PROCURADURÍA
GENERAL DE LA NACIÓN
COLOMBIA

ANEXO No. 2

PRESTAR EL SERVICIO DE EMBALAJE Y TRANSPORTE DE BIENES MUEBLES Y ELEMENTOS ENTRE LAS SEDES DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN A NIVEL NACIONAL.

MARZO DE 2026

1. ASPECTOS GENERALES

El Estudio del Sector para realizar tiene como objetivo el análisis de la oferta y la demanda del mercado y su comportamiento respecto del servicio de embalaje y transporte de carga en Colombia. Así mismo el presente estudio busca establecer las variables técnicas y financieras que sirvan de fundamento para la adecuada estructuración del proceso de selección, garantizando el cumplimiento de los principios de pluralidad de oferentes, libre concurrencia, transparencia, economía y selección objetiva.

La Procuraduría General de la Nación y en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto Único Reglamentario No. 1082 de 2015, en particular el artículo 2.2.1.1.1.6.1, el cual establece que las Entidades Estatales debe adelantar, durante la etapa de planeación, el análisis del sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, dejando constancia de dicho análisis en los documentos del proceso.

Por otra parte, se atienden los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, a través de la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector, cuyo objetivo es orientar a las entidades estatales en el conocimiento del mercado del bien o servicio a adquirir, con el fin de diseñar procesos de contratación eficientes, competitivos y acordes con la gestión del riesgo.

En este contexto, la Procuraduría General de la Nación, en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales, requiere contratar el servicio de embalaje y transporte de bienes muebles para las diferentes sedes de la Procuraduría General de la Nación a nivel nacional y así garantizar condiciones físicas óptimas para atender al público que acude a sus instalaciones de la entidad a nivel nacional.

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1 Económico

En la economía colombiana existen tres sectores siendo dominados por el sector terciario o de servicios, seguido por el sector secundario, industria/minería y el primario o sector agropecuario. El comercio, la industria manufacturera, los servicios financieros, la minería de petróleo/carbón, la construcción y la agricultura (café, flores) son los motores más relevantes que impulsan el PIB nacional.

Para el estudio es de nuestro interés el sector terciario - Servicios, ya que la necesidad a satisfacer en la entidad se ubica en dicho sector.

Se presenta a continuación una breve descripción de cada uno de ellos.

SECTOR	DESCRIPCIÓN	COMPONENTES
Primario o Agropecuario	Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación.	Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca.

Secundario o Industrial	Comprende las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, que sirven para fabricar nuevos productos.	Se divide en dos (2) subsectores: • Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo. • Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.
Terciario o de Servicios	Incluye las actividades que no producen una mercancía en sí, pero necesarias para que funcione la economía.	Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

El sector servicios o sector terciario, engloba todas las actividades económicas que no producen bienes materiales tangibles, sino que ofrecen servicios intangibles, conocimientos o experiencias para satisfacer las necesidades de personas y empresas. Es la base de la economía moderna, abarcando desde el comercio y el transporte hasta la salud y la tecnología, siendo fundamental para el funcionamiento de los sectores primario y secundario.
Siendo el servicio de transporte y en sí el de carga uno de los que hacen parte del sector terciario, enfocamos el estudio en características de éste.
Así mismo con este servicio se pretende atender la necesidad de la entidad respecto del embalaje y transporte de bienes inmuebles entre las sedes a nivel nacional.
Entre sus características cabe mencionar:

- El transporte de carga en Colombia es un pilar logístico esencial y manteniendo una alta dependencia del modo terrestre.
  Es regulado y controlado por el Ministerio de Transporte y el Decreto 1079 de 2015, el sector exige el uso de manifiestos de carga para la formalidad y seguridad vial. Predomina una flota diversa de placas blancas que identifican al servicio público.
- Regulación y Documentación: La operación está bajo el Ministerio de Transporte y el Decreto 1079 de 2015, que exigen el Manifiesto de Carga para controlar el transporte, fletes y seguridad.
- Formalización: El transporte de carga es considerado servicio público (placa blanca) y debe ser gestionado por empresas habilitadas, garantizando fletes que no sean inferiores a los costos eficientes de operación.
- Tipos de Carga: Se clasifica principalmente en general, a granel, peligrosa y perecedera.
  El transporte impacta directamente en la competitividad y el desarrollo sostenible del país, dependiendo igualmente de la modernización de sus equipos no solo la que tiene que ver con los vehículos, sino también todos los demás equipos para el almacenaje, embalaje y logística de cargue descargue de las mercancías.

Teniendo presente que el DANE por medio del documento ***"La Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU) División cuarta (4) adaptada para Colombia CIIU rev. 4 A.C."***[1]; clasifica y describe las actividades productivas, esta segmentación es empleada para la construcción de los diferentes estudios y boletines técnicos; considerando lo anterior se identificó que el código CIIU que contempla las actividades económicas de ***transporte de carga por carretera***, se encuentra en la SECCIÓN H Transporte y almacenamiento, código ***No. 4923_transporte de carga por carretera***, definido como *aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, a cambio de una remuneración o precio*[2]

Esta clase incluye:

- *Todas las operaciones de transporte de carga por carretera. Se incluye el transporte de una gran variedad de mercancías tales como:*
  - *Troncos.*
  - *Ganado.*
  - *Productos refrigerados.*
  - *Carga pesada.*
  - *Carga a granel, incluso el transporte en camiones cisterna de líquidos (ejemplo: la leche que se recoge en las granjas, agua, etcétera). - Automóviles.*
- *Los servicios de transporte de desperdicios y materiales de desecho, sin incluir el proceso de acopio ni eliminación.*
- *El alquiler de vehículos de carga (camiones) con conductor.*

Esta clase excluye:

- *El transporte de troncos en el bosque, como parte de las actividades de explotación maderera. Se incluye en la clase 0240 «Servicios de apoyo a la silvicultura».*
- *La distribución de agua a través de camiones. Se incluye en la clase 3600 «Captación, tratamiento y distribución de agua».*
- *El funcionamiento de terminales para la manipulación de carga terrestre. Se incluye en la clase 5221 «Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre».*
- *Los servicios de embalaje en cajas y cajones con fines de transporte. Se incluyen en la clase 5229, «Otras actividades complementarias al transporte».*
- *Las actividades postales y de mensajería. Se incluyen en las clases 5310 «Actividades postales nacionales», y 5320, «Actividades de mensajería».*
- *Las actividades o el servicio de carga y descarga de mercancías. Se incluye en la clase 5224 «Manipulación de carga».*
-

El objeto de este contrato esta codificado en la clasificación de bienes y servicios de las Naciones Unidas, el cual se describe a continuación:

Clasificación UNSPSC	***Producto***
78101802	*Servicio transporte de carga por carretera en camión a nivel nacional y regional*

[1] [1]https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf;

[2] [2]https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf;

78121502	*Empaque*
78101900	*Transporte de carga intermodal*

Según la encuesta mensual de servicios (EMS) para el mes de diciembre de 2025.

En diciembre de 2025, quince de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con diciembre de 2024.

Este comportamiento refleja tendencia positiva en la dinámica de los servicios en donde se incluye el de almacenamiento y complementarios del transporte, el cual si bien es cierto no presentó una disminución en sus ingresos nominales, también lo es que, con respecto a 2024, sus ingresos presentaron un leve aumento (0,6%) el cual se considera bajo en comparación con subsectores como el de publicidad que presentó un aumento de sus ingresos del 23,3%.

Encuesta Mensual de Servicios (EMS)
Diciembre de 2025ᵖ

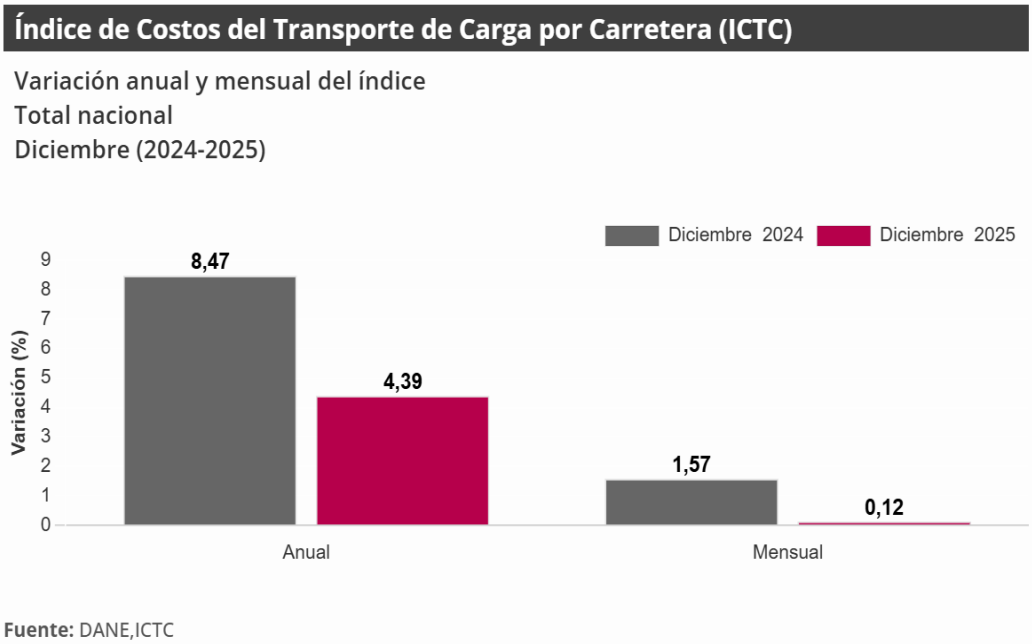
Gráfico 1. Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de servicios
Total nacional
Diciembre 2025ᵖ / diciembre 2024



Fuente: DANE, EMS.
ᵖ Cifra provisional

Ahora bien, en una empresa la estructura de costos es la columna vertebral de la sostenibilidad y de la garantía de permanecer o no en el mercado local, nacional o internacional. Por lo anterior es necesario conocer para el servicio de transporte de carga ICTC.

