CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL ATLANTICO

ESTUDIO ECONOMICO DE SECTOR

MINIMA CUANTIA

OBJETO: CONTRATAR UN INTERMEDIADOR HABILITADO EN EL SISTEMA IP/REV (COLPASS) PARA EL SUMINISTRO, ACTIVACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAG DESTINADOS AL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES DE LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA C.R.A.

BARRANQUILLA – ATLANTICO
SEPTIEMBRE 2026

1 INTRODUCCION

De conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 23 de la Ley 99 de 1993 *"Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones",* la Corporación Autónoma Regional del Atlántico – C.R.A, es un ente corporativo de carácter público, creado por la ley, integrado por las entidades territoriales que por sus características constituyen geográficamente un mismo ecosistema o conforman una unidad geopolítica, biogeográfica o hidrogeográfica, dotado de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, encargado por la ley de administrar, dentro del área de su jurisdicción, el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible, de conformidad con las disposiciones legales y las políticas del Ministerio del Medio Ambiente.

De acuerdo a ello, la misión de la Corporación está encaminada a: Conservar, recuperar y proteger los recursos naturales y el ambiente, en el Departamento del Atlántico, mediante la ejecución de políticas, estrategias u acciones de desarrollo sostenible.

En ese orden de ideas, se plantean los siguientes objetivos específicos: la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos sobre medio ambiente y recursos naturales renovables, así como dar cumplida y oportuna aplicación a las disposiciones legales vigentes sobre su disposición, administración, manejo y aprovechamiento conforme a las regulaciones, pautas y directrices expedidas por el ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro del área de su jurisdicción.

Para dar cumplimiento a su misionalidad y desarrollar actividades administrativas, la Corporación cuenta con un parque automotor propio en el cual se realizan desplazamientos de funcionarios, contratistas y terceros que guardan relación con las funciones que ejerce la C.R.A, como autoridad ambiental del departamento del Atlántico. El parque automotor de la C.R.A, está conformado por siete (7) vehículos de las siguientes características:

No.	DESCRIPCIÓN DE VEHICULO	MARCA	PLACA	MODELO
1	Camioneta Doble cabina	FORD RANGER	OCL511	2024
2	Camioneta Doble cabina	FORD RANGER	OCL512	2024
3	Camioneta Doble cabina	FORD RANGER	OCL513	2024
4	Campero	TOYOTA 4 RUNNER-BLINDADA	OCL 539	2024
5	AUTOMOVIL	KIA PICANTO	OCL556	2025
6	AUTOMOVIL	KIA PICANTO	OCL557	2025

7	AUTOMOVIL	KIA PICANTO	OCL583	2025

Con ocasión a los desplazamientos que se realizan en el parque automotor se debe incurrir en los pagos de peajes, los cuales son pagados de forma manual y por medio de la caja menor de la Corporación, lo cual genera un aumento de trámites administrativos y poca eficiencia. Por lo anterior, como alternativa de solución y como proceso de mejora continua se pretende contar con dispositivos electrónicos para el pago de peajes, para que de esta manera se facilite el proceso y se optimice la prestación del servicio para traslado al desarrollo de actividades misionales o administrativas. Este tipo de servicio ofrece una serie de beneficios como: eficiencia en los puntos de pago, control de gastos, información precisa y oportuna, reducción de fraude en la presentación de tiquetes equivalentes de peaje y seguridad por la realización de los pagos electrónicos.

La implementación de dicho sistema de recaudo genera beneficios significativos para la movilidad de los corredores viales del país, en factores como la reducción del tiempo de paso por los peajes, evita las filas para realizar el recaudo, genera ahorro de combustible, evita el manejo y traslado de dinero en efectivo, disminuye el desgaste de los vehículos, mitiga la contaminación causada por los gases vehiculares y posibilidad que el gremio transportador asocie toda su flota al producto financiero de su preferencia para pagar peajes electrónicamente.

De acuerdo con la Superintendencia de Transporte, a corte de junio de 2025, en Colombia hay 183 casetas de peajes, de las cuales 9 se encuentran en el Departamento del Atlántico, que resultan de uso habitual por parte del parque automotor en uso de la C.R.A.

El Ministerio de transporte mediante Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021, estableció el 30 de octubre de 2022 como fecha máxima para que todos los peajes del país habiliten el “COLPASS”, Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular y que tiene como propósito mejorar la eficiencia de la movilidad de las carreteras del país. En la actualidad el Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular cuenta con los siguientes 7 intermediadores habilitados: REGENCY SERVICES DE COLOMBIA S.A.S., DEVISAB S.A.S, THOMAS INSTRUMENTS S.A., PEAJES ELECTRONICOS SAS, F2X SAS, COPILOTO COLOMBIA SAS Y PAGOS AUTOMATICOS DE COLOMBIA, con quienes los usuarios pueden adquirir el dispositivo de pago.

Los mencionados intermediarios realizan la asignación de un TAGS a cada vehículo, el cual se adhiere en la parte media del extremo superior del interior del parabrisas y de esta manera LA CONCESIÓN se compromete a habilitar el paso de los TAGS del CLIENTE por todos los peajes que hacen parte de esta, por los carriles identificados para el uso del SISTEMA y siempre que en su cuenta prepago el TAG cuente con el saldo necesario. El TAG es el dispositivo electrónico que permite la identificación y asociación de los CLIENTES con sus vehículos matriculados, no se puede retirar del mismo ya que pierde su funcionalidad.

Con base en lo anterior, se hace necesario que los vehículos que forman parte del parque automotor al servicio de la C.R.A cuenten con el servicio de pago electrónico de peajes a través de un dispositivo electrónico (TAG) para su desplazamiento más rápido y seguro, en una amplia red de casetas de pago en todo el país, acorde con el lugar en el cual preste el servicio de transporte; logrando así agilidad en el paso por las estaciones de peaje, reducción de tiempos de atención en cabina, rapidez en las talanqueras y disponibilidad de los carriles 24 horas del día además de la operación en los peajes con los que tiene concesión, y los demás que tengan cobertura del servicio. Estableciendo de esta manera un procedimiento más eficiente para la administración.

En consideración a lo anterior, la C.R.A, acorde con las disposiciones constitucionales y legales vigentes y con el objeto de satisfacer necesidades de interés general, considera necesario y oportuno adelantar un proceso bajo la modalidad de mínima cuantía, prevista en el numeral 5 del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020, reglamentada por los artículos 2.2.1.2.1.5.1 y 2.2.1.2.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015, con el objeto de contratar "UN INTERMEDIADOR HABILITADO EN EL SISTEMA IP/REV (COLPASS) PARA EL SUMINISTRO, ACTIVACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAG DESTINADOS AL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES DE LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA C.R.A".

Teniendo en cuenta que el objeto del presente proceso, se clasificará dentro del sector servicios, en la medida en que su componente predominante corresponde a la prestación de un servicio de intermediación de peajes electrónicos, y esta actividad integra el suministro y activación de los dispositivos TAG, la administración de las cuentas asociadas, la gestión de recargas y el procesamiento de las transacciones derivadas del paso de los vehículos por las estaciones de peaje habilitadas.

El servicio objeto del presente proceso de contratación está codificada en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), como se indica en la siguiente tabla:

Tabla
Clasificación de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas
UNSPSC

ITEM	CLASIFICADOR	DESCRIPCION
1	95111602	Carretera interestatal o autopista o peaje

Fuente: https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios

2 ASPECTOS GENERALES DE MERCADO

La Corporación ha identificado que el mercado en el cual se enmarca el objeto contractual corresponde al sector servicios, específicamente a la prestación de servicios de intermediación para el pago electrónico de peajes. Se trata de una actividad que articula la operación del sistema de recaudo electrónico con herramientas tecnológicas que permiten

identificar los vehículos mediante dispositivos TAG, registrar las transacciones realizadas en las estaciones de peaje y administrar los recursos destinados al pago de dichos tránsitos.

Este mercado presenta una convergencia entre servicios de intermediación, componentes tecnológicos y gestión transaccional, y la prestación del servicio comprende el suministro y activación de los dispositivos TAG, su vinculación a los vehículos y cuentas de usuario, la administración de saldos y recargas, el registro de los pasos efectuados por las estaciones de peaje y la consulta y trazabilidad de las transacciones.

La estructura de este mercado está conformada principalmente por intermediadores habilitados para operar en el sistema IP/REV, cuya oferta puede presentar diferencias en aspectos comerciales y operativos como el costo o condiciones de entrega de los dispositivos TAG, mecanismos y canales de recarga, administración de cuentas, consulta de movimientos y saldos, atención al usuario y funcionalidades adicionales para el seguimiento de las transacciones. Para la Corporación, estas condiciones resultan relevantes en la medida en que pueden incidir en el costo y en la eficiencia administrativa del servicio requerido.

La demanda, por su parte, está asociada a personas naturales, empresas y entidades públicas que requieren efectuar desplazamientos por corredores viales sujetos al cobro de peajes. Para la CRA, la necesidad surge del tránsito de los vehículos que integran su parque automotor durante el desarrollo de sus actividades institucionales, por lo que el comportamiento del consumo dependerá principalmente de la cantidad de vehículos vinculados, frecuencia de desplazamientos, rutas utilizadas, número de pasos por estaciones de peaje y tarifas aplicables. En este contexto, el análisis del mercado debe orientarse a identificar las condiciones económicas ofrecidas por los intermediadores, la disponibilidad del servicio y aquellos factores que puedan afectar el valor de las recargas y el gasto asociado al pago electrónico de peajes.

2.1 Aspecto Económico

Desde la perspectiva económica, el sector servicios constituye uno de los principales componentes de la economía colombiana, dentro del cual las actividades de transporte y almacenamiento tienen una participación relevante por su relación directa con la movilidad de personas y mercancías, la operación de la infraestructura vial y los servicios complementarios requeridos para su funcionamiento.

El desempeño económico de esta actividad se encuentra relacionado con la dinámica del transporte terrestre y la infraestructura vial. Un mayor flujo de vehículos por las carreteras y corredores concesionados genera una mayor demanda de servicios asociados al tránsito, entre ellos el pago de peajes y los mecanismos electrónicos utilizados para facilitar su recaudo. En este sentido, variables como el comportamiento del parque automotor, la movilidad intermunicipal e interdepartamental, el tráfico por las vías nacionales y la inversión en infraestructura constituyen referentes económicos relevantes para analizar la evolución del mercado.

El mercado ha experimentado una transformación derivada de la incorporación de medios electrónicos para el pago de peajes, lo que ha generado una transición desde esquemas predominantemente manuales hacia servicios soportados en dispositivos TAG, plataformas transaccionales y mecanismos de administración y recarga. Esta evolución ha permitido ampliar los canales disponibles para los usuarios y ha generado un mercado especializado de intermediación que articula al usuario con los operadores de las estaciones de peaje.

En términos comerciales, la estructura de costos del servicio presenta características particulares, dado que una parte importante de los recursos administrados corresponde al valor de los peajes efectivamente utilizados, mientras que el intermediador puede incorporar dentro de su oferta costos asociados al suministro y activación de los TAG, administración de cuentas, gestión de recargas, procesamiento de transacciones y demás servicios complementarios. Por esta razón, el comportamiento económico del mercado debe analizarse diferenciando el valor del consumo de peajes de los costos propios de la intermediación.

Entre las principales variables económicas con capacidad de incidir en este mercado se encuentran la inflación, las variaciones en las tarifas de peaje, los costos laborales y administrativos, los costos tecnológicos y el comportamiento de la tasa de cambio cuando existan componentes tecnológicos importados. Sin embargo, para la contratación de la CRA adquieren mayor relevancia las variaciones en las tarifas de peaje y el nivel de utilización del servicio, toda vez que el gasto dependerá principalmente del número de desplazamientos realizados por los vehículos institucionales, las rutas utilizadas y las estaciones de peaje transitadas.

En este contexto, el comportamiento económico del sector evidencia una actividad vinculada a la movilidad terrestre, la infraestructura vial y la progresiva digitalización de los mecanismos de recaudo. Estas condiciones favorecen la continuidad del mercado de intermediación de peajes electrónicos y permiten a la Corporación estructurar la contratación considerando tanto las condiciones económicas ofrecidas por los prestadores como las variables que determinan el consumo efectivo del servicio durante la ejecución contractual.

2.1.1 Agentes que componen el sector

El mercado de servicios de intermediación para el pago electrónico de peajes está conformado por diferentes agentes públicos y privados que participan en la administración de la infraestructura vial, la operación de las estaciones de peaje, la intermediación electrónica, el procesamiento de las transacciones y la utilización final del servicio. La interacción entre estos actores permite que los usuarios puedan realizar el pago de peajes mediante un único dispositivo TAG y que las transacciones sean registradas y gestionadas dentro del sistema IP/REV. El Ministerio de Transporte identifica como actores principales al intermediador, al operador y al usuario.

