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

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en cumplimiento de sus funciones misionales, debe garantizar la operación, mantenimiento y disponibilidad de la infraestructura y de los sistemas aeronáuticos de su competencia, para lo cual requiere disponer de los recursos y servicios necesarios que permitan al personal técnico atender las actividades programadas y las novedades que puedan presentarse en los diferentes aeropuertos y estaciones aeronáuticas de la Regional Noroccidente.

En desarrollo de estas actividades, el personal técnico del **Grupo de Mantenimiento de Sistemas para la Navegación Aérea – MSNA de la Regional Noroccidente** debe realizar desplazamientos terrestres en los vehículos oficiales asignados a la Regional, con el propósito de ejecutar mantenimientos preventivos y correctivos, inspecciones, verificaciones técnicas, atención de fallas, traslado de equipos, soporte especializado y demás actividades necesarias para conservar en condiciones adecuadas de funcionamiento la infraestructura tecnológica aeronáutica ubicada en los diferentes emplazamientos bajo su responsabilidad.

Para la ejecución de estas actividades se desarrollarán en los siguientes vehículos:

- Camioneta Volkswagen Amarok IXV 486 modelo 2017 Diesel Aeropuerto José María Córdova,
- Camioneta Chevrolet Luv D-max OBG 544 modelo 2007 Diesel Aeropuerto José María Córdova,
- Camioneta Ford Ranger OBH 757 modelo 2012 gasolina Aeropuerto José María Córdova,
- Camioneta Mazda BT 50 OCK 116 modelo 2013 Diesel Aeropuerto Enrique Olaya Herrera.
- Camioneta Nissan D22/NP300 OGJ 713 modelo 2014 Diesel Aeropuerto José María Córdova.
- Camioneta Nissan D21 OGJ 527 modelo 2000 gasolina Aeropuerto Los Garzones Montería.
- Camioneta JOHN DEERE GATOR XUV gasolina Aeropuerto Antonio Roldan Betancur Carepa.
- Camioneta Ford Ranger OCI 973 modelo 2021 DIESEL Aeropuerto José María Córdova.
- Camioneta Mazda B2600 OJG 584 modelo 2005 Gasolina Aeropuerto José María Córdova.

- Grúa JAC HFC1042KN EQY 936 Diesel Aeropuerto José María Córdova.

La Regional Noroccidente tiene previsto **incrementar los desplazamientos y recorridos del personal técnico hacia los diferentes aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados principalmente en los departamentos de Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó**, de acuerdo con la programación de mantenimiento, las necesidades operacionales y las novedades que puedan presentarse durante la vigencia.

El incremento de estos recorridos tiene como finalidad fortalecer las actividades de **inspección, mantenimiento, seguimiento y atención técnica de los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y demás infraestructura tecnológica aeronáutica** de la Regional Noroccidente, procurando mantener dichos sistemas en adecuadas condiciones de disponibilidad y funcionamiento para soportar de manera segura y continua las operaciones aéreas.

Lo anterior implica una mayor utilización de los vehículos oficiales y, consecuentemente, un incremento en los desplazamientos terrestres por corredores viales que cuentan con estaciones de peaje. Por esta razón, resulta necesario garantizar la disponibilidad suficiente y oportuna de recursos destinados al **pago electrónico de peajes**, evitando que la falta de saldo o de un mecanismo adecuado de pago pueda afectar o retrasar el desplazamiento del personal técnico hacia los lugares donde sea requerida su intervención.

En este contexto, la utilización de un sistema interoperable de pago electrónico permite efectuar el pago de peajes mediante un dispositivo asociado al vehículo, facilitando el tránsito por los puntos habilitados para recaudo electrónico. El sistema oficial de recaudo electrónico vehicular contempla, entre sus ventajas, la reducción del uso de efectivo, disminución de los tiempos de paso por las estaciones y trazabilidad de los pagos, características que resultan adecuadas para el control de los desplazamientos de los vehículos institucionales.

La contratación permitirá además disponer de información para realizar el **seguimiento y control de los recursos**, identificar las transacciones efectuadas y asociar los pagos realizados a los vehículos autorizados, fortaleciendo la trazabilidad administrativa de los consumos generados durante las comisiones y desplazamientos institucionales.

En consecuencia, la **Regional Noroccidente requiere contratar la recarga del sistema de pago electrónico de peajes para los vehículos autorizados**, garantizando la disponibilidad de recursos necesaria para atender el incremento previsto de los desplazamientos hacia los aeropuertos y estaciones aeronáuticas de su jurisdicción y las demás rutas que deban recorrerse para el cumplimiento de las actividades institucionales.

De esta manera, la contratación contribuirá a facilitar la movilidad y capacidad de respuesta del personal técnico del Grupo MSNA, permitiendo atender oportunamente las actividades programadas y no programadas necesarias para **mantener en adecuadas condiciones de**

operación los sistemas aeronáuticos de comunicaciones, navegación, vigilancia y demás infraestructura tecnológica bajo responsabilidad de la Regional Noroccidente.

La realización oportuna de los desplazamientos del personal técnico hacia los diferentes aeropuertos y estaciones aeronáuticas de la Regional Noroccidente constituye un elemento necesario para ejecutar las actividades programadas y no programadas de **inspección, mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, diagnóstico y atención de fallas** de los sistemas aeronáuticos bajo responsabilidad del Grupo de Mantenimiento de Sistemas para la Navegación Aérea – MSNA.

En consecuencia, la imposibilidad, retraso o limitación de estos desplazamientos puede afectar la oportunidad con la cual se realizan las intervenciones técnicas requeridas en los sistemas de **comunicaciones, navegación, vigilancia y demás infraestructura tecnológica aeronáutica**, incrementando el riesgo de prolongar condiciones de falla, degradación o indisponibilidad de los equipos y servicios que soportan las operaciones aéreas en la Regional Noroccidente.

Por lo anterior, resulta necesario disponer de los recursos y mecanismos que faciliten el desplazamiento oportuno de los vehículos oficiales por los corredores viales y estaciones de peaje requeridos para acceder a los diferentes emplazamientos ubicados principalmente en los departamentos de **Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó**, contribuyendo así a la ejecución oportuna de las actividades de mantenimiento y a la conservación de los sistemas aeronáuticos en condiciones adecuadas de disponibilidad, confiabilidad y funcionamiento.

En este sentido, la contratación de la recarga del sistema de pago electrónico de peajes constituye un **medio de apoyo logístico para garantizar la movilidad y capacidad de respuesta del personal técnico**, disminuyendo el riesgo de retrasos en la atención de los sistemas y contribuyendo al mantenimiento de las condiciones requeridas para la prestación segura y continua de los servicios asociados a las operaciones aéreas en la Regional Noroccidente.

2. OBJETO

RECARGAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

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

Clasificación UNSPSC	Descripción
25191829	Sistema de Inspección de Control Electrónico

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

SI	**X**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

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

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

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

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	
	Por Acuerdo Marco de Precios	
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	**X**

Contratación Directa	Urgencia manifiesta	
	Contratación de empréstitos	
	Contratos o convenios interadministrativos	
	Para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas	
	Cuando no exista pluralidad de oferentes	
	Para el arrendamiento o adquisición de inmuebles	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	
NO	**X**

4. TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

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

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

	Otro (indicar)	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA. NO APLICA

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO: NO APLICA

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN: NO APLICA

5. VISITA: NO APLICA

5.1 Objetivo de la Visita NO APLICA

5.2 Dinámica de la Visita NO APLICA.

6. ESTUDIO DEL SECTOR

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Entidad realiza el análisis del sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas económica, técnica, regulatoria, comercial y de demanda. El alcance del análisis es proporcional a la naturaleza del objeto, a la modalidad de mínima cuantía y al valor del proceso.

El objeto consiste exclusivamente en “RECARGAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA REGIONAL NOROCCIDENTE”.

Los vehículos autorizados disponen de dispositivos TAG asociados habilitados para operar en el sistema COLPASS. El presupuesto oficial del proceso asciende a la suma de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) M/CTE.