Para el cierre del año 2025 se tienen los siguientes datos de ICTC



Los grupos Combustibles (4,86%) y Costos fijos y peajes (4,84%) presentaron variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,98%) e Insumos (0,94%) presentaron variación por debajo del promedio nacional.

El *Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera – ICTC, permite medir las variaciones promedio de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios, para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por carretera en el país, a lo largo del tiempo. Es un indicador especializado que permite la toma de decisiones por parte de entidades del gobierno y empresas privadas del sector.*[3]

El indicador refleja la evolución de los precios de los insumos necesarios para el transporte de carga por carretera en Colombia, cubriendo costos fijos y operativos.
La variación de los costos influye de manera directa en la variación de los fletes, incrementando el servicio de carga y puntualmente en el caso de ejecución del presente contrato se verá afectada.

[3] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc

Tabla 1. ICTC Variación y contribución anuales
Según grupos de costos
Diciembre 2024 – 2025

Grupos de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos Porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**4,86**	**1,85**	12,25	4,49
Insumos	9,79	**0,94**	**0,10**	-0,60	-0,07
Costos fijos y peajes	45,19	**4,84**	**2,25**	8,40	3,91
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**3,98**	**0,19**	2,72	0,14
Total	**100,00**	**4,39**	**4,39**	**8,47**	**8,47**

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

En diciembre de 2025 el ICTC presento una variación anual de 4,39% en comparacion con diciembre del 2024.Los grupos combustibles 4.86% y costos fijos y peajes 4,84% presentaron variaon por encima del promedio nacional.Por otra partelos grupos partes,piezas,servicios de mantenimiento y reparción 3,98% e insumos 0,94%.[4]

Tabla 3. Variación y contribución mensual
Según grupos de costos
Diciembre 2024 – 2025

Grupos de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos Porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**0,24**	**0,09**	4,10	1,52
Insumos	9,79	**-0,16**	**-0,02**	0,12	0,01
Costos fijos y peajes	45,19	**0,09**	**0,04**	0,08	0,04
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**0,07**	**0,00**	0,04	0,00
Total	**100,00**	**0,12**	**0,12**	**1,57**	**1,57**

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

[4] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc

En la estructura de costos el más alto porcentaje con 45,19% lo ocupan los costos fijos y los peajes seguido de combustibles con un 40,20%. [5]
En conclusión, podemos comentar que el ICTC y su comportamiento no depende del sector en sí, sino de las determinaciones y la legislación del gobierno nacional.

2.1.1 Variables Económicas que afectan el sector

Ahora conoceremos el comportamiento de las principales variables macroeconómicas de la economía colombiana que influyen en el desarrollo del sector servicios. Este análisis es de importancia para identificar e interpretar de manera precisa cómo dichas variables afectan la valoración de los activos en los mercados financieros y, en consecuencia, el desempeño en general de la economía y tal como se comentó con anterioridad el servicio de transporte de carga depende directamente del comportamiento de los demás sectores económicos y de su dinámica.
Entre las variables económicas más relevantes se encuentran el Producto Interno Bruto (PIB) per cápita, la tasa de inflación, la tasa representativa del mercado y el salario mínimo.

2.1.1.1 Producto Interno Bruto

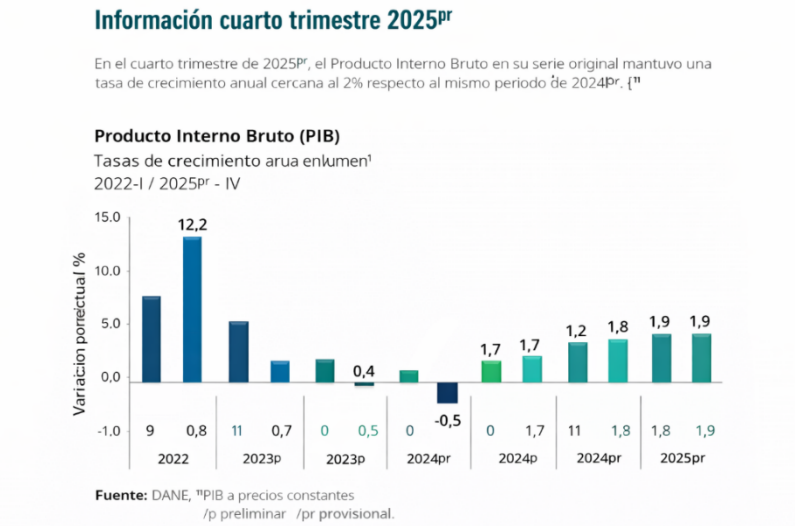
El PIB es un indicador de mucha importancia debido a que permite evaluar el desempeño económico de un país. Se define como PIB el valor total de los bienes y servicios producidos en un país durante un cierto periodo de tiempo (generalmente un trimestre o un año); es decir, el total de lo que se produce con los recursos que se han utilizado en la economía, valorando cada bien final o servicio al precio que se maneja comúnmente en el mercado.

En Colombia, los recursos involucrados en los procesos de compra pública representan cerca del 13% del PIB, lo cual hace al Estado el principal comprador de la economía nacional. Debido a su importancia y magnitud, las compras estatales pueden modificar la estructura y el funcionamiento de los mercados. [6]

Variación anual del Producto Interno Bruto

[5] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc

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



Durante el cuarto trimestre de 2025, las actividades económicas que más contribuyeron a la dinámica del valor agregado fueron las siguientes:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida, que registraron un crecimiento de 5,4%, aportando 1,1 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado. Este comportamiento refleja la recuperación sostenida del consumo y de las actividades asociadas a la logística y los servicios.
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, con un crecimiento de 4,1%, contribuyó 0,4 puntos porcentuales a la variación anual, impulsada por mejores condiciones climáticas y una mayor dinámica en la producción primaria.
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, presentó un crecimiento de 2,0%, con una contribución de 0,3 puntos porcentuales, evidenciando la estabilidad del gasto público y de los servicios sociales esenciales.

De manera acumulada, al cierre del año 2025, el Producto Interno Bruto (PIB) registró un crecimiento cercano al 2,5%, manteniendo una senda de recuperación moderada.

2.1.1.2 Índice De Precio Al Consumidor

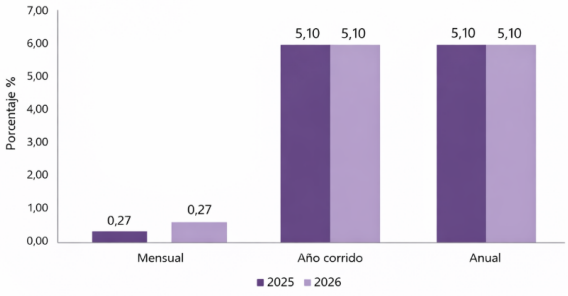
El IPC es una medida del cambio en el precio de bienes y servicios representativos del consumo de los hogares del país conocido como canasta familiar. Este indicador sirve fundamentalmente para medir los cambios de precios de los bienes y servicios que conforman la canasta, y con esto de los periodos de inflación, comparar la economía colombiana con la de otros países y entender la evolución de la situación económica del país y proyectarla. [7]

[7] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2025/bol-IPC-ago2025

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Enero 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Enero 2025 – Enero 2026



Fuente: DANE, IPC

En el mes de enero de 2026, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) registró una variación mensual de 0,27%, correspondiente al comportamiento de precios observado en diciembre de 2025, con lo cual la inflación anual cerró en 5,10%. Este resultado confirma una moderación gradual de las presiones inflacionarias frente a los niveles observados en 2024, aunque aún por encima del rango meta de largo plazo definido por el Banco de la República.
El comportamiento del IPC evidencia que las principales presiones inflacionarias continúan concentrándose en divisiones asociadas al consumo básico y a los servicios, tales como alimentos y bebidas no alcohólicas, restaurantes y hoteles, salud y bienes y servicios diversos, las cuales históricamente se han ubicado por encima del promedio nacional. Estas divisiones mantienen una incidencia significativa sobre la variación mensual del índice, debido a su peso dentro de la canasta familiar.

Por el contrario, divisiones como prendas de vestir y calzado, transporte, información y comunicación, recreación y cultura, así como algunos bienes durables del hogar, han presentado variaciones moderadas o negativas, reflejando ajustes en la demanda y una mayor sensibilidad de los consumidores frente a los precios, en un contexto de desaceleración económica.
Desde una perspectiva sectorial, la evolución del IPC a enero de 2026, aunque asociada principalmente al consumo final, genera impactos indirectos sobre los diferentes sectores, y teniendo en cuenta la estructura de los costos del servicio de transporte de carga impacta de manera muy representativa en cada uno de sus componentes.