- **Entidades rectoras, administradoras y de supervisión:** Dentro de este grupo se encuentra principalmente el Ministerio de Transporte, como entidad responsable del sistema IP/REV y de la habilitación de los actores que participan en este mercado. También tienen incidencia la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), en su calidad de entidades vinculadas con la administración y gestión de la infraestructura vial y las estaciones de peaje bajo su competencia. La Superintendencia de Transporte participa desde las funciones de inspección, vigilancia y control relacionadas con la prestación de los servicios del sector transporte.
- **Operadores de peajes y concesionarios viales:** Corresponden a los agentes responsables de la operación de las estaciones de peaje y del recaudo de las tarifas asociadas al uso de la infraestructura vial. Su participación es fundamental dentro de la cadena económica del servicio, debido a que reciben los pagos correspondientes a las transacciones efectuadas por los vehículos mediante los dispositivos TAG.
- **Intermediadores del servicio:** Constituyen los proveedores directamente relacionados con el objeto que pretende contratar la Corporación. Su función consiste en vincular a los usuarios, gestionar la entrega y activación del dispositivo TAG, administrar la información de las cuentas asociadas y gestionar el pago de las tarifas de peaje a los operadores. A septiembre de 2026, el portal oficial COLPASS registra ocho intermediadores habilitados, lo que permite identificar un mercado especializado con varios prestadores autorizados para ofrecer este servicio.
- **Proveedores tecnológicos, entidades financieras y medios de pago:** La operación del servicio requiere adicionalmente infraestructura tecnológica para identificación por radiofrecuencia, procesamiento de transacciones, administración de cuentas y funcionamiento de los canales de recarga. En esta cadena también pueden intervenir entidades financieras, pasarelas y otros proveedores de medios de pago que facilitan el traslado de recursos hacia las cuentas administradas por los intermediadores. Estos agentes cumplen una función complementaria y no sustituyen al intermediador frente al usuario final.
- **Usuarios finales:** Corresponden a las personas naturales, empresas y entidades públicas cuyos vehículos transitan por estaciones de peaje y utilizan dispositivos TAG para efectuar electrónicamente el pago

2.1.2 Gremios y asociaciones que participan en el sector

En el sector de intermediación de peajes electrónicos en Colombia no existe un gremio propio y exclusivo de los intermediadores IP/REV; su representación de intereses se da a través de dos gremios de sectores afines:

- Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI): gremio de los concesionarios y operadores de infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea del país. Agrupa a los operadores de peaje (OP IP/REV dentro del esquema de interoperabilidad) y es el interlocutor técnico habitual del Gobierno Nacional en materia de política tarifaria de peajes
- Colombia Fintech: asociación gremial de las empresas de tecnología financiera del país. Al menos uno de los intermediadores habilitados por el Ministerio de

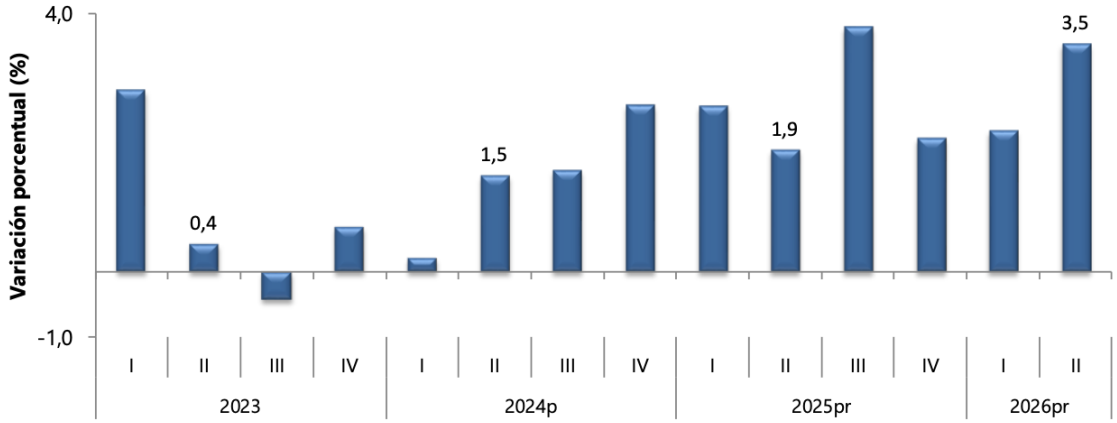
Transporte, Copiloto, es miembro activo y ha desarrollado con el gremio iniciativas conjuntas de movilidad digital, lo que evidencia que el sector fintech reconoce la intermediación de pagos de peajes como parte de su ámbito de representación, dado el componente de gestión de cuentas y saldos prepagados propio de esta actividad.

2.1.3 Variables macroeconómicas

Para la interpretación de las estadísticas del cómo ha evolucionado el funcionamiento macroeconómico de la economía colombiana, recurre a las estadísticas oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, a saber

- **Producto Interno Bruto –PIB**"[1]

Gráfico. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen1
2023-I / 2026pr-II



Fuente: DANE, PIB_T

En el segundo trimestre de 2026pr , el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr (ver tabla 1). 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 10,0% (contribuye 1,7 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 2,2% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

[1] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2026.pdf

- 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 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2026pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,9%. 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 7,9% (contribuye 1,3 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 2,6% (contribuye 0,5 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 6,3% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,3%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción crece 6,4%.
- 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 4,0%.
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 2,8%

Tabla. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen1
Segundo trimestre 2026pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026pr-II / 2025pr-II	2026pr/ 2025pr	2026pr-II / 2026pr-I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,1	-1,7	0,4
Explotación de minas y canteras	4,2	1,6	0,4
Industrias manufactureras	2,0	2,3	-0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	4,8	3,7	2,8
Construcción	2,2	-1,5	6,4
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,2	2,6	0,3
Información y comunicaciones	-0,1	0,7	0,3
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,6	1,9
Actividades inmobiliarias	2,1	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	2,6	2,5	0,8
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	10,0	7,9	2,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	9,5	6,3	4,0
Valor agregado bruto	**3,6**	**2,9**	**1,4**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,7	0,2
Producto Interno Bruto	**3,5**	**2,9**	**1,3**

Fuente: DANE, PIB_T

prpreliminar

Actividades profesionales, científicas y técnicas

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 2,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla):

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 3,7%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,8%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 0,8%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,5%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,2%.

Tabla. Actividades profesionales, científicas y tecnicas1 Tasas de crecimiento en volumen2 Primer trimestre 2026pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026pr-II / 2025pr-II	2026pr/ 2025pr	2026pr-II / 2026pr-I
Actividades profesionales, científicas y técnicas	3,7	3,0	1,5
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,8	2,0	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**2,6**	**2,5**	**0,8**

Fuente: DANE,PIB_T

2.1.4 Perspectivas de crecimiento, inversión y ventas

Las perspectivas de crecimiento del sector de intermediación IP/REV, se sustentan en tres factores estructurales que operan de manera convergente: la ampliación continua de la cobertura de peajes habilitados, el crecimiento sostenido de la inversión en infraestructura vial concesionada, y la consolidación de la obligatoriedad del pago electrónico como política pública del sector transporte.

La cobertura del sistema pasó de 88 peajes habilitados (63 % del total nacional) en el balance oficial de 2022, a 176 de 187 estaciones habilitadas (94 % de cobertura) según el documento “ABC – Peajes IP/REV” de febrero de 2026, restando apenas 11 estaciones por habilitar a esa fecha, lo que sugiere que el sistema se encuentra en su fase final de expansión geográfica y que el crecimiento futuro del mercado provendrá, en mayor medida, de la profundización de la penetración entre el parque automotor ya cubierto por la red vial habilitada, más que de la incorporación de nuevas estaciones.

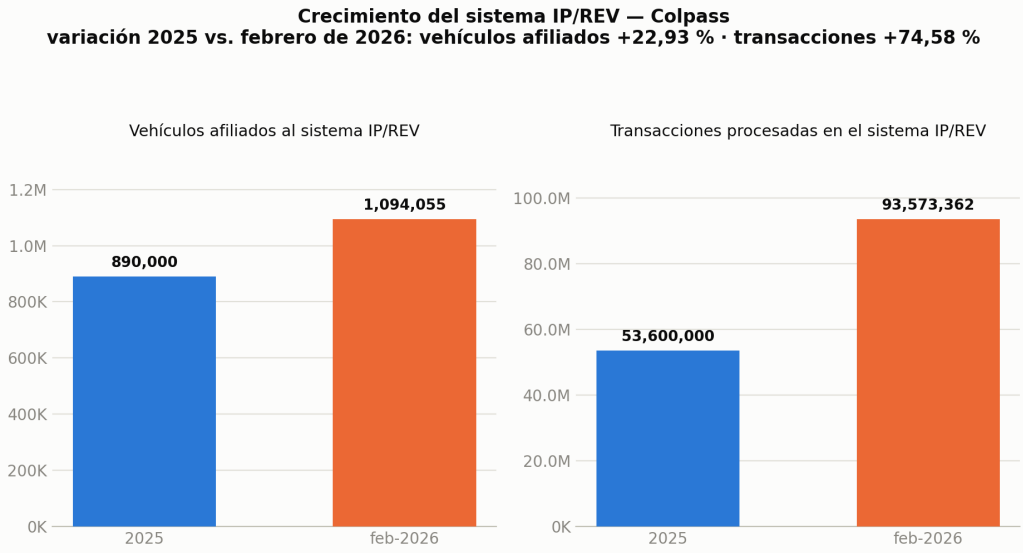
El crecimiento operativo del sistema en el corto plazo reciente ha sido significativamente superior al de la economía en general: el incremento de 22,93 % en vehículos afiliados y de 74,58 % en transacciones procesadas entre 2025 y febrero de 2026 frente a un crecimiento del PIB nacional de 2,2 % anual en el primer trimestre de 2026 evidencia una curva de adopción todavía en fase de crecimiento acelerado, propia de un mercado de servicios digitales de reciente masificación. De sostenerse esta tendencia, resulta razonable proyectar que la base de usuarios y el volumen transaccional del sistema continuarán expandiéndose durante 2026, impulsados por la obligatoriedad progresiva del pago electrónico en un número creciente de estaciones y por la reducción de fricciones de adopción derivada de la ampliación de los canales de recarga y de la diversificación de la

oferta comercial de los intermediadores (parqueaderos, comercios afiliados, canales de venta como plataformas de comercio electrónico).

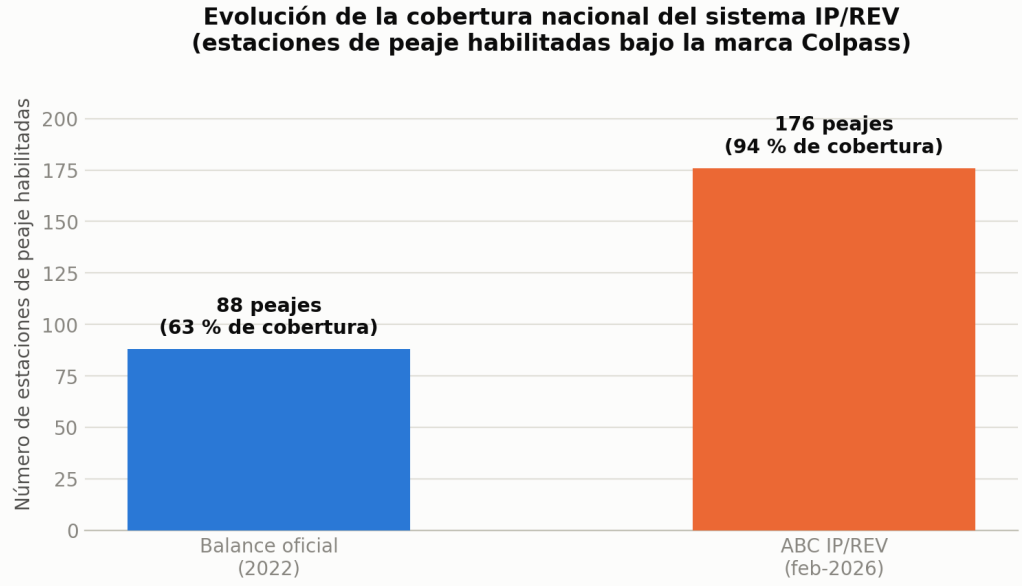
Desde la perspectiva de la inversión, el sector de infraestructura vial concesionado registró 23,4 billones de pesos invertidos entre 2023 y 2026 en 18 proyectos, cifra 70 % superior a la de los doce años precedentes según cifras de la ANI, con un presupuesto del sector transporte para 2026 de 20,52 billones de pesos, 18 % superior al de 2025, de acuerdo con declaraciones públicas del presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura. Esta expansión de la red concesionada implica, de manera directa, la creación de nuevas estaciones de peaje que, en virtud de la reglamentación vigente, deberán habilitarse dentro del sistema IP/REV, lo que sostiene la perspectiva de crecimiento del mercado de intermediación en el mediano plazo. No obstante, el mismo gremio ha advertido sobre riesgos que podrían moderar esta trayectoria, entre ellos más de 2.000 bloqueos viales registrados entre 2023 y 2025 con pérdidas estimadas en 10 billones de pesos y la existencia de 34 billones de pesos en proyectos de alto impacto pendientes de aprobación regulatoria, factores de incertidumbre que, con la información disponible, no permiten proyectar con precisión el ritmo exacto de incorporación de nueva infraestructura vial al sistema durante los próximos períodos.

Un factor adicional de perspectiva para el sector proviene de la política tarifaria: la ANI aplicó, a partir del 16 de enero de 2026, un incremento general de 5,10 % en las tarifas de peaje bajo su jurisdicción, indexado a la variación del IPC de 2025, con ajustes diferenciales adicionales en peajes específicos sujetos a normalización tarifaria o a condiciones contractuales particulares. En la medida en que el margen de intermediación de los operadores del sistema IP/REV se calcula, según la información disponible, como una función del valor recaudado o del número de transacciones compensadas, el crecimiento nominal del recaudo derivado de estos ajustes tarifarios anuales constituye una variable que sostiene, en términos de valor, el crecimiento de los ingresos del sector, incluso en escenarios en los que el crecimiento del volumen físico de transacciones se modere respecto de las tasas excepcionalmente altas observadas entre 2025 y comienzos de 2026.

