido a factores como el alza en el precio del ACPM, los incrementos previos de los peajes y la actualización del Sistema de Información de Costos y Tarifas del Transporte (SICETAC), así como el incremento del 9,53% del salario mínimo legal vigente para 2025. [2]

(ii). Impacto Económico y Social

[1] Incrementa el valor de los peajes para el 2025 Portafolio. 02 de Abril de 2025 Consultado en: https://www.portafolio.co/negocios/empresas/incremento-de-peajes-en-2025-tarifas-ajustes-y-opinion-de-colfecar-627105

Los peajes han jugado un papel crucial en el desarrollo económico de Colombia, facilitando el transporte de bienes y personas entre regiones. Sin embargo, también han generado controversias. En muchas ocasiones, las tarifas han sido consideradas altas por los usuarios, y ha habido cuestionamientos sobre la transparencia en el manejo de los recursos.

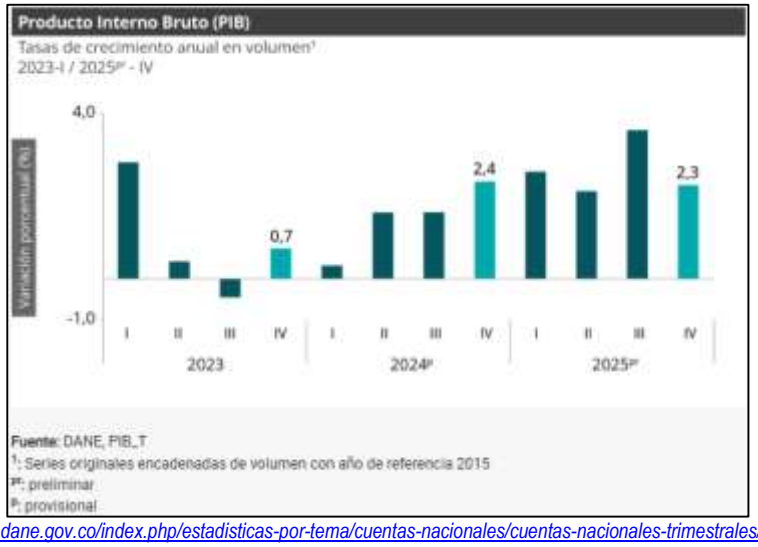
El mantenimiento de las vías gracias a los peajes ha sido esencial para conectar regiones apartadas con los grandes centros urbanos, promoviendo el comercio y el turismo. Por otro lado, en regiones donde los peajes son numerosos, las comunidades locales han expresado su inconformidad debido al impacto en los costos de vida.[3]

(iv). Comportamiento del sector y variables económicas

En el siguiente apartado se presentará el análisis de las variables del contexto nacional que son relevantes para el desarrollo del presente proceso de contratación, para ello este análisis del sector contiene las proyecciones de variación real del Producto Interno Bruto (PIB), la inflación medida a través del índice de precios al consumidor (IPC), las estimaciones en materia de tasa de interés del Banco de la República de Colombia en la vigencia 2025 y la evolución del salario mínimo legal vigente en Colombia

Conforme al último informe trimestral del DANE, en el cuarto trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

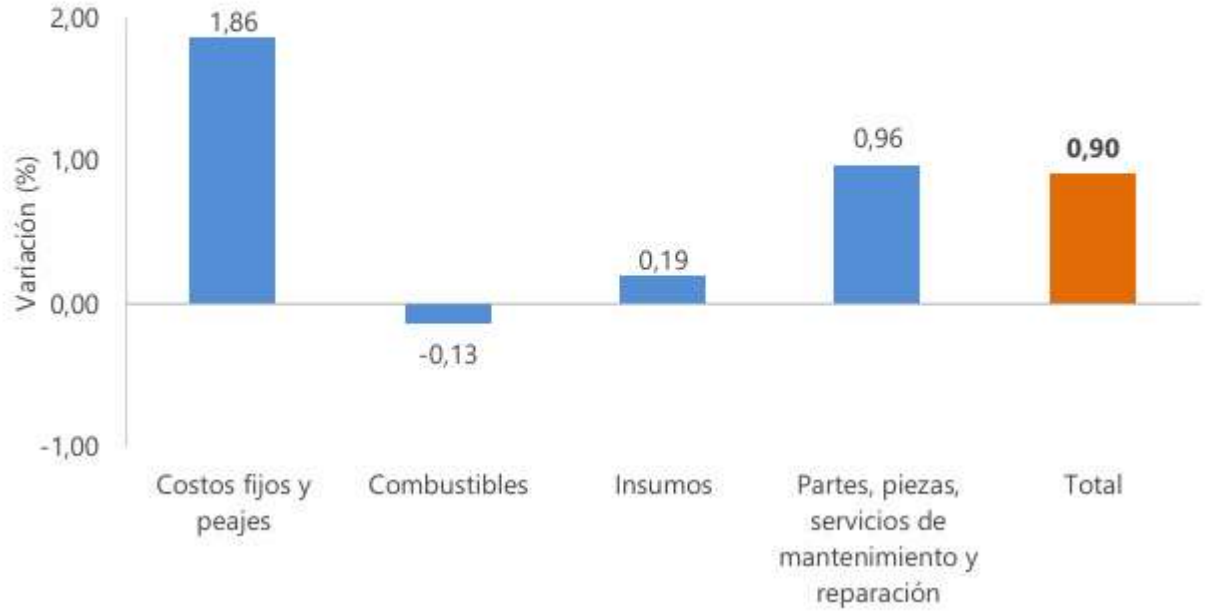


Fuente, https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Además, según reveló el DANE, en su Boletín Técnico **Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC)** febrero de 2026[2], publicado el 20 de marzo de 2026,

En febrero de 2026, la variación mensual del ICTC fue 0,90%, en comparación con enero de 2026. Los grupos Costos fijos y peajes (1,86%) y Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,96%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Insumos (0,19%) y Combustibles (-0,13%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Gráfico 1. Variación mensual del ICTC, según grupos de costos
Total nacional
Febrero 2026



Tomado de https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICTC/bol-ICTC-feb2026.pdf

El mayor aporte a la variación mensual del ICTC (0,90%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual sumó 0,89 puntos porcentuales.

Tabla 1. Variación y contribución mensual
Según grupos de costos
Febrero 2025 – 2026

Grupos de costos	2026			2025	
	Peso %	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**-0,13**	**-0,05**	0,20	0,08
Insumos	9,79	**0,19**	**0,02**	0,47	0,05
Costos fijos y peajes	45,19	**1,86**	**0,89**	0,37	0,17
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**0,96**	**0,05**	0,61	0,03
Total	**100,00**	**0,90**	**0,90**	**0,33**	**0,33**

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Tomado de https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICTC/bol-ICTC-feb2026.pdf

En febrero de 2026, en comparación con diciembre 2025, el ICTC registró una variación de 4,45%. El grupo Costos fijos y peajes (7,76%) presentó la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,46%), Combustibles (1,66%) e Insumos (0,72%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTC Variación y contribución año corrido
Según grupos de costos
Febrero 2025 – 2026

Grupos de costos	Peso %	2026 Variación %	2026 Contribución Puntos Porcentuales	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**1,66**	**0,63**	1,94	0,74
Insumos	9,79	**0,72**	**0,07**	0,79	0,08
Costos fijos y peajes	45,19	**7,76**	**3,62**	4,40	2,05
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**2,46**	**0,12**	2,04	0,10
Total	**100,00**	**4,45**	**4,45**	**2,97**	**2,97**

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Tomado de https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICTC/bol-ICTC-feb2026.pdf

Por clases de costos, al comparar febrero 2026 con enero de 2026, las clases más relevantes a la hora de explicar el comportamiento de la variación mensual fueron: Peajes (2,62%), Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (1,78%) y Costo del vehículo y su apalancamiento (1,58%).

Tabla 2. Variación y contribución mensual
Según las principales clases de costos
Febrero 2026

Clases de Costos	Variación Mensual %	Contribución Puntos Porcentuales
Peajes	2,62	0,37
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	1,78	0,35
Costo del vehículo y su apalancamiento	1,58	0,17
Servicios de estación	1,69	0,02
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	1,43	0,02
Parqueadero	1,65	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	1,24	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación del diferencial, rodamientos y retenedores y suspensión	1,76	0,00
Latonería y pintura	1,45	0,00
Seguros	0,12	0,00

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

PIB desde el enfoque de la producción

En el segundo trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2024pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,1 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 3,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 1,8% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Segundo trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-II / 2024pr-II	2025pr/ 2024pr	2025pr-II / 2025pr-I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8	5,3	1,5
Explotación de minas y canteras	-10,2	-7,6	-5,1
Industrias manufactureras	0,9	1,1	1,0
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	0,9	-0,3	1,0
Construcción	-3,5	-3,3	-0,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	4,8	0,03
Información y comunicaciones	3,0	1,8	2,3
Actividades financieras y de seguros	2,8	3,0	0,8
Actividades inmobiliarias	2,0	2,0	0,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,5	1,3	0,7
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	1,8	2,7	-0,04
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	7,5	11,4	-2,4
Valor agregado bruto	**2,1**	**2,4**	**0,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,3	0,3
Producto Interno Bruto	**2,1**	**2,4**	**0,5**

Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IItrim2025.pdf

6.1.1.1 Comercio al por mayor y al por menor tasas de crecimiento

En el cuarto trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 3,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,0%
.

• Transporte y almacenamiento decrece 1,7%.

• Alojamiento y servicios de comida crece 0,1%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 1,6%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,9%.

• Transporte y almacenamiento decrece 2,3%.

• Alojamiento y servicios de comida crece 2,2%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Cuarto trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr / 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Comercio al por mayor y al por menor[3]	7,5	7,0	0,9
Transporte y almacenamiento	2,2	-1,7	-2,3
Alojamiento y servicios de comida	0,5	0,1	2,2
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**4,6**	**3,4**	**1,6**

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2025.pdf

PIB DESDE EL ENFOQUE DEL GASTO

Desde el enfoque del gasto, el crecimiento del Producto Interno Bruto es de 2,6% en el año 2025pr se explica por los siguientes comportamientos:

• Gasto en consumo final crece 4,2%.

• Formación bruta de capital crece 2,1%.

• Exportaciones crecen 1,8%. • Importaciones crecen 8,4%. En el cuarto trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 14):

• Gasto en consumo final crece 3,8%.

• Formación bruta de capital decrece 9,3%.

• Exportaciones crecen 1,2%. • Importaciones crecen 1,4%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 0,1%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes: • Gasto en consumo final crece 0,4%

. • Formación bruta de capital decrece 8,9%. • Exportaciones crecen 1,2%. • Importaciones decrecen 4,5%.

Tabla 14. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025^{pr}

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025^{pr}/ 2024^{p}	2025^{pr}-IV / 2024^{p}-IV	2025^{pr}-IV / 2025^{pr}-III
Gasto de consumo final[2]	4,2	3,8	0,4
Formación bruta de capital[3]	2,1	-9,3	-8,9
Exportaciones	1,8	1,2	1,2
Importaciones	8,4	1,4	-4,5
Producto Interno Bruto	**2,6**	**2,3**	**0,1**

El análisis del sector terciario, especialmente infraestructura y transporte, muestra que su peso económico y social incide directamente en la configuración, ejecución y seguimiento de los procesos contractuales. Se hace indispensable contar con pliegos sólidos, criterios de sostenibilidad, digitalización y control de costes para optimizar resultados y mitigar riesgos.

Teniendo en cuenta que el proyecto se pretende desarrollar en la **Regional Nororiente**, se hace necesario hacer un análisis sobre el departamento de Cúcuta, Norte de Santander. En el boletín técnico entregado por el DANE con fecha de 16 de febrero de 2026, para el año 2024 el PIB del departamento Norte de Santander fue de 27.389 miles de millones de pesos, ocupando la casilla 18 estando por debajo de departamentos de la región como Santander, Boyacá y Cundinamarca.

En 2024, la región Oriental, presentó un PIB a precios corrientes de 345 billones de pesos; participa con el 20,2% del total de la economía del país. Está conformada por los departamentos de Santander con una participación dentro de la región de 31,7%, seguido de Cundinamarca con 31,3%, Meta con 15,9%, Boyacá con 13,1% y Norte de Santander con 7,9%.