2.1.1.3 Salario Mínimo Mensual Legal Vigente

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1469 del 29 de diciembre de 2025, el salario mínimo legal a partir del 1 de enero de 2026 en Colombia se fijó en UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS ($1.750.905).

De conformidad con lo establecido en el Decreto No.1470 del 29 de diciembre de 2025, el auxilio de transporte para el año 2026 será el auxilio de la suma de DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL NOVENTA Y CINCO PESOS ($249.095), mensuales a partir del 1 de enero de 2026.
Para calcular el valor del salario mínimo, se tienen en cuenta algunas variables económicas, donde definitivamente la principal variable es la inflación del año inmediatamente anterior.

El cambio en el salario mínimo tiene una alta incidencia en la economía y se debe hacer hincapié en el nivel del incremento para el año 2026 de un 23%. En el sector de transporte de carga generalmente el personal operativo de las empresas lo devengan por lo cual es de incidencia directa en los costos.

Hasta el año 2025 el IPC del año que antecedía era factor determinante para fijar el salario mínimo, sin embargo, el 2026 rompió todos los cálculos que históricamente hacían los empresarios año tras año.

Respecto del servicio de carga también es de importancia los cambios en el salario mínimo dado que en el tema logístico ocupa personal operativo en cada empresa.

Salario mínimo y auxilio de transporte

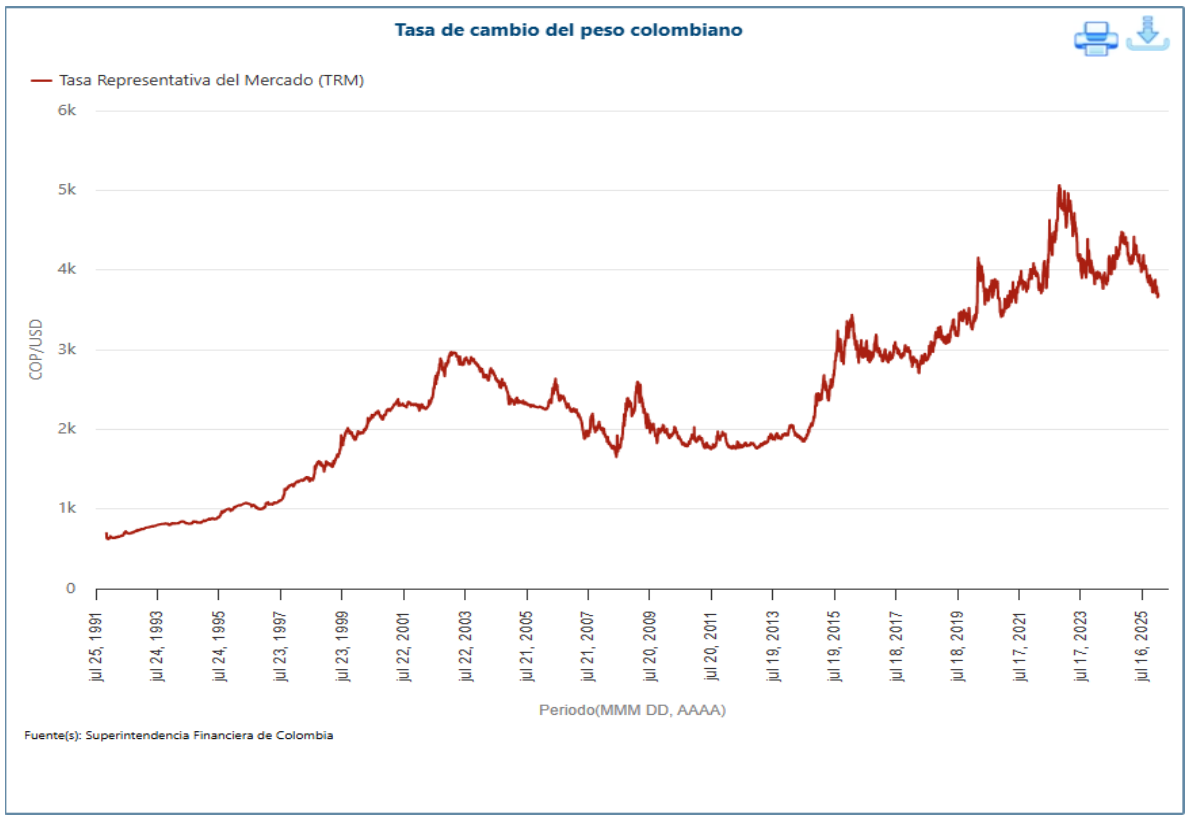
Año	Salario mínimo	Variación vs año anterior
2020	$ 877.803	6.00%
2021	$ 908.526	3.50%
2022	$ 1.000.000	10.07%
2023	$ 1.160.000	16.00%
2024	$ 1.300.000	12.07%
2025	$ 1.423.500	9.54%
2026	$ 1.750.905	23%

Cuadro construido en el desarrollo del estudio.

2.1.1.4 Tasa Representativa Del Mercado

La **tasa de cambio representativa del mercado (TRM)** corresponde al promedio aritmético simple de las tasas ponderadas de las operaciones de compra y de venta de dólares estadounidenses a cambio de moneda legal colombiana, efectuadas por bancos comerciales, corporaciones financieras, sociedades comisionistas de bolsa, compañías de financiamiento, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y el Banco de Comercio Exterior de Colombia (Bancóldex), pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación. Esta tasa se expresa en moneda legal por un dólar de los Estados Unidos de América. La **TRM** vigente para cada día es calculada y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con las operaciones del día anterior.[8]
La cotización del dólar en Colombia para el viernes 13 de febrero del 2026 bajó 5.23 Pesos, equivalente a un descenso del 0.14% con respecto al día anterior. La TRM disminuyó un 11.99% (499.29 Pesos) en referencia al mismo día del año anterior. Es decir, se tiene un fortalecimiento del peso colombiano frente al dólar estadounidense desde finales del 2025.

[8] https://www.banrep.gov.co/es/glosario/tasa-cambio-trm



El comportamiento del dólar tiene influencia en el ICTC por cuanto los repuestos que requieren los vehículos en su gran mayoría son importados, entonces el alza o disminución de esta moneda extranjera se reflejará directamente en el precio al consumidor final del mercado.

2.2 Aspectos Técnicos

Los aspectos técnicos que se destacan en el estudio del sector se centran en las características de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre de carga en Colombia y que están habilitados para ello. Para lo anterior de toman apartes de la resolución No. 20223040045295 de 2022 expedida por Min transporte.

Definición de Vehículo Operativo y no operativo

"**Artículo 5.6.1.3. Definiciones.** Para efectos de lo dispuesto en la presente Sección se deberán tener en cuenta las siguientes definiciones:

Pérdida total: Se deberá entender por pérdida total los casos en que el chasis sufrió un daño tal que técnicamente es imposible la recuperación del vehículo, ya sea por haber sufrido accidente, por motín, sedición, asonada o incineración. En todos los casos deberá hacerse el respectivo reconocimiento físico del automotor.

Vehículo operativo: Es aquel vehículo de servicio público o particular de carga que cuenta con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación.

Vehículo no operativo: Es aquel vehículo de servicio público o particular de carga que no cuenta con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación."

Clasificación según sistema de propulsión

"Artículo 4.3.3.5. Clasificación. Los vehículos de carga se clasifican de acuerdo con su sistema de propulsión en:

1. Vehículos automotores

a) Vehículo rígido

i) Camioneta

ii) Camión

b) Tractocamión

2. Vehículos no automotores

a) Semirremolque

b) Remolque

c) Remolque balanceado".

Clasificación por el número de ejes y capacidad de carga

- **Ligeros y Pequeños (N1):** Capacidad de carga inferior a 3.5 toneladas, incluyendo camionetas y turbo pequeños.
- **Camiones Rígidos (C):** Vehículos de una sola unidad con motor.
  - **C2 (Sencillo):** Dos ejes, carga media-alta (aprox. 6-17 ton).
  - **C3 (Doble Troque):** Tres ejes, mayor capacidad (hasta 17-24 ton).
  - **C4 (Cuatro manos):** Cuatro ejes, alta capacidad

Las condiciones técnicas de los vehículos que prestarán el servicio dentro del contrato de transporte de bienes muebles de la entidad corresponderán a vehículos operativos (Legalmente habilitados) de clasificación N1 con capacidad inferior a 3.5 toneladas tipo camioneta o camión, dado que los bienes a transportar entre las sedes a nivel nacional son bienes inmuebles.

3.1.5.1 Iniciativas para Mejorar el Sector
Para superar estos desafíos, el Gobierno colombiano ha implementado varios proyectos de infraestructura, entre ellos:

- **Concesiones de Cuarta Generación (4G)**
- **Ruta del Sol**
- **Autopistas para la Prosperidad**

Estos proyectos buscan mejorar las condiciones de las carreteras de tal manera que los desplazamientos o viajes sean cumplidos dentro de los tiempos previstos tanto por los costos operativos como por la calidad del servicio en cuanto a oportunidades de las entregas, que para el caso del servicio a la PGN permita atender oportunamente las necesidades en las sedes.
Para el servicio de embalaje y trasporte de carga entre las sedes de la PGN a nivel nación, el contratista deberá ofrecer los vehículos acordes a las necesidades y brindar óptima logística que le permitan cumplir a cabalidad con el objeto contractual, sin que ello implique modificación en los en el precio ofertados y acordados de manera en el contrato.

