ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

De conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015, es deber de las Entidades Estatales efectuar, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo, por ello, a continuación, esta Dirección Seccional, efectuará un análisis económico y de mercado.

1. OBJETO:

Prestación del servicio de transporte de carga con personal de apoyo para la recolección, traslado y entrega de bienes y elementos que se requieran movilizar entre las distintas sedes y dependencias, o en los lugares que la Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín requiera.

1.1. ALCANCE:

El contratista debe garantizar la prestación del servicio para suministrar vehículos y auxiliares en donde la Entidad lo requiera cumpliendo a cabalidad con toda la normatividad establecida, y en los horarios pactados

El contratista debe garantizar la prestación del servicio de recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la Entidad, en los plazos y con todos los requisitos que este conlleve.

El servicio se deberá prestar en cualquier departamento del territorio nacional según las necesidades de la entidad. La propuesta recibida debe incluir todos los costos y/o gastos en el que incurren la prestación del servicio de conformidad con el objeto del proceso de selección, así como los impuestos, tasas y demás erogaciones, los cuales serán asumidas por el contratista en su totalidad.

2. CLASIFICACIÓN EN EL UNSPSC:

Los bienes o servicios que la Nación Consejo Superior de la Judicatura, requiere para el presente proceso de selección de contratista, se encuentran dentro del plan anual de adquisiciones de la entidad con la siguiente codificación según el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas - UNSPSC:

Código Familia	Código Clase	Código Producto	Nombre Producto

7810	781018	78101802	Servicios transporte de carga por carretera (en camión) a nivel regional y nacional
7812	781216	78121601	Carga y descarga de mercancías

3. ASPECTOS GENERALES:

De conformidad con el numeral 2° del artículo 2° Ley 1150 del 2007, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 modificado por el artículo 1 del Decreto 399 del 13 de abril de 2021, el artículo 2.2.1.2.1.2.20. y siguientes del Decreto 1082 de 2015, el Decreto 1860 de 2021 y Decreto 0142 de 2023, así como aquellas normas que reglamenten, compilen, modifiquen y sustituyan la materia, en consecuencia, las entidades estatales están obligadas a llevar a cabo estudios y documentos previos para comprobar la necesidad de contratar el bien o servicio, obra o labor.

La Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín, en adelante DSAJM en cumplimiento de los principios de planeación y presupuesto, requiere, entre otros, invertir en la gestión administrativa en el sentido de determinar sus necesidades, analizar los mecanismos más idóneos para satisfacer las condiciones en las cuales debe realizar las contrataciones requeridas con el ánimo de obtener bienes, servicios y obras de primera calidad, de forma oportuna y con el mejor precio en el mercado de manera integral.

Mediante el artículo 103 de la ley 270 de 1996 modificada por la Ley 2430 de 2024, se establecieron como funciones al Director Seccional las siguientes: "*DIRECTOR SECCIONAL DE LA RAMA JUDICIAL. Corresponde al Director Seccional de la Rama Judicial, ejercer en el ámbito de su jurisdicción y conforme a las órdenes, directrices y orientaciones del Director Ejecutivo Nacional de la Administración Judicial, las siguientes funciones: (…) 3. Suscribir en nombre de la Nación-Consejo Superior de la Judicatura los actos y contratos que deban otorgarse o celebrarse, conforme a los actos de la delegación que expida el Director Ejecutivo de Administración Judicial... (…) 6. Actuar como ordenador del gasto para el cumplimiento de las obligaciones que correspondan..."* respectivamente, razón por la cual le corresponde a la DESAJ adelantar e impulsar la contratación necesaria para garantizar la correcta ejecución que se pretende con el presente proceso de selección.

La Dirección Seccional de Administración Judicial Medellín, encargada de la gestión administrativa de los diferentes despachos judiciales y sedes administrativas en Medellín y el Departamento de Antioquia, tiene la responsabilidad de garantizar la recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas del departamento de Antioquia.