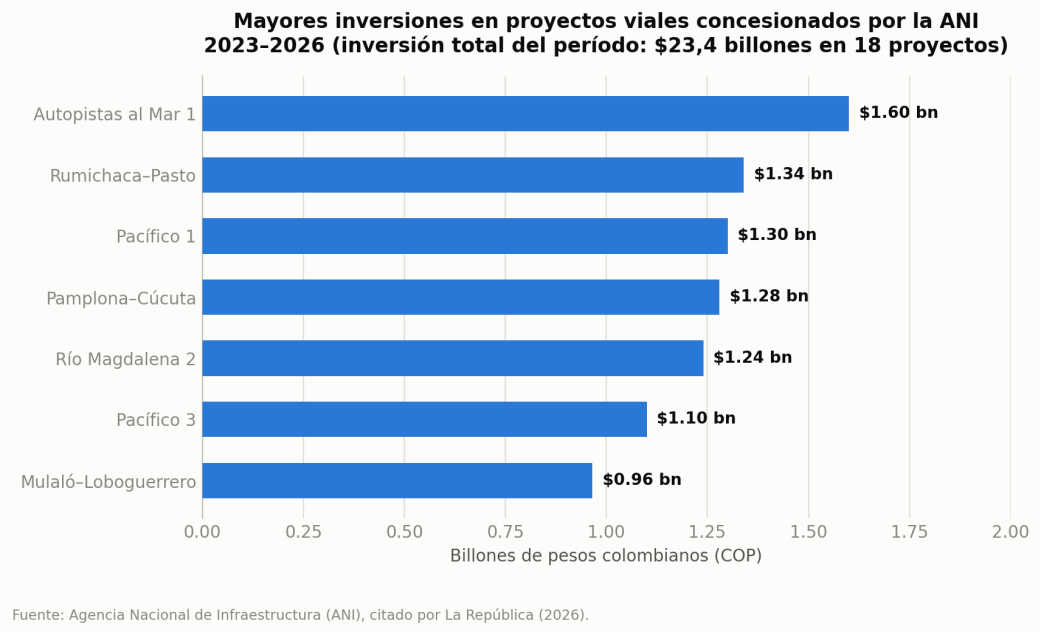
Las siguientes gráficas ilustran, con las fuentes oficiales y sectoriales citadas a lo largo de este estudio, la evolución reciente y las perspectivas del sector: el crecimiento del sistema IP/REV en vehículos afiliados y transacciones procesadas, la evolución de la cobertura nacional de peajes habilitados, y las principales inversiones en proyectos viales concesionados durante el período 2023-2026, que constituyen la infraestructura habilitante sobre la cual se proyecta el crecimiento futuro del mercado de intermediación.



Fuente: FacilPass, "ABC – Peajes IP/REV", febrero de 2026 (cifras del operador del sistema, Ministerio de Transporte).



Fuente: Superintendencia de Transporte (balance 2022) y FacilPass, "ABC – Peajes IP/REV" (feb-2026).



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), citado por La República (2026).

En conjunto, las perspectivas de crecimiento, inversión y ventas del sector resultan favorables para la continuidad y estabilidad del servicio que la CRA se propone contratar: se trata de un mercado consolidado, con cobertura casi nacional, en expansión de su base de usuarios y respaldado por un ciclo de inversión pública y privada en infraestructura vial que garantiza la ampliación futura de la red de peajes habilitados.

2.1.5 Variables económicas que pueden afectar los precios en el sector

La Corporación interpreta, desde el punto de vista macroeconómico, que el comportamiento reciente de la economía colombiana resulta particularmente relevante para el sector de operación, administración y mantenimiento de infraestructura tecnológica, identificando movimientos significativos en los siguientes indicadores representativos de la economía nacional.

Inflación

La variable de mayor incidencia directa sobre los presupuestos es la tarifa de los peajes efectivamente utilizados por sus vehículos. Para 2026, la ANI informó que las tarifas de los peajes a su cargo se actualizaron a partir del 16 de enero con base en el IPC de 2025, equivalente a 5,10 %, y que determinadas estaciones tendrían ajustes adicionales por condiciones particulares. Esto significa que el gasto contractual puede aumentar aun cuando el número de desplazamientos permanezca constante, debido a la actualización de las tarifas que sirven de base al consumo.

La inflación mantiene, por tanto, una incidencia directa sobre el componente principal del gasto. El DANE reportó para agosto de 2026 una inflación anual de 6,24 %, una variación año corrido de 5,35 % y una variación mensual de 0,39 %. Este comportamiento es

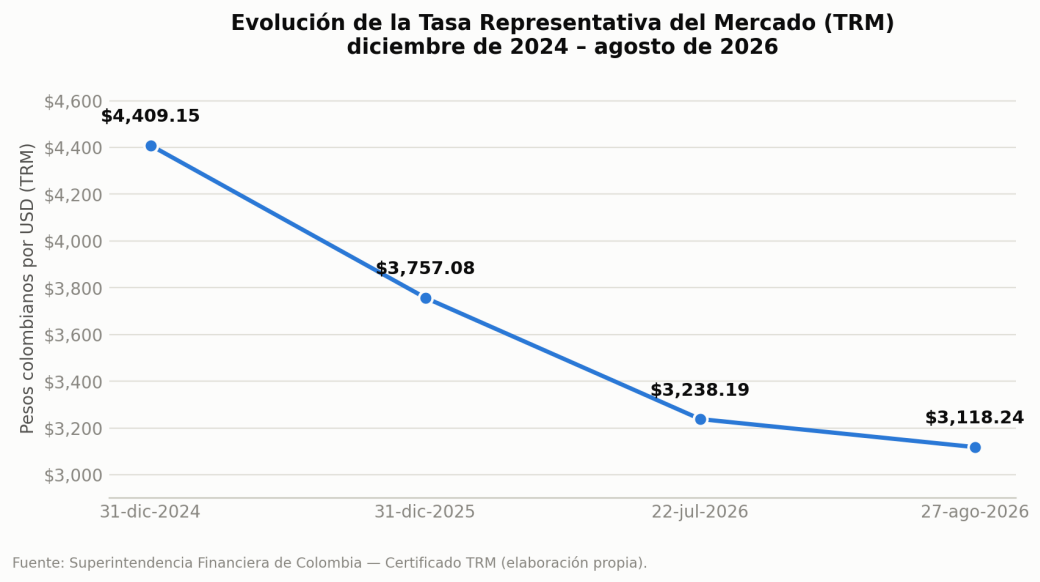
relevante para la planeación presupuestal porque la inflación no solo afecta los costos administrativos y tecnológicos de los prestadores, sino que constituye una referencia determinante para las actualizaciones tarifarias de los peajes. En consecuencia, la CRA debe diferenciar entre el costo del servicio de intermediación y el valor de los consumos de peaje, siendo este último el componente con mayor exposición a variaciones de precios.

La frecuencia de desplazamiento y la composición de las rutas constituyen variables de demanda con incidencia directa. Un mayor número de comisiones, visitas técnicas o desplazamientos institucionales por corredores con peaje incrementará el consumo, independientemente de que el precio unitario del servicio de administración del TAG permanezca estable. Por ello, la estimación presupuestal debe apoyarse prioritariamente en el histórico de pasos y pagos del parque automotor, número de vehículos que utilizarán el servicio y rutas previsibles durante la vigencia contractual.

Tasa de Cambio (TRM)

La tasa de cambio presenta una incidencia indirecta y comparativamente menor. El servicio se factura y consume principalmente en pesos colombianos; no obstante, los TAG y algunos componentes de infraestructura tecnológica pueden incorporar hardware, licenciamiento o servicios con exposición a moneda extranjera

La Tasa Representativa del Mercado (TRM), certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia, ha mostrado una tendencia sostenida de revaluación del peso colombiano frente al dólar estadounidense durante el período analizado. La cotización pasó de $4.409,15 al 31 de diciembre de 2024 a $3.757,08 al 31 de diciembre de 2025, lo que representa una disminución de 14,79 %, y continuó su tendencia a la baja hasta ubicarse en $3.238,19 el 22 de julio de 2026 y en $3.118,24 el 27 de agosto de 2026, según el certificado histórico de la Superintendencia Financiera. Para el sector de intermediación IP/REV, esta variable tiene una incidencia indirecta y de menor magnitud que en sectores con alta dependencia de insumos importados: los dispositivos TAG con tecnología RFID incorporan componentes electrónicos y de telecomunicaciones que, en su fabricación, pueden depender parcialmente de importaciones o de licenciamiento de tecnología con componentes en moneda extranjera, de manera que la revaluación sostenida del peso favorece la estabilidad o eventual reducción del costo de adquisición de estos dispositivos por parte de los intermediadores, lo que podría trasladarse, en condiciones de competencia, a mejores condiciones económicas para los usuarios institucionales como la CRA.

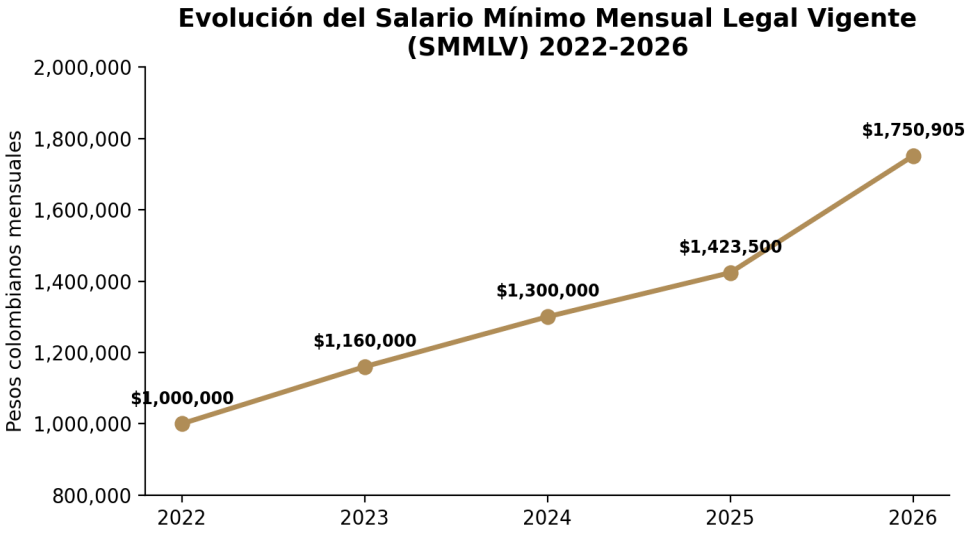


Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia — Certificado TRM (elaboración propia).

Variación del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV)

El incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para 2026 fue fijado inicialmente mediante el Decreto 1469 de 2025 en 23 %, elevando el salario mínimo mensual a $1.750.905, más un auxilio de transporte de $249.095. Este incremento salarial incide en la estructura de costos de los intermediadores IP/REV en la medida en que su operación centros de atención al usuario, plataformas de recarga, gestión de reclamaciones y soporte técnico es intensiva en personal administrativo y de atención al cliente, aunque en menor proporción que actividades de mano de obra directa como el mantenimiento vehicular, dado el componente tecnológico y de automatización propio de la prestación del servicio de intermediación electrónica.

Gráfico. Evolución del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) 2022-2026



Fuente: Decretos de fijación del SMMLV, Ministerio del Trabajo / Presidencia de la República (2022-2026).

2.1.6 Cadena y dinámica de producción, distribución y entrega de bienes o servicios

La cadena inicia con la disponibilidad del dispositivo TAG por parte del intermediador. Una vez solicitado para un vehículo de la CRA, el dispositivo es entregado y activado, y queda asociado a una cuenta y a la identificación del vehículo. En esta primera etapa se concentran los costos relacionados con suministro del dispositivo, activación, vinculación y soporte inicial, cuando estos sean cobrados de manera independiente por el proveedor.

La segunda etapa corresponde a la administración de la cuenta y disponibilidad de recursos. La CRA realiza recargas o utiliza el mecanismo de pago ofrecido por el intermediador, consulta saldos y movimientos y mantiene recursos suficientes para cubrir los desplazamientos programados. Económicamente, esta fase exige una adecuada programación de caja: una insuficiencia de saldo puede afectar la continuidad del paso electrónico, mientras que saldos excesivos inmovilizan recursos que deben ser administrados y conciliados.

La tercera etapa ocurre cuando el vehículo transita por una estación habilitada. El TAG es identificado, se registra la transacción y se causa la tarifa correspondiente al peaje. Posteriormente, el intermediador gestiona el pago al operador y refleja la operación en la cuenta del usuario. El valor de cada paso depende de la estación y categoría vehicular aplicable; por ello, el consumo agregado del contrato resulta de la combinación entre frecuencia de tránsito, rutas utilizadas y tarifas vigentes.

Finalmente, la cadena incorpora conciliación, consulta de movimientos, atención de novedades y control del consumo. Para una entidad pública, esta fase tiene especial relevancia económica porque permite contrastar los recursos recargados con los pasos

efectivamente registrados por cada vehículo. En consecuencia, la estructuración del presupuesto y el seguimiento financiero deben separar claramente el valor destinado al consumo de peajes de cualquier costo adicional por TAG, administración o servicios complementarios, con el fin de identificar el costo real de la intermediación y controlar adecuadamente los recursos utilizados.

2.2 Aspecto Técnico

Dentro de las especificaciones técnicas se destacan una serie de obligaciones y criterios muy importantes para el logro exitoso de la razón de ser del presente proceso, el aliado estratégico deberá tener en cuenta todas y cada una de las especificaciones técnicas contenidas en los estudios previos, pliego de condiciones y experiencia requerida.

2.2.1 Obligaciones del contrato a celebrar

2.2.1.1 obligaciones generales del contratista

1. Desarrollar el objeto del Contrato en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en los documentos del proceso de contratación.
2. Garantizar la calidad de los bienes y los servicios, de acuerdo con la invitación pública y demás documentos del proceso.
3. Dar a conocer a la entidad cualquier reclamación que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del contrato o sobre sus obligaciones.
4. Dar cabal cumplimiento al pacto de transparencia y declaraciones de la carta de presentación de la oferta.
5. Informar a la entidad estatal cuando ocurra una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existentes al momento de proponer o celebrar el contrato.
6. Comunicarle a la entidad cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del contrato.
7. Cumplir con sus obligaciones laborales respecto del personal a su cargo, y con las obligaciones tributarias y ambientales que le correspondan de acuerdo con su labor.
8. Informar a más tardar el tercer día hábil siguiente al momento en que se tenga conocimiento del inicio de investigaciones penales, se impongan medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero en contra de cualquiera de los directivos, representantes legales, accionistas o integrantes del contratista.
9. Cumplir con las condiciones, términos y actividades establecidas en el presente estudio previo y demás documentos del proceso de contratación, los cuales harán parte integral del contrato.
10. Constituir las garantías y mantenerlas vigente durante el plazo del contrato y el término solicitado por el CONTRATANTE.
11. Responder en los plazos que la entidad y/o el supervisor establezcan en cada caso, los requerimientos de aclaración o de información que le formulen.
12. No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la Ley con el fin de obligarlos a hacer u omitir algún acto o hecho. Cuando se presenten tales

peticiones o amenazas el contratista deberá informar inmediatamente de su ocurrencia a la entidad contratante y a las demás autoridades competentes para que ellas adopten las medidas y correctivos que fueren necesarios. El incumplimiento de esta obligación y la celebración de pactos o acuerdos prohibidos dará lugar a la caducidad del contrato, artículo 5º, numeral 5º de la Ley 80 de 1993.