2.3 Marco Regulatorio

1. **Marco normativo general**

- Constitución Política de Colombia artículos 58, 333, 334, 336 y 365
- Decreto 410 de *1971 "Por la cual se expide el Código de Comercio"* - Artículos 981 a 1035 - Contrato de Transporte
- Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".*
- Ley 769 de 2002 *"por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*
- Ley 336 de 1996 *"por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"*

2. **Pesos y dimensiones**

- Resolución 4100 de 2004 *"Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte* terrestre *automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional"*
- Resolución 2888 de 2005 *"por la cual se modifica parcialmente la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004"*
- Resolución 4959 de 2006 *"por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y Extra dimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte."*
- Resolución 5081 de 2006 *"Por la cual se fija el procedimiento administrativo para la inscripción en el Registro de los Operadores de Transporte de Carga Extra dimensionada y se adopta el formulario para su trámite"*
- Resolución 5280 de 2006 *"Por la cual se autoriza a los directores territoriales para expedir permiso especial y transitorio a los propietarios de remolques, semirremolques, multimodulares y similares para transitar por las vías del país sin placa".*
- Resolución 4193 de 2007 *"Por la cual se modifica parcialmente el literal c) del artículo 9° y el literal d) del artículo 13 de la Resolución número 4959 de 2006, para el transporte de carga indivisible extra dimensionada y/o extrapesada."*

- Resolución 1782 de 2009 *"Por la cual se modifica el artículo 8° de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004"*

- Resolución 5967 de 2009 *"por la cual se dictan unas disposiciones para el registro de Vehículos Especiales Automotores y no automotores de transporte de Carga."*
- Resolución 6247 de 2009 *"Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a Vehículos de Transporte de Carga de dos ejes"*
- Resolución 2498 de 2018 *"Por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes"*

3. Seguridad de equipos

- Resolución 2394 de 2009 *"Por la cual se dictan unas disposiciones en materia de seguridad"*
- Resolución 005644 de *2009 "Por la cual se modifica parcialmente la Resolución número 2394 de junio 9 de 2009."*

4. Documentos en transporte de carga

- Resolución 0377 de 2013 *"Por la cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC"*
- Decreto 2092 de 2011 *"por el cual se fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y se establecen otras disposiciones"*
- Decreto 2228 de 2013 "*Por el cual se modifican los artículos 1, 3, 4, 5, 11 y 12 del Decreto 2092 de 2011 y se dictan otras Disposiciones"*

5. Normas de tránsito

- Acuerdo 051 de 1993 *"'Por el cual se dictan disposiciones en materia de Tránsito Terrestre automotor y se derogan los Acuerdos 0034 de 1.991, 00022 de 1992 y 00052 de 1992 "*
- Decreto 4116 de 2004 *"Por el cual se reglamenta la Ley 903 de 2004"*
- Resolución 0319 de 2008 *"Por la cual se dicta una medida en materia de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga"*
- Resolución 1384 de 2010 *"Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia."*
- Resolución 0001885 de 2015 *"Por la cual se adopta el manual de señalización vial- Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia"*
- Decreto 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."*

6. Normas tributarias

En materia tributaria, el presente proceso de contratación es objeto de obligaciones, por tanto, se deberá verificar si los partícipes son sujetos pasivos de éstas conforme a lo dispuesto por las normas tributarias vigentes.

Impuesto de Valor Agregado IVA: acorde con el artículo 476 del Estatuto Tributario el servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo se encuentra excluido del impuesto al valor agregado IVA.

Retenciones de impuestos nacionales y locales: Por la naturaleza del contrato y según las responsabilidades tributarias del contratista, éste estará sujeto a las siguientes deducciones:

- Retenciones a título de impuesto de renta: se aplicarán de acuerdo con la naturaleza del contrato y las responsabilidades establecidas en el RUT de la persona natural y/o jurídica, de conformidad con el régimen que le resulte aplicable y la actividad que realice el contratista. No se aplicará retención en la fuente por renta a las personas que en su RUT se registren como régimen SIMPLE, Autorretenedores o como pertenecientes a Régimen Tributario Especial, como ESAL o Cooperativas.
- Retención a título de Impuesto de Industria y Comercio: de acuerdo con literal a) del numeral 3 de la Ley 1819 de 20216, en la actividad de transporte el ingreso se entenderá percibido en el municipio o distrito desde donde se despacha el bien, mercancía o persona. En consecuencia, se aplicará la tarifa que determine para dicha actividad, la ciudad correspondiente de despacho.
- Se aplicará retención de estampillas en los departamentos donde la ejecución de contratos suscritos por la Procuraduría General de la Nación constituya hecho generador de tal tributo.

Los porcentajes de retención para cada uno de los ítems enunciados serán calculados de acuerdo con la tarifa vigente que corresponda a la actividad económica en la cual se enmarque cada uno de los conceptos facturados o el hecho generador.

En caso de que el proveedor sea una Unión Temporal o Consorcio se hace necesario que el mismo cuente con Registro Único Tributario R.U.T. sin perjuicio del acuerdo pactado entre las partes para la facturación y cobro. En este sentido, se debe adjuntar el documento de conformación de la Unión Temporal o Consorcio y se tendrá en cuenta que las retenciones de impuestos recaerán sobre el emisor de la factura. Cada una de las personas que componga el Consorcio o Unión Temporal deberá presentar su R.U.T. actualizado.

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

El sector de transporte de carga en Colombia está altamente fragmentado y dominado por el modo vía terrestre, el cual moviliza la gran mayoría de mercancías, con más de 135 millones de toneladas reportadas recientemente. La propiedad del parque automotor es democratizada, con la mayoría de los vehículos bajo pequeños propietarios (personas naturales), evidenciando una estructura empresarial de pequeña y mediana escala.

Distribución del Sector Empresarial y Propiedad

Consultado el Listado de empresas de carga activas registradas en el Ministerio de transporte a 31 de Enero de 2026 en Colombia existen 4.188 empresas donde la composición societaria del transporte de carga en Colombia, según registros RUES y el Ministerio de Transporte, se caracteriza

por una mezcla de sociedades anónimas (S.A.), empresas limitadas (Ltda.) y cooperativas de transportadores, activas bajo normativas de carga líquida, sólida y paquetería.[9]

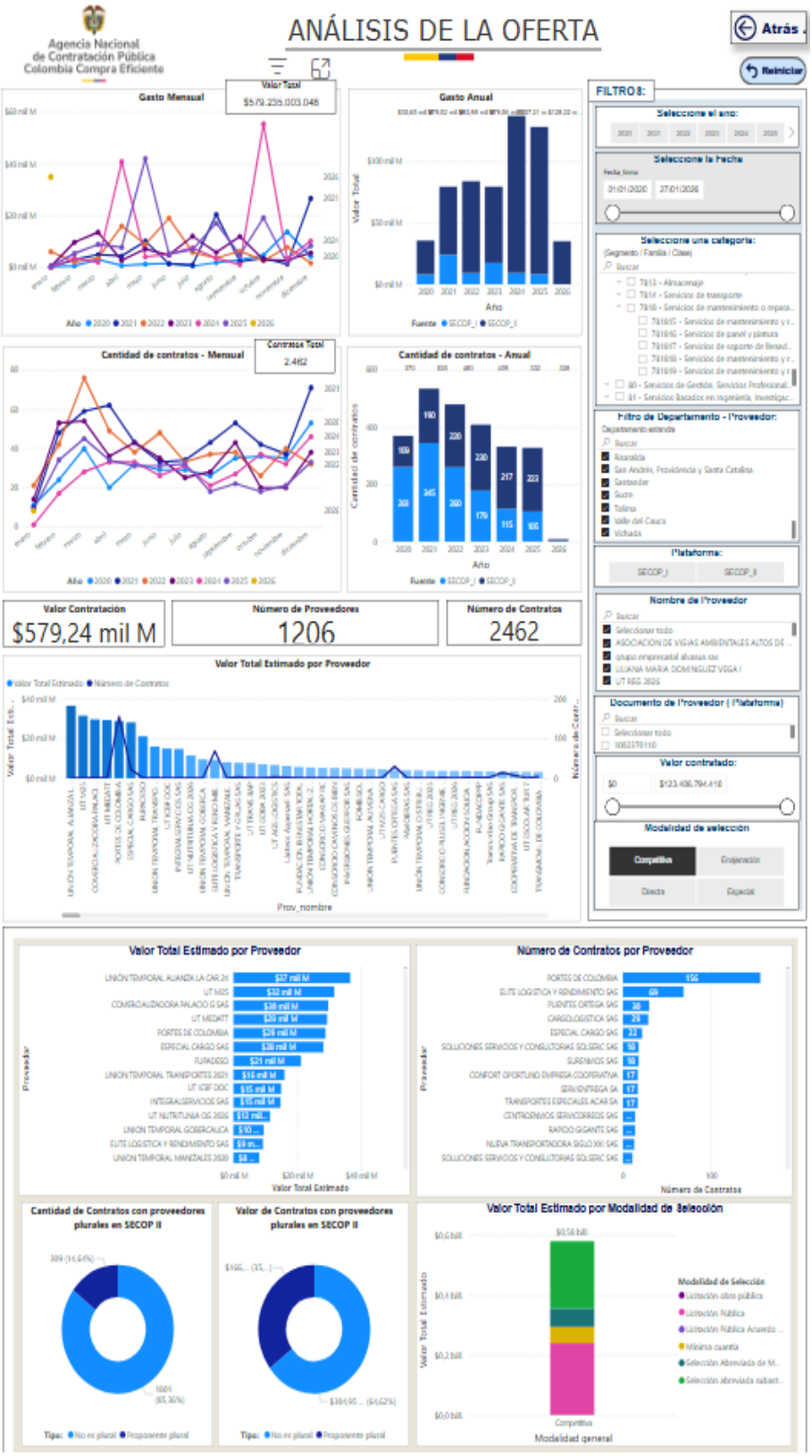
El sector está en proceso de transformación con el uso de plataformas de rastreo satelital, el cual actualmente lo tiene implementado las empresas más grandes y consolidadas.