El valor de administración constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial. El porcentaje ofertado por este concepto deberá comprender la totalidad de los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y demás conceptos aplicables exclusivamente a la administración del servicio, por lo que no procederán descuentos adicionales por estos conceptos.

En consecuencia, el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial de $80.000.000 y el valor de administración adjudicado

(incluidos impuestos). La acreditación del saldo neto se realizará en una única operación, de acuerdo con las condiciones establecidas en las especificaciones técnicas.

La Regional Noroccidente desarrolla sus actividades y prevé incrementar los desplazamientos institucionales principalmente hacia los aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados en los departamentos de Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó. No obstante, esta identificación territorial no constituye una limitación geográfica, dado que los vehículos autorizados podrán transitar por otros corredores del territorio nacional que cuenten con estaciones habilitadas en el Sistema Interoperable de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), cuando las necesidades operativas y misionales de la Entidad así lo requieran.

La metodología empleada para determinar el presupuesto se basa principalmente en los precios contractuales históricos verificables de la Regional Noroccidente correspondientes a las vigencias 2022 a 2025, complementados con la evolución de las tarifas oficiales de peaje, los indicadores económicos y sectoriales aplicables, la caracterización de los intermediadores habilitados y la información técnica de los vehículos beneficiarios.

Para definir la estructura económica del proceso se distingue entre: (i) el presupuesto oficial total; (ii) el valor integral de administración sujeto a competencia, incluidos los costos e impuestos asociados a este componente; y (iii) el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes.

6.1 ASPECTOS GENERALES:

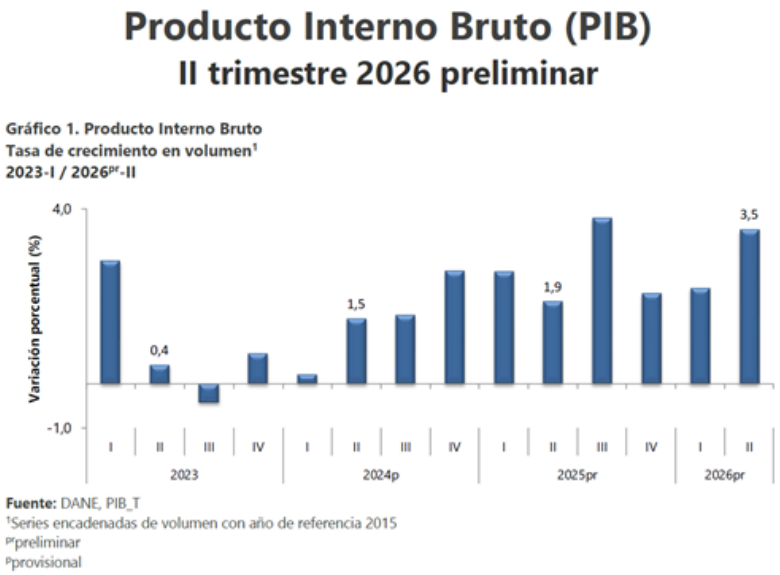
6.1.1. Aspectos económicos

El servicio objeto del proceso se desarrolla en un mercado en el que debe distinguirse entre las tarifas oficiales de peaje, fijadas por las autoridades competentes, y el valor de administración ofertado por el intermediador IP/REV. La tarifa aplicable a cada paso depende de la estación, la categoría vehicular, la vigencia del acto tarifario y la eventual existencia de tarifas diferenciales.

Para el presente proceso, el presupuesto oficial total comprende dos componentes: el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y el valor de administración sujeto a competencia económica. Este último no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial e incluirá la totalidad de los costos e impuestos asociados a la administración del servicio. En consecuencia, el valor de administración no modifica las tarifas oficiales cobradas por los operadores de las estaciones, pero sí determina el saldo neto que será acreditado en la cuenta institucional.

En el segundo trimestre de 2026, el Producto Interno Bruto nacional creció 3,5 % frente al mismo periodo de 2025 y acumuló una variación de 2,9 % durante el primer semestre. La agrupación que comprende comercio, reparación de vehículos, transporte y almacenamiento, alojamiento y servicios de comida creció 2,2 % en el segundo trimestre y 2,6 % en el semestre. Estas cifras describen la coyuntura económica general, pero no constituyen un índice de precios específico para el recaudo electrónico de peajes.

Figura 1. Producto Interno Bruto, segundo trimestre de 2026 preliminar.



Fuente: DANE, Producto Interno Bruto nacional trimestral, segundo trimestre de 2026, publicación del 18 de agosto de 2026.

En el ámbito territorial, Antioquia registró en 2025 un PIB preliminar de $277,082 billones a precios corrientes, equivalente aproximadamente al 15,0 % del PIB nacional. El crecimiento real departamental fue de 3,0 %, superior al crecimiento nacional de 2,6 %, y el PIB por habitante alcanzó $40,0 millones. La información confirma la relevancia económica del territorio en el que se concentra la operación de la Regional, sin que el PIB determine directamente el valor de la recarga.

Figura 2. Producto Interno Bruto por departamento.

Tabla 1. Producto Interno Bruto por departamento
Miles de millones de pesos a precios corrientes
2025pr

Departamento	2025pr	Departamento	2025pr
COLOMBIA	**1.852.670**	Norte de Santander	30.133
Bogotá D.C.	471.209	Nariño	28.593
Antioquia	277.082	Magdalena	26.858
Valle del Cauca	180.903	Casanare	23.660
Santander	119.032	La Guajira	17.756
Cundinamarca	117.005	Quindío	16.075
Atlántico	82.326	Sucre	15.230
Bolívar	66.547	Arauca	9.403
Meta	55.914	Chocó	8.507
Boyacá	48.823	Caquetá	7.568
Tolima	40.975	Putumayo	6.358
Cauca	33.902	San Andrés y Providencia*	2.742
Córdoba	33.639	Guaviare	1.540
Huila	32.125	Amazonas	1.453
Risaralda	31.644	Vichada	1.325
Caldas	31.615	Guainía	672
Cesar	31.535	Vaupés	520

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

Fuente: DANE, Boletín técnico Producto Interno Bruto por departamentos 2025 preliminar, publicación del 3 de julio de 2026.

El Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera registró en agosto de 2026 una variación anual de 6,07 % y una variación acumulada de 5,62 %. La clase específica “peajes” presentó una variación anual de 6,58 % y acumulada de 5,95 %. Este indicador es útil para observar la tendencia sectorial de los peajes, aunque su población de referencia corresponde al transporte de carga y no representa necesariamente la composición de la flota institucional.

Tabla No. 1. Variación del ICTC y de los peajes a agosto de 2026.

Indicador	Variación año corrido	Variación anual
ICTC total	5,62 %	6,07 %
Costos fijos y peajes	7,73 %	7,33 %
Peajes	5,95 %	6,58 %

Fuente: Elaboración propia con base en DANE, Boletín técnico Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera ICTC, agosto de 2026, tablas 3, 4, 5 y 6.

Las tarifas de peaje son fijadas y actualizadas mediante actos expedidos por las autoridades competentes, de acuerdo con la administración y el régimen aplicable a cada corredor vial. Para las estaciones bajo administración de INVÍAS, la Resolución 0062 del 15 de enero de 2026 actualizó las tarifas vigentes desde el 16 de enero de 2026 e incluyó, en el departamento de Antioquia, las estaciones Los Llanos, Tarazá, Cocorná y Puerto Triunfo. Esta resolución constituye una fuente tarifaria oficial parcial, dado que no comprende las estaciones administradas mediante concesiones nacionales de la ANI, concesiones departamentales u otros esquemas de administración.

En el ámbito departamental, la Gobernación de Antioquia, mediante el Decreto 2026070000086 del 16 de enero de 2026, reajustó las tarifas de las estaciones Variante Las Palmas, Santa Elena y Conexión Túnel de Oriente, con vigencia desde las 6:00 horas del 17 de enero de 2026. La tarifa de la Conexión Túnel de Oriente corresponde a las estaciones Seminario y Sajonia.