13. Sufragar todos los gastos de perfeccionamiento y legalización que genere la ejecución del contrato, incluyendo impuestos, tasas y contribuciones nacionales, departamentales, salarios del personal que llegare a ocupar, equipos y demás costos inherentes a la ejecución del contrato, manteniendo fijos los precios ofrecidos durante la ejecución del contrato.
14. Mantener los precios ofrecidos en su propuesta económica hasta el término del contrato.
15. Cumplir con las obligaciones inherentes a los aportes al Sistema General de Seguridad Social y parafiscales de conformidad a lo exigido por parte del Art. 50 de la Ley 789 de 2002, del Art. 2 de la Ley 828 de 2003 y del Art. 23 de la Ley 1150 de 2007.

2.2.1.2 Obligaciones específicas del contratista

1. Desarrollar el contrato en los términos y condiciones establecidas y formuladas en la propuesta.
2. Cumplir con las especificaciones técnicas concertadas por las partes.
3. Cumplir con todas las condiciones y características técnicas y de personal conforme a lo establecido en el numeral 2.3 alcance del objeto del estudio previo.
4. Proveer la instalación y programación de los TAG's electrónicos para cada uno de los vehículos al servicio de la C.R.A, de acuerdo a requerimiento del supervisor.
5. Habilitar los TAGS instalados en los vehículos al servicio de la C.R.A para el paso por todos los peajes que hacen parte del sistema, por los carriles identificados para el uso de los mismos, siempre que en la cuenta prepago destinado para tal fin los TAGS este activa y cuente con el saldo necesario.
6. Hacer recarga a cuenta única de los TAGS autorizados por el Supervisor a nombre de la C.R.A, de acuerdo con la oferta económica presentada, en los límites del pago anticipado.
7. Garantizar de manera permanente la atención del servicio las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a la medida o necesidad del servicio que se requiera, previendo circunstancias como la no existencia de fluido eléctrico, daño en el sistema o cualquier otra que afecte la normalidad del servicio, en todo el territorio nacional.
8. En caso de pérdida o robo del dispositivo, el Contratista deberá garantizar la reposición del elemento en un plazo máximo de 36 horas después de su aviso.
9. Cumplir las instrucciones impartidas por el supervisor del contrato, encargado de su control y vigilancia y las demás que sean inherentes al objeto de la presente contratación.
10. En el momento en el que el Gobierno Nacional autorice el aumento o reducción del precio de los peajes, deberá aumentarlo o reducirlo según sea el caso en la misma proporción; informando oportunamente a la entidad sobre la variación de

los precios.

11. Hacer reporte diario de consolidación de transacciones y liquidaciones mensuales sobre los consumos realizados.
12. El contratista deberá priorizar la contratación de personas naturales con discapacidad al integrar su equipo de trabajo, lo anterior en cumplimiento del artículo 2.2.1.2.4.2.7.5. del Decreto No 0287 de 2026.
13. Contar con el personal de apoyo suficiente y adecuado para la ejecución de las actividades a su cargo, de acuerdo con lo requerido en el contrato y con lo ofertado en su propuesta; para lo anterior, el contratista deberá aplicar y cumplir las siguientes especificaciones de carácter legal:

PROMOCIÓN DE LA INSERCIÓN LABORAL DE JÓVENES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 2119 de 2021, el CONTRATISTA se obliga a vincular, de manera laboral o contractual, jóvenes entre los dieciocho (18) y veintiocho (28) años de edad, durante toda la ejecución del presente contrato.

Dicha vinculación deberá corresponder como mínimo al ocho por ciento (8%) del total del personal requerido por el CONTRATISTA para la ejecución del objeto contractual, porcentaje que deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

La vinculación de los jóvenes deberá realizarse de forma inmediata una vez suscrito el contrato, y deberá respetar las disposiciones contenidas en las Leyes 2039 y 2043 de 2020, o las normas que las modifiquen o sustituyan.

El CONTRATISTA deberá acreditar ante el supervisor o interventor del contrato el cumplimiento de esta obligación, mediante los soportes que este solicite, tales como contratos, certificaciones laborales o documentos equivalentes.

El incumplimiento de la presente cláusula dará lugar a la imposición de las sanciones contractuales a que haya lugar, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias, fiscales o legales que correspondan, de conformidad con la normatividad vigente.

FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS ESTATALES POR PARTE DE POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN Y SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL

Análisis de Oportunidad y Conveniencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1860 de 2021, las entidades estatales deben promover la participación de población en situación de pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y otros sujetos de especial protección constitucional,

en la ejecución de contratos estatales. Esta disposición refleja el compromiso constitucional de la administración pública con la inclusión social y la igualdad material.

El departamento del Atlántico es uno de los 32 departamentos de Colombia y de acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2024, tenía 2.83 millones de habitantes: 1.45 millones de mujeres (51.2%) y 1.38 millones de hombres (48.8%). Los habitantes de Atlántico representaban el 5.4% de la población total de Colombia en 2024[2].

Aunque el Atlántico ha mostrado reducciones recientes en pobreza extrema (pasando de aproximadamente 11,5 % en 2022 a 6,5 % en 2023), todavía persisten segmentos de la población que se encuentran en condiciones de escaso acceso a bienes y servicios básicos, con impacto significativo en sus capacidades de generación de ingresos y sostenimiento familiar[3].

Adicionalmente, en años recientes el Departamento ha enfrentado variaciones en la incidencia de pobreza monetaria, la que para el año 2021 se estimó en torno al 35,6%, reflejando la vulnerabilidad socioeconómica prevalente en el territorio[4].

Estas cifras sugieren la existencia de una proporción significativa de hogares con condiciones económicas precarias, perfil que compromete su autonomía económica y su participación plena en actividades productivas regulares.

Con relación a las víctimas de desplazamiento y pobreza asociada, si bien no existen cifras oficiales departamentales para el Atlántico desagregadas de manera completa en los últimos informes nacionales, los datos disponibles a nivel nacional muestran que la población víctima de desplazamiento forzado presenta una incidencia de pobreza monetaria alrededor del 47,2 % y pobreza extrema de 17,8 % en 2023, cifras consideradas superiores a los promedios nacionales en general[5].

Esto indica que, de manera proporcional, las víctimas de desplazamiento, que incluyen hogares o personas que residen en el Atlántico, constituyen uno de los segmentos más vulnerables frente a la pobreza y la exclusión socioeconómica, reforzando la pertinencia de medidas que favorezcan su inclusión económica y social.

---

[2] https://telencuestas.com/censos-de-poblacion/colombia/2024/atlantico, con bade en proyecciones del DANE: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion

[3] https://atlantico.gov.co/images/stories/adjuntos/planeacion/anuarios/anuario2023_capitulo9_pobreza_multidimensional_monetaria.pdf?utm_source=chatgpt.com

[4] https://www.centrodemocratico.com/wpontent/uploads/2022/11/foro_regiones_2022_atlantico_informe_consultoria.pdf?utm_source=chatgpt.com

[5] https://prosperidadsocial.gov.co/Noticias/en-atlantico-prosperidad-social-beneficia-a-mas-de-59-000-victimas/?utm_source=chatgpt.com

De acuerdo a lo anterior, la presencia significativa de población vulnerable en el departamento del Atlántico, especialmente, personas en situación de pobreza extrema y víctimas indirectas del desplazamiento, revela una oportunidad concreta para articular la ejecución del contrato con los objetivos sociales señalados en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1860 de 2021. Las condiciones demográficas y socioeconómicas del departamento permiten identificar espacios reales de inserción de esta población en actividades productivas relacionadas con el objeto del contrato.

Sin embargo, analizadas las consideraciones expuestas y teniendo en cuenta que, para la ejecución del contrato, no se requiere de un equipo de trabajo robusto, para la ejecución del contrato, la Corporación no exigirá al CONTRATISTA provisionar 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.

14. **OBLIGACIONES AMBIENTALES:**

Para la presente contratación, resultan aplicables Obligaciones Ambientales conforme a las fichas técnicas aprobadas por la Corporación:

SI () NO (X)

Para la presente contratación, no se identifican obligaciones ambientales específicas derivadas de fichas técnicas ambientales aprobadas por la Corporación que resulten directamente aplicables al objeto contractual. Si bien este contempla el suministro y activación de dispositivos electrónicos TAG, su finalidad es la identificación vehicular y el pago electrónico de peajes, sin que se prevea, en principio, la ejecución de actividades que impliquen la generación de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE). Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa ambiental vigente que resulte aplicable y de las medidas de manejo correspondientes en caso de que durante la ejecución contractual se generen residuos sujetos a gestión especial.

2.2.1.3 Obligaciones de la Corporación:

Por su parte la ENTIDAD se obliga además de las derivadas de la esencia y naturaleza del presente Contrato y la ley a:

1. Expedir el registro presupuestal, una vez firmado el contrato por ambas partes.
2. Efectuar los pagos estipulados en el contrato.
3. Designar el supervisor para la vigilancia del contrato.
4. Suministrar al contratista la información requerida para el desarrollo de su objeto contractual.
5. Cumplir y hacer cumplir el contrato en las condiciones pactadas en el mismo.

2.3 Regulatorio

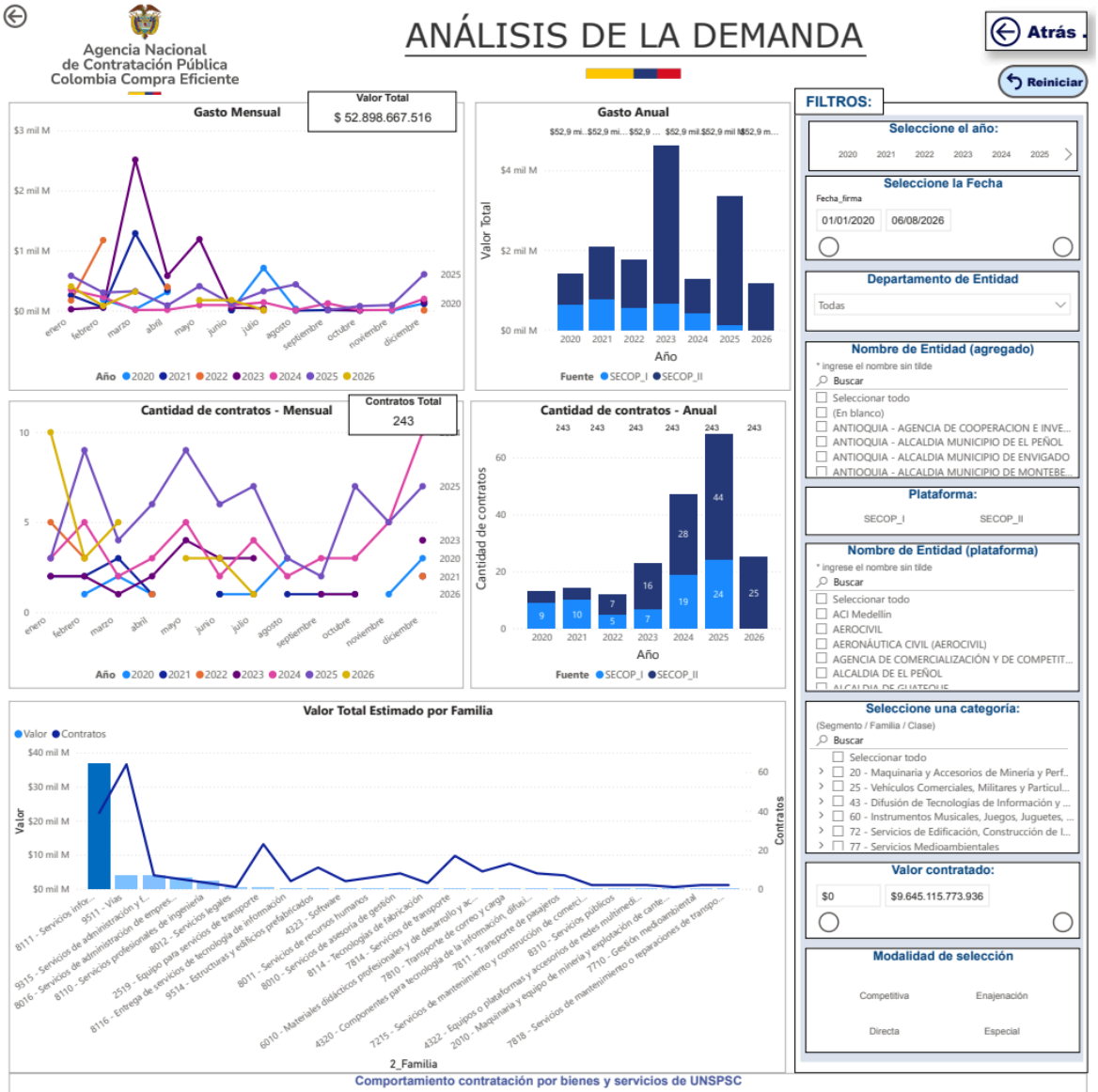
La normatividad que regula la naturaleza y el objeto del Presente Proceso de Contratación, al cual hace parte este estudio del Sector, es la Siguiente:

- La Constitución Política de Colombia
- **Ley 80 de 1993.** Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública
- **Ley 1150 de 2007**: «Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos».
- **Ley 1474 de 2011**: «Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública»
- **Decreto 4170 de 2011**. Por el cual se crea la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente-, se determinan sus objetivos y estructura.
- **Decreto 1082 de 2015**. Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.
- **Ley 1437 de 2011**: «Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo»
- **Ley 2069 de 2020**: «Por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia»
- **Ley 1882 de 2018**, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto 142 de 2023:** «Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria.
- **Decreto 0287 de 2026**: "Por el cual se modifican los artículos 2.2.1.2.4.2.6.,2.2.1.2.4.2.7. Y 2.2.1.2.4.2.8. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación

3 ANALISIS DE LA DEMANDA – MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATEGICO -MAE"[6]

La Corporación Autónoma Regional del Atlántico, verifica en el portal Electrónico de Colombia Compra Eficiente - CCE, información relevante de la vigencia 2020 al agosto de 2026, bajo el enfoque de análisis de la Demanda en la plataforma de SECOP II, realidades que para la búsqueda con los códigos UNSPSC a nivel nacional.