- **Propiedad del Parque Automotor:** El 76,1% de los vehículos son propiedad de personas naturales (pequeños transportadores o "hombre-camión"), mientras que solo el 16,8% pertenece a empresas privadas y un 2,55% a empresas de transporte formal.
  Al verificar las actividades del objeto del proceso a contratar el codificador *de bienes y servicios de las Naciones Unidas, se encuentra descrito en los siguientes códigos:*

Clasificación UNSPSC	***Producto***
78101802	*Servicio transporte de carga por carretera en camión a nivel nacional y regional*
78121502	*Empaque*
78101900	*Transporte de carga intermodal*

Una vez consultado el análisis de la oferta en el modelo de abastecimiento estratégico adoptado por la agencia de contratación pública Colombia compra eficiente, se evidencia que existen 1.206 proveedores que suscribieron 2.462 contratos con entidades públicas en el período 2020-2026[10]

[9] file:///C:/Users/e-smeneses/Downloads/LISTADO%20EMPRESAS%20DE%20CARGA%20ACTIVAS%20CON%20CORTE%20A%2030-01-2026%20(1).pdf
[10] Microsoft Power BI


Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
ANÁLISIS DE LA OFERTA
Atrás
Reiniciar
Gasto Mensual
Valor Total
$579.235.003.048
Gasto Anual
Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
2.462
Cantidad de contratos - Anual
FILTROS:
Seleccione el año:
Seleccione la fecha
Seleccione una categoría:
Filtro de Departamento - Proveedor:
Plataforma:
Nombre de Proveedor
Documento de Proveedor (Plataforma)
Valor contratado:
Modalidad de selección
Competitiva
Contratación directa
Especial
Valor Contratación
$579,24 mil M
Número de Proveedores
1206
Número de Contratos
2462
Valor Total Estimado por Proveedor
Prov_nombre
Valor Total Estimado por Proveedor
Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
Número de Contratos
Cantidad de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Valor de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Valor Total Estimado por Modalidad de Selección
Modalidad de Selección
Modalidad general

ANÁLISIS PARA DETERMINAR LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Condiciones normativas

Las capacidades financiera y organizacional son objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección, como lo señala el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007.

Para aplicación de lo anterior, la Subsección 5 del Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015 señala que las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, con domicilio en Colombia, interesadas en participar en Procesos de Contratación convocados por las Entidades Estatales, deben estar inscritas en el Registro Único de Proponentes (RUP), el cual contendrá la información a partir del cual las cámaras de comercio deben verificar y certificar, los siguientes requisitos habilitantes:

Capacidad Financiera – los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

- Índice de liquidez: activo corriente dividido por el pasivo corriente.
- Índice de endeudamiento: pasivo total dividido por el activo total.
- Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

Capacidad Organizacional – los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

- Rentabilidad del patrimonio: utilidad operacional dividida por el patrimonio.
- Rentabilidad del activo: utilidad operacional dividida por el activo total.

En consecuencia, y atendiendo lo preceptuado en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, la verificación de la capacidad financiera y organizacional se demostrará exclusivamente con el respectivo certificado del RUP en donde deberán constar dichas condiciones.

De otra parte, mediante Decreto 1860 de 2021 se reglamentó parcialmente la Ley 2069 de 2020 "Por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia", introduciendo en el D.U.R. 1082 de 2015 algunas medidas para fomentar la participación de emprendimientos y empresas de mujeres, así como de MiPymes en el sistema de compras públicas.

En lo referente a los criterios diferenciales para MiPymes en el sistema de compras públicas el Artículo 2.2.1.2.4.2.18. del D.U.R. 1082 de 2015 señala*: "… las Entidades Estatales… establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las MiPymes domiciliadas en Colombia. Para el efecto, en función de los criterios de clasificación empresarial, los Documentos del Proceso deberán incorporar requisitos habilitantes diferenciales relacionados con alguno o algunos de los siguientes aspectos:*

1. Tiempo de experiencia.
2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia.
3. Índices de capacidad financiera.
4. Índices de capacidad organizacional.
5. Valor de la garantía de seriedad de la oferta.

Los requisitos mencionados deberán fijarse respetando las condiciones habilitantes requeridas para el cumplimiento adecuado del contrato, teniendo en cuenta el alcance de las obligaciones. En desarrollo de lo anterior, con la finalidad de beneficiar a las MiPymes, se establecerán condiciones más exigentes respecto a alguno o algunos de los criterios de participación antes enunciados frente a los demás proponentes que concurran al procedimiento de selección que no sean MiPymes.
"(…)"

PARÁGRAFO 2. Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de MiPymes y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal."

En el aspecto relativo a los criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas, de acuerdo con el artículo 2.2.1.2.4.2.15. del D.U.R. 1082 de 2015, estos no son aplicables a la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa.

Análisis del sector

A continuación, se analizan los indicadores de liquidez, endeudamiento, razón de cobertura de intereses y razones de rentabilidad del activo y del patrimonio de una muestra de proveedores nacionales cuyas actividades están estrechamente asociadas al objeto contractual. La información analizada, con corte a diciembre 31 de 2024, fue consultada en la página web del Registro Único Empresarial y Social Cámaras de Comercio:

	Liquidez	Endeudamiento	Cobertura Intereses	Rentabilidad Patrimonio	Rentabilidad Activo
NIT					
900150640	6,43	0,27	322,85	0,16	0,11
800254161	30,04	0,02	ind	0,15	0,15
830006177	6,2	0,43	152,63	0,13	0,07
860512330	1,91	0,32	1517,48	0,16	0,11
800251569	3,1	0,63	13,13	1,14	0,42
890904713	0,89	0,36	17,15	0,4	0,25
900310856	1,71	0,44	0,2	0,02	0,01

Resumen Estadístico

	Liquidez	Endeudamiento	Cobertura Intereses	Rentabilidad Patrimonio	Rentabilidad Activo
PROMEDIO	7,18	0,35	337,24	0,31	0,16
MÍNIMO	0,89	0,02	0,20	0,02	0,01
MÁXIMO	30,04	0,63	1517,48	1,14	0,42
MEDIANA	3,10	0,36	84,89	0,16	0,11

La liquidez de los proveedores se considera buena, este índice supone, una solución de holgura financiera e indica el grado en el cual los derechos de los acreedores a corto plazo se encuentran cubiertos por activos que se espera se conviertan en efectivo en el corto plazo, en un periodo similar al del vencimiento de las obligaciones. Se aprecia que el activo corriente de las empresas analizadas ha sido mayor al pasivo corriente este periodo en el 85% de los casos.

El nivel de endeudamiento señala la proporción en la cual participan los acreedores sobre el valor total de los bienes y derechos de la empresa. Entre más bajo sea el nivel de endeudamiento, mayor espacio tiene la empresa para acudir a apalancamiento financiero por parte de terceros, como proveedores o entidades financieras. El promedio de este indicador es 35%, mientras la mediana es del 36%, con lo cual se observa que la mayoría de las empresas cuentan con un muy buen nivel de endeudamiento.

El análisis de Razón de Cobertura de Intereses es el resultado de la utilidad operacional dividida por los gastos de intereses. Es fundamental para un proveedor estar al día con sus obligaciones financieras, particularmente con la obligación de pagar intereses financieros. Una compañía puede encontrarse en dificultades financieras y operacionales y mantener el giro ordinario de sus negocios por un buen tiempo en la medida en que sea capaz de pagar sus intereses de deuda. La mediana de la razón de cobertura de intereses es de 84,89 en un escenario donde el 85% de las empresas observadas tuvo una razón de cobertura de intereses superior a 13, de lo cual se colige que, para ellas la utilidad operacional fue suficiente para atender el costo financiero del servicio de la deuda.

Referente a los indicadores de capacidad organizacional es pertinente señalar que, en la medida que el índice de rentabilidad sobre el patrimonio sea mayor, mayor es la rentabilidad de los accionistas; a mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio, lo que a su vez refleja una mejor capacidad organizacional del proponente. La mediana de estos indicadores para el 2023 se encuentra en el 16% para rentabilidad del patrimonio y 11% para rentabilidad del activo, en un espectro de mercado donde el 100% de las empresas presentaron rentabilidad positiva y de hecho, el 85% de ellas presentaron rentabilidades superiores al 13% y 7% respectivamente.