Asimismo, las concesiones viales publican las tarifas aplicables a sus respectivas estaciones. Entre las fuentes verificadas se encuentran Autopista Magdalena Medio, para Puerto Berrío, Vegachí y Santa Isabel; Concesión La Pintada, para Primavera y La Pintada; y Desarrollo Vial al Mar S.A.S. - Devimar, para la estación Aburrá.

La diversidad de administradores y estructuras tarifarias demuestra que no existe una tarifa única para los peajes de Antioquia. El valor de cada paso depende de la estación, la categoría vehicular, la fecha de aplicación y la existencia de beneficios diferenciales. Por ello, estas tarifas se incorporan para caracterizar el entorno económico del sector y no para construir un promedio tarifario ni limitar la cobertura nacional prevista en las especificaciones técnicas.

Tabla No. 2. Principales tarifas ordinarias de categoría I verificadas en Antioquia, 2026.

Estación de peaje	Tarifa categoría I	Administrador o concesión	Vigencia o fecha de referencia
Estación de Peaje Los Llanos	**$13.000**	INVÍAS	Desde el 16/01/2026 INVÍAS – Resolución 0062 del 15 de enero de 2026
Estación de Peaje Tarazá	**$13.000**	INVÍAS	Desde el 16/01/2026 INVÍAS – Resolución 0062 del 15 de enero de 2026
Estación de Peaje Cocorná	**$18.800**	INVÍAS	Desde el 16/01/2026 INVÍAS – Resolución 0062 del 15 de enero de 2026
Estación de Peaje Puerto Triunfo	**$18.800**	INVÍAS	Desde el 16/01/2026 INVÍAS – Resolución 0062 del 15 de enero de 2026
Estación de Peaje Puerto Berrío	**$15.800**	Autopista Magdalena Medio	Publicación de julio de 2026 Concesión
Estación de Peaje Vegachí	**$17.500**	Autopista Magdalena Medio	Tarifa vigente publicada en 2026 Concesión
Estación de Peaje Santa Isabel	**$17.500**	Autopista Magdalena Medio	Tarifa vigente publicada en 2026 Concesión

Estación de Peaje Primavera	**$12.600**	Concesión La Pintada - Pacífico 2	Tarifa publicada para 2026 Concesión
Estación de Peaje La Pintada	**$23.900**	Concesión La Pintada - Pacífico 2	Tarifa publicada para 2026 Concesión
Estación de Peaje Aburrá	**$27.300**	Devimar - Autopista al Mar 1	Tarifa vigente publicada por el concesionario Concesión
Estación de Peaje Variante Las Palmas	**$20.200**	Concesión Túnel Aburrá Oriente	Desde el 17/01/2026 Tunel del Oriente
Estación de Peaje Santa Elena	**$15.100**	Concesión Túnel Aburrá Oriente	Desde el 17/01/2026 Tunel del Oriente
Estación de Peaje Seminario	**$26.300**	Concesión Túnel Aburrá Oriente	Tarifa de la Conexión Túnel de Oriente desde el 17/01/2026 Tunel del Oriente
Estación de Peaje Sajonia	**$26.300**	Concesión Túnel Aburrá Oriente	Tarifa de la Conexión Túnel de Oriente desde el 17/01/2026 Tunel del Oriente

Fuente: Elaboración propia con base en actos tarifarios y publicaciones de INVÍAS, la Gobernación de Antioquia y los respectivos concesionarios viales.

Nota: Las tarifas relacionadas corresponden a la categoría I, aplicable a las nueve camionetas identificadas por la Regional, sin perjuicio de la clasificación que efectúe el operador de cada estación de acuerdo con las características del vehículo y el régimen tarifario vigente. La Regional también dispone de una grúa clasificada en categoría II, cuya tarifa deberá verificarse en cada estación utilizada.

Las cifras no incluyen tarifas especiales o diferenciales, cuya aplicación exige el cumplimiento de condiciones particulares y el reconocimiento previo del beneficio por la autoridad o el administrador competente. La relación se incorpora para caracterizar el entorno tarifario principal y no constituye un inventario exhaustivo de las estaciones que podrán utilizar los vehículos, ni limita la cobertura nacional del sistema IP/REV.

En consecuencia, los indicadores económicos y tarifarios se incorporan como elementos de contexto y no como factores automáticos de actualización del presupuesto. Las tarifas vigentes en 2026 difieren según la estación, la categoría vehicular, el administrador y el régimen contractual aplicable.

La Regional ha identificado diez vehículos oficiales beneficiarios del servicio: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II. Esta composición permite reconocer las categorías tarifarias potencialmente aplicables, pero el valor finalmente descontado del saldo dependerá de los desplazamientos institucionales autorizados y de las tarifas oficiales vigentes en cada estación.

Para analizar la evolución económica de la necesidad se consideran los precios contractuales históricos verificables de la Dirección Regional Noroccidente, el carácter recurrente del servicio, el incremento previsto de los desplazamientos técnicos y la evolución de las tarifas oficiales. Estos elementos permiten contextualizar el presupuesto oficial, sin utilizar el PIB, el ICTC o una tarifa promedio como multiplicadores automáticos para determinar su valor.

6.1.2. Aspectos técnicos

El sistema IP/REV permite el pago electrónico de peajes mediante un dispositivo TAG RFID asociado a cada vehículo. La interoperabilidad consiste en la interacción e intercambio de datos entre operadores, intermediadores y usuarios para efectuar el pago utilizando un único dispositivo por vehículo en los puntos habilitados. Colpass es la marca de certificación mediante la cual se identifica el servicio interoperable a nivel nacional.

En el sistema participan: (i) el Ministerio de Transporte, como entidad reguladora; (ii) los operadores, responsables del recaudo de las tarifas y del funcionamiento del sistema en las estaciones de peaje; (iii) los intermediadores, encargados de vincular a los usuarios, administrar las cuentas asociadas a los dispositivos TAG y gestionar el pago de las tarifas a los operadores; y (iv) los usuarios del sistema. Para el presente proceso, los potenciales proveedores corresponden a los intermediadores IP/REV que cuenten con habilitación vigente, y no a los operadores de estaciones de peaje específicas.

La necesidad se encuentra definida mediante condiciones funcionales y de resultado, sin establecer una marca, plataforma o intermediador determinado. La solución deberá permitir la acreditación del saldo neto destinado al pago de peajes, la vinculación y administración de los vehículos autorizados, la consulta de saldos y movimientos, el registro individual de las transacciones y la trazabilidad entre el saldo acreditado, los ajustes autorizados, los pasos efectuados y el saldo disponible.

El saldo neto destinado al pago electrónico de peajes deberá acreditarse en una única operación en la cuenta institucional definida por la Entidad. El valor acreditado corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) y el valor de administración adjudicado. El porcentaje de administración ofertado incluirá los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y demás conceptos aplicables exclusivamente a dicho componente, sin que procedan deducciones adicionales sobre el saldo neto para peajes.

La Regional Noroccidente ha identificado diez vehículos oficiales que podrán utilizar el servicio: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II, sin perjuicio de la validación que efectúe el operador de cada estación de acuerdo con la configuración vehicular y el régimen tarifario vigente. Los vehículos identificados por la Regional ya cuentan con dispositivos TAG. Por tanto, el objeto económico del proceso no comprende su adquisición, instalación o reposición. Las actividades de vinculación, configuración, habilitación, migración, soporte y administración de los dispositivos y de la cuenta institucional deberán encontrarse

incluidas en el valor integral de administración y no podrán generar cobros adicionales durante la ejecución contractual.

Los desplazamientos se realizarán principalmente hacia aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados en los departamentos de Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó. No obstante, la cobertura del servicio no se limita a estos departamentos ni a una relación cerrada de rutas o estaciones. Los vehículos autorizados podrán transitar por otros corredores del territorio nacional que cuenten con estaciones habilitadas en el sistema IP/REV, cuando las necesidades operativas y misionales de la Entidad así lo requieran.

La solución deberá permitir, como mínimo, la consulta y descarga de información relacionada con el saldo disponible, las transacciones realizadas, el vehículo asociado, la estación de peaje, la fecha y el valor de cada paso, así como los ajustes, reversos y demás movimientos de la cuenta institucional. Esta información deberá permitir la conciliación y el seguimiento de los recursos destinados al pago electrónico de peajes.