Tabla 1. Producto Interno Bruto por departamento
Miles de millones de pesos a precios corrientes
2024Pr

Departamento	2024Pr	Departamento	2024Pr
COLOMBIA	1.706.447	Norte de Santander	27.389
Bogotá D.C.	430.151	Nariño	25.835
Antioquia	253.232	Magdalena	24.026
Valle del Cauca	166.349	Casanare	23.586
Santander	109.532	La Guajira	17.618
Cundinamarca	108.202	Quindío	14.587
Atlántico	76.818	Sucre	13.770
Bolívar	61.185	Arauca	9.209
Meta	54.797	Chocó	7.582
Boyacá	45.232	Caquetá	6.831
Tolima	37.046	Putumayo	6.091
Cauca	31.103	San Andrés y Providencia*	2.454
Cesar	31.092	Guaviare	1.396
Córdoba	30.952	Amazonas	1.331
Huila	29.310	Vichada	1.167
Caldas	28.821	Guainía	605
Risaralda	28.675	Vaupés	472

Fuente: DANE, Producto Interno Bruto por Departamento.
*San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Archipiélago)
Pr preliminar

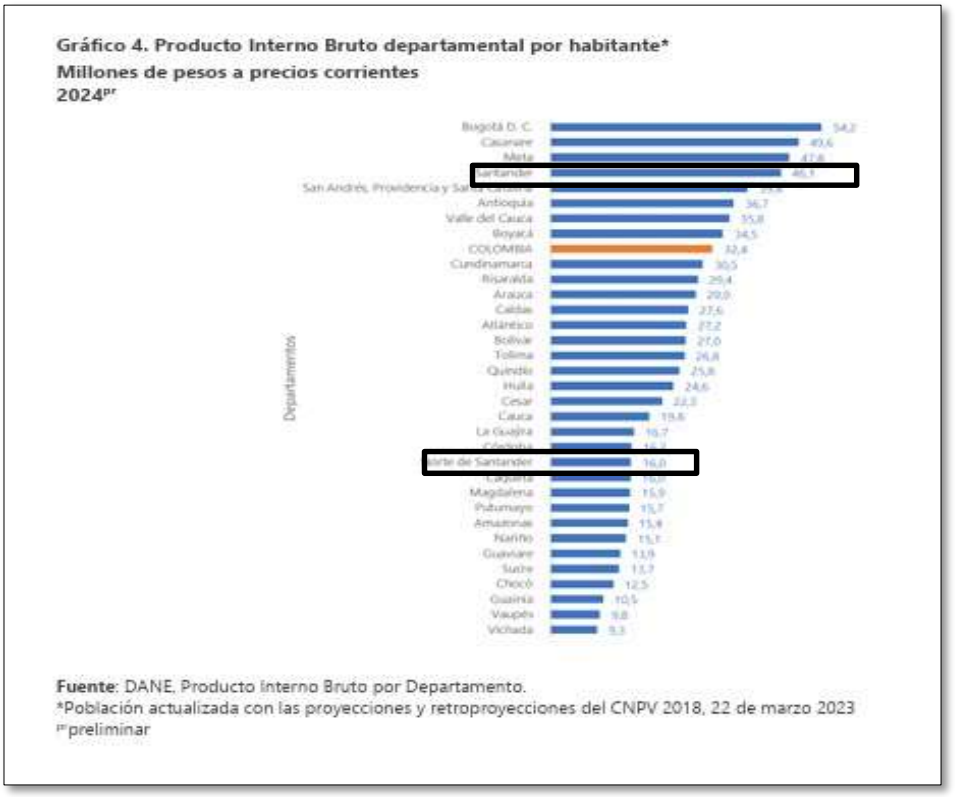
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIBDep-2024pr.pdf

- ✓ En 2024, la región Oriental, presentó un PIB a precios corrientes de 345 billones de pesos; participa con el 20,2% del total de la economía del país. Está conformada por los departamentos de Santander con una participación dentro de la región de 31,7%, seguido de Cundinamarca con 31,3%, Meta con 15,9%, Boyacá con 13,1% y **Norte de Santander con 7,9%.**

- ✓ Para 2024, el PIB nacional es 1.706.447 miles de millones de pesos, a precios corrientes. Los departamentos con mayor PIB son Bogotá D.C. y Antioquia con 430.151 y 253.232 miles de millones de pesos, respectivamente. Por su parte, los departamentos con menor PIB son Guainía y Vaupés con 605 y 472 miles de millones de pesos, respectivamente.

Producto Interno Bruto Departamental por habitante

Para 2024, el PIB nacional por habitante es 32,4 millones de pesos. Los departamentos que registraron un PIB por habitante mayor al nacional son: Bogotá D.C., Casanare, Meta, Santander, San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Antioquia, Valle del Cauca y Boyacá.



Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIBDep-2024pr.pdf

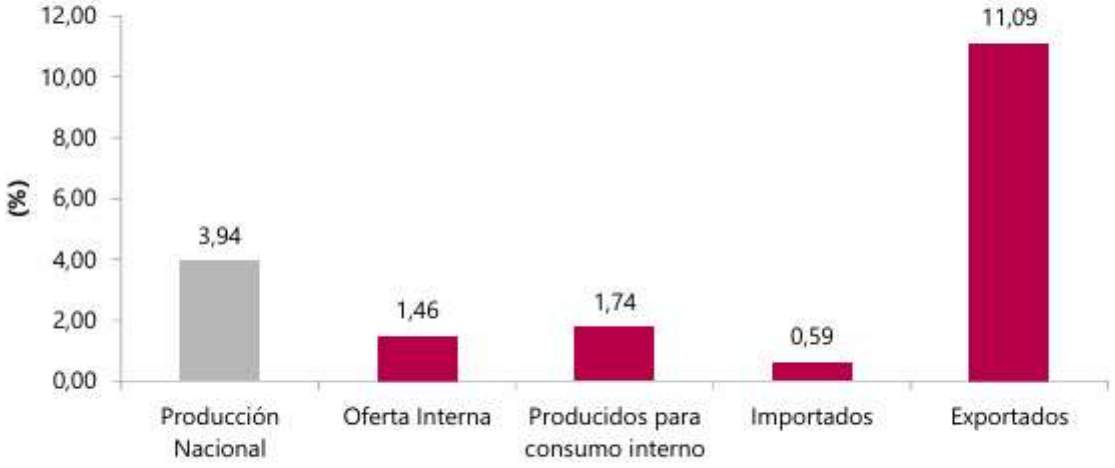
INDICE DE PRECIOS AL PRODUCTOR (IPP)

Es un indicador de la evolución de los precios de venta del productor, correspondientes al primer canal de comercialización o distribución de los bienes transados en la economía.

El IPP de la producción nacional, en marzo de 2026 presentó una variación de 3,94% respecto a febrero de 2026

En marzo de 2026, el único sector que registró una variación superior a la media fue Explotación de minas y canteras con 25,77%. Los sectores Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (1,01%) e Industrias manufactureras (0,94%) presentaron variaciones inferiores a la media (3,94%)1.

Gráfico 1. Variación mensual de los índices del IPP
Índice total
Marzo 2026pr



Fuente: DANE-IPP
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

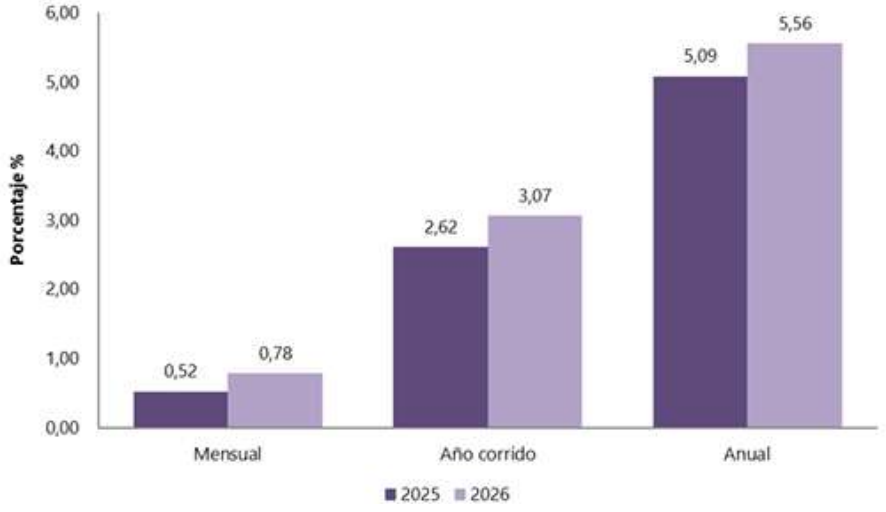
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-del-productor-ipp

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Marzo 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Marzo 2025 - 2026



En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con febrero de 2026, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Información y comunicación (2,96%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%), Salud (1,06%), Bienes y servicios diversos (0,95%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,90%), Recreación y cultura (0,88%), Restaurantes y hoteles (0,86%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,85%). Por debajo se ubicaron: Prendas de vestir y calzado(0,19%), Educación (0,17%), Transporte (-0,22%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,37%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Marzo 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Información y comunicación	4,33	-0,20	-0,01	2,96	0,07
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,86	0,16	1,27	0,24
Salud	1,71	1,01	0,02	1,06	0,02
Bienes y servicios diversos	5,36	0,34	0,02	0,95	0,05
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,42	0,02	0,90	0,04
Recreación y cultura	3,79	0,19	0,01	0,88	0,03
Restaurantes y hoteles	9,43	0,57	0,06	0,86	0,10
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,56	0,17	0,85	0,26
TOTAL	100,00	0,52	0,52	0,78	0,78
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,18	0,01	0,19	0,01
Educación	4,41	0,08	0,00	0,17	0,01
Transporte	12,93	0,41	0,06	-0,22	-0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,57	0,01	-0,37	-0,01

Fuente: DANE, IPC
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/jul2025/bol-IPC-jul2026.pdf

En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 5,56% en comparación con marzo de 2025. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (9,92%), Salud (7,87%), Educación (7,54%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,75%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (6,27%) y por último, Bienes y servicios diversos (6,09%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,56%). Entre tanto, las divisiones Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (5,23%), Información y comunicación (4,73%), Transporte (4,61%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,15%), Prendas de vestir y calzado (2,61%) y por último, Recreación y cultura (2,38%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 5. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Marzo 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,34	0,80	9,92	1,10
Salud	1,71	5,30	0,09	7,87	0,13
Educación	4,41	7,27	0,29	7,54	0,31
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	4,69	0,08	6,75	0,11
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	4,67	0,68	6,27	1,18
Bienes y servicios diversos	5,36	3,53	0,19	6,09	0,32
TOTAL	100,00	5,09	5,09	5,56	5,56
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,64	0,11	5,23	0,21
Información y comunicación	4,33	-1,43	-0,04	4,73	0,12
Transporte	12,93	4,88	0,66	4,61	0,62
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,29	1,93	4,15	1,29
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,50	0,05	2,61	0,08
Recreación y cultura	3,79	1,55	0,05	2,38	0,07

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

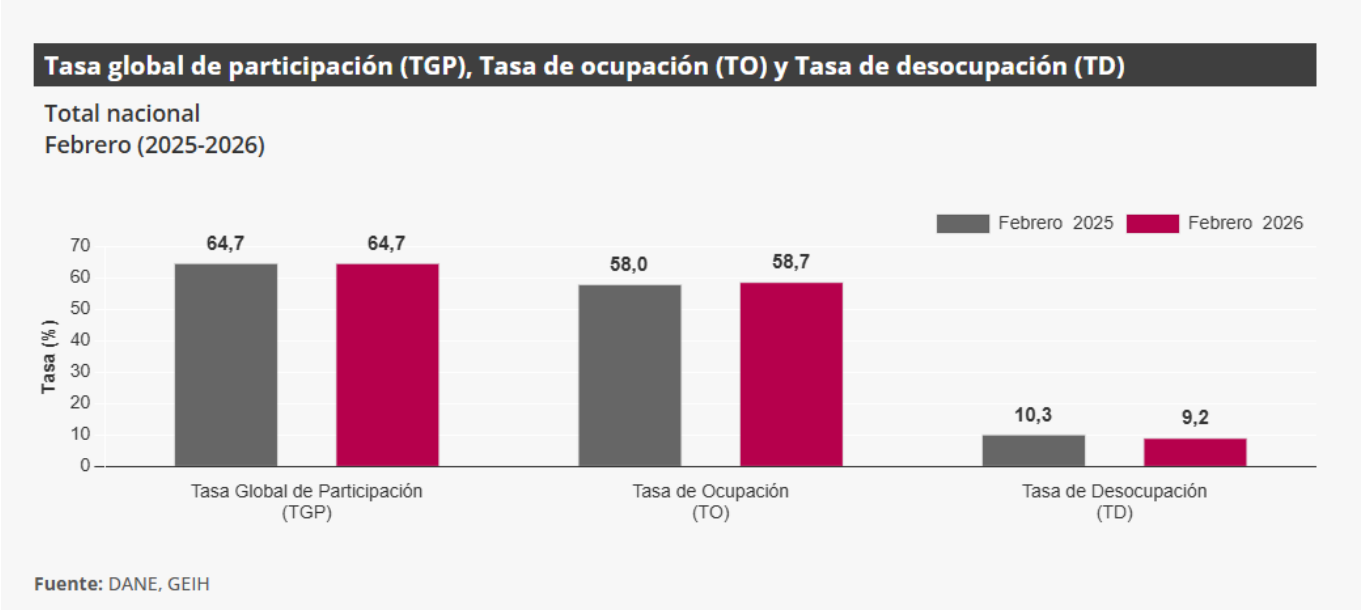
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/mar2026/bol-IPC-mar2026.pdf

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Bienes y servicios diversos, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,51 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación

TASA DE DESEMPLEO

Para febrero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,2%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, siendo similar a la registrada en febrero de 2025. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,7%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 58,0%.