Proponentes plurales

En relación con la capacidad financiera y de organización de los Consorcios y/o Uniones Temporales, pese a que la figura de la Unión Temporal permite que los miembros determinen las actividades que desarrollaran en el marco de la ejecución del contrato y fijen su alcance para efectos de las sanciones que puedan ser impuestas por la administración, tanto en la Unión Temporal como en el Consorcio, todas las personas jurídicas o naturales que los conformen **RESPONDEN SOLIDARIAMENTE** por la ejecución de todas y cada una de las obligaciones pactadas, **por ello, de forma individual deben contar con la fortaleza financiera necesaria para asumir dicha responsabilidad.**

Se destaca que estas figuras no se crearon legalmente para que unieran capacidades sino esfuerzos de gestión y para que asumieran riesgos en la ejecución de un determinado proyecto. Sobre el particular la Corte Constitucional, en su sentencia C 414 de 1994, Magistrado Ponente **ANTONIO BARRERA CARBONELL**, al revisar la exequibilidad del parágrafo del artículo 7 de la Ley 80 de 1993, precisó:

"El Estatuto de contratación permite que los consorcios y las uniones temporales puedan contratar con el Estado, lo cual significa que la ley le reconoce su capacidad jurídica a pesar de que no les exige como condición de su ejercicio, la de ser personas morales. El consorcio es una figura propia del derecho privado, utilizado ordinariamente como un instrumento de cooperación entre empresas, cuando requieren asumir una tarea económica particularmente importante, que les permita distribuirse de algún modo los riesgos que pueda implicar la actividad que se acomete, aunar recursos financieros y tecnológicos, y mejorar la disponibilidad de equipos, según el caso, pero conservando los consorciados su independencia jurídica.

Se tiene de lo anterior que, según la ley, el consorcio es un convenio de asociación, o mejor, un sistema de mediación que permite a sus miembros organizarse mancomunadamente para la celebración y ejecución de un contrato con el Estado, sin que por ello pierdan su individualidad jurídica, pero asumiendo un grado de responsabilidad solidaria en el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Lo que se ha expresado para el consorcio puede aplicarse del mismo modo para la "unión temporal", si se tiene en cuenta el texto del numeral segundo del mismo artículo 7o. Sin embargo, la norma en cita introdujo a la figura una variante que justifica la diferencia con el consorcio y explica de paso su razón de ser.

La exposición de motivos al proyecto de ley explica dicha diferencia de la siguiente manera:

"En cuanto a la unión temporal, definida igualmente en el artículo 7o., puede decirse que se trata de una figura que reúne todas las características genéricas del consorcio, siendo su diferencia específica la posibilidad de que quienes la integran determinen cuál ha de ser el alcance y contenido de la participación de cada uno en la ejecución del objeto contratado, de tal manera que, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria por el cumplimiento de la propuesta y del contrato, los efectos de los actos sancionatorios recaigan exclusivamente sobre la persona que incurrió en la falta o en el incumplimiento de que se trate. De esta forma se busca facilitar la participación conjunta de oferentes nacionales y extranjeros o de personas con capacidades económicas diferentes".

De igual forma el Consejo de Estado en pronunciamiento del veintiséis (26) de abril de dos mil seis (2006), radicación número 73001-23-31-000-1997-04707-02(15188), en cuanto a los Consorcios o Uniones Temporales señalo lo siguiente*: El decreto 679 de 1994, reglamentario de la ley 80, dispuso, en el artículo 3º, que "de conformidad con el numeral 5°, literal a), del artículo 24 de la ley 80 de 1993, en los pliegos de condiciones o términos de referencia podrán establecerse los requisitos objetivos que deban cumplirse para efectos de la participación de consorcios o de uniones temporales".*

Esta disposición permite, entonces, que el operador administrativo SEÑALE en los pliegos de condiciones REQUISITOS OBJETIVOS para la participación de los consorcios… La finalidad del ARTÍCULO 7º DE LA LEY 80 DE 1993 al permitir la asociación de personas para la conformación de consorcios o uniones temporales no sólo es la de hacer factible la prestación de un servicio, la ejecución de una obra, etc., brindando cada uno mayor calidad y eficiencia en razón de su especialidad, y evitando así los mayores costos y efectos negativos que puedan derivarse de la realización aislada y particular de actividades respecto de las cuales no se es el más apto, como así se anotó en la Gaceta del Congreso, sino que también la finalidad es la de asegurar a la Administración contratante, mediante la solidaridad creada en su favor entre los CONSORCIADOS o los UNIDOS TEMPORALMENTE respecto al cumplimiento total de la propuesta y del objeto contratado…"
"*Es así como cada consorciado y cada uno de los unidos temporalmente tiene una capacidad real individual, que no tiene alcance real de garantía efectiva sobre la solidaridad fijada en la ley a favor del contratante, precisamente porque en esas formas de asociación si bien se ve HACIA FUERA la capacidad del consorcio y de la unión temporal, resulta que HACIA ADENTRO del CONSORCIO y de la UNIÓN TEMPORAL, se aprecia la real capacidad de cada uno de sus miembros, por razones obvias, siempre inferior a la de la asociación, por consorcio o por unión temporal.*
La solidaridad fijada en la ley para los consorciados y para los unidos temporalmente, según el caso, puede dar lugar al requerimiento administrativo o a la declaración judicial de exigir el cumplimiento o la indemnización, según el evento, y muy seguramente en la realidad material, la previsión legal de solidaridad no tendrá la eficacia buscada por el legislador, en la medida que acrezca el número de participantes, pues si bien a mayor número de participantes es mayor la capacidad del consorcio o de la unión temporal, también a mayor el número de participantes es menor la capacidad individual de estos y, por tanto, aunque la ley predica la solidaridad, que es indiscutible, la realidad de eficacia se torna en improbable en la medida en que la capacidad de cada consorciado y de cada una de las personas que integran la unión temporal es menor."
En consideración a lo anterior, cuando se trate de Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes, sea persona natural o jurídica, deberá cumplir con el mínimo requerido para cada uno de los requisitos indicadores**:** Índice de Liquidez, Endeudamiento, Razón de Cobertura de Intereses, Rentabilidad del Activo y Rentabilidad del Patrimonio.
Indicadores aplicables al proceso

Teniendo en cuenta el análisis del sector y de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, se recomienda para medir la capacidad financiera y de organización para el presente proceso los siguientes indicadores:

INDICADOR	REQUERIDO
Liquidez: (Activo corriente / Pasivo corriente)	Mayor o igual a 1,0
Endeudamiento: (Pasivo total / Activo total)	Menor o igual a 0,70
Razón de cobertura de Intereses: (Utilidad Operacional/Gastos de intereses)	Mayor o igual a 1,0
Rentabilidad del Activo: (Utilidad Operacional / Activo)	Mayor o igual a 0,03
Rentabilidad del Patrimonio (Utilidad operacional/patrimonio)	Mayor o igual a 0,06

Criterio Diferencial
En cumplimiento del artículo 2.2.1.2.4.2.18. del D.U.R. 1082 de 2015, se establecerán los siguientes criterios diferenciales en lo referente a los requisitos mínimos habilitantes de Capacidad Organizacional para los oferentes acrediten su condición de MiPymes en las condiciones señaladas en la sección de aspectos habilitantes – capacidad jurídica del presente pliego. Estos criterios aplicarán al proponente plural si por lo menos uno de los integrantes acredita que pertenece a la categoría de MiPymes y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal, como se determina en el parágrafo 2 del 2.2.1.2.4.2.18. del D.U.R. 1082 de 2015.

INDICADOR	VALOR REQUERIDO
RENTABILIDAD DEL ACTIVO: Utilidad operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0.02
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO: Utilidad operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0.04

CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

El Registro Único de Proponentes – RUP es el instrumento a través del cual los proponentes acreditan su capacidad financiera y organizacional; entre tanto, el certificado del RUP es el documento que de acuerdo con la normatividad vigente obra como prueba de tales condiciones.

En consecuencia, la verificación de la capacidad financiera se efectuará con la información registrada en el RUP que se encuentre vigente y en firme al cierre del proceso de contratación, conforme lo previsto en el Artículo 6 de la ley 1150 de 2007. Esta información se constatará en el respectivo certificado del RUP aportado por el proponente en las condiciones establecidas dentro de los aspectos a verificar en la capacidad jurídica del presente pliego.

Se advierte, que el RUP debe renovarse a más tardar el quinto día hábil del mes de abril de cada año, de lo contrario cesan sus efectos. Artículo 2.2.1.1.1.5.1 del decreto 1082 de 2015.

Al cierre del Proceso de Contratación, es decir, hasta el plazo para presentar ofertas, el RUP debe encontrarse vigente, esto es, que el proponente haya presentado la información para renovar el

registro en el término anteriormente establecido. Para verificar que los efectos del RUP no han cesado, es necesario que el certificado presentado acredite que el interesado realizó los trámites necesarios para renovar su registro dentro del término.

En el caso de Consorcios o Uniones Temporales, el RUP será presentado por cada uno de los integrantes; la PGN verificará para cada uno de ellos el cumplimiento de los requisitos exigidos en el pliego de condiciones, de acuerdo con lo certificado por la Cámara de Comercio.