La cobertura nacional exigida no implica la adquisición de una cantidad predeterminada de pasos, recorridos o servicios por estación. El saldo acreditado se afectará progresivamente conforme a los desplazamientos institucionales autorizados y a las tarifas oficiales aplicables según la estación y la categoría vehicular.

6.1.3. Aspectos regulatorios

El marco principal está integrado por el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021 del Ministerio de Transporte, mediante la cual se adecuó la reglamentación del sistema IP/REV, se establecieron lineamientos de protección al usuario, se fijaron requisitos de habilitación de los actores estratégicos y se adoptaron los anexos técnicos, financieros y operativos.

La Resolución 20213040051695 del 29 de octubre de 2021 modificó la Resolución 20213040035125, en particular el artículo 7, el parágrafo del artículo 8, los artículos 33 y 34, el numeral 1.6.9 del Anexo Técnico y el Anexo 6 sobre el Comité Técnico de Operación. El análisis debe entenderse referido al marco consolidado y a las disposiciones posteriores vigentes publicadas por el Ministerio de Transporte.

Los intermediadores que pretendan participar en el proceso deberán contar con habilitación vigente otorgada por el Ministerio de Transporte para actuar dentro del sistema IP/REV. El listado oficial y actualizado de actores estratégicos publicado en Colpass constituye la fuente preferente

para verificar esta condición. La habilitación representa una condición regulatoria de acceso al mercado y permite a la Entidad exigir que el proveedor se encuentre autorizado para administrar cuentas asociadas a dispositivos TAG y gestionar el pago de las tarifas a los operadores de las estaciones de peaje.

La regulación establece que el usuario no debe pagar por cada paso un valor superior a la tarifa fijada por la autoridad competente. Asimismo, el intermediador debe disponer de un plan destinado exclusivamente al pago de peajes, sin recargo por paso, cargo básico ni cargo mínimo, sin perjuicio de las condiciones permitidas para los servicios administrativos o complementarios ofrecidos dentro del marco regulatorio.

Para el presente proceso, debe diferenciarse entre la tarifa oficial cobrada por el operador de la estación y el valor integral de administración ofertado por el intermediador. La tarifa oficial se descontará del saldo neto de la cuenta institucional con ocasión de cada paso realizado, mientras que la administración constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial.
El porcentaje de administración ofertado deberá incluir la totalidad de los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y demás conceptos aplicables exclusivamente a la administración del servicio. En consecuencia, no procederán cobros o deducciones adicionales por dichos conceptos.

El saldo neto destinado al pago electrónico de peajes corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) y el valor integral de administración adjudicado. Este saldo será acreditado en una única operación en la cuenta institucional definida por la Entidad, conforme a las condiciones establecidas en las especificaciones técnicas. La estructura económica del proceso no podrá generar incrementos sobre las tarifas oficiales de peaje, cargos adicionales no previstos en la propuesta económica ni descuentos diferentes del valor integral de administración adjudicado.

6.1.4. Otros aspectos relevantes

- Control y trazabilidad: el sistema deberá permitir la identificación y consulta del saldo acreditado, las transacciones efectuadas, los ajustes y reversos autorizados, el vehículo asociado, la estación de peaje, la fecha, el valor de cada paso y el saldo disponible.
- Acreditación del saldo: el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes deberá acreditarse en una única operación en la cuenta institucional, permitiendo su verificación mediante la plataforma tecnológica del intermediador.

- Reducción del uso de efectivo: la utilización del sistema facilita los desplazamientos institucionales y disminuye la necesidad de anticipos, reembolsos o pagos manuales en las estaciones de peaje.
- Continuidad operativa: la disponibilidad del saldo contribuye a atender oportunamente las actividades programadas y no programadas del Grupo de Mantenimiento de Sistemas para la Navegación Aérea (MSNA), especialmente las relacionadas con inspección, mantenimiento, soporte y atención de fallas.
- Vehículos beneficiarios: la Regional ha identificado diez vehículos oficiales que podrán utilizar el servicio, correspondientes a nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II, sin perjuicio de la validación que efectúe el operador de cada estación de acuerdo con la configuración vehicular y el régimen tarifario aplicable.
- Protección de la información: las placas, números de TAG, cuentas institucionales, movimientos y patrones de desplazamiento deberán gestionarse con acceso limitado y de acuerdo con las reglas aplicables al tratamiento y protección de la información.
- Neutralidad y pluralidad: las condiciones técnicas son funcionales y de resultado, por lo que no deben orientar el proceso hacia una marca, plataforma o intermediador específico. Podrán participar los intermediadores IP/REV que cuenten con habilitación vigente y cumplan los requisitos establecidos por la Entidad.
- Cobertura territorial: los desplazamientos se realizarán principalmente hacia aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó. No obstante, esta identificación no constituye una limitación geográfica, dado que los vehículos autorizados podrán utilizar el servicio en otros corredores del territorio nacional que cuenten con estaciones habilitadas en el sistema IP/REV.
- Variabilidad de la utilización: el saldo se afectará progresivamente de acuerdo con los desplazamientos institucionales autorizados y las tarifas oficiales aplicables en cada estación y categoría vehicular, sin que exista obligación de adquirir una cantidad predeterminada de pasos, trayectos o servicios por estación.
- Exclusión de servicios complementarios: el proceso no comprende servicios de parqueaderos, combustible, telemetría, asistencia vial u otros servicios complementarios de movilidad.
- Administración integral: las actividades de vinculación, habilitación, configuración, soporte, gestión de novedades, consulta y administración de la cuenta deberán encontrarse comprendidas en el valor integral de administración ofertado y no podrán generar cobros adicionales durante la ejecución contractual.

6.2 ESTUDIO DE LA OFERTA

6.2.1. Estructura y funcionamiento del mercado

El mercado del recaudo electrónico vehicular está conformado por actores habilitados que cumplen funciones diferenciadas dentro del Sistema Interoperable de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). Los operadores administran las estaciones de peaje y recaudan las tarifas oficiales; los intermediadores vinculan a los usuarios, administran las cuentas asociadas a los dispositivos TAG y gestionan el pago de las tarifas a los operadores; y los usuarios seleccionan el intermediador que se ajuste a sus necesidades.

La oferta relevante para el presente proceso está integrada por los intermediadores IP/REV que cuenten con habilitación vigente otorgada por el Ministerio de Transporte y capacidad para administrar la cuenta institucional, acreditar el saldo neto en una única operación y garantizar la consulta y trazabilidad de las transacciones. El mercado ofrece modalidades prepago, recarga recurrente, pago inmediato y pospago. Para este proceso se requiere una modalidad prepago, destinada al pago de peajes de los diez vehículos identificados por la Regional Noroccidente.

La solución deberá incluir la vinculación y administración de los vehículos, la consulta de saldos y movimientos, el registro de transacciones, la gestión de novedades y el soporte requerido. Estas actividades estarán comprendidas en el valor integral de administración ofertado, que será el componente sujeto a competencia económica.

Los servicios complementarios de parqueaderos, combustible, telemetría, seguros, asistencia vial u otras soluciones de movilidad no forman parte de la necesidad de la Regional Noroccidente y no podrán generar costos con cargo al presupuesto del proceso.

6.2.2. Barreras de entrada y condiciones de habilitación

La principal barrera de entrada es la habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte, que exige condiciones jurídicas, técnicas y financieras, pruebas de interoperabilidad, administración segura de la información y capacidad de conexión con los actores del sistema. Esta condición reduce el universo a intermediadores formalmente autorizados y diferencia el mercado IP/REV de otras soluciones generales de movilidad o pagos.

Adicionalmente, la prestación exige infraestructura tecnológica, administración de TAG y cuentas, canales de recarga, seguridad de la información, soporte, trazabilidad y capacidad para

gestionar novedades. Estas condiciones son propias del sector y justifican que la Entidad verifique la habilitación vigente del proveedor en la fecha del proceso.

6.2.3. Identificación de potenciales proveedores

Tabla No. 3. Intermediadores habilitados.