En febrero de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,2%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 9,8%. La tasa global de participación se ubicó en 66,4%, en tanto que en febrero de 2025 fue 66,8%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,3%, siendo similar a la registrada en febrero del año anterior.



Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Para febrero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,2%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, siendo similar a la registrada en febrero de 2025. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,7%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 58,0%

Principales indicadores del mercado laboral

Febrero de 2026

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Febrero (2018 - 2026)



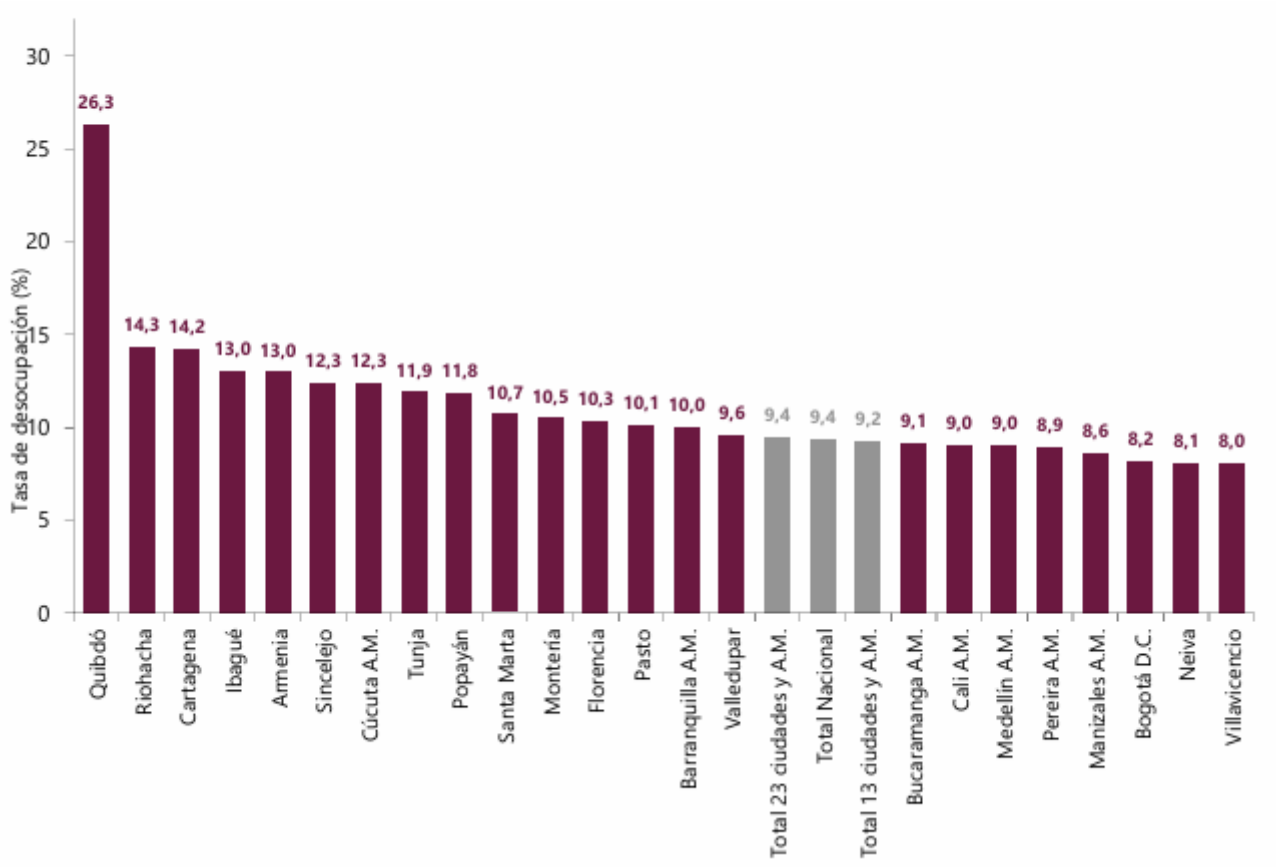
Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Tomado de https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-feb2026.pdf

Ranking de ciudades según tasa de desocupación, trimestre móvil abril – diciembre 2025 – febrero 2026

Para el trimestre móvil diciembre 2025 - febrero 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (26,3%), Riohacha (14,3%) y Cartagena (14,2%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Bogotá D.C. (8,2%), Neiva (8,1%) y Villavicencio (8,0%).

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Diciembre 2025 - febrero 2026



Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-jun2026.pdf

Población ocupada según posición ocupacional, mes febrero 2026

En febrero de 2026, Obrero, empleado particular y Patrón o empleador fueron las posiciones ocupacionales que más aportaron positivamente a la variación de los ocupados en el total nacional
con 2,3 y 0,4 puntos porcentuales, respectivamente

Tabla 2. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según posición ocupacional
Total nacional
Febrero (2025 - 2026)

Posición ocupacional	Total nacional				
	Febrero 2025	Febrero 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.469**	**24.094**	**100**	**624**	
Obrero, empleado particular	10.077	10.607	44,0	530	2,3
Patrón o empleador	573	678	2,8	105	0,4
Empleado doméstico	712	769	3,2	58	0,2
Jornalero o Peón	622	674	2,8	52	0,2
Trabajador familiar sin remuneración	505	514	2,1	10	0,0
Obrero, empleado del gobierno	941	913	3,8	-28	-0,1
Trabajador por cuenta propia	10.029	9.928	41,2	-101	-0,4

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "Otro", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las posiciones ocupacionales se definen a partir de la Clasificación Internacional de la Situación en el Empleo CISE-93. Las definiciones de las posiciones ocupacionales se pueden consultar en el Manual de recolección y conceptos básicos de la GEIH en el siguiente enlace: https://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/900/related-materials (páginas 92 a 96).

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-jun2026.pdf

SALARIO MINIMO MENSUAL EN COLOMBIA

Dentro las variables económicas que tienen relevancia en el desarrollo del presente proceso se considera el comportamiento del SMMLV, como un factor importante toda vez que tiene una incidencia directa en los costos y gastos en que incurre el contratista para la ejecución del contrato, por ejemplo: la prestación del servicio asistida y el transporte.

La constitución creo la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales y es la encargada de fijar el salario mínimo y está integrada por representantes del Gobierno, de los empleadores y de los trabajadores.

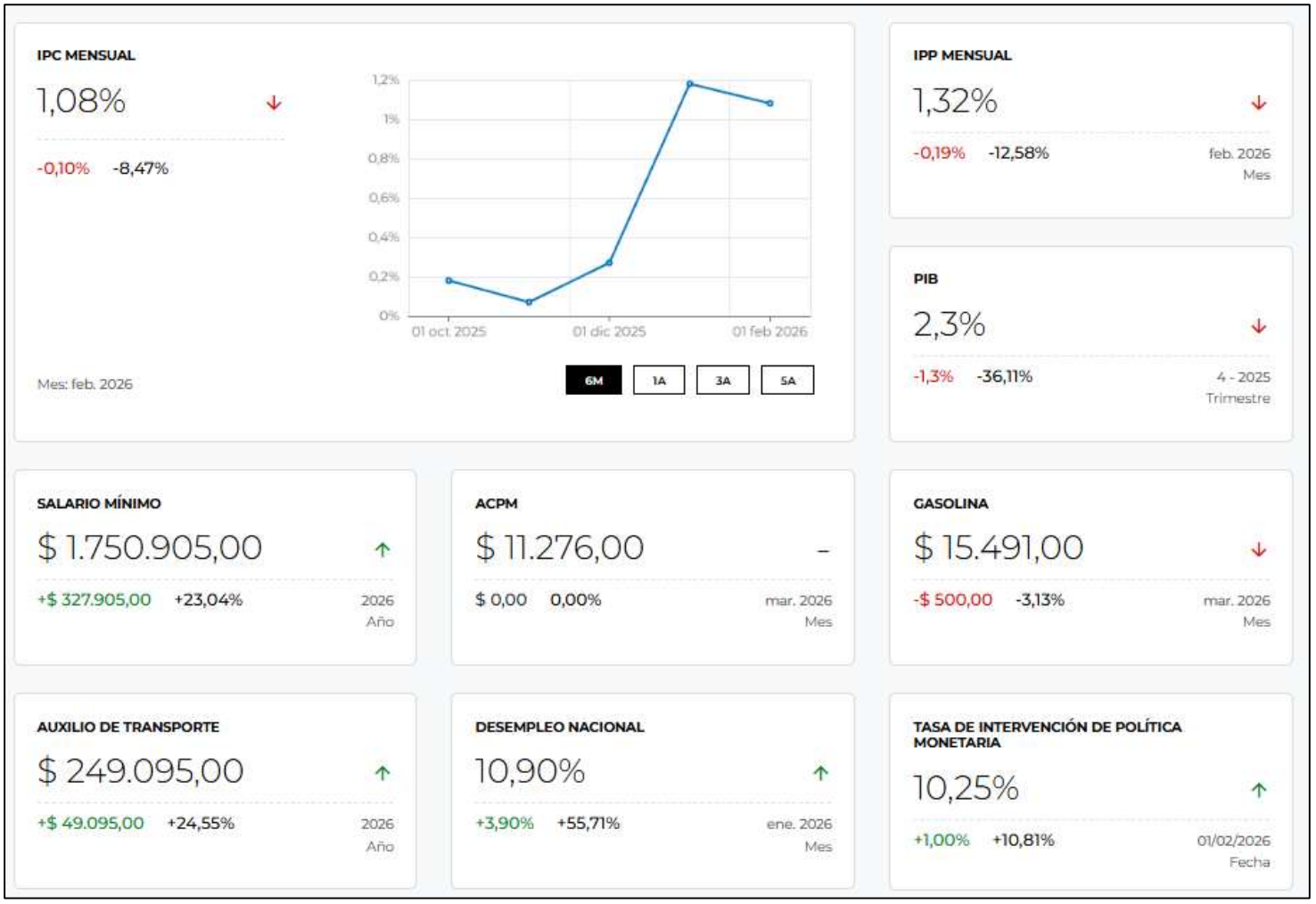
Para establecer el salario mínimo se tiene en cuenta, entre otros, la meta de inflación para el año siguiente, la productividad acordada por el Comité tripartita que coordina el Ministerio del Trabajo, la contribución de los salarios al ingreso de la Nación, el incremento del Producto Interno Bruto. La inflación real del año que culmina, el Índice de Precios al Consumidor (IPC), la especial protección constitucional del trabajo, la necesidad de mantener una remuneración mínima vital y móvil, la función social de la empresa, los objetivos constitucionales de la dirección general de la economía a cargo del Estado, especialmente el de "asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso a los bienes y servicios básicos.