[6] https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTk0MWM1MjMtYzhkOS00NDUwLThmOTEtMmRmMTQxNTEyYTczIiwidCI6IjdiMDkwNDFILTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOiR9



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2020			2021			2022			2023		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participa
9511 - Vías	1	$3.000.000	0,02%	4	$23.354.500	0,15%	3	$101.065.500	0,64%	6	$160.760.748	1,03%
951116 - Vías de tráfico abierto	1	$3.000.000	0,02%	3	$21.500.000	0,14%	3	$101.065.500	0,64%	6	$160.760.748	1,03%
Prestar el servicio de Recaudo Electrónico Vehicular en la estación de peaje del Escobero Alto de Las Palmas del Municipio de Envigado a través del sistema de interoperabilidad dando pleno cumplimiento a la normatividad vigente y las normas que												
Total	13	$1.401.544.105	8,94%	14	$2.085.167.290	13,30%	12	$1.755.640.183	11,20%	23	$4.627.764.049	29,51%

Fuente: Análisis de Demanda; Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE – Colombia Compra Eficiente –CCE

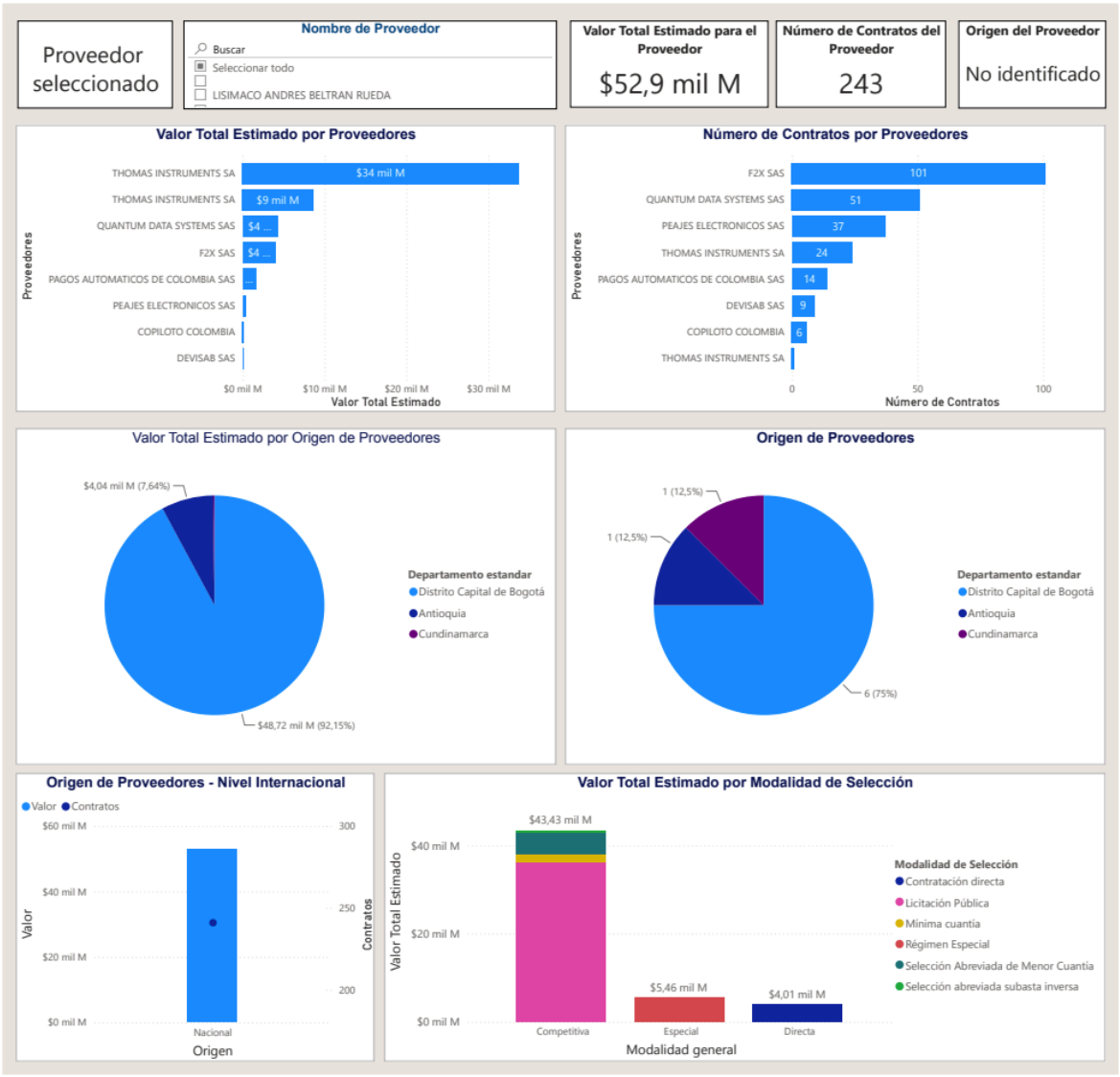
Las gráficas muestran que la demanda no presenta un comportamiento uniforme entre vigencias. Por el contrario, el número de contratos fluctúa a lo largo del periodo 2020-2026, observándose una mayor actividad contractual en las vigencias recientes frente a los primeros años analizados. Asimismo, la distribución mensual evidencia contratación en diferentes meses del año, sin una concentración permanente en un único periodo.

Este comportamiento permite establecer que la contratación del servicio responde principalmente a las necesidades operativas y de movilidad de cada entidad, particularmente aquellas que disponen de vehículos que deben desplazarse por corredores viales sujetos al pago de peajes. En este sentido, la demanda se encuentra asociada a la continuidad de la operación del parque automotor y a la necesidad de disponer de mecanismos que faciliten y administren el pago electrónico de los peajes.

La gráfica de gasto anual también presenta variaciones importantes entre vigencias, lo cual indica que el valor contratado no mantiene una tendencia lineal. Estas diferencias pueden estar relacionadas con el número de vehículos atendidos, frecuencia de desplazamientos, recursos destinados al pago de peajes, duración de los contratos y alcance particular de los servicios requeridos por cada entidad. La información mensual igualmente presenta picos de gasto en determinados periodos, sin evidenciar una estacionalidad constante durante todos los años.

La información SECOP muestra que los procesos asociados a estos proveedores han sido registrados bajo diferentes familias del clasificador UNSPSC, entre ellas 9511 – Vías, 8111 – Servicios informáticos, 9315 – Servicios de administración y financiación pública, 8016 – Servicios de administración de empresas y 7814 – Servicios de transporte, entre otras.

Particularmente, dentro de la familia 9511 – Vías, el tablero identifica contratos relacionados expresamente con la prestación del servicio de recaudo electrónico vehicular mediante sistemas de interoperabilidad, lo que guarda relación directa con el servicio objeto del presente análisis



Fuente: Análisis de Demanda; Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE – Colombia Compra Eficiente –CCE

En cuanto a la forma como las entidades han adquirido estos servicios, las gráficas evidencian la utilización de diferentes modalidades, incluyendo contratación directa, licitación pública, mínima cuantía, régimen especial, selección abreviada de menor cuantía y selección abreviada mediante subasta inversa.

En términos de valor, la contratación clasificada dentro de modalidades competitivas representa aproximadamente $43,43 mil millones, frente a aproximadamente $5,46 mil millones en modalidades especiales y $4,01 mil millones mediante contratación directa.

En conjunto, la información permite establecer que existe una demanda institucional recurrente por soluciones relacionadas con el pago y recaudo electrónico de peajes. Las variaciones observadas entre años, meses y entidades reflejan que el volumen económico de esta demanda depende de las características particulares de cada parque automotor y de sus necesidades de desplazamiento.

4 COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO

✓ HISTÓRICO DE CONTRATACIONES DE OBJETO SIMILARES EN LA CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL ATLANTICO

No se encontraron adquisiciones previas por este concepto en la entidad

✓ HISTÓRICO DE CONTRATACIONES DE OBJETO SIMILARES EN OTRAS ENTIDADES

No	MODALIDAD, NUMERO DEL PROCESO	OBJETO EL CONTRATO	VALOR	DURACION	OFERENTES QUE HAN PARTICIPADO EN LOS PROCESOS DE SELECCIÓN Y CONTRATISTAS
GOBERNACIÓN DE BOYACÁ					
1	Contratación directa (con ofertas) *CD-GB-1764-2025*	CONTRATAR LA PRESTACION DE SERVICIOS DE UN INTERMEDIADOR PARA REALIZAR HABILITACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAGS PARA EL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA GOBERNACIÓN DE BOYACÁ.	$ 200.000.000	280 días	F2X S.A.S.
DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO					
2	Mínima cuantía MC-0016-2026	PRESTACION DE SERVICIOS DE UN INTERMEDIADOR PARA REALIZAR LA RECARGA DE DISPOSITIVOS TAGS PARA EL SERVICIO DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES PARA VEHICULOS DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO	$ 142.000.000	6 meses	THOMAS INSTRUMENTS S.A.
AREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRA					
2	Mínima cuantía CMC 005 DE 2026	REALIZAR LA RECARGA AL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES Y SUMINISTRO DE TAGS PARA LOS VEHÍCULOS ADSCRITOS AL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ	$ 100.560.000	9 meses	F2X S.A.S.

Fuente: SECOP y SECOP II

5 ESTUDIO DE LA OFERTA

La Corporación Autónoma Regional del Atlántico – C.R.A. establece que la oferta del mercado para la prestación del servicio de intermediación para el pago electrónico de peajes se encuentra conformada por personas jurídicas legalmente constituidas que cuentan con la habilitación y las capacidades técnicas, tecnológicas, operativas y administrativas requeridas para actuar como

intermediadores dentro del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular – IP/REV

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, el intermediador cumple una función específica dentro de este sistema, consistente en vincular a los usuarios, gestionar la entrega y activación de los dispositivos TAG, administrar la información de las cuentas asociadas a estos dispositivos y gestionar el pago de las tarifas de peaje a los operadores por el uso de la infraestructura vial. En consecuencia, la oferta relevante para el objeto contractual de la C.R.A. corresponde principalmente a los agentes que se encuentren habilitados para desarrollar estas actividades dentro del esquema COLPASS.

A la fecha de consulta, el registro oficial del Ministerio de Transporte reporta ocho (8) intermediadores habilitados, los cuales constituyen la oferta identificada para la prestación de este tipo de servicios:

Intermediador habilitado	**Marca comercial**
Pagos Automáticos de Colombia	GoPass
Copiloto Colombia S.A.S.	Copiloto
F2X S.A.S.	FlyPass
Peajes Electrónicos S.A.S.	FacilPass
Thomas Instruments S.A.	Vía Rápida
Devisab S.A.S.	OpenPass
Regency Services de Colombia S.A.S.	Tolis
Quantum Data Processing de Colombia S.A.S.	SimonPay

La relación anterior corresponde al registro oficial de intermediadores del Ministerio de Transporte, en el cual los ocho agentes figuran con estado de habilitación vigente para actuar como intermediadores del sistema IP/REV.

La identificación de estos agentes permite evidenciar la existencia de una oferta especializada y delimitada por la habilitación para operar dentro del sistema interoperable, aspecto que diferencia este servicio de otros servicios generales asociados a transporte o administración de vehículos. El usuario puede seleccionar entre los intermediadores habilitados y utilizar el dispositivo TAG para efectuar el pago electrónico en las estaciones incorporadas al sistema, bajo las condiciones y modalidades de pago ofrecidas por cada intermediador.