Nombre comercial	Identificación empresarial	Características generales observadas
Flypass	F2X S.A.S. NIT: 900.219.834-2	Gestión de vehículos, formas de pago y movimientos; solución empresarial.
GoPass	PAGOS AUTOMÁTICOS DE COLOMBIA NIT: 901.294.241-8	Planes de recarga y pospago; herramientas para empresas.
FacilPass	PEAJES ELECTRÓNICOS S.A.S. NIT: 900.470.252-1	Prepago y pospago; facturación y control administrativo.
Copiloto	COPILOTO COLOMBIA S.A.S. NIT: 901.323.081-1	Gestión centralizada de flotas, movimientos y pagos.
Vía Rápida	THOMAS INSTRUMENTS S.A. NIT: 800.185.008-4	Recibos consolidados, movimientos y trazabilidad de dispositivos.
OpenPass	DEVISAB S.A.S. NIT: 901.209.021-2	Control de consumos, administración centralizada y diversos medios de recarga.
SimonPay	QUANTUM DATA PROCESSING DE COLOMBIA S A S NIT: 900.237.820-6	Pago de peajes y herramientas de gestión; información comercial de comisiones.
Tolis	REGENCY S.A.S. NIT: 805.009.908-3	Pago automático y recargas mediante canales electrónicos.

Fuente: Elaboración propia con base en el listado oficial de intermediadores habilitados publicado en Colpass y en las páginas comerciales de los respectivos proveedores. Consulta realizada en octubre de 2026.

La relación anterior es indicativa y debe verificarse en el listado oficial vigente de Colpass al momento de la apertura. La presencia de varios intermediadores habilitados evidencia pluralidad regulatoria de la oferta, aunque no garantiza que todos presenten propuesta en un proceso concreto.

6.2.4. Características generales de la oferta

Tabla No. 4. Características generales de la oferta.

Variable	Condición observada en el mercado	Aplicación al proceso
Modalidad de pago	El mercado ofrece modalidades prepago, recarga recurrente, pago inmediato y pospago.	La Entidad requiere una modalidad prepago, con acreditación del saldo neto en una única operación.
Saldo para peajes	Los intermediadores administran cuentas destinadas al pago electrónico de las tarifas oficiales de peaje.	El saldo neto corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial de $80.000.000 y el valor integral de administración adjudicado.
Administración	Comprende la gestión de la cuenta, vinculación de vehículos, habilitación, configuración, soporte, consulta de movimientos y atención de novedades.	Constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el 0,5 % del presupuesto oficial.
Costos e impuestos de administración	Las condiciones comerciales pueden incluir costos directos e indirectos, impuestos, tasas y contribuciones asociados a la administración del servicio.	El porcentaje de administración ofertado tendrá carácter integral e incluirá todos estos conceptos, por lo que no procederán cobros o descuentos adicionales.
Cobertura	Utilización en estaciones de peaje habilitadas en el sistema interoperable IP/REV.	Cobertura nacional, sin una relación cerrada de rutas o estaciones. Los desplazamientos se realizarán principalmente en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó.
Vehículos	Asociación y administración de vehículos autorizados en una cuenta institucional.	La Regional ha identificado diez vehículos: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II.
Dispositivos TAG	Dispositivos RFID asociados a los vehículos para efectuar el pago electrónico de peajes.	Los vehículos ya cuentan con TAG. El proceso no comprende su adquisición, instalación o reposición.
Consulta y trazabilidad	Las plataformas permiten consultar saldos, recargas, transacciones, ajustes, reversos e historial de movimientos.	La solución deberá permitir el control y la conciliación de los recursos, identificando como mínimo el vehículo, la estación, la fecha y el valor de cada transacción.
Novedades	Los intermediadores gestionan altas, bajas, sustituciones y modificaciones de vehículos asociados.	Las novedades autorizadas por la Entidad deberán estar comprendidas en el valor integral de administración y no podrán generar cobros adicionales.

Servicios adicionales	Algunos intermediadores ofrecen parqueaderos, combustible, telemetría, seguros, asistencia vial y otros servicios de movilidad.	Estos servicios están excluidos del alcance técnico y económico del proceso y no podrán generar costos con cargo al presupuesto oficial.

6.2.5. Capacidad financiera y organizacional

No aplica el análisis de indicadores de capacidad financiera y organizacional para establecer requisitos habilitantes, dado que el proceso se adelanta mediante mínima cuantía. La Entidad verificará los requisitos propios de esta modalidad y la habilitación vigente como intermediador IP/REV.

6.3 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

6.3.1. Caracterización de la demanda institucional

La demanda se origina en la necesidad recurrente de disponer de recursos para pagar electrónicamente los peajes causados durante los desplazamientos de los vehículos oficiales de la Dirección Regional Noroccidente. Estos recorridos permiten atender actividades de inspección, mantenimiento preventivo y correctivo, soporte, diagnóstico, atención de fallas, traslado de equipos y repuestos y demás funciones del Grupo de Mantenimiento de Sistemas para la Navegación Aérea (MSNA).

La Regional ha identificado diez vehículos beneficiarios: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II. Los vehículos cuentan con dispositivos TAG asociados, por lo que el proceso no contempla su adquisición, instalación o reposición. Los desplazamientos se realizarán principalmente en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó, sin limitar la utilización del servicio en otros corredores del territorio nacional que cuenten con estaciones habilitadas en el sistema IP/REV.

La demanda es variable y depende de las actividades programadas y de las novedades técnicas que deban atenderse. Por esta razón, no se establecen cantidades fijas de pasos, rutas o estaciones. El saldo neto será acreditado en una única operación en la cuenta institucional y se afectará progresivamente según los pasos efectivamente realizados y las tarifas oficiales aplicables.

La estructura económica del proceso comprende el saldo neto destinado al pago de peajes y el valor integral de administración adjudicado. El presupuesto oficial total permanecerá fijo en $80.000.000, de modo que un menor valor de administración permitirá disponer de un mayor saldo neto para atender los desplazamientos institucionales.

6.3.2. Antecedentes contractuales de la Regional Noroccidente

Tabla No. 5. Antecedentes contractuales verificables de la Regional Noroccidente.

Vigencia	Contrato	Fecha de aceptación de la oferta	Contratista	Valor contratado
2022	22001373 H3 B	07/12/2022	F2X S.A.S.	$5.000.000
2023	23000682 H3A	05/07/2023	F2X S.A.S.	$10.000.000
2024	24000658 H1A	10/05/2024	F2X S.A.S.	$30.000.000
2025	25001032 H1A	07/10/2025	F2X S.A.S.	$50.000.000

Fuente: Elaboración propia a partir del SECOP II Comunicaciones de aceptación de oferta de los contratos 22001373 H3 B, 23000682 H3A, 24000658 H1A y 25001032 H1A.

Los cuatro antecedentes pertenecen a la misma Regional y comparten el objeto esencial de recarga del sistema electrónico de peajes. Los contratos de 2024 y 2025 reciben mayor peso por su cercanía temporal.

6.3.3. Análisis comparativo de los contratos históricos

Tabla No. 6. Variación de los valores contractuales históricos y del valor estimado para 2026.

Comparación	Aumento absoluto	Variación nominal
2022 a 2023	$5.000.000	100,00 %
2023 a 2024	$20.000.000	200,00 %
2024 a 2025	$20.000.000	66,67 %
2025 a 2026 (estimado)	$30.000.000	60,00 %

La serie evidencia una tendencia creciente de los valores contractuales totales destinados a atender la necesidad de pago electrónico de peajes de la Dirección Regional Noroccidente. Los contratos pasaron de $5.000.000 en 2022 a $10.000.000 en 2023, $30.000.000 en 2024 y $50.000.000 en 2025. Para 2026 se establece un presupuesto oficial total de $80.000.000, lo que representa un aumento de $30.000.000, frente al valor contratado en 2025.

El análisis considera conjuntamente la evolución de los valores contractuales de la Regional, el carácter recurrente de la necesidad, el incremento previsto de los desplazamientos técnicos, la utilización de diez vehículos oficiales, la cobertura operativa principal en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó, y las tarifas oficiales aplicables según la estación y la categoría vehicular.