Evolución del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente en los últimos diez años	Monto Mensual
Enero 1 de 2016 a diciembre 31 de 2016	$689.455
Enero 1 de 2017 a diciembre 31 de 2017	$737.717
Enero 1 de 2018 a diciembre 31 de 2018	$781.242
Enero 1 de 2019 a diciembre 31 de 2019	$828.116
Enero 1 de 2020 a diciembre 31 de 2020	$877.802
Enero 1 de 2021 a diciembre 31 de 2021	$908.526
Enero 1 de 2022 a diciembre 31 de 2022	$1.000.000
Enero 1 de 2023 a diciembre 31 de 2023	$1.160.000
Enero 1 de 2024 a diciembre 31 de 2024	$1.300.000
Enero 1 de 2025 a diciembre 31 de 2025	$1.423.500
Enero 1 de 2026 a diciembre 31 de 2026	$1.750.905

6.1.1.2 MACROECONOMICOS

MACROECONOMICOS

Aunque la inflación se mantiene relativamente controlada (IPC de 1,08%), muestra una leve tendencia reciente al alza. Al mismo tiempo, el salario mínimo registra un incremento significativo (+23%), lo que mejora el ingreso nominal de los trabajadores. Sin embargo, este avance se da en un contexto de desaceleración económica, evidenciado por un crecimiento del PIB de apenas 2,3% y una caída interanual, junto con un nivel de desempleo aún elevado (10,9%). La reducción en el precio de la gasolina también sugiere menor presión de demanda. En conjunto, se observa una mejora en ingresos, pero dentro de un entorno económico todavía débil y con retos en el mercado laboral.



Fuente, https://www.larepublica.co/indicadores-económicos

6.1.2 ASPECTOS TÉCNICOS: Las condiciones técnicas del presente proceso se encuentran descritas en el Formato 8.

Además de las variables económicas, existen aspectos técnicos que pueden incidir en el mercado de los peajes en Colombia, como los siguientes:

Tecnología utilizada: La tecnología utilizada en los sistemas de peaje puede afectar tanto la oferta como la demanda de estos servicios. Por ejemplo, los sistemas de peaje electrónico pueden ser más convenientes para los usuarios y más eficientes para los operadores, lo que puede aumentar la demanda de servicios de peaje. Por otro lado, los sistemas de peaje manual pueden ser más costosos y menos eficientes, lo que puede reducir la oferta de servicios de peaje.

Mantenimiento y operación: El mantenimiento y la operación de los sistemas de peaje pueden afectar la oferta de estos servicios. Si los sistemas de peaje no se mantienen adecuadamente, pueden tener más fallas y tiempos de inactividad, lo que puede reducir la oferta de servicios de peaje. Por otro lado, si los sistemas de peaje se mantienen adecuadamente y se operan eficientemente, pueden estar disponibles para los usuarios con mayor frecuencia, lo que puede aumentar la oferta de servicios de peaje.
Infraestructura vial: La infraestructura vial es un factor importante que puede afectar tanto la oferta como la demanda de los servicios de peaje. Si la infraestructura vial está en malas condiciones, puede haber menos demanda de servicios de peaje, ya

que los usuarios pueden optar por otros medios de transporte. Por otro lado, si la infraestructura vial está en buenas condiciones, puede haber una mayor demanda de servicios de peaje, ya que los usuarios pueden sentirse más seguros y cómodos al utilizar la carretera.
Diseño de los sistemas de peaje: El diseño de los sistemas de peaje puede afectar la demanda de estos servicios. Por ejemplo, si los sistemas de peaje se diseñan de manera que sean fáciles de usar y convenientes para los usuarios, puede aumentar la demanda de servicios de peaje. Por otro lado, si los sistemas de peaje son complicados y difíciles de usar, puede reducir la demanda de servicios de peaje.

6.1.2.1 REGULATORIO:

El sistema de peajes en Colombia está regulado por varias leyes y decretos que establecen las normas y lineamientos para su operación. La entidad principal encargada de la regulación y supervisión de los peajes es el Ministerio de Transporte, que define las políticas y reglamentos generales. Además, existen entidades como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Superintendencia de Transporte, que ejercen funciones de supervisión y control en el ámbito de los peajes.

La norma que regula los peajes es la Ley 105 de 1993 que es conocida como la Ley de Peajes y es la que establece las disposiciones generales para la construcción, administración, operación y control de las casetas de peaje en el país.[6]

Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. **(LEY 105 DE 1993)**

Nota 1: Modificada por la Ley 787 de 2002, por la Ley 443 de 1998, por la Ley 276 de 1996 y por el Decreto 1122 de 1999

Nota 2: Derogada parcialmente por la Ley 1682 de 2013 y por el Decreto 101 de 2000.

Nota 3: Desarrollada por el Decreto 351 de 2014, por el Decreto 2851 de 2013, por el Decreto 2228 de 2013, por el Decreto 2092 de 2011 y por el Decreto 3366 de 2003.

Nota 4: Reglamentada por el Decreto 105 de 1995, por el Decreto 2263 de 1995 y por el Decreto 1916 de 1994.

Nota 5: Reglamentada parcialmente por el Decreto 348 de 2015, por el Decreto 1916 de 1994, por el Decreto 1647 de 1994, por el Decreto 1112 de 1994 y por el Decreto 248 de 1994.

Nota 6: Ver Decreto 20 de 2010, Decreto 1609 de 2002 y Ley 223 de 1995, artículo 259. Nota 7: Ver Resolución 63 de 2010, Resolución 62 de 2010 y Resolución 61 de 2010.

---

[6] Regulación y supervisión del sistema de peajes en Colombia Consultado el 27 de agosto de 2025 Fuente: https://www.carroya.com/noticias/guia-para-conductores/regulacion y-supervision-del-sistema-de-peajes-en-colombia-5295

PRINCIPALES ASPECTOS REGULATORIOS:

Constitución Política de Colombia

- ✓ Artículo 365: Los servicios públicos pueden ser prestados por el Estado o por particulares.
- ✓ Artículo 338: Regula la potestad para establecer tarifas, tasas y contribuciones.

Ley 1508 de 2012 – Asociaciones Público Privadas (APP)

- ✓ Regula los contratos de concesión bajo esquemas APP para proyectos de infraestructura, incluidos los peajes.

Entidades reguladoras y ejecutoras

- ✓ Ministerio de Transporte
- ✓ Rector de la política pública en materia de transporte.
- ✓ Expide normas generales y lineamientos.

INVIAS (Instituto Nacional de Vías)

- ✓ Administra los peajes de vías no concesionadas.
- ✓ Define tarifas y realiza mantenimiento en la red vial nacional directa.

ANI (Agencia Nacional de Infraestructura)

- ✓ Responsable de la estructuración, adjudicación y supervisión de contratos de concesión.
- ✓ Aprueba peajes en vías concesionadas.

Supertransporte

- ✓ Vigila y controla el cumplimiento de las normas por parte de los concesionarios.

Resolución 20223040044705 de 2022 (ANI): Establece tarifas para concesiones específicas.

Decreto 1800 de 2020: Reglamenta aspectos del recaudo electrónico interoperable.

Resolución 202130400351254 del 11 de agosto de 2021: , "Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones" y demás circulares relacionadas.

Contratos de concesión

- ✓ Son contratos administrativos bajo ley 80 de 1993 y ley 1508 de 2012.
- ✓ Incluyen cláusulas regulatorias sobre:
- ✓ Obligaciones del concesionario.

- ✓ Inversión en obras.
- ✓ Duración del contrato.
- ✓ Ajustes tarifarios.
- ✓ Fiscalización y sanciones.

Peaje electrónico e interoperabilidad (Colpass) Regulados por:

- ✓ **Decreto 1800 de 2020 y Resolución 20223040032665 de 2022.**
- ✓ Establecen los lineamientos para el sistema interoperable de pago electrónico de peajes (Colpass), obligatorio desde 2023 en todas las vías nacionales.

6.2.1 ESTUDIO DE LA OFERTA:

En la actualidad existen personas naturales y jurídicas con la capacidad y la experiencia para desarrollar el contrato objeto de la presente contratación; este tipo de suministro requiere un oferente que esté en la capacidad operativa, financiera y especialmente técnica; de igual forma en el mercado existen muchas empresas dedicadas a prestar este servicio.

Este sistema IP/REV permite realizar el pago de los peajes electrónicos mediante un dispositivo (TAG) que funcionará en todas las vías del país y que se comunica con los peajes mediante tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID).

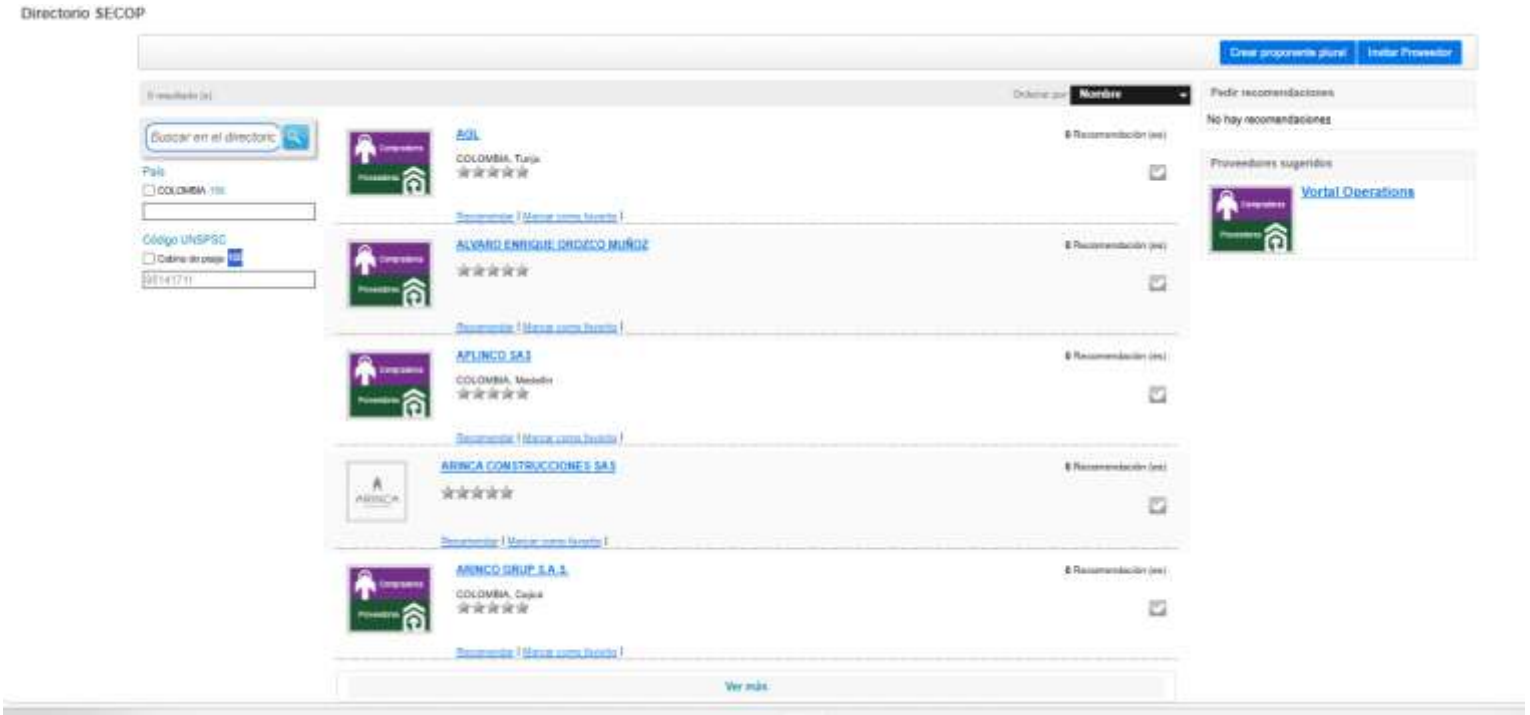
Los operadores y concesionarios de las vías deben asignar al menos un carril de cada estación de peaje para el pago IP/REV (Colpass).

- El usuario escoge el intermediario que más le convenga, entre aquellos habilitados en Colpass.
- El usuario recibe un TAG el cual recargará con los medios de pago que ofrece el intermediar seleccionado. (Pre-pago, post-pago o cargo automático)
- El usuario transita por los peajes y paga 3 según el plan adquirido.

Como es de conocimiento público, dichos peajes solo admiten dos formas de pago, la primera de ellas es a través de pago en efectivo y la segunda es a través de mecanismos electrónicos tipo TAG, los cuales para el caso de los peajes por los que circulan los vehículos de la **Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil Regional Nororiente**, existen varias empresas que prestan el servicio.