Para considerar que un proponente se encuentre habilitado desde la perspectiva de la capacidad financiera y organizacional, deberá demostrar a través de la información que reporta en el RUP vigente que los indicadores financieros reportados en dicho registro cumplen con los valores requeridos que se señalan a continuación:

A. CAPACIDAD FINANCIERA

INDICE	VALOR REQUERIDO
LIQUIDEZ (Activo corriente / Pasivo corriente)	Mayor o igual a 1
ENDEUDAMIENTO (Pasivo total / Activo total)	Menor o igual a 0,70
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (Utilidad operacional / Gastos de intereses)	Mayor o igual a 1

El proponente cuyos pasivos corrientes sean iguales a cero (0) se considera HABILITADO en el índice de liquidez.

El proponente que teniendo utilidad operacional positiva reporte gasto de intereses igual a cero (0), se considera HABILITADO en el índice de Cobertura de Intereses.

Cuando se trate de consorcios o uniones temporales, para los Índices de Liquidez, Endeudamiento y Razón de Cobertura de Intereses, cada uno de los integrantes deberá cumplir con el valor requerido.

B. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

INDICADOR	VALOR REQUERIDO
Rentabilidad del Activo (utilidad operacional /activo)	Mayor o igual a 0,03
Rentabilidad del Patrimonio (utilidad operacional/patrimonio)	Mayor o igual a 0,06

Cuando se trate de consorcios o uniones temporales, para los Indicadores de Rentabilidad del Activo y Rentabilidad del Patrimonio, cada uno de los integrantes deberá cumplir con el valor requerido para cada uno de los indicadores.

CRITERIO DIFERENCIAL

A los oferentes que acrediten su condición de MiPymes en los términos señalados en el presente pliego, les será aplicables los siguientes criterios diferenciales en lo referente a los requisitos mínimos habilitantes de Capacidad Organizacional:

INDICADOR	VALOR REQUERIDO
Rentabilidad del Activo: Utilidad operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0.02
Rentabilidad del Patrimonio: Utilidad operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0.04

En cumplimiento del parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.4.2.18. del D.U.R. 1082 de 2015, tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita que pertenece a la categoría de Mipyme y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1 contrataciones De La Entidad

Contrataciones de la Entidad años 2022 – 2025

CONTRATO	SASI-003- 2025
CONTRATISTA	PORTES DE COLOMBIA SAS
OBJETO	PRESTAR EL SERVICIO DE EMBALAJE Y TRANSPORTE DE BIENES MUEBLES Y ELEMENTOS ENTRE LAS SEDES DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN A NIVEL NACIONAL
PLAZO DEL CONTRATO	HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025
MODALIDAD DE SELECCIÓN	SUBASTA INVERSA
FORMA DE PAGO	MENSUALMENTE, CONFORME A LOS SERVICIOS EFECTIVAMENTE PRESTADOS, PREVIO LOS INFORMES DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DEL PERIODO.
VALOR	$400.000.000 M/CTE
VALOR DEL CONTRATO EN SMMLV	280.99 SMMLV
OFERENTES QUE SE PRESENTARON	-ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO SAS -PORTES DE COLOMBIA SAS -ESPECIAL CARGO S.A.S -CAMARCA S.A.S
GARANTIAS	CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 20%; PAGO DE SALARIOS 5%; CALIDAD DEL SERVICIO 20%.
CRITERIOS DE EVALUACIÓN	LAS ACREDITACIONES DE CAPACIDAD JURIDICA Y TECNICA. NO SE EXIGIÓ CAPACIDAD FINANCIERA CUYA EXIGENCIA ES DISCRECIONAL DE LA ENTIDAD.
EXPERIENCIA EXIGIDA	ACREDITAR EXPERIENCIA EN LA ACTIVIDAD CORRESPONDIENTE AL OBJETO A CONTRATAR, MEDIANTE LAS CERTIFICACIONES RESPECTIVAS EXPEDIDAS POR EL CONTRATANTE, EN LAS CUALES SE ACREDITE LA CELEBRACION, EJECUCION Y TERMINACION DE HASTA DOS (2) – TRES (3) PARA MIPYME - CONTRATOS CELEBRADOS Y EJECUTADOS CON ENTIDADES PUBLICAS O

	PRIVADAS CUYA SUMATORIA CORRESPONDA AL VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL.
WEB	https://apps.procuraduria.gov.co/portal/index.jsp?option=co.gov.pgn.portal.frontend.component.pagefactory.ContratacionComponentPageFactory&action=view_proceso&cont=3178

CONTRATO	**MC-005-2024**
CONTRATISTA	ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO SAS
OBJETO	PRESTAR EL SERVICIO DE EMBALAJE Y TRANSPORTE DE BIENES MUEBLES Y ELEMENTOS ENTRE LAS SEDES DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN A NIVEL NACIONAL
PLAZO DEL CONTRATO	HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024
MODALIDAD DE SELECCIÓN	MINIMA CUANTIA
FORMA DE PAGO	MENSUALMENTE, CONFORME A LOS SERVICIOS EFECTIVAMENTE PRESTADOS, PREVIO LOS INFORMES DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DEL PERIODO.
VALOR	$99.964.895 M/CTE
VALOR DEL CONTRATO EN SMMLV	76,89 SMMLV
OFERENTES QUE SE PRESENTARON	-ELITE LOGISTICA Y RENDIMIENTO SAS -PORTES DE COLOMBIA SAS -ESPECIAL CARGO S.A.S -PUENTES ORTTEGA S.A.S -CAMARCA S.A.S
GARANTIAS	CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 20%; PAGO DE SALARIOS 5%; CALIDAD DEL SERVICIO 20%.
CRITERIOS DE EVALUACIÓN	LAS ACREDITACIONES DE CAPACIDAD JURIDICA Y TECNICA. NO SE EXIGIÓ CAPACIDAD FINANCIERA CUYA EXIGENCIA ES DISCRECIONAL DE LA ENTIDAD.
EXPERIENCIA EXIGIDA	ACREDITAR EXPERIENCIA EN LA ACTIVIDAD CORRESPONDIENTE AL OBJETO A CONTRATAR, MEDIANTE LAS CERTIFICACIONES RESPECTIVAS EXPEDIDAS POR EL CONTRATANTE, EN LAS CUALES SE ACREDITE LA CELEBRACION, EJECUCION Y TERMINACION DE HASTA DOS (2) – TRES (3) PARA MIPYME - CONTRATOS CELEBRADOS Y EJECUTADOS CON ENTIDADES PUBLICAS O PRIVADAS CUYA SUMATORIA CORRESPONDA AL VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL.
WEB	https://apps.procuraduria.gov.co/portal/index.jsp?option=co.gov.pgn.portal.frontend.component.pagefactory.ContratacionComponentPageFactory&action=view_proceso&cont=3038

CONTRATO	**MC-004-2023**
CONTRATISTA	PORTES DE COLOMBIA SAS

OBJETO	PRESTAR EL SERVICIO DE EMBALAJE Y TRANSPORTE DE BIENES MUEBLES Y ELEMENTOS ENTRE LAS SEDES DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN A NIVEL NACIONAL
PLAZO DEL CONTRATO	HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023
MODALIDAD DE SELECCIÓN	MÍNIMA CUANTIA
FORMA DE PAGO	MENSUALMENTE, CONFORME A LOS SERVICIOS EFECTIVAMENTE PRESTADOS, PREVIO LOS INFORMES DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DEL PERIODO.
VALOR	$69.926.464 M/CTE
VALOR DEL CONTRATO EN SMMLV	60,28 SMMLV
OFERENTES QUE SE PRESENTARON	PORTES DE COLOMBIA SAS RÁPIDO GIGANTE S.A.S
GARANTÍAS	CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 20%; PAGO DE SALARIOS 5%; CALIDAD DEL SERVICIO 20%.
CRITERIOS DE EVALUACIÓN	LAS ACREDITACIONES DE CAPACIDAD JURIDICA Y TECNICA. NO SE EXIGIO CAPACIDAD FINANCIERA CUYA EXIGENCIA ES DISCRECIONAL DE LA ENTIDAD.
EXPERIENCIA EXIGIDA	ACREDITAR EXPERIENCIA EN LA ACTIVIDAD CORRESPONDIENTE AL OBJETO A CONTRATAR, MEDIANTE LAS CERTIFICACIONES RESPECTIVAS EXPEDIDAS POR EL CONTRATANTE, EN LAS CUALES SE ACREDITE LA CELENRACION, EJECUCION Y TERMINACION DE HASTA DOS (2) – TRES (3) PARA MIPYME - CONTRATOS CELEBRADOS Y EJECUTADOS CON ENTIDADES PUBLICAS O PRIVADAS CUYA SUMATORIA CORRESPONDA AL VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL.
WEB	https://apps.procuraduria.gov.co/portal/index.jsp?option=co.gov.pgn.portal.frontend.component.pagefactory.ContratacionComponentPageFactory&action=view_proceso&cont=2850

CONTRATO	**MC-005-2022**
CONTRATISTA	PORTES DE COLOMBIA SAS
OBJETO	PRESTAR EL SERVICIO DE EMBALAJE Y TRANSPORTE DE BIENES MUBELES Y ELEMENTOS ENTRE LAS SEDES DE LA PROCURADURIA GENARELA DE LA NACION A NIVEL NACIONAL
PLAZO DEL CONTRATO	HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022
MODALIDAD DE SELECCIÓN	MÍNIMA CUANTIA
FORMA DE PAGO	PLAZO DE PAGO DE LA FACTURA
VALOR	$72.306.337 M/CTE
VALOR DEL CONTRATO EN SMMLV	72 SMMLV