6.3.4. Comportamiento y evolución de la demanda

La contratación recurrente del servicio durante las vigencias 2022 a 2025 evidencia la continuidad de la necesidad institucional de disponer de recursos para el pago electrónico de peajes. Los valores contratados aumentaron de $5.000.000 en 2022 a $10.000.000 en 2023, $30.000.000 en 2024 y $50.000.000 en 2025, comportamiento que refleja una evolución creciente de los recursos destinados a atender los desplazamientos de la Dirección Regional Noroccidente.

Para 2026, la Regional ha identificado diez vehículos oficiales beneficiarios del servicio, correspondientes a nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II. Asimismo, se prevé incrementar los desplazamientos del personal técnico hacia los aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados principalmente en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó, según la programación de mantenimiento, las inspecciones, las actividades de soporte y las novedades técnicas que deban atenderse. La demanda presenta un comportamiento variable porque la frecuencia de los desplazamientos depende de las necesidades operativas y misionales de la Entidad. Por esta razón, no se establece una cantidad fija de pasos, rutas o estaciones. El saldo neto acreditado se afectará progresivamente conforme a los pasos efectivamente realizados por los vehículos autorizados y a las tarifas oficiales aplicables según la estación y la categoría vehicular.

Los contratos analizados fueron adjudicados históricamente a F2X S.A.S.; no obstante, el mercado regulado cuenta con varios intermediadores IP/REV habilitados. La concentración histórica de las adjudicaciones en un mismo proveedor no limita la participación de otros intermediadores que acrediten la habilitación vigente y cumplan las condiciones jurídicas, técnicas y económicas establecidas por la Entidad. Para 2026, el presupuesto oficial total comprende el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y el valor integral de administración adjudicado. Este último constituye el componente sujeto a competencia económica, por lo que un menor valor de administración permitirá disponer de un mayor saldo neto para atender los desplazamientos institucionales, manteniéndose fijo el presupuesto oficial de $80.000.000.

6.3.5. Conclusiones del estudio de la demanda

- La necesidad es recurrente y se encuentra documentada mediante cuatro antecedentes contractuales consecutivos correspondientes a las vigencias 2022 a 2025.
- Los contratos de 2024 y 2025 constituyen los antecedentes principales por su cercanía temporal, mientras que los contratos de 2022 y 2023 complementan el análisis de la evolución contractual.
- La Regional ha identificado diez vehículos oficiales beneficiarios del servicio: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II, sin perjuicio de la validación que efectúe el operador de cada estación conforme a la configuración vehicular y al régimen tarifario aplicable.
- Los desplazamientos se realizarán principalmente hacia aeropuertos y estaciones aeronáuticas ubicados en Antioquia, Córdoba, Caldas y Chocó, sin limitar la utilización del servicio en otros corredores del territorio nacional que cuenten con estaciones habilitadas en el sistema IP/REV.
- La demanda es variable y depende de las actividades programadas, las necesidades operativas y las novedades técnicas que deban atenderse. En consecuencia, no se establecen cantidades fijas de pasos, rutas o estaciones.
- El saldo neto destinado al pago electrónico de peajes será acreditado en una única operación en la cuenta institucional y se afectará progresivamente según los pasos efectivamente realizados por los vehículos autorizados y las tarifas oficiales aplicables.
- El presupuesto oficial total de $80.000.000 comprende el saldo neto para peajes y el valor integral de administración adjudicado. La administración será el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el 0,5 % del presupuesto oficial (incluidos impuestos).
- La adjudicación histórica de los antecedentes a F2X S.A.S. no restringe la libre concurrencia, dado que podrán participar los intermediadores IP/REV que cuenten con habilitación vigente y cumplan los requisitos establecidos por la Entidad.
- El incremento del presupuesto para 2026 debe interpretarse conjuntamente con la evolución de los valores contractuales, el incremento previsto de los desplazamientos técnicos, la composición de la flota, las categorías vehiculares y las tarifas oficiales vigentes, y no exclusivamente como resultado de la inflación.

6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

6.4.1. Metodología aplicada

La metodología para determinar el presupuesto oficial se basa principalmente en el análisis de los precios contractuales históricos verificables de la Dirección Regional Noroccidente correspondientes a las vigencias 2022 a 2025. Este análisis se complementa con la evolución de las tarifas oficiales de peaje, los indicadores económicos y sectoriales, la caracterización de los intermediadores habilitados en el sistema IP/REV, la información técnica de los diez vehículos beneficiarios y el incremento previsto de los desplazamientos institucionales.

El presupuesto oficial total asciende a la suma de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) M/CTE, y comprende el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y el valor integral de administración ofertado por el intermediador (incluidos impuestos).

El valor integral de administración constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial. Este porcentaje incluirá todos los costos e impuestos asociados a la administración del servicio.

En consecuencia:

Presupuesto oficial total = saldo neto para peajes **+** valor integral de administración.

El saldo neto será acreditado en una única operación en la cuenta institucional. Un menor valor de administración permitirá disponer de un mayor saldo para el pago de peajes, manteniéndose fijo el presupuesto oficial total.

6.4.2. Análisis de precios históricos

Para el análisis de precios históricos se tomaron como referencia los contratos verificables celebrados por la Dirección Regional Noroccidente para atender el mismo objeto. Los valores contratados fueron de $5.000.000 en 2022, $10.000.000 en 2023, $30.000.000 en 2024 y $50.000.000 en 2025.

Por su cercanía temporal y similitud con las condiciones del proceso actual, los contratos de 2024 y 2025 constituyen los antecedentes principales, mientras que los contratos de 2022 y 2023 se emplean como referencias complementarias para analizar la evolución de la contratación.

La serie presenta una tendencia creciente. Entre 2024 y 2025 se registró un aumento nominal de $20.000.000, equivalente al 66,67 %. Para 2026 se establece un presupuesto oficial total de $80.000.000, lo que representa un incremento de $30.000.000, equivalente al 60,00 %, frente al valor contratado en 2025. El valor de 2026 corresponde al presupuesto del proceso en estructuración y no constituye un antecedente contractual histórico.

Los valores históricos no se actualizan mediante la aplicación de un único porcentaje, debido a que su evolución supera las variaciones observadas en los indicadores generales de precios. Por esta razón, el análisis considera conjuntamente la continuidad de la necesidad, el incremento previsto de los desplazamientos técnicos, la utilización de diez vehículos oficiales, la evolución de las tarifas de peaje y las condiciones actuales del mercado.

Los antecedentes de 2022 a 2025 se comparan como valores contractuales totales, dado que no presentan una discriminación uniforme de los componentes económicos incluidos en cada vigencia. Para 2026, el presupuesto oficial total comprende el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y el valor integral de administración adjudicado.

El valor integral de administración constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial. En consecuencia, el saldo neto que se acreditará en una única operación en la cuenta institucional corresponderá a la diferencia entre los $80.000.000 y el valor integral de administración adjudicado.

6.4.3. Indicadores económicos y evolución tarifaria

Tabla No. 7. Indicadores económicos y tarifarios utilizados como contexto.

Indicador	Periodo	Resultado	Uso en el análisis
PIB nacional	II trimestre 2026	3,5 % anual	Contexto macroeconómico.
PIB Antioquia	2025 preliminar	3,0 % real	Contexto territorial.
ICTC total	Agosto 2026	6,07 % anual	Contexto de costos del transporte.
Clase peajes ICTC	Agosto 2026	6,58 % anual	Tendencia sectorial de peajes.
Tarifas oficiales de peaje	Desde 16/01/2026	Según estación y categoría	Fuente tarifaria oficial.

El análisis considera conjuntamente la evolución de los contratos históricos, el incremento previsto de los desplazamientos técnicos, la utilización de diez vehículos oficiales y las tarifas vigentes según la estación y la categoría vehicular. El PIB y el ICTC se emplean únicamente como referencia de contexto y no como factores automáticos de actualización del presupuesto.

6.4.4. Determinación del valor estimado

El presupuesto oficial estimado para el proceso asciende a la suma de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) M/CTE y comprende dos componentes: (i) el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y (ii) el valor integral de administración ofertado por el intermediador.