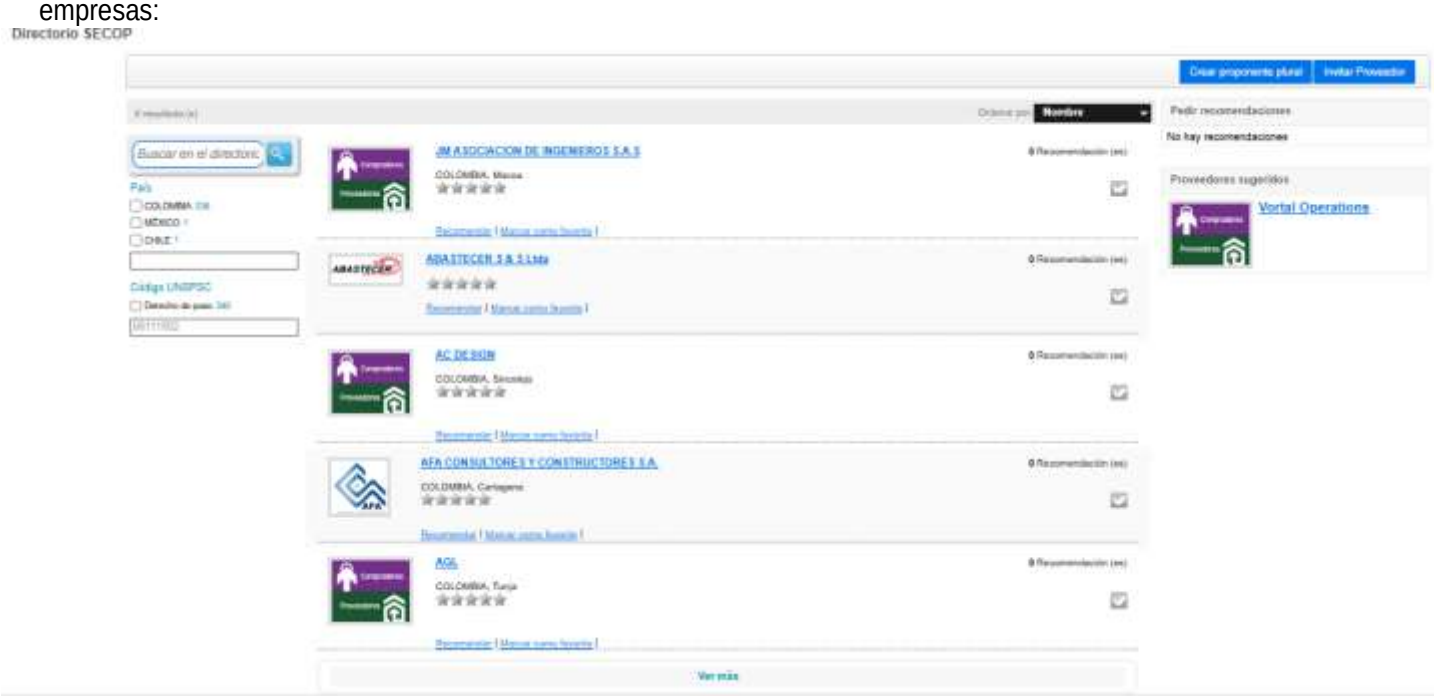
Con las necesidades establecidas, se procedió a efectuar la consulta en Contratación Pública **(SECOP II)** de los procesos de contratación celebrados por diferentes Entidades que guardan relación con el presente objeto contractual, con el fin de determinar la pluralidad de oferentes que se puedan presentar al proceso referenciado, es así como se relaciona a continuación:

Para el código 25191829 (cabina de peaje) en el directorio de Contratación Pública (**SECOP**) se encontraron 155 empresas:



Tomado de: https://community.secop.gov.co/Directory/CompanyProfiles/Network/Index

Para el código 95111502 - Derecho de paso) en el directorio de Contratación Pública (**SECOP**) se encontraron 340 empresas:



Tomado de: https://community.secop.gov.co/Directory/CompanyProfiles/Network/Index

A continuación, se puede observar la cobertura de los peajes que cuentan Colpass según el Sistema Integral Nacional de Información de carreteras; de los 178 peajes 106 cuentan con este sistema implementado.



Tomado de: https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=2da805e913cb4ac0b867ae0013135635

En el departamento de Norte de Santander y Santander esta es la cobertura que se presenta:

Concesión	Estaciones
UNIÓN TEMPORAL DE PEAJES NACIONALES	La Parada (Fuera de Servicio Temporalmente)
UNIÓN VIAL RÍO PAMPLONITA	Los Acacios Pamplonita
RUTA DEL CACAO	La Lizama
AUTOPISTAS DE SANTANDER S.A.	Lebrija
UNIÓN TEMPORAL DE PEAJES NACIONALES	Curití Los Curos Río Blanco

Información tomada de las siguientes páginas: https://www.flypass.com.co/coberturas/norte-de-santander https://www.flypass.com.co/coberturas/santander

Como complemento al **estudio de la oferta** del presente proceso, se utilizó la herramienta que proporciona **Colombia Compra Eficiente para el análisis de la oferta**. A nivel general es esencial realizar un análisis del gasto registrado durante el período 2020 – 2025 desde la perspectiva de los proveedores. Esto se hace de acuerdo con los datos proporcionados por el Modelo Estratégico de Abastecimiento de Colombia Compra Eficiente. Es importante resaltar que la información se obtiene del mencionado modelo estratégico con una fecha de consulta específica, del 27 de agosto del 2025.

Consultado el Modelo Estratégico de Abastecimiento dispuesto por Colombia Compra Eficiente referente de los segmentos/familia/clase de los códigos UNSPSC **25191829 y 84111506** relacionados con el objeto del presente proceso, se observa que en el mercado departamental por el sector público se adelantaron procesos competitivos de contratación por $ **70.238.906.431** en el periodo referenciado.



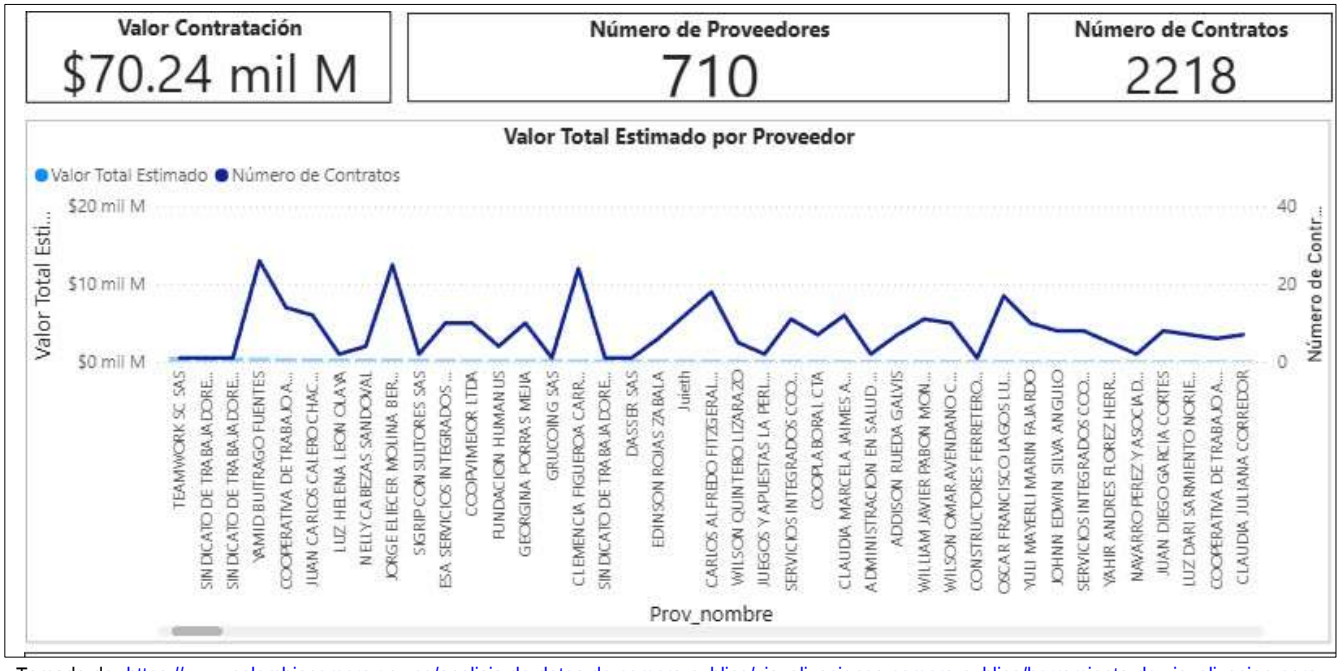
Tomado de: https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

Así mismo, para los códigos UNSPSC del presente proceso se encontró que, se ha suscrito 2.218 contratos entre el año 2020 a 2025, por modalidad competitiva con un valor aproximado de 70,24 billones.



Tomado de: : https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

Finalmente, se realizó una revisión del número de proveedores registrados entre los años 2020 a 2025, encontrando aproximadamente 710 proveedores de servicios para los códigos UNSPSC **25191829 y 84111506.**



Tomado de: https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

Notas:

i. Los proveedores presentados en la imagen son una muestra representativa del mercado tomado del MEA – estudio de la oferta, los cuales desde el punto de vista técnico pueden ejecutar el proceso a adelantar, sin embargo, no representan la totalidad del mismo.

ii. Los proveedores presentados no constituyen ninguna recomendación al proceso de contratación a adelantar ni preferencia de la Entidad, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta del mercado objetivo del sector.

iii. La entidad no restringe ninguna participación a los agentes presentes, siempre y cuando cuenten con la capacidad para cumplir con el objetivo de la contratación.

La Aeronáutica Civil establece las condiciones mínimas que deben cumplir los proponentes de los procesos de contratación para reflejar la respectiva salud financiera y organizacional, permitiendo evaluar la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato. De igual manera, para establecer las condiciones mencionadas, se realizó un análisis del comportamiento del sector de acuerdo con la naturaleza del proceso de contratación, su valor, plazo y forma de pago.

Dentro del deber de planeación que tienen las Entidades Públicas al desarrollar un proceso de contratación, se debe realizar un análisis del sector que permita reconocer la demanda y la oferta a fin de satisfacer la necesidad identificada o el proyecto requerido por la Entidad. De tal análisis se desprende el estudio de la oferta que tiene como objetivo identificar las opciones de suministro del bien, servicio u obra y posibles proveedores de manera tal que los procesos de contratación resulten adjudicados. En línea con lo anterior, con fundamento en la caracterización y análisis propio de La Dirección Regional Nororiente en aplicación de los incentivos a la contratación pública y a la regulación de las convocatorias limitadas a mipymes, convocará a la personas naturales o jurídicas que cumplan con requisitos en el ámbito territorial del departamento de ejecución de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020 y el Decreto 1860 de 2021.