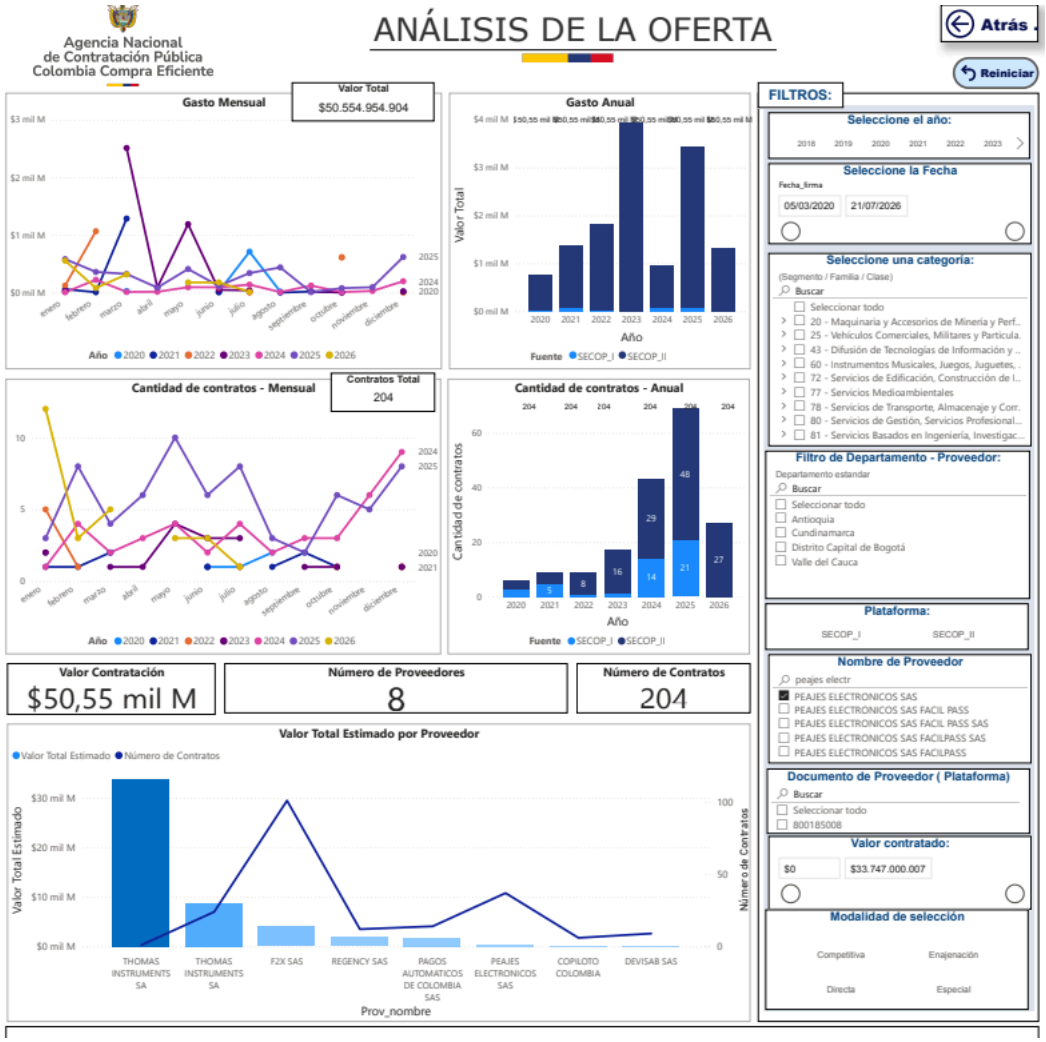
En este contexto, los potenciales participantes del proceso deberán acreditar las condiciones de experiencia, capacidad e idoneidad que determine la Entidad y, particularmente, la habilitación que corresponda para actuar como intermediador en el Sistema IP/REV, teniendo en cuenta que esta condición se encuentra directamente relacionada con la posibilidad técnica y operativa de suministrar, activar y administrar los dispositivos TAG y gestionar electrónicamente el pago de los peajes requeridos para los vehículos que integran el parque automotor de la C.R.A.

Por lo anterior, el análisis permite establecer que existe una oferta identificable de proveedores especializados con capacidad para atender el servicio requerido, aunque se trata de un mercado acotado por las condiciones propias de habilitación e interoperabilidad.

Fuente: Registro oficial de intermediadores COLPASS – Ministerio de Transporte

5.1 Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE según la Oferta

Se evidencia en el portal Electrónico de Colombia Compra Eficiente - **CCE**, información relevante que de la vigencia 2020 al 31 de diciembre de 2025, dentro del icono de herramienta del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE[7], análisis de la oferta se crearon unas condiciones para concentrar la información relevante a proveedores con pertenencia y coherencia al objeto razón de ser del presente proceso.



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE

[7] https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTk0MWM1MjMtYzhkOS00NDUwLThmOTEtMmRmMTQxNTEyYTczIiwidCI6IjdiMDkwNDFILTI0NTEtNDIkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9

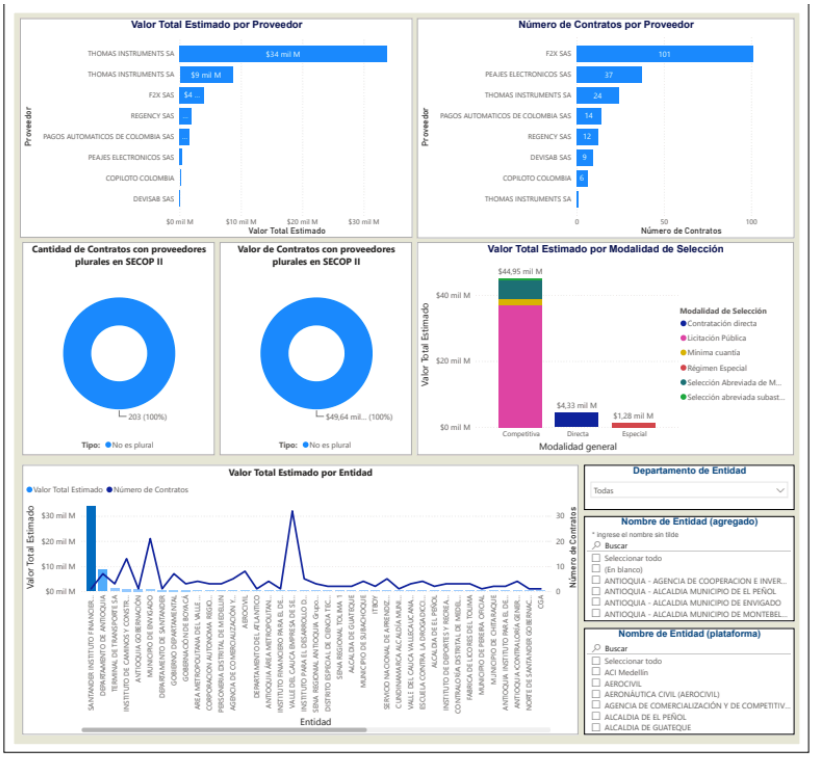
El análisis de la oferta permite identificar la estructura empresarial disponible para atender la demanda pública relacionada con la intermediación y recaudo electrónico de peajes. De acuerdo con la consulta presentada, se identificaron 8 proveedores, asociados a 204 contratos y un valor de contratación aproximado de $50.554.954.904.

Dentro de los proveedores identificados por las gráficas se encuentran Thomas Instruments S.A., F2X S.A.S., Regency, Pagos Automáticos de Colombia S.A.S., Peajes Electrónicos S.A.S., Copiloto Colombia y Devisab S.A.S. El tablero también refleja registros diferenciados de Thomas Instruments, razón por la cual los nombres presentados en SECOP deben interpretarse considerando las variaciones de denominación existentes en la plataforma.

La información permite observar que se trata de un mercado con un número limitado de agentes identificados, situación coherente con la especialización requerida para la prestación del servicio de interoperabilidad y recaudo electrónico de peajes.

Una de las características más relevantes de las gráficas es que la contratación no se distribuye de manera homogénea entre los proveedores. Existen diferencias importantes tanto en el número de contratos como en los valores acumulados.

En cantidad de contratos, F2X S.A.S. registra 101 contratos, constituyéndose en el proveedor con mayor recurrencia contractual dentro de la información presentada. También se observan participaciones relevantes de otros proveedores, mientras que algunos registran una cantidad considerablemente menor de operaciones con entidades estatales.



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2018			2019			20	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valo
8111 - Servicios informáticos	2	$33.748.000.007	66,76%				1	$13.95
8016 - Servicios de administración de empresas	2	$2.980.122.425	5,89%					
9511 - Vías	1	$1.250.000	0,00%	1	$1.000.000	0,00%	1	$3.00
9315 - Servicios de administración y financiación pública							1	$710.99
8110 - Servicios profesionales de ingeniería				1	$35.041.000	0,07%		
2519 - Equipo para servicios de transporte	1	$19.500.000	0,04%				1	$17.00
8013 - Servicios inmobiliarios								
9514 - Estructuras y edificios prefabricados								
8011 - Servicios de recursos humanos								
8114 - Tecnologías de fabricación								
7814 - Servicios de transporte	2	$27.948.600	0,06%	1	$12.000.000	0,02%		
6010 - Materiales didácticos profesionales y de desarrollo y accesorios y suministros	1	$10.500.000	0,02%	3	$22.688.000	0,04%	1	$20.00
7810 - Transporte de correo y carga								
7811 - Transporte de pasajeros	2	$17.300.000	0,03%	1	$2.500.000	0,00%		
Total	**13**	**$36.816.311.032**	**72,82%**	**11**	**$92.884.000**	**0,18%**	**6**	**$768.94**

Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE

La oferta identificada presenta registros asociados principalmente a Bogotá D.C., Antioquia, Cundinamarca y Valle del Cauca, de acuerdo con los departamentos registrados para los proveedores en SECOP.

Sin embargo, para este tipo de servicio la ubicación del domicilio empresarial no constituye por sí sola una limitación territorial de la oferta. La naturaleza tecnológica e interoperable del servicio permite que un proveedor domiciliado en una determinada ciudad pueda atender vehículos que circulen por diferentes corredores viales del país, siempre que cuente con las habilitaciones, infraestructura y cobertura requeridas para ello.

Otro aspecto relevante es que la gráfica muestra que prácticamente la totalidad de las contrataciones analizadas corresponde a proveedores individuales y no a estructuras plurales. El tablero registra 203 contratos clasificados como “No es plural”.

Este comportamiento permite identificar una característica particular de la oferta: las empresas que participan en este mercado normalmente cuentan directamente con la infraestructura tecnológica y operativa necesaria para prestar el servicio, sin que la información histórica muestre una necesidad significativa de conformar consorcios o uniones temporales para contratar con las entidades estatales.

La contratación con estos proveedores se ha realizado mediante distintas modalidades. En términos económicos, la gráfica registra aproximadamente $44,95 mil millones mediante modalidades competitivas, $4,33 mil millones mediante contratación directa y $1,28 mil millones mediante modalidades especiales.

Lo anterior demuestra que los proveedores del mercado han participado bajo diferentes mecanismos de contratación pública y que una proporción significativa del valor contratado proviene de procedimientos competitivos.

6 ESTUDIO DE MERCADO – JUSTIFICACION DELPRESUPUESTO OFICIAL

La Corporación Autónoma Regional del Atlántico – C.R.A., en el marco del análisis de sensibilidad del mercado, procedió a solicitar formalmente cotizaciones mediante correo electrónico, con el propósito de identificar y validar las condiciones económicas aplicables al servicio de intermediación para el pago electrónico de peajes requerido para los vehículos que integran el parque automotor de la Entidad.

Esta gestión se dirigió a empresas cuyo modelo de negocio comprende la intermediación para el recaudo electrónico vehicular, suministro y activación de dispositivos TAG, administración de cuentas y gestión de recargas para el pago electrónico de peajes, en concordancia con las características y alcance del servicio requerido por la C.R.A.

En este sentido, se remitieron invitaciones a cotizar a proveedores con capacidad para prestar este tipo de servicios, de los cuales se obtuvieron respuestas con sus respectivas propuestas económicas. La información recopilada permitió identificar las condiciones comerciales y consolidar referentes de precios del mercado, como insumo para la determinación del presupuesto del proceso.

A continuación, se relaciona la única empresa que atendió la solicitud de cotización, junto con los respectivos valores ofertados, a saber:

- **DEVISAB S.A.S**

Sensibilidad de mercado

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	DEVISAB SAS 901209021-2		
			VALOR UNITARIO	IVA SI APLICA	VALOR TOTAL INCLUIDO LOS IMPUESTOS A LOS QUE HAYA LUGAR
1	Suministro de dispositivo electrónico denominado TAG	1	$ 0	$ 0	$ 0
ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE DE INTERMEDIACIÓN POR TRANSACCIÓN DE PEAJES INCLUIDO TODOS LOS IMPUESTO A QUE HAYA LUGAR		
2	% de intermediación tecnológica, servicios complementarios y comisiones por transacción de peajes	1	0 %		

Como resultado del análisis de las condiciones económicas aplicables al servicio de intermediación para el pago electrónico de peajes, la Corporación Autónoma Regional del Atlántico – C.R.A. identificó que el suministro y activación del dispositivo electrónico denominado TAG no genera un costo adicional para la Entidad, estableciéndose su valor en CERO PESOS ($0). De igual manera, se determinó que el porcentaje de comisión o cargo por concepto de intermediación a cargo de la C.R.A. corresponde al CERO POR CIENTO (0%), sin perjuicio del pago de las tarifas de peaje efectivamente causadas por el tránsito de los vehículos que integran el parque automotor de la Entidad.

Esta estructura económica guarda correspondencia con el funcionamiento del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular – IP/REV (COLPASS), reglamentado mediante la Resolución 20213040035125 de 2021 del Ministerio de Transporte, a través del cual se establecen las condiciones técnicas, operativas y financieras aplicables a los diferentes actores que intervienen en el recaudo electrónico vehicular.

Dentro de este esquema, el intermediador constituye el agente encargado de vincular a los usuarios al sistema, gestionar la entrega y activación de los dispositivos TAG, administrar las cuentas asociadas a dichos dispositivos y gestionar el pago de las tarifas de peaje correspondientes a los tránsitos efectuados por los vehículos vinculados. De esta manera, la utilización del TAG permite identificar electrónicamente el vehículo y efectuar el recaudo de la tarifa correspondiente sin que la prestación del servicio de intermediación implique, por sí misma, un cargo adicional para el usuario. COLPASS – Ministerio de Transporte

En relación con la remuneración del intermediador, el artículo 27 de la Resolución 20213040035125 de 2021 establece que la comisión por el servicio entre el Operador y el Intermediador será negociada libremente entre estos actores y deberá expresarse como un porcentaje sobre el valor de las tarifas de peaje cobradas a los usuarios. Asimismo, la regulación dispone que dicha comisión comprende los cargos y costos asociados a la actividad desarrollada por el intermediador y establece un límite máximo del 3,7% sobre el valor de las tarifas de peaje.