OFERENTES QUE SE PRESENTARON	PORTES DE COLOMBIA SAS TRANSCOCOL LTDA EPECIAL CARGO S.A.S
GARANTIAS	CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO 30%; PAGO DE SALARIOS 5%; CALIDAD DEL SERVICIO 20%.
CRITERIOS DE EVALUACIÓN	LAS ACREDITACIONES DE CAPACIDAD JURIDICA Y TECNICA. NO SE EXIGIO CAPACIDAD FINANCIERA CUYA EXIGENCIA ES DISCRECIONAL DE LA ENTIDAD.
EXPERIENCIA EXIGIDA	ACREDITAR EXPERIENCIA EN LA ACTIVIDAD CORRESPONDIENTE AL OBJETO A CONTRATAR, MEDIANTE LAS CERTIFICACIONES RESPECTIVAS EXPEDIDAS POR EL CONTRATANTE, EN LAS CUALES SE ACREDITE LA CELENRACION, EJECUCION Y TERMINACION DE HASTA TRES (3) CONTRATOS CELEBRADOS Y EJECUTADOS CON ENTIDADES PUBLICAS O PRIVADAS CUYA SUMATORIA CORRESPONDA AL VALOR DEL PRESUPUESTO OFICIAL.
WEB	https://apps.procuraduria.gov.co/portal/index.jsp?option=co.gov.pgn.portal.frontend.component.pagefactory.ContratacionComponentPageFactory&action=view_proceso&cont=3178

La anterior información contenida en el cuadro que antecede contiene los datos de la contratación del periodo comprendido entre el año 2022 – 2025 donde se observa que el año inmediatamente anterior la contratación de este servicio fue mediante subasta inversa por lo cual se recomienda para el año 2026 esta modalidad de selección.

Garantías

Dentro del análisis de los contratos suscritos por la PGN en cuanto a garantías se exigieron las siguientes:

Cumplimiento 20%
Pago de Salarios 5%
Calidad del servicio 20%

Experiencia

En cuanto a experiencia se debió acreditaron entre dos y tres certificaciones de contratos ejecutados con similar objeto contractual.

Modalidad

Modalidad de contratación en los dos últimos años por Subasta Inversa y los dos años anteriores mínima cuantía.

4.2 Contrataciones de Otras Entidades

Año	Entidad	No. contrato	Objeto	Valor	Link
2020	Agencia logística de	SAMC 013-020-2020	SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE Y/O FLUVIAL, CON DESTINO A LAS UNIDADES MILITARES DE LA ARMADA	70.000.000	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/

	las fuerzas militares		NACIONAL, EJERCITO NACIONAL, AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES, ENTIDADES ADSCRITAS VINCULADAS AL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL ORGANISMOS DE ORDEN GUBERNAMENTAL Y OTRAS PARTICULARES		ContractNoticeView/Index?notice=CO1.NTC.1243438
2024	Alcaldía de Aguazul	MA-SAM-SDEA-019-2024	PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE EN CAMABAJA, CARGUE Y DESCARGUE DE TUBERÍA ENTREGADA A LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL EN CESION SIN COSTO, DESDE EL "PATIO DE TUBERÍA CUSIANA" DE ECOPETROL HASTA EL PREDIO DENOMINADO PLANTA DE YUCA DEL MUNICIPIO DE AGUAZUL.	67.671.334,00	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?notice=CO1.NTC.6970065
2024	AGENCIA LOGÍSTICA DE LAS FUERZAS MILITARES REGIONAL SUROCCIDENTE	SA MC 014-045-2024	RESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA PARA LOS ABASTECIMIENTOS A LAS DIFERENTES UNIDADES TÁCTICAS DE LA ZONA SUROCCIDENTE DEL PAÍS MANIZALES, PEREIRA, PUEBLO TAPAO, ARMENIA, GÉNOVA, CARTAGO, ZARZAL, BUGA, PALMIRA, FELIDIA, CALI, POPAYÁN, PASTO, CHAPALITO, IPIALES	140.410.000,00	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?notice=CO1.NTC.6604028
2024	Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional-CENAC ESPECIALIZADO DE AVIACIÓN	209-SASD-CENACAVIACION-2024	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL, EMBALAJES Y ACARREOS	1.625.000.000,00	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?notice=CO1.NTC.6349278
2024	LA AGENCIA LOGÍSTICA DE FUERZAS MILITARES REGIONAL NORTE	SAMC-010-003-2024	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE VIVERES SECOS Y FRESCOS PARA SUPLIR LAS NECESIDADES DE LOS COMEDORES DE TROPA, LAS UNIDADES MILITARES Y UNIDADES DE NEGOCIOS POR LOS CUALES FUESE O LLEGARE A SER RESPONSABLE LA AGENCIA LOGÍSTICA DE FUERZAS MILITARES REGIONAL NORTE.	585.000.000,00	https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?notice=CO1.NTC.5556316

Las conclusiones a que se llega una vez analizada la información en SECOP, se tiene que los procesos se ejecutaron en las condiciones contractuales pactadas y no hubo lugar a ejecución de pólizas de garantías. De igual forma se concluye lo siguientes en cuanto a garantías, experiencia y modalidad.

Garantías

Los contratos relacionados en el cuadro anterior solicitaron las siguientes clases de garantías:

- Garantía de Seriedad de la Propuesta
-. Cumplimiento
-. Calidad del Bien y/o servicio
- Responsabilidad Civil Extracontractual.

Experiencia

En cuanto a la experiencia se exige que las actividades contratadas estén incluidas en el RUP. Se exige la acreditación entre una (1) y tres (3) certificaciones de contratos anteriores, cuyo valor individual o sumado sea igual o superior al monto del contrato a ejecutar con cada entidad

Modalidad

Selección Abreviada – Subasta Inversa

5. ESTUDIO DE MERCADO

Por medio del evento de cotización COT-056 del 23 de diciembre de 2025 la PGN otorgó a los interesados un plazo de 8 días comprendido entre el 23 de diciembre de 2025 y el 31 de diciembre de 2025, plazo después del cual se recibió una sola cotización presentada por la empresa Línea Express de Carga.

Posteriormente se procedió a invitar a otras empresas del mercado nacional y finalmente se pudo contar con dos cotizaciones más, las siguientes son las empresas que allegaron sus cotizaciones, así:

Cotización No. 1: PORTES DE COLOMBIA SAS NIT 830006177
Cotización No. 2: TRANSPORTE COLOMBIANO DE CARGA SAS 830047225.
Cotización No. 3: LÍNEA EXPRESS DE CARGA LTDA con NIT: 830.047.225.

Estas cotizaciones fueron la Información base para la construcción del estudio de mercado y determinación de los precios de cada uno de los ítems, inicialmente se verifican los valores, y los mismos fueron comparados a partir de la estimación de parámetros estadísticos de tendencia central: Media aritmética y Mediana, para cada una de las tarifas (Nacional y Departamental).

El análisis de precios, la obtención de los estimadores de dispersión y determinación del presupuesto oficial para el proceso de servicio de embalaje y transporte 2026, se encuentran en el Anexo – Cuadro Análisis de Precios y Presupuesto Oficial, lo cual arroja un valor tope unitario de $ 31.114.609 (Treinta y un millones ciento catorce mil seiscientos nueve pesos) y un margen mínimo de mejora del 5% correspondiente a $ 1.555.730.

Ahora bien, obedeciendo a los lineamientos de austeridad del gasto emitidos por el Gobierno Nacional y a las restricciones presupuestales de la entidad, el certificado No. 31626 de Febrero 5 de 2026 emitido por el administrador del plan de compras señala que la PGN cuenta con la suma de *CUATROCIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS $420.000.000* en el rubro *A-02-02-02-006-005 SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA*, por lo cual, en la presente contratación se realizará un

ejercicio de priorización de envíos de cantidades iniciales, definidas de acuerdo con el criterio técnico del Grupo de Almacén e Inventarios.

Entendiendo que el coeficiente de variación frente a la mediana (Me) es considerablemente alto, se procedió a aplicar uno de los aspectos técnicos de la estadística, el cual permite que al valor de la mediana se le reste o disminuya el veinticinco (25%) por ciento del valor de la desviación estándar. Esta transformación de datos se aplica como una constante a cada dato individual en el conjunto de ítems siendo esta constante igual a un cuarto de la desviación estándar. Esta técnica es útil en control de procesos o análisis financiero para ajustar promedios hacia metas inferiores o menores valores, sin afectar la inestabilidad del sistema.

Es importante resaltar que los valores contenidos en el presente análisis de precios servirán para establecer el:

- Valor tope para efectos de evaluación.

Así mismo, se considera prudente recomendar que el contrato se ejecute bajo la figura de monto agotable, lo anterior debido a que las cantidades iniciales a enviar podrían variar en el marco de la ejecución contractual, las cuales atenderían a las necesidades que identifique la entidad a nivel nacional.

La estructuración del presente documento se basa por una parte en los datos histórico de los contratos suscritos por Procuraduría General de la Nación y por otra parte plasma la trayectoria del servicio de transporte de carga con su dinámica del año anterior, así mismo con la consulta de contratos de objeto similar de otras entidades Todo ello permitirá que la ejecución del contrato responda de manera oportuna a las estrictas necesidades de traslado de bienes inmuebles entre las sedes a nivel nacional durante el año 2026.