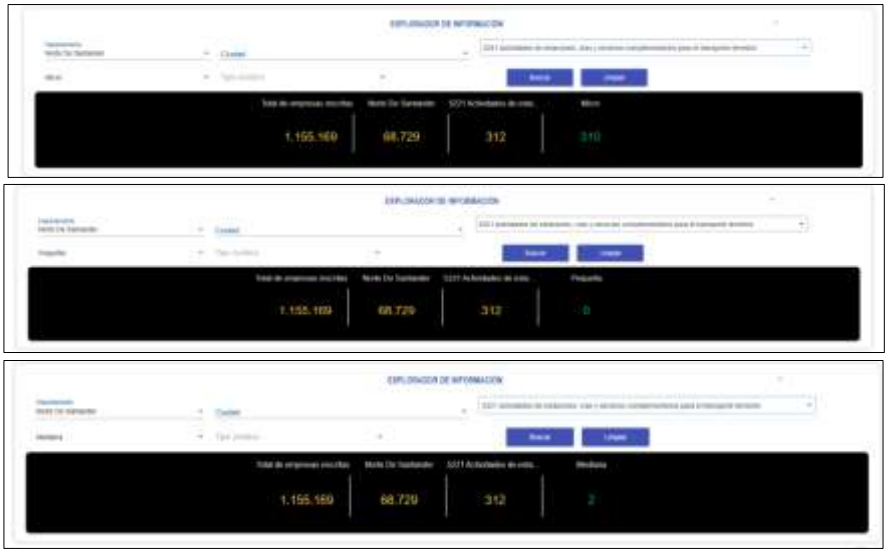
Por lo anterior se realiza Por lo anterior, se realiza una consulta en el portal Compite 360, teniendo en cuenta la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (Rev. 4 adaptada para Colombia) – CIIU y que los bienes o servicios requeridos se encuentran clasificados en la actividad económica **5221** se refiere a Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre .Dicha plataforma muestra información de empresarios legalmente constituidos en las cámaras de comercio del país y que permitirá fortalecer la competitividad de las empresas, encontrar nuevas oportunidades de negocio, a través de información, comercial, financiera, jurídica y económica, arrojando:

Para el departamento de **Norte de Santander**, un resultado de 67.100 empresas inscritas de las cuales 306 corresponden a la actividad económica 5221 referida Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre:

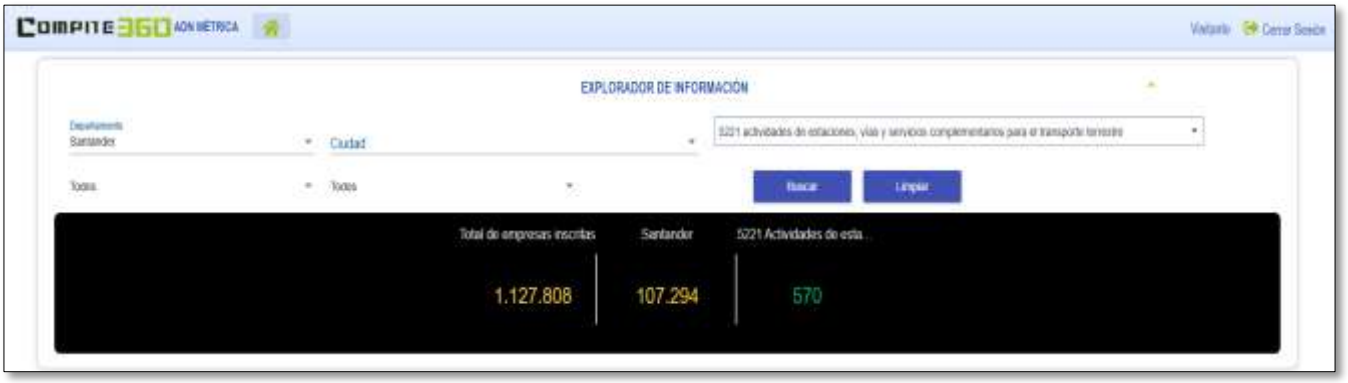


Tomado de: https://www.compite360.com/sitio/ClAdnMetrica/

PARA NORTE DE SANTANDER (MICRO – PEQUEÑA – MEDIANA)

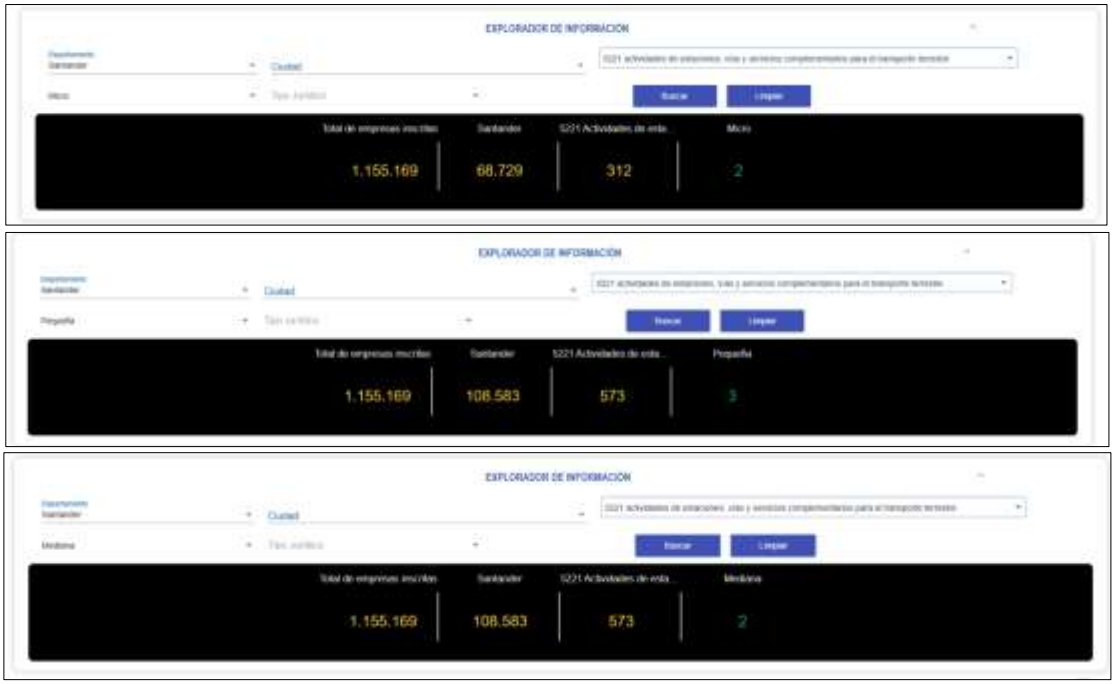


Para el departamento de **Santander**, un resultado de 107.294 empresas inscritas de las cuales 570 corresponden a la actividad económica 5221 referida Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre:



Tomado de: https://www.compite360.com/sitio/ClAdnMetrica/

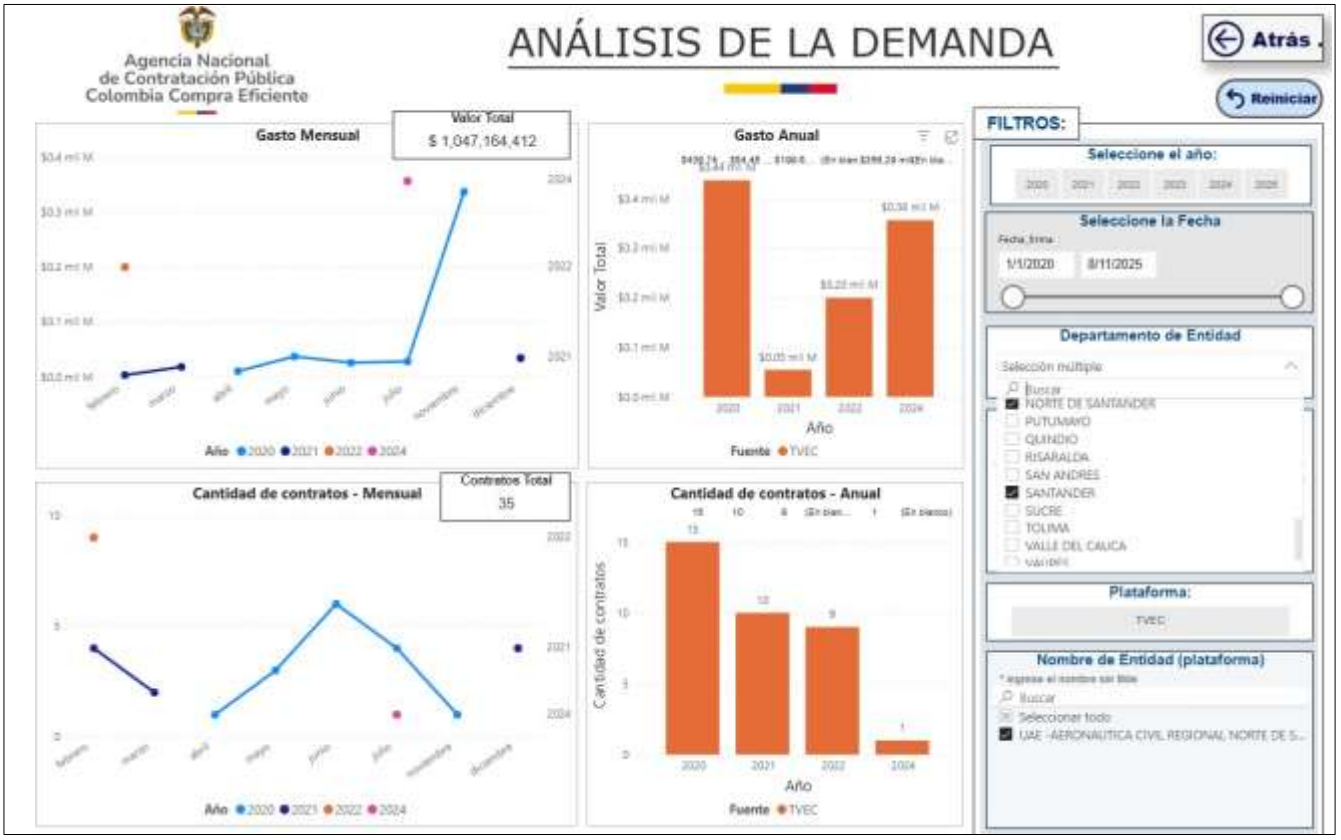
PARA SANTANDER (MICRO – PEQUEÑA – MEDIANA)



De la anterior información se concluye que existe oferta suficiente en el Departamento de Norte de Santander y Santander de Mipymes para ejecutar el objeto que requiere contratar la Aerocivil – **Regional Nororiente**, en caso de que se cumplan los supuestos los artículos 2.2.1.2.4.2.2. y 2.2.1.2.4.2.3. del Decreto 1082 de 2015 y la entidad decida limitar territorialmente la convocatoria a Mipymes colombianas domiciliadas en el departamento de ejecución, o simplemente limitarla a Mipymes colombianas a partir de las solicitudes recibidas durante el término establecido en el cronograma del proceso para ello.

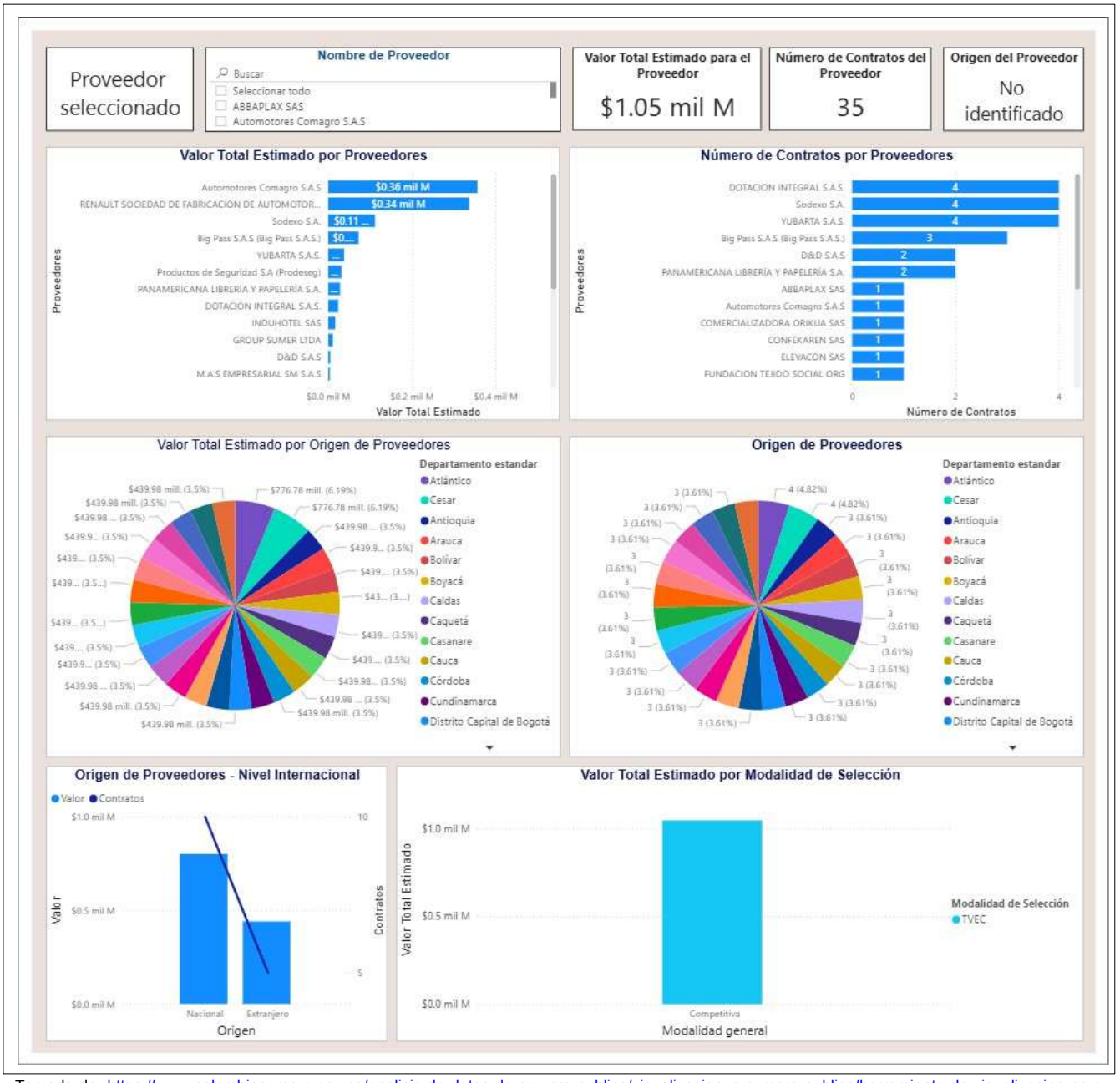
6.2.2 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

Consultado el Modelo Estratégico de Abastecimiento dispuesto por Colombia Compra Eficiente referente de los segmentos/familia/clase de los códigos UNSPSC **25191829 y 84111506** relacionados con el objeto del presente contrato, se observa que el análisis de la demanda, por el sector público se adelantaron procesos competitivos de contratación por $1.047.164.412 en el periodo de años del 2020 al 2025 en los departamentos de norte de Santander, y Santander.