En consecuencia, dicha comisión corresponde a la relación económica existente entre el Operador y el Intermediador y no constituye un concepto adicional que deba ser trasladado a la C.R.A. por la utilización del sistema. En este sentido, la regulación del IP/REV establece

que no podrán imponerse al usuario cobros por la prestación de los servicios del sistema adicionales al pago de la tarifa del peaje. Resolución 20213040035125 de 2021 – Ministerio de Transporte

Lo anterior permite sustentar las condiciones identificadas mediante el análisis del mercado, según las cuales el suministro y activación de los dispositivos TAG se realiza a un valor de CERO PESOS ($0), mientras que la comisión por el servicio de intermediación a cargo de la C.R.A. corresponde al CERO POR CIENTO (0%). Por tanto, estos conceptos no representan un costo adicional dentro de la estructura económica del proceso.

No obstante, debe precisarse que lo anterior no implica que la ejecución contractual se realice sin erogación de recursos por parte de la Entidad, toda vez que la C.R.A. deberá asumir el valor correspondiente a las tarifas de peaje efectivamente causadas por el tránsito de los vehículos que integran su parque automotor. Dicho valor dependerá de variables como el número de desplazamientos realizados, las estaciones de peaje utilizadas, la categoría de cada vehículo y las tarifas vigentes al momento de cada tránsito.

En razón a la naturaleza variable del consumo, el valor destinado al pago de peajes podrá ejecutarse conforme a las necesidades reales de movilización de la Entidad durante el plazo contractual, mientras que los componentes asociados al TAG y a la intermediación permanecerán en $0 y 0%, respectivamente, de acuerdo con las condiciones económicas identificadas para el servicio.

En consecuencia, la estructura económica del proceso diferencia claramente los conceptos que lo integran: i) suministro y activación del dispositivo TAG: CERO PESOS ($0); ii) comisión o cargo de intermediación a cargo de la C.R.A.: CERO POR CIENTO (0%); y iii) tarifas de peaje: valor variable determinado por los tránsitos efectivamente realizados y las tarifas vigentes aplicables a cada vehículo y estación de peaje.

De esta manera, la estructuración económica permite que los recursos dispuestos por la C.R.A. se destinen al pago de los peajes efectivamente utilizados, sin incorporar costos adicionales por concepto de adquisición del TAG o comisión de intermediación, manteniendo correspondencia entre el presupuesto destinado al proceso y el consumo real que se genere durante su ejecución.

7 PRESUPUESTO

El presupuesto oficial estimado para la presente contratación es la suma de **TREINTA MILLONES DE PESOS M/L ($30.000.000),** incluido todos los impuestos y demás tributos que se causen por el hecho de su celebración, ejecución y liquidación, los cuales estarán destinados para recarga a la cuenta de los tags para pago de peajes en todo el Territorio Nacional

8 DETERMINACION DE LA MODALIDAD DE CONTRATACION

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 1º del Artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, por regla general, las entidades estatales seleccionan a sus contratistas a través de procesos de licitación pública salvo que, por la naturaleza o cuantía de los bienes y/o servicios a contratarse, resulte procedente otra modalidad de contratación, a saber, selección abreviada, concurso de méritos, mínima cuantía o contratación directa.
Haciendo referencia, de manera específica, a la Contratación de Mínima Cuantía, el numeral 5° del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 adicionado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, modificado por el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020 y, transitoriamente, por el artículo 6 del Decreto Legislativo 537 de 2020 señala lo siguiente:

"(…) ***5. Contratación mínima cuantía.*** *La contratación cuyo valor no excede del 10 por ciento de la menor cuantía de la entidad independientemente de su objeto, se efectuará de conformidad con las siguientes reglas:*

a) Se publicará una invitación, por un término no inferior a un día hábil, en la cual se señalará el objeto a contratar, el presupuesto destinado para tal fin, así como las condiciones técnicas exigidas;

b) El término previsto en la invitación para presentar la oferta no podrá ser inferior a un día hábil;

c) La entidad seleccionará, mediante comunicación de aceptación de la oferta, la propuesta con el menor precio, siempre y cuando cumpla con las condiciones exigidas;

d) La comunicación de aceptación junto con la oferta constituye para todos los efectos el contrato celebrado, con base en lo cual se efectuará el respectivo registro presupuestal.

PARÁGRAFO 1o. *Las particularidades del procedimiento aquí previsto, así como la posibilidad que tengan las entidades de realizar estas adquisiciones a Mipymes o establecimientos que correspondan a la definición de "gran almacén" señalada por la Superintendencia de Industria y Comercio, se determinarán en el reglamento que para el efecto expida el Gobierno Nacional.*

PARÁGRAFO 2o. *La contratación a que se refiere el presente artículo se realizará exclusivamente con las reglas en él contempladas y en su reglamentación. En particular no se aplicará lo previsto en la Ley 816 de 2003 (…)".*

A su turno, el Decreto 1082 de 2015, a partir de su artículo 2.2.1.2.1.5.2, señala el siguiente procedimiento:

"(…) ***Procedimiento para la contratación de mínima cuantía.*** *Las siguientes reglas son aplicables a la contratación cuyo valor no excede del diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la Entidad Estatal, independientemente de su objeto.*

1. *La Entidad Estatal debe señalar en la invitación a participar en procesos de mínima cuantía la información a la que se refieren los numerales 2, 3 y 4 del artículo anterior, y la forma como el interesado debe acreditar su capacidad jurídica y la experiencia mínima, si se exige esta última, el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas, incluyendo las obligaciones de las partes del futuro contrato.*

2. *La Entidad Estatal podrá exigir una capacidad financiera mínima cuando no hace el pago contra entrega a satisfacción de los bienes, obras o servicios. Si la Entidad Estatal exige capacidad financiera debe indicar cómo hará la verificación correspondiente en la invitación.*

3. *La invitación se publicará por un término no inferior a un (1) día hábil para que los interesados se informen de su contenido y formulen observaciones o comentarios, los cuales serán contestados por la Entidad Estatal antes del inicio del plazo para presentar ofertas. De conformidad con el parágrafo del presente artículo, dentro del mismo término para formular observaciones se podrán presentar las solicitudes para limitar la convocatoria a Mipyme colombianas.*

4. *La Entidad Estatal incluirá un cronograma en la invitación que deberá tener en cuenta los términos mínimos establecidos en este artículo. Además de lo anterior, en el cronograma se establecerá: i) el término dentro del cual la Entidad Estatal responderá las observaciones de que trata el numeral anterior. ii) El término hasta el cual podrá expedir adendas para modificar la invitación, el cual, en todo caso, tendrá como límite un día hábil antes a la fecha y hora prevista para la presentación de ofertas de que trata el último plazo*

de este numeral, sin perjuicio que con posterioridad a este momento pueda expedir adendas para modificar el cronograma del proceso; en todo caso, las adendas se publicarán en el horario establecido en el artículo 2.2.1.1.2.2.1. del Decreto 1082 de 2015.
iii) El momento en que publicará un aviso en el SECOP precisando si el proceso efectivamente se limitó a Mipyme o si podrá participar cualquier otro interesado. iv) Finalmente, se dispondrá un término adicional dentro del cual los proponentes podrán presentar sus ofertas, el cual será de mínimo un (1) día hábil luego de publicado el aviso en que se informe si el proceso se limita o no a Mipyme.

5. *La Entidad Estatal debe revisar las ofertas económicas y verificar que la de menor precio cumple con las condiciones de la invitación. Si esta no cumple, la Entidad Estatal debe verificar el cumplimento de los requisitos de la invitación de la oferta con el segundo mejor precio, y así sucesivamente. Lo anterior sin perjuicio de la oportunidad que deberán otorgar las Entidades Estatales para subsanar las ofertas, en los términos del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, para lo cual establecerán un término preclusivo en la invitación para recibir los documentos subsanables, frente a cada uno de los requerimientos. En caso de que no se establezca este término, los proponentes podrán subsanar sus ofertas hasta antes de que finalice el traslado del informe de evaluación.*

6. *La Entidad Estatal debe publicar el informe de evaluación durante mínimo un (1) día hábil, para que durante este término los oferentes presenten las observaciones que deberán ser respondidas por la Entidad Estatal antes de realizar la aceptación de la oferta seleccionada.*
7. *La Entidad Estatal debe aceptar la oferta de menor precio, siempre que cumpla con las condiciones establecidas en la invitación a participar en procesos de mínima cuantía. En la aceptación de la oferta, la Entidad Estatal debe informar al contratista el nombre del supervisor o interventor del contrato.*

8. *En caso de empate, la Entidad Estatal aplicará los criterios de que trata el artículo 35 de la Ley 2069 de 2020, conforme a los medíos de acreditación del artículo 2.2.1.2.4.2.17. del presente Decreto o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.*

9. *La oferta y su aceptación constituyen el contrato estatal.*

PARÁGRAFO. *De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 30 y el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020, en estos procedimientos de selección para Mipyme se aplicará lo prescrito en los artículos 2.2.1.2.4.2.2 a 2.2.1.2.4.2.4 de este Decreto. No obstante, de conformidad con el numeral 3 del presente artículo, las solicitudes para limitar el proceso a Mipyme se recibirán durante el término previsto en dicho numeral. Además, en el aviso de que trata el numeral 4 de este artículo se indicará si en el proceso aplican las limitaciones territoriales de que trata el artículo 2.2.1.2.4.2.3 o si podrá participar cualquier Mipyme nacional (…)".*

En el caso que nos ocupa, para la actual vigencia y para la satisfacción de la necesidad descrita, la Corporación cuenta con un presupuesto de hasta **TREINTA MILLONES DE PESOS M/L ($30,000,000)**, Incluido el IVA; aunado a esto, las cuantías establecidas para adelantar procesos de contratación – 2026 son las siguientes:

PRESUPUESTO OFICIAL DE LA ENTIDAD 2026	$ 192.868.652.537
SALARIO MINIMO 2026	$1.750.905
MONTO PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD 2026 EN SMLMV	110.154

FUNDAMENTO LEGAL PARA ESTABLECER LAS CUANTIAS	LEY 1150 de 2007 Art. 2 Literal B Las que tengan un presupuesto anual inferior a 120.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 280 salarios mínimos legales mensuales;
MAYOR CUANTIA MAS DE 280 SMLMV (LICITACIÓN PUBLICA)	Mayor a $ 490.253.401
MENOR CUANTIA (SELECCIÓN ABREVIADA) HASTA 280 SMLMV	Desde $ 49.025.341 Hasta $ 490.253.401
MINIMA CUANTIA HASTA 28 SMLMV	Igual o inferior a $ 49.025.340

De acuerdo con ello, nos encontramos frente a un proceso de selección contractual por mínima cuantía.

Finalmente, se debe indicar que el presente proceso de selección se podrá limitar a Mipyme siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 5° del Decreto 1860 del 24 de diciembre de 2021 *"Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones"*, que a la postre indica:

"(…) ***Convocatorias limitadas a Mipyme****. Las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, deben limitar la convocatoria de los Procesos de Contratación con pluralidad de oferentes a las Mipyme colombianas con mínimo un (1) año de existencia, cuando concurran los siguientes requisitos:*

1. *El valor del Proceso de Contratación sea menor a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.*

2. *Se hayan recibido solicitudes de por lo menos dos (2) Mipyme colombianas para limitar la convocatoria a Mipyme colombianas. Las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, deben recibir estas solicitudes por lo menos un (1) día hábil antes de la expedición del acto administrativo de apertura, o el que haga sus veces de acuerdo con la normativa aplicable a cada Proceso de Contratación.*

Tratándose de personas jurídicas, las solicitudes solo las podrán realizar Mipyme, cuyo objeto social les permita ejecutar el contrato relacionado con el proceso contractual.

PARÁGRAFO. *Las cooperativas y demás entidades de economía solidaria, siempre que tengan la calidad de Mipyme, podrán solicitar y participar en las convocatorias limitadas en las mismas condiciones dispuestas en el presente artículo (…)".*

En este caso y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4 ibídem, los proponentes Mipyme deberán acreditar, en los términos que se otorguen a través del respectivo cronograma del proceso, los siguientes requisitos:

"(…) La Mipyme colombianas deben acreditar que tiene el tamaño empresarial establecido por la ley de la siguiente manera:

1. *Las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil.*

2. *Las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.*

Para la acreditación deberán observarse los rangos de clasificación empresarial establecidos de conformidad con la Ley 590 de 2000 y el Decreto 1074 de 2015, o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

PARÁGRAFO 1. *En todo caso, las Mipyme también podrán acreditar esta condición con la copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación.*

PARÁGRAFO 2*. Para efectos de la limitación a Mipyme, los proponentes aportarán la copia del registro mercantil, del certificado de existencia y representación legal o del Registro Único de Proponentes, según corresponda conforme a las reglas precedentes, con una fecha de máximo sesenta (60) días calendario anteriores a la prevista en el cronograma del Proceso de Contratación para el inicio del plazo para solicitar la convocatoria limitada (…)".*

De conformidad con esta modalidad de selección, la Entidad tendrá como único criterio de selección del contratista EL MENOR PRECIO TOTAL OFRECIDO; además, para la selección deberá verificarse el cumplimiento de las exigencias y/o requisitos incluidos en la invitación pública

9 PLAZO

El plazo de ejecución del contrato es hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2026, o hasta el agotamiento de los recursos, lo que primero ocurra, contado a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

10 INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL.

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, a través del Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación (M-MACPC-14), establece que las Entidades Estatales deben verificar en la etapa de planeación si los acuerdos comerciales vigentes suscritos por Colombia con otros países aplican al proceso de contratación que se pretende adelantar, y en caso afirmativo, dar cumplimiento a las obligaciones que estos establecen.

En términos generales, los acuerdos comerciales no suelen aplicar a los procesos de mínima cuantía, debido a que los umbrales establecidos para su aplicación superan el valor de este tipo de procesos.

No obstante, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN), la cual establece disposiciones en materia de comercio de servicios entre los países miembros y resulta aplicable a los procesos de contratación cuyo objeto corresponda a la prestación de servicios, sin considerar el valor del proceso.