El valor integral de administración constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial. El porcentaje ofertado deberá incluir todos los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y demás conceptos aplicables exclusivamente a la administración del servicio. En consecuencia, no procederán cobros adicionales por vinculación, habilitación, configuración, soporte, gestión de novedades o administración de la cuenta institucional.

El saldo neto para el pago de peajes corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial de $80.000.000 y el valor integral de administración adjudicado:

Saldo neto para peajes = presupuesto oficial − valor integral de administración.

En el escenario máximo permitido, una administración del 0,5 % equivaldría a $400.000 y el saldo neto para peajes sería de $79.600.000. Si el oferente presenta un porcentaje inferior, el saldo neto disponible para el pago de peajes será mayor, manteniéndose fijo el presupuesto total de $80.000.000.

El saldo neto adjudicado se acreditará en una única operación en la cuenta institucional, de acuerdo con las condiciones establecidas en las especificaciones técnicas. Posteriormente, dicho saldo se consumirá y afectará conforme a los pasos efectivamente realizados por los vehículos autorizados y a las tarifas oficiales aplicables según la estación y la categoría vehicular.

La Regional ha identificado diez vehículos beneficiarios: nueve camionetas clasificadas en categoría I y una grúa clasificada en categoría II. Los vehículos ya cuentan con dispositivos TAG, por lo que la contratación no comprende su adquisición, instalación o reposición. Tampoco incluye parqueaderos, combustible, telemetría, asistencia vial ni otros servicios complementarios de movilidad.

Por las características de la necesidad, la unidad económica del proceso corresponde a una recarga global y no a la adquisición de una cantidad predeterminada de pasos, rutas o servicios por estación.

Tabla No. 8. Determinación del valor estimado.

Componente	Unidad	Cantidad	Valor	Observación
Presupuesto oficial total	Global	1	$80.000.000	Valor total fijo del proceso.
Administración integral	Porcentaje	1	Máximo 0,5 %, equivalente hasta a $400.000	Incluye todos los costos e impuestos asociados a la administración.
Saldo neto para peajes	Global	1	$80.000.000 menos la administración adjudicada	Será acreditado en una única operación en la cuenta institucional.
Total contractual	Global	1	$80.000.000	Comprende el saldo neto para peajes y la administración integral adjudicada.

Fuente: Elaboración propia con base en el CDP 3726 del 27 de marzo de 2026, los antecedentes contractuales verificables de las vigencias 2022 a 2025 y la estructura económica definida por la Entidad para el proceso.

6.4.5. Conclusión del estudio de mercado

La Entidad establece como presupuesto oficial total del proceso la suma de OCHENTA MILLONES DE PESOS ($80.000.000) M/CTE, respaldada mediante el Certificado de Disponibilidad Presupuestal CDP 3726 del 27 de marzo de 2026.

El presupuesto comprende el saldo neto destinado al pago electrónico de peajes y el valor integral de administración ofertado por el intermediador. Este último constituye el componente sujeto a competencia económica y no podrá superar el cero coma cinco por ciento (0,5 %) del presupuesto oficial. El porcentaje ofertado incluirá todos los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y demás conceptos asociados a la administración del servicio, sin que procedan cobros adicionales.

El saldo neto para peajes corresponderá a la diferencia entre el presupuesto oficial y el valor integral de administración adjudicado. Dicho saldo será acreditado en una única operación en la cuenta institucional. En consecuencia, un menor valor de administración permitirá disponer de un mayor saldo para el pago de peajes, manteniéndose fijo el valor total del contrato.

La determinación del presupuesto se sustenta en los contratos históricos verificables de la Dirección Regional Noroccidente, cuyos valores ascendieron a $5.000.000 en 2022, $10.000.000 en 2023, $30.000.000 en 2024 y $50.000.000 en 2025; en la evolución de las tarifas oficiales de peaje; en los indicadores económicos y sectoriales; en la continuidad de la necesidad; en el incremento previsto de los desplazamientos técnicos; y en la operación de diez vehículos oficiales, correspondientes a nueve camionetas de categoría I y una grúa de categoría II.

Por tanto, el presupuesto oficial total de $80.000.000 se considera adecuado para estructurar el proceso, bajo una modalidad prepago y con competencia económica sobre el menor valor integral de administración ofertado, siempre que el proponente cumpla los requisitos jurídicos, técnicos y habilitantes establecidos por la Entidad.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El valor del presupuesto oficial para el presente proceso es de **OCHENTA MILLONES PESOS M/CTE $80.000.000** (excluido de IVA).

Lote y/o Aeropuerto	Presupuesto
C-2403-0600-49-52104E-2403025-02 ADQUIS. DE BYS - AEROPUERTOS CON MANTENIMIENTO - MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN ANTIOQUIA	$80.000.000

Notas:

i. El contrato será adjudicado por el valor total del presupuesto oficial. En ningún caso la propuesta económica presentada por el oferente podrá superar el valor del presupuesto oficial del contrato; además, el Valor del formato 7 y el valor propuesto en el SECOP II deben coincidir.

ii. El presupuesto oficial corresponde a la suma de ochenta millones de pesos (80.000.000) M/CTE. La menor oferta es aquella que presente el menor valor por porcentaje de administración para el servicio de recarga.

iii. El valor que resulte de la resta del presupuesto oficial del proceso y el valor ofrecido por el porcentaje de administración de la recarga, es la cuantía se debe recargar en la cuenta de la entidad.

iv. Se considerará como causal de rechazo las propuestas que superen el valor estimado del proyecto, descrito en el presupuesto oficial y las propuestas que oferten un porcentaje de administración para el servicio de recarga en la plataforma superior al cero coma cinco por ciento (0,5 %), incluidos los impuestos aplicables a este componente, conforme a lo indicado en el Formato 7 - Propuesta Económica, incurrirán en causal de rechazo.

v. Será responsabilidad exclusiva del contratista conocer y cumplir las obligaciones tributarias derivadas de la celebración, ejecución y pago del contrato, incluidos los impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes establecidos en la normativa vigente del orden nacional, departamental o municipal, según corresponda al lugar de ejecución contractual.

vi. El contrato será adjudicado por el valor total del presupuesto oficial

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA

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

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

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

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA

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

SI	
NO	**X**

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**X**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de **2026**, de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación No. **3726** expedido el **27/03/2026**.

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de **TREINTA (30) DÍAS, SIN EXCEDER EL 31 DE DICIEMBRE DE 2026**, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías contado a partir de la suscripción del acta de inicio.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

La ejecución del objeto contractual se realizará en el **territorio nacional**, a través de las estaciones de peaje que cuenten con el sistema interoperable de recaudo electrónico vehicular y por las cuales transiten los vehículos autorizados de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Regional Noroccidente, durante los desplazamientos requeridos para el cumplimiento de las actividades institucionales.

La administración, consulta, control y seguimiento del servicio se realizará a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el contratista, de acuerdo con las condiciones y especificaciones técnicas establecidas por la Entidad.

8.3 FORMA DE PAGO

Tipo	Marcar con una X
Contra entrega	**X**
Mensualidades Vencidas	
Actas Parciales	
La establecida en el A.M.P	
Otra (Indicar)	

EXPLIQUE:

La Unidad pagará al contratista el cien por cierto (100%) del valor del contrato de la siguiente manera:

Contra entrega

Un único pago, equivalente al 100% del valor del contrato, previa suscripción del acta de recibo final por parte del supervisor y representante legal del contratista. Para tal fin se deberá aportar la factura comercial o documento equivalente, según sea el caso y el informe de cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, suscrito por el supervisor del contrato.

Notas:

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

8.3.1 ANTICIPO

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

8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales deben fomentar, en los procesos de contratación, la participación de población en pobreza extrema, víctimas de desplazamiento forzado, personas en proceso de reintegración o reincorporación y demás sujetos de especial protección constitucional, mediante la provisión de bienes o servicios destinados a la ejecución del objeto contractual.

La disposición establece que dicha participación debe analizarse previamente en los documentos del proceso, atendiendo a la oportunidad y conveniencia de su implementación, así como a la naturaleza del objeto contractual y al alcance de las obligaciones.