Tomado de: https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

Finalmente, se realizó una revisión del número de proveedores registrados entre los años 2020 a 2025, encontrando aproximadamente 35 proveedores de servicios para los códigos UNSPSC **25191829 y 84111506** de origen en los departamentos Norte de Santander, Santander, con un valor estimado de $1.047.164.412, en la modalidad de selección abreviada de mínima cuantía.



Tomado de: https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

Una vez consultado el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP) se puede observar, que, en los últimos años se han adelantado procesos de contratación en el sector público, para atender la necesidad objeto de la presente

convocatoria. Se revisan los contratos suscritos por la Entidad con objetos iguales y/o similares al del presente proceso suscrito de manera generalizada bajo diferentes modalidades de selección de proveedores adjudicadas por la AEROCIVIL.

Respecto a la demanda de prestación de servicio "Adquirir tiquetera para el pago de peajes a vehículos que sirven de apoyo al grupo de mantenimiento sistemas de navegación Aérea" por parte de otras Entidades Estatales, la Dirección Regional Nororiente encontró como antecedentes los procesos descritos a continuación, relacionados por convocatoria pública a través del SECOP II, así:

No proceso	Modalidad	Objeto	PLAZO	Valor	Contratista
24000729C H1	MINIMA CUANTIA	RECARGAR LOS MEDIOS ELECTRONICOS PARA PAGO DE PEAJES DE LOS VEHICULOS DE LA REGIONAL ORIENTE.	30 días	$ 10.000.000	RCVIL SAS
23000531 H3	MINIMA CUANTIA	INSTALACIÓN Y RECARGA DE LOS SISTEMAS DE PAGO ELECTRÓNICO (CHIP) DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NORTE	243 días	$ 15.000.000	F2X
24000658 H1 A	MINIMA CUANTIA	RECARGAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE	30 días	$30.000.000	F2X
18001187 H3	MINIMA CUANTIA	CONTRATAR EL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES HABILITADOS CON EL SISTEMA FLYPASS PARA DESPLAZAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE SOPORTE TECNICO A LAS DIFERENTES ESTACIONES AERONÁUTICA		$ 13.000.000	F2X S.A.S.
24000954-A H3	MINIMA CUANTIA	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LOS GRUPOS ELECTROGENOS, INCLUIDO REPUESTOS PARA LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL OCCIDENTE	80 días	$ 15.000.000	REGIONAL NORTE
24000658 H1 A	MINIMA CUANTIA	RECARGAR LOS SISTEMAS DE PAGO ELECTRONICO (CHIP) DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NORTE	30 días	$ 15.000.000	F2X
23000682 H3A	MINIMA CUANTIA	RECARGAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE	30 días	$ 10.000.000	F2X

25001032	MINIMA CUANTIA	RECARGAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE.	45 días	$ 50.000.000	F2X
20000626-H3	MINIMA CUANTIA	RECARGAR LOS SISTEMAS DE FLYPASS PARA EL PAGO DE PEAJES Y TRANSITO DE VEHÍCULOS DE SOPORTE DE LA REGIONAL ANTIOQUIA	243 días	$17.000.000	F2X S.A.S.
22001373 H3 B	MINIMA CUANTIA	ECARGAR LOS SISTEMAS DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE	30 días	$ 5.000.000	F2X S.A.S.

A continuación, se revisan en el SECOP II, contratos suscritos por otras entidades con objetos iguales y/o similares al del presente proceso suscrito de manera generalizada bajo la modalidad de selección del presente proceso:

No. CONTRATO	MODALIDAD	OBJETO	VALOR	CONTRATISTA	ENTIDAD
CAR-MC-010-2024	MINIMA CUANTIA	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE UN INTERMEDIADOR PARA REALIZAR LA ADQUISICIÓN, HABILITACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAGS PARA EL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE	$ 82.614.671	F2X S.A.S	CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR
CAR-MC-009-2024	MINIMA CUANTIA	DISPOSITIVOS TAGS PARA EL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES	$ 82.614.671	F2X	CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR
M.C 026-2024	MINIMA CUANTIA	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES	$ 3.222.000	F2X	INSTITUTO DE CULTURA Y PATRIMONIO DE ANTIOQUIA
ENV-11-32-0805-24_2	MINIMA CUANTIA	SERVICIO DE PLATAFORMA TECNOLÓGICA PARA EL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DEL MUNICIPIO DE ENVIGADO	10.000.000	F2X S.A.S.	MUNICIPIO DE ENVIGADO
MC-RCDB-CABP-008-2024	MINIMA CUANTIA	SUMINISTRO DE DISPOSITIVO ELECTRÓNICO DENOMINADO TAG Y RECARGA DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES EFICIENTE	10.000.000	F2X S.A.S.	SENA REGIONAL CORDOBA

		INTEGRADO AL SISTEMA COLPASS, PARA EL USO DE LOS VEHÍCULOS DEL CABP EN ESTACIONES DE PEAJE.			
SMC-029-2025	MINIMA CUANTIA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE UN INTERMEDIARIO PARA REALIZAR LA ADQUISICIÓN, HABILITACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAGS PARA EL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.	2.050. 000.	TRANSPORTES UNION ANSERMA SA	MUNICIPIO DE RISARALDA
MC-ANT-00303-2024	MINIMA CUANTIA	CONTRATAR EL SERVICIO DE UNA PLATAFORMA TECNOLÓGICA PARA EL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES DE LOS VEHÍCULOS ADSCRITOS AL DESPACHO DE LA REGIONAL ANTIOQUIA DEL SENA	25.000.000	2X S.A.S.	SENA REGIONAL ANTIOQUIA GRUPO DE APOYO ADMINISTRATIVO MIXTO
020-2024	MINIMA CUANTIA	COMPRA DE TIQUETES DE PEAJES LA TEBAIDA PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LOS VEHICULOS RECOLECTORES	27.234.000	2X S.A.S.	EMSERTABIO ESP
044-2023	MINIMA CUANTIA	COMPRA VENTA DE TIQUETES DE PEAJES LA TEBAIDA PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LOS VEHICULOS RECOLECTORES DE EMSERTABIO CON DESTINO A MONDOÑEDO	24.976.000	2X S.A.S.	EMSERTABIO ESP

En Colombia, los peajes electrónicos se han convertido en una forma cada vez más popular de pagar los peajes en las carreteras. Estos sistemas reemplazan a los antiguos métodos de peaje manual, en los que los conductores tenían que detenerse y pagar en efectivo al pasar por la caseta de peaje. Los peajes electrónicos utilizan tecnología de radiofrecuencia (RFID) para detectar los vehículos que pasan por ellos y automáticamente cobrar los peajes.

6.2.2.1 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

La Dirección Regional Nororiente, a través del funcionario, encargado de invitar a diferentes empresas a participar en las cotizaciones, alimentando su base de datos utilizando el directorio de empresas que se han encontrado interesadas o que han participado en procesos publicados por la Entidad en la plataforma transaccional de SECOP II.

Para realizar el análisis del estudio de mercado del presente proceso de contratación se tomaron en cuenta dos variables:

a) Mediante Cotizaciones solicitadas por la entidad:



AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	FORMATO		
	FORMATO 36 SOLICTUD DE COTIZACIÓN		
Principio de procedencia: 1501.092	**Clave: GCON-1.0-12-148**	**Versión: 2**	**Fecha de aprobación: 21/12/2020**

Cúcuta 24 de enero de 2025.

Señores:

A quien pueda interesar:

ASUNTO: – ESTUDIO DE MERCADO. SOLICITUD DE COTIZACION.

OBJETO A CONTRATAR:

ADQUIRIR TIQUETERA PARA REALIZAR EL PAGO DE PEAJES A LOS VEHICULOS DE LA REGIONAL NORORIENTE.

Respetados Señores:

La Aeronáutica Civil está estructurando un proceso de selección, en el marco del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, para la celebración de un contrato de Prestación de Servicios cuyo objeto tiene por finalidad ADQUIRIR TIQUETERA PARA REALIZAR EL PAGO DE PEAJES A LOS VEHICULOS DE LA REGIONAL NORORIENTE.

Con el fin de realizar el estudio de mercado del aludido proceso, se le solicita una cotización, teniendo en cuenta la información del documento anexo "SOLICITUD DE COTIZACION PEAJES ELECTRONICOS".

Se destaca que el formato de cotización se elaboró con condiciones predefinidas que no deben ser modificadas, buscando garantizar que las variables se puedan analizar de manera homogénea.

La Aerocivil podrá solicitar oficialmente, información aclaratoria relacionada con el contenido de su cotización.

A través del correo electrónico daniel.aponte@aerocivil.gov.co, serán atendidas sus inquietudes antes de la fecha límite para la recepción de las cotizaciones.

La cotización deberá ser firmada por el representante legal o gerente comercial de su Entidad y remitida a los correos electrónicos: daniel.aponte@aerocivil.gov.co, **a más tardar** el día 10 de febrero del 2025 y deberá ser presentada en **PESOS COLOMBIANOS incluido IVA** y demás impuestos o contribuciones a que haya lugar.

Página 1 de 2

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	FORMATO		
	FORMATO 36 SOLICTUD DE COTIZACIÓN		
Principio de procedencia: 1501.092	**Clave: GCON-1.0-12-148**	**Versión: 2**	**Fecha de aprobación: 21/12/2020**

En el evento de recibirse cotizaciones en dólares se deberá hacer la respectiva conversión a la TRM del día, teniendo en cuenta la fecha de recibo de la cotización.

Así mismo, debe expresar la fecha de vigencia de su cotización.

NOTA:

Se debe tener en cuenta que la cotización solicitada no genera compromiso u obligación para AEROCIVIL de suscribir contrato alguno o de tramitar el proceso de compra pública.

Enterado:

_____

Firma Representante Legal

Anexos:
Solicitud de cotización Peajes Electrónicos.
Proyectó: Ing. Daniel Aponte Becerra.
Revisó Ing. Daniel Aponte Becerra

De: Daniel Aponte Becerra
Enviado el: lunes, 27 de enero de 2025 8:05 a. m.
Para: FacilPass <facilpass@facilpass.com>; FacilPass <info.facilpass@mailac.mmk.com>
Asunto: RV: SOLICITUD DE COTIZACION AEROCIVIL PEAJES ELECTRONICOS REGIONAL NORORIENTE
Importancia: Alta

3505.25

Cordial saludo,

La Aeronautica Civil Regional Nororiente en su Plan Anual de Adquisiciones 2025 tiene planificado efectuar un contrato de prestación de servicios cuyo objeto es:

- **ADQUIRIR TIQUETERA PARA REALIZAR EL PAGO DE PEAJES A LOS VEHICULOS DE LA REGIONAL NORORIENTE.**

para este fin se envía muy respetuosamente los documentos anexos para su diligenciamiento y gestión, esperamos contar con su participación en este proceso.