En consecuencia, para el presente proceso de contratación se concluye que únicamente resulta aplicable la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN).

11 ANALISIS DE RIESGO Y FORMA DE MITIGARLOS

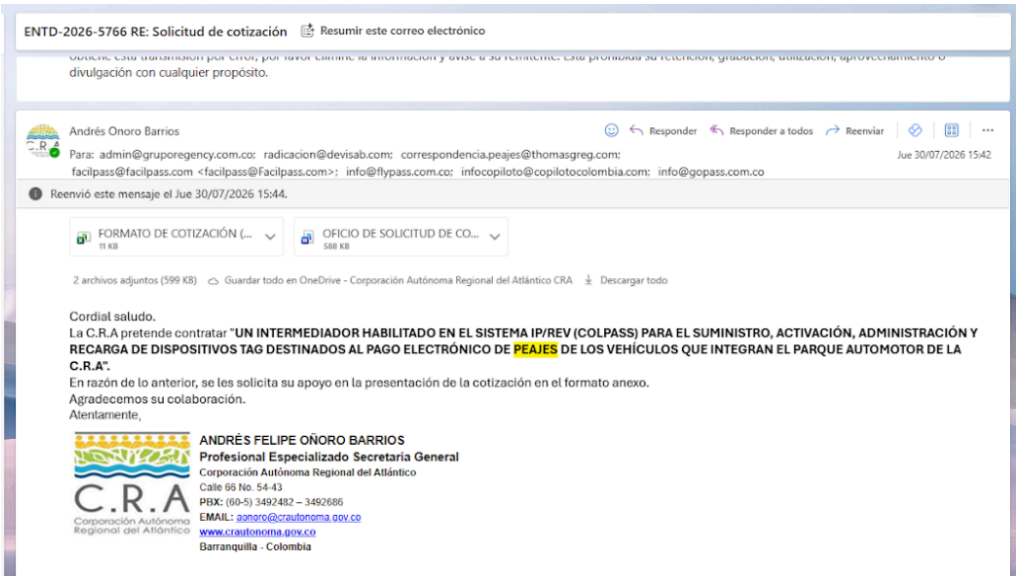
De conformidad con lo dispuesto por el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.16.2 del Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015, en el presente proceso de selección la entidad ha evaluado el riesgo que representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, basándose en las reglas contenidas en el Manual para la identificación y cobertura del riesgo en los procesos de contratación versión 1, expedido por Colombia Compra Eficiente. (Matriz adjunta estudio previo).

Se firma en Barranquilla a los veintidós (22) días del mes de septiembre de 2026.

TAYRO PIMIENTA DELUQUEZ
Subdirector Financiero

Proyectó: Shirlis Pacheco

ANEXOS



ENTD-2026-5766 RE: Solicitud de cotización Resumir este correo electrónico

divulgación con cualquier propósito.

Andrés Onoro Barrios Responder Responder a todos Reenviar

Para: admin@gruporegency.com.co; radicacion@devisab.com; correspondencia.peajes@thomasgreg.com; facilpass@facilpass.com <facilpass@Facilpass.com>; info@flypass.com.co; infocopiloto@copilotocolombia.com; info@gopass.com.co

Jue 30/07/2026 15:42

Reenvió este mensaje el Jue 30/07/2026 15:44.

FORMATO DE COTIZACIÓN (... 11 KB OFICIO DE SOLICITUD DE CO... 588 KB

2 archivos adjuntos (599 KB) Guardar todo en OneDrive - Corporación Autónoma Regional del Atlántico CRA Descargar todo

Cordial saludo.

La C.R.A pretende contratar "**UN INTERMEDIADOR HABILITADO EN EL SISTEMA IP/REV (COLPASS) PARA EL SUMINISTRO, ACTIVACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECARGA DE DISPOSITIVOS TAG DESTINADOS AL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES DE LOS VEHÍCULOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA C.R.A".**

En razón de lo anterior, se les solicita su apoyo en la presentación de la cotización en el formato anexo.

Agradecemos su colaboración.

Atentamente,

ANDRÉS FELIPE OÑORO BARRIOS
Profesional Especializado Secretaria General
Corporación Autónoma Regional del Atlántico
Calle 66 No. 54-43
PBX: (60-5) 3492482 – 3492686
EMAIL: aonoro@crautonoma.gov.co
www.crautonoma.gov.co
Barranquilla - Colombia



Remisión Oficio SALD-2026-1835 RTA ENTD-2026-5766 SOLICITUD DE COTIZACIÓN - CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO

Resumir este correo electrónico

RS Radicacion DEVISAB SAS<radicacion@devisab.com> Responder Responder a todos Reenviar

Para: Andrés Onoro Barrios

Vie 21/08/2026 11:23

SALD-2026-1835 RTA ENTD-... 408 KB ANEXO SALD-2026-1835 RTA... 43 KB

2 archivos adjuntos (451 KB) Guardar todo en OneDrive - Corporación Autónoma Regional del Atlántico CRA Descargar todo

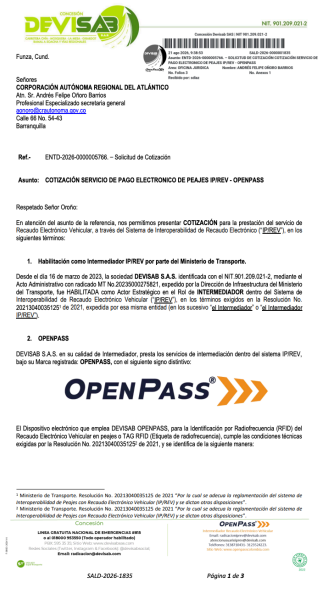
Buen día

Señores
CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO
Atn. Sr. Andrés Felipe Oñoro Barrios
Profesional Especializado secretaria general
aonoro@crautonoma.gov.co
Calle 66 No. 54-43
Barranquilla

Respetado Señor Oñoro:

Ref.- ENTD-2026-0000005766. – Solicitud de Cotización

Asunto: COTIZACIÓN SERVICIO DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES IP/REV - OPENPASS



DEVISAB
NIT. 901.209.021-2

Funza, Cund.

Señores
CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO
Atn. Sr. Andrés Felipe Oñoro Barrios
Profesional Especializado secretaria general
aoroo@crautonoma.gov.co
Calle 66 No. 54-43
Barranquilla

Ref.- ENTD-2026-0000005766. – Solicitud de Cotización

Asunto: **COTIZACIÓN SERVICIO DE PAGO ELECTRONICO DE PEAJES IP/REV - OPENPASS**

Respetado Señor Oroño:

En atención del asunto de la referencia, nos permitimos presentar **COTIZACIÓN** para la prestación del servicio de Recaudo Electrónico Vehicular, a través del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico ("PIREV"), en los siguientes términos:

1. **Habilitación como Intermediador IP/REV por parte del Ministerio de Transporte.**

Desde el día 16 de marzo de 2023, la sociedad **DEVISAB S.A.S.** identificada con el NIT.901.209.021-2, mediante el Acto Administrativo con radicado MT No.20239000277621, expedido por la Dirección de Infraestructura del Ministerio del Transporte, fue HABILITADA como Actor Estratégico en el Rol de **INTERMEDIADOR** dentro del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular ("PIREV"), en los términos exigidos en la Resolución No. 20213040035125[1] de 2021, expedida por esa misma entidad (en los sucesivo "el Intermediador" o "el Intermediador IP/REV").

2. **OPENPASS**

DEVISAB S.A.S. en su calidad de Intermediador, presta los servicios de intermediación dentro del sistema IP/REV, bajo su Marca registrada: **OPENPASS,** con el siguiente signo distintivo:

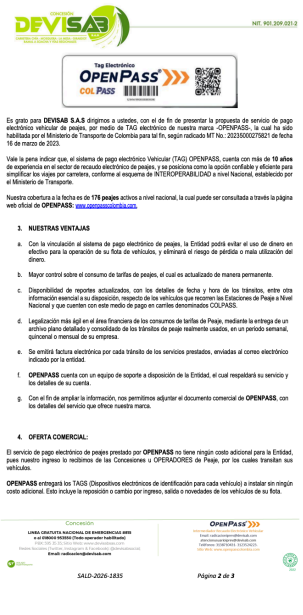
OPENPASS

El Dispositivo electrónico que emplea DEVISAB OPENPASS, para la Identificación por Radiofrecuencia (RFID) del Recaudo Electrónico Vehicular en peajes o TAG RFID (Etiqueta de radiofrecuencia), cumple las condiciones técnicas exigidas por la Resolución No. 20213040035125[2] de 2021, y se identifica de la siguiente manera:

[1] Ministerio de Transporte. Resolución No. 20213040035125 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".*
[2] Ministerio de Transporte. Resolución No. 20213040035125 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".*

Concesión
LINEA GRATUITA NACIONAL DE EMERGENCIAS #455
o al 018000 953500 (Todo operador habilitado)
Email: radicacion@devisab.com
OPENPASS

SALD-2026-1835 *Página 1 de 3*



DEVISAB
NIT. 901.209.021-2

Tag Electrónico
OPENPASS
COL PASS

Es grato para **DEVISAB S.A.S** dirigirnos a ustedes, con el de fin de presentar la propuesta de servicio de pago electrónico vehicular de peajes, por medio de TAG electrónico de nuestra marca -OPENPASS-, la cual ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte de Colombia para tal fin, según radicado MT No.: 20235000275821 de fecha 16 de marzo de 2023.

Vale la pena indicar que, el sistema de pago electrónico Vehicular (TAG) OPENPASS, cuenta con más de **10 años** de experiencia en el sector de recaudo electrónico de peajes, y se posiciona como la opción confiable y eficiente para simplificar los viajes por carretera, conforme al esquema de INTEROPERABILIDAD a nivel Nacional, establecido por el Ministerio de Transporte.

Nuestra cobertura a la fecha es de **176 peajes** activos a nivel nacional, la cual puede ser consultada a través la página web oficial de **OPENPASS:** www.openpasscolombia.com.

3. **NUESTRAS VENTAJAS**

a. Con la vinculación al sistema de pago electrónico de peajes, la Entidad podrá evitar el uso de dinero en efectivo para la operación de su flota de vehículos, y eliminará el riesgo de pérdida o mala utilización del dinero.

b. Mayor control sobre el consumo de tarifas de peajes, el cual es actualizado de manera permanente.

c. Disponibilidad de reportes actualizados, con los detalles de fecha y hora de los tránsitos, entre otra información esencial a su disposición, respecto de los vehículos que recorren las Estaciones de Peaje a Nivel Nacional y que cuenten con este medio de pago en carriles denominados COLPASS.

d. Legalización más ágil en el área financiera de los consumos de tarifas de Peaje, mediante la entrega de un archivo plano detallado y consolidado de los tránsitos de peaje realmente usados, en un periodo semanal, quincenal o mensual de su empresa.

e. Se emitirá factura electrónica por cada tránsito de los servicios prestados, enviadas al correo electrónico indicado por la entidad.

f. **OPENPASS** cuenta con un equipo de soporte a disposición de la Entidad, el cual respaldará su servicio y los detalles de su cuenta .

g. Con el fin de ampliar la información, nos permitimos adjuntar el documento comercial de **OPENPASS**, con los detalles del servicio que ofrece nuestra marca.

4. **OFERTA COMERCIAL:**

El servicio de pago electrónico de peajes prestado por **OPENPASS** no tiene ningún costo adicional para la Entidad, pues nuestro ingreso lo recibimos de las Concesiones u OPERADORES de Peaje, por los cuales transitan sus vehículos.

OPENPASS entregará los TAGS (Dispositivos electrónicos de identificación para cada vehículo) a instalar sin ningún costo adicional. Esto incluye la reposición o cambio por ingreso, salida o novedades de los vehículos de su flota.

Concesión
LINEA GRATUITA NACIONAL DE EMERGENCIAS #455
o al 018000 953500 (Todo operador habilitado)
Email: radicacion@devisab.com
OPENPASS

SALD-2026-1835 *Página 2 de 3*



DEVISAB
NIT. 901.209.021-2

Adicionalmente podemos entregar un inventario de TAGS para agilidad en el trámite de reposición por cambio de vehículos, daños u otra novedad que se presente durante la Operación.

OPENPASS NO TIENE COSTOS POR NÚMERO DE RECARGAS, NO EXIGE CONDICIONES DE PERMANENCIA, NI MENSUALIDADES ADICIONALES.

5. **ESPECIFICACIONES INDICADAS POR LA ENTIDAD:**

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	IVA SI APLICA	VALOR TOTAL INCLUIDO LOS IMPUESTOS A LOS QUE HAYA LUGAR
1	Suministro de dispositivo electrónico denominado TAG	1	N/A	N/A	N/A
ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE DE INTERMEDIACIÓN POR TRANSACCIÓN DE PEAJES INCLUIDO TODOS LOS IMPUESTO A QUE HAYA LUGAR		
2	% de intermediación tecnológica, servicios complementarios y comisiones por transacción de peajes	1	N/A		

Nota: En este sentido, los valores asociados en la cotización corresponden a $0 en los conceptos anteriormente mencionados, dado que hacen parte del servicio sin costo. El único gasto aplicable será el consumo de peajes, el cual dependerá del uso y las recargas efectuadas por la entidad.

Atentamente,

Firmado digitalmente por Andres Rojas
Razón: Soy el autor de este documento
Fecha: 2026.08.21 11:09:00-05'00'

ANDRES ROJÁS LOPEZ
Representante Legal (S)

Anexo: Brochure Empresas OpenPass

Vo.Bo. Johanna Pontes Pereira – Secretaria General
Revisó: Edwin Guerrero Lizarazo – Subdirector comercial
Proyectó: Jennyfer Arias – Supervisora comercial

Concesión
LINEA GRATUITA NACIONAL DE EMERGENCIAS #455
o al 018000 953500 (Todo operador habilitado)
Email: radicacion@devisab.com
OPENPASS

SALD-2026-1835 *Página 3 de 3*