En consecuencia, la aplicación de esta disposición requiere un análisis particular de las condiciones de ejecución de cada contrato, con el propósito de establecer si existe una oportunidad real, pertinente y técnicamente viable para incorporar mecanismos que fomenten la participación de las poblaciones señaladas, sin comprometer el cumplimiento del objeto contractual, la calidad de la prestación ni los principios que rigen la contratación estatal.

El presente proceso de mínima cuantía tiene por objeto contratar la recarga de saldo para el pago electrónico de las tarifas de peaje de los vehículos oficiales de la entidad, mediante los dispositivos TAG que estos ya tienen instalados y que operan en el sistema de interoperabilidad de peajes electrónicos COLPASS.

La necesidad se satisface mediante una única operación de recarga, cuyo valor se consume progresivamente a medida que los vehículos institucionales transitan por las estaciones de peaje habilitadas. Por consiguiente, el objeto contractual no comprende la adquisición de dispositivos, la ejecución de obras, la prestación de servicios operativos que requieran la vinculación de personal para su desarrollo ni la realización de actividades materiales independientes que puedan asignarse de manera autónoma a terceros.

La ejecución del contrato se concentra, esencialmente, en la acreditación del saldo en los mecanismos o cuentas asociados a los dispositivos TAG y en la disponibilidad de dicho saldo para el pago de las tarifas correspondientes, conforme a las condiciones operativas del sistema y del intermediador contratado.

En estas condiciones, y con fundamento en el análisis del alcance de las obligaciones previstas, no se identifica, en principio, una actividad contractual independiente cuya ejecución pueda asignarse de manera específica a las poblaciones señaladas en la norma sin introducir obligaciones ajenas a la necesidad identificada o que no guarden relación directa con la prestación requerida.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4^{0} de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y la Guía de Colombia Compra Eficiente “Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos de Contratación”, se realizará un análisis de riesgos del proceso contractual objeto del presente proceso, los cuales están contenidos en el Formato 9 “Matriz de Riesgos”.

9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

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

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y un (1) año más.

	multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.			
Calidad del servicio	Mala calidad de los servicios contratados o de los productos entregados en ejecución de consultorías, tanto de estudios y diseños como de interventoría.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Un (1) año más a partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato

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

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

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

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero NO APLICA

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

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

Requisitos
Experiencia específica del proponente
Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

10.4 Experiencia general del proponente NO APLICA

10.4.1 Experiencia específica del proponente

Se considerará la experiencia mediante la presentación de hasta **DOS (2)** certificaciones de contratos o actas de liquidación suscritas por el contratante, que acrediten el cumplimiento del

proponente en contratos celebrados con entidades públicas o privadas, cuya experiencia esté relacionada con la prestación de servicios de **PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES, RECAUDO ELECTRÓNICO VEHICULAR, SUMINISTRO O RECARGA DE SERVICIOS DE TELEPEAJE, O SERVICIOS EQUIVALENTES ASOCIADOS AL PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES**.

CRITERIOS DIFERENCIALES MIPYMES – DECRETO 1860 DE 2021: De conformidad con lo establecido en el Decreto 1860 de 2021 y con el fin de promover la participación de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (Mipymes) en los procesos de contratación pública, cuando el proponente acredite su condición de Mipyme en los términos de la normativa vigente, podrá acreditar la experiencia exigida mediante hasta tres (3) certificaciones de contratos o actas de liquidación suscritas por el contratante, y cumplir con los mismos requisitos relacionados en el numeral anterior respecto de la experiencia específica del proponente.
Lo anterior en aplicación del criterio diferencial establecido para Mipymes, garantizando la pluralidad de oferentes y la participación efectiva de este tipo de empresas en el proceso de selección.

Para acreditar la experiencia, los contratos aportados deberán cumplir las siguientes condiciones:

- **i.** Que el objeto, alcance o las obligaciones contractuales permitan verificar experiencia relacionada con el "**PAGO ELECTRÓNICO DE PEAJES; O RECAUDO ELECTRÓNICO VEHICULAR; O SUMINISTRO O RECARGA DE SERVICIOS DE TELEPEAJE; O SERVICIOS EQUIVALENTES RELACIONADOS DIRECTAMENTE CON EL OBJETO DEL PRESENTE PROCESO"**.
- **ii.** Que la **sumatoria del valor ejecutado** de los contratos aportados para acreditar la experiencia sea igual o superior al **cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial** del presente proceso de contratación.
- **iii.** Los contratos aportados deberán encontrarse **ejecutados y terminados** a la fecha establecida para el cierre del proceso.

La experiencia deberá acreditarse mediante los documentos establecidos en el Complementario al Pliego de Condiciones, de conformidad con las reglas previstas por la Entidad para su verificación.

10.4.2 Experiencia del equipo de trabajo NO APLICA

10.4.3 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

A. Formato 8 - Especificaciones Técnicas

Contiene la totalidad de condiciones y especificaciones técnicas de los bienes y/o servicios solicitados por la Entidad y que debe cumplir el contratista para el logro del objeto del presente proceso. Los requerimientos descritos en dicho formato técnico son los mínimos exigidos por la Entidad, de obligatorio cumplimiento y se constituirán en obligaciones para el contratista. Con la presentación y firma del Formato No. 14 Carta de Presentación de la Oferta, se entiende que el proponente conoce y acepta todos los requisitos allí establecidos. En tal sentido, no será necesario aportar el formato No. 8 con la propuesta y en consecuencia no será objeto de verificación del comité evaluador.

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

10.5.1 Factores Ponderables NO APLICA

10.5.1.1 Factor Técnico de Calidad NO APLICA

10.5.1.2 Menor Precio NO APLICA

10.5.1.2.1 Selección Abreviada por Subasta Inversa NO APLICA

10.5.1.2.2 Selección Abreviada por Acuerdo Marco de Precios NO APLICA

10.5.1.2.3 Mínima Cuantía

El criterio será el menor valor de administración ofertado en el formato 7 Propuesta Económica, siempre que el oferente cumpla todos los requisitos habilitantes exigidos. Si el proponente con el menor precio no cumple, la Entidad verificará el cumplimento de los requisitos de la invitación de la oferta con el segundo mejor precio, y así sucesivamente, de conformidad con los establecido en el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015.

11. ACUERDOS COMERCIALES

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

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

- Excluye toda la contratación

ii. Unión Europea, Israel, Panamá

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

iii. Alianza Pacífico

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

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

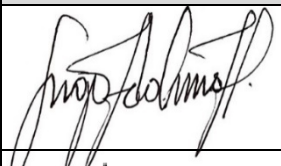
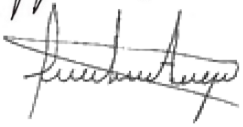
Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
Alianza Pacífico	Chile	SI				
	Perú	SI				
	México	SI				
Costa Rica		SI				
Canadá		SI				
Chile		SI				
Estados Unidos		SI				
Triángulo Norte	Guatemala	SI				
	Salvador	SI				
	Honduras	SI				
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI				

	Noruega, Suiza	SI				
México		SI				
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI				
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI				
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI				
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI				
Corea		SI				
Israel		SI				
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI				

16 INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

De acuerdo con la complejidad, cuantía y alcance técnico del contrato, se deberá precisar:
De acuerdo con la complejidad, cuantía y alcance técnico del contrato, se deberá precisar:

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor	X	TÉCNICO AERONÁUTICO ATSEP	DIEGO FERNANDO CUERVO HENAO
Apoyo a la supervisión			
Interventoría		NO APLICA	

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO (1)	Diego Fernando Cuervo Henao Coordinador grupo MSNA	Grupo Mantenimiento Sistemas Navegación Aérea regional Noroccidente	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	Cristian Eduardo Amaya Millán – Director Aeronáutico Regional (E)	Dirección Regional Noroccidente	

Nota: Los documentos deben constar en la carpeta correspondiente al área solicitante, en Términos de Referencia BOG 7

Revisó: Edwar Nikolay Berrio Norato – Abogado Contratista 