Nota: Las cotizaciones serán recibidas hasta el día 10 de febrero de 2025 en formato Excel.

Gracias y esperamos contar con su participación,

b) Análisis de Precios históricos celebrados por la entidad

CONTRATO/AÑO	IPC	2022	2023	2024	2025
	Valor	5.000.000	5.656.000	6.180.876,8	6.502.282,394
	IPC	13,12%	9,28%	5,20%	4,90%
22001373 H3 2022	**VALOR ACTUALIZADO**	**$5.656.000**	**$6.180.876,8**	**6.502.282,394**	**6.820.894,231**
	Valor		15.000.000	16.392.000,00	17.244.384
	IPC	13,12%	9,28%	5,20%	4,90%
22001373 H3 2022	**VALOR ACTUALIZADO**		**$16.392.000**	**$17.244.384**	**$18.089.358,82**
	Valor			10.000.000	10.520.000
	IPC	13,12%	9,28%	5,20%	4,90%
24000729C 2024	**VALOR ACTUALIZADO**			**10.520.000**	**$11.035.480**
	Valor				20.000.000
	IPC				4,90%
53500C0767 2025	**VALOR ACTUALIZADO**				**20.980.000**
PROMEDIO ACTUALIZADO					**$14.231.433,26**

El análisis de mercado se hace utilizando también el análisis de precios históricos, como se indica a continuación:

El análisis de precios históricos de contratos celebrados por la entidad se desarrolló tomando en cuenta aquellos cuyo objeto corresponde a Adquirir tiquetera para el pago de peajes. Verificados los mismos, en la plataforma SECOP II, se evidenciaron contratos con estas características para las anualidades 2022, 2023, 2024 y 2025. Dichos valores se llevaron a valor presente siguiendo lo indicado en la guía de Colombia compra eficiente, obteniendo un promedio histórico de $ **$14.231.433,26**

7 RESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El valor del presupuesto oficial para el presente proceso es de **DIECISÉIS MILLONES DE PESOS M/CTE ($16.000.000,00)**.
Notas:

- **i.** Se considerará como causal de rechazo las propuestas que superen el valor estimado del proyecto, descrito en el presupuesto oficial.
- **ii.** **El contratista deberá tener en cuenta que se descontará directamente el 2% del valor de cada cuenta que se cancele por concepto de la Estampilla Pro Desarrollo Académico de la Universidad Pública de Norte de Santander de que trata la ordenanza No. 026 del 10 de diciembre de 2007 de la Gobernación Norte de Santander**
- **iii.** El valor del contrato será por el total del presupuesto y se agotará mediante requerimientos periódicos hasta agotar el valor del contrato o hasta el vencimiento del plazo, lo primero que suceda.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA.

En el evento en el que el precio de una oferta no parezca suficiente para garantizar una correcta ejecución del contrato, de acuerdo con la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente durante el estudio del sector, la entidad aplicará el proceso descrito en el artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015.

Una vez recibidas las ofertas, la entidad aplicará la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, conforme al número de ofertas recibidas se determinará la metodología.

Nota: si la entidad identifica posibles ofertas artificialmente bajas solicitará a los oferentes las razones y justificaciones que respalden el valor ofertado, acompañadas de los documentos pertinentes, dentro del plazo otorgado en el término de traslado del informe de evaluación. El incumplimiento de este requerimiento podría resultar en el rechazo de la oferta

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA.

Para el presente proceso se contará con lista de precios de referencia, la cual se desarrollará en el Formato 7A “Lista de Precios”. Las ofertas que superen los precios de referencia establecidos incurrirán en causal de rechazo.

SI	
NO	**X**

Notas:

I. La ejecución del presupuesto oficial o monto de la bolsa se hará por monto agotable, mediante requerimientos periódicos hasta agotar el valor del contrato o hasta el vencimiento del plazo, lo primero que suceda.

II. Cuando se establezca valor de una bolsa a monto agotable, dicho monto es inmodificable y fijo, por lo tanto, no será ofertable y se sumará al valor de la oferta económica del formato 7.

III. El valor establecido por la entidad para la "bolsa a monto agotable" define los precios de referencia que se requieran acorde a las necesidades de la entidad durante la ejecución del contrato. En todo caso, no se podrá superar el valor máximo establecido como precio techo.

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**X**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de 2026, de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación No.**12726** expedido el **07/05/2026**

8 CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de treinta (30) días contados a partir de la suscripción del acta de inicio, sin exceder el 31 de diciembre de 2026, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El contratista deberá ejecutar el objeto contractual en los siguientes aeropuertos y estaciones aeronáuticas:

- CÚCUTA : Aeropuerto Camilo Daza
- BUCARAMANGA : Aeropuerto Palonegro
- BARRANCABERMEJA : Aeropuerto Yariguies

8.3 FORMA DE PAGO

Tipo	Marcar con una X
Contra entrega	**X**
Mensualidades Vencidas	
Actas Parciales	

La establecida en el A.M.P	
Otra (Indicar)	

EXPLIQUE:

La Aerocivil pagará el ciento por ciento (100%) del valor adjudicado al contratista mediante: Un único pago, equivalente al 100% del valor del contrato, previa suscripción del acta de recibo final por parte del supervisor y representante legal del contratista. Para tal fin se deberá aportar la factura comercial o documento equivalente, según sea el caso y el informe de cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, suscrito por el supervisor del contrato, con el acompañamiento de las prórrogas de las pólizas aprobadas (si aplica).

Cuando el contrato se suscriba con personas jurídicas se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación suscrita por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en la que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar.

Cuando el contrato se suscriba con personas naturales se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación, de acuerdo con la normativa aplicable, en la que conste el pago de sus aportes y el de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar, junto con las planillas de pago respectivas.

Notas:

1. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.
2. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
3. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.
4. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar

8.3.1 ANTICIPO. (NO APLICA)

SI		**%**
NO	**X**	

8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015. (NO APLICA)

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del decreto 1082 de 2015, el contratista destinará para el cumplimiento del contrato la provisión de hasta el (5% hasta el 10%) de bienes o servicios por parte de población en pobreza

extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad, sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

Marcar con una X, si dentro del estudio previo se justificó esta provisión.

SI	
NO	**X**

JUSTIFICAR: La Entidad considera que no es procedente incluir en el presente proceso contractual la anterior disposición, teniendo en cuenta el objeto contractual, el alcance de las obligaciones contractuales y las especificaciones técnicas requeridas, según las cuales para la ejecución del contrato que se pretende celebrar, no es posible establecer la obligación de vincular personas en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, ya que por la naturaleza del objeto del contrato, el contratista deberá contratar personal especializado y experiencia específica para su correcta ejecución..

9 ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4º de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y la Guía de Colombia Compra Eficiente "Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos de Contratación", se realizará un análisis de riesgos del proceso contractual objeto del presente proceso, los cuales están contenidos en el **Formato 9 "Matriz de Riesgos".**

9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

De acuerdo con el objeto del contrato a celebrar, la naturaleza y características, se identifican los siguientes riesgos a amparar de acuerdo con la información consignada en la siguiente tabla:

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más.

10 CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE Y SU JUSTIFICACIÓN:

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

Los descritos en el complemento al pliego de condiciones, conforme a las disposiciones normativas vigentes aplicables al presente proceso de contratación.

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero

Los definidos por la Dirección Financiera mediante memorando, conforme al análisis del comportamiento del sector de acuerdo con la naturaleza del proceso de contratación, su valor, plazo y forma de pago.

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

De conformidad con lo analizado en el estudio del sector, el objeto, la cuantía del proceso, entre otros aspectos, se determinan los siguientes requisitos técnicos habilitantes para el proceso de contratación:

Requisitos
Experiencia especifica del proponente
Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

10.4 Experiencia general del proponente (NO APLICA)

10.4.1 Experiencia específica del proponente

Se considerará la experiencia mediante la presentación de hasta tres (03) certificaciones de contratos o actas de liquidación suscritas por el contratante, que acrediten el cumplimiento del proponente en contratos celebrados con entidades públicas o privadas, que se encuentren ejecutados y terminados, que cumplan los siguientes requisitos:

i. El objeto del contrato que se certifique o liquide deberá estar relacionado con el objeto a contratar.

ii. Que la sumatoria de los valores de los contratos certificados o liquidados igualen o superen el presupuesto oficial de la presente contratación.

Las consideraciones a tener en cuenta para la acreditación de la experiencia específica se encuentran definidas en el complementario al pliego de condiciones.

10.4.2 Experiencia del equipo de trabajo (No aplica)

10.4.3 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

A. Formato 8 - Especificaciones Técnicas

Contiene la totalidad de condiciones y especificaciones técnicas de los bienes y/o servicios solicitados por la Entidad y que debe cumplir el contratista para el logro del objeto del presente proceso. Los requerimientos descritos en dicho formato técnico son los mínimos exigidos por la Entidad, de obligatorio cumplimiento y se constituirán en obligaciones para el contratista. Con la presentación y firma del Formato No. 14 Carta de Presentación de la Oferta, se entiende que el proponente conoce y acepta todos los requisitos allí establecidos. En tal sentido, no será

necesario aportar el formato No. 8 con la propuesta y en consecuencia no será objeto de verificación del comité evaluador.

B. Carta de Compromiso (**NO APLICA**)

C. Certificado de Representación y/o Agenciamiento y/o Distribución Autorizada de los Bienes. (**NO APLICA**)

D. Certificado de Garantía de los Bienes o Servicios. (**NO APLICA**)

E. Fichas Técnicas (**NO APLICA**)

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

10.5.1 Factores Ponderables (**NO APLICA**)

10.5.1.1 **Menor Precio** (**NO APLICA**)

1.0.5.1.2Selección Abreviada por Subasta Inversa (**NO APLICA**)

10.5.1.2.1 Selección Abreviada por Acuerdo Marco de Precios (**NO APLICA**)

10.5.1.2.2 Mínima Cuantía

El precio más bajo consignado en el Formato 7 Propuesta Económica y en la plataforma del Secop II, será el único factor para la comparación de ofertas y así proceder a la evaluación de los requisitos habilitantes, verificación del cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas y escogencia del contratista.

11 ACUERDOS COMERCIALES

La Aeronáutica tiene notas distintas en los Acuerdos Comerciales, las cuales se enumeran a continuación de mayor a menor grado de exclusión:

i. Estados AELC, Canadá, Chile, Estados Unidos, Corea

- Excluye toda la contratación

ii. Unión Europea, Israel, Panamá

- Aplica únicamente trato nacional y no discriminación a todos sus Procesos de Contratación; excepto los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo a los cuales no les aplica ninguna disciplina del Acuerdo.

iii. Alianza Pacífico

- Excluye únicamente los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo.

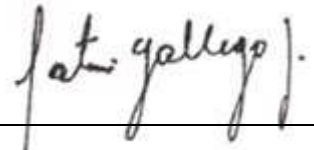
De conformidad con el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en procesos de contratación publicado por Colombia Compra Eficiente, se realizó la siguiente verificación para establecer si la presente contratación se encuentra cobijada por los mismos, a fin de asignar el puntaje establecido para estimular la industria nacional.

Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Perú	SI	NO	N/A	N/A	NO
	México	SI	NO	N/A	N/A	NO
Costa Rica		SI	NO	N/A	N/A	NO
Canadá		SI	NO	N/A	N/A	NO
Chile		SI	NO	N/A	N/A	NO
Estados Unidos		SI	NO	N/A	N/A	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Salvador	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Honduras	SI	NO	N/A	N/A	NO
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Noruega, Suiza	SI	NO	N/A	N/A	NO
México		SI	NO	N/A	N/A	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	NO	N/A	N/A	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	NO	N/A	N/A	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI	NO	N/A	N/A	NO
Corea		SI	NO	N/A	N/A	NO
Israel		SI	NO	N/A	N/A	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	NO	N/A	N/A	NO

*Excepción: No aplica

12 INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor	X	Funcionario designado por el ORDENADOR DEL GASTO	Funcionario designado por el ORDENADOR DEL GASTO

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO (1)	DANIEL APONTE BECERRA	DIRECCIÓN REGIONAL NORORIENTE	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	GLORIA PATRICIA GALLEGO JARAMILLO Director Regional	DIRECCIÓN REGIONAL NORORIENTE	

Nota: Los documentos deben constar en la carpeta correspondiente al área solicitante, en Términos de Referencia BOG 8