Corresponde a la Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín garantizar la cadena de suministro y transporte de bienes muebles, papelería y material de archivo, entrega de dotación (a los empleados que corresponda) entre las diversas sedes del

departamento. Esta gestión incluye el servicio de cargue, transporte y entrega final, asegurando la integridad de los elementos e insumos requeridos para la correcta prestación del servicio de justicia en las sedes judiciales y administrativas de su jurisdicción, sin embargo desde el a DSAJM en la actualidad no se cuenta con los medios de transporte y el personal requerido para garantizar prestación de este tipo de transporte teniendo en cuenta que no es propio de la naturaleza de la entidad

Por lo anterior se hace necesaria la contratación mediante la modalidad de Selección Abreviada de Menor cuantía, de un contratista que garantice la La contratación de este servicio,la cual se justifica bajo los siguientes pilares:

- **Capacidad Logística:** Se requiere de vehículos con especificaciones técnicas adecuadas para el transporte de mobiliario y archivo, garantizando la integridad de los bienes frente a factores climáticos y riesgos de tránsito.
- **Gestión del Almacén:** El servicio permite que los procesos de inventario y suministro del almacén se cumplan en los tiempos estipulados, evitando interrupciones en el servicio judicial por falta de insumos o mobiliario.
- **Talento Humano:** El uso de auxiliares especializados previene riesgos laborales (salud ocupacional) asociados al levantamiento de cargas pesadas por parte de personal administrativo que no tiene dicha función.

Es de resaltar además que dada la extensión del departamento de Antioquia y la dispersión de las sedes judiciales y administrativas, es importante contar con un servicio de transporte que garantice cobertura total, permitiendo la movilidad de elementos hacia cualquier zona donde la Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín ejerza jurisdicción. Así mismo, es de resaltar que la entidad no cuenta con medios de transporte especializados de carga ni con personal especializado.

Para dimensionar la necesidad que tiene la Entidad de contratar el servicio de transporte, a continuación, se detalla un resumen consolidado de los servicios que se presentaron con el contrato 2025-018 cuyo objeto consistió en PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA CON PERSONAL DE APOYO PARA LA RECOLECCIÓN, TRASLADO Y ENTREGA DE BIENES Y ELEMENTOS QUE SE REQUIERAN MOVILIZAR ENTRE LAS DISTINTAS SEDES Y DEPENDENCIAS, O EN LOS LUGARES QUE LA DIRECCIÓN SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE MEDELLÍN REQUIERA. "desde el inicio del contrato 12 de mayo de 2025 hasta el 03 de marzo de 2026, se tiene:

SERVICIO DE CARGA

ZONAS EN ANTIOQUIA	CANTIDAD DE UNIDADES TRANSPORTADAS	KILOS TRANSPORTADOS CONTRATO 2025-018
BAJO CAUCA	27	2,432
MAGDALENA MEDIO	31	3,982
ÁREA METROPOLITANA	9	599
NORDESTE	47	7,500
NORTE	73	9,236
OCCIDENTE	62	8,085
ORIENTE	78	12,513
SUROESTE	108	14,572
URABÁ	55	5,733
Total general	**490**	**64,652**

SERVICIO DE VEHÍCULO CON AUXILIARES

Durante la ejecución del contrato de transporte 2025-018, se solicitaron servicios de vehículos con auxiliares para el traslado de las sedes Judiciales, transporte de mercancía entre bodegas y entre sedes judiciales, transporte de archivo, teniendo así un resumen consolidado de los servicios solicitados y solicitud de auxiliares, se discrimina a continuación los servicios solicitados en vehículos y auxiliares por zonas de Antioquia.

ZONAS EN ANTIOQUIA	CANTIDAD DE VEHICULOS SOLICITADOS EN LA EJECUCION DEL CONTRATO 2025-018	CANTIDAD DE AUXILIARES SOLICITADOS EN LA EJECUCION DEL CONTRATO 2025-018
BAJO CAUCA	3	6
MAGDALENA MEDIO	1	2
ÁREA METROPOLITANA	45	123
NORDESTE	4	10
NORTE	3	6
OCCIDENTE	1	2
ORIENTE	14	31
SUROESTE	7	14
URABÁ	11	25
Total general	**89**	**219**

Así entonces, con el desarrollo del presente objeto contractual, se busca brindar apoyo a los Despachos Judiciales y/o sedes administrativas para el ejercicio de sus funciones, resaltando entre otras:

- Proporcionar a los funcionarios y empleados elementos básicos para el desarrollo de sus labores diarias.
- Ofrecer el adecuado suministro de mobiliario y enseres para los diferentes Despachos Judiciales y /o sedes administrativas.
- Proporcionar los medios necesarios para que Despachos Judiciales puedan solicitar un servicio de transporte para el traslado de todo tipo elementos.
- Proporcionar a las oficinas administrativas y a los Despachos Judiciales medios de transporte para el traslado de sedes judiciales, traslado de archivo, traslado de mercancía entre bodegas y todos los elementos que se requieran movilizar.

Es importante mencionar que teniendo en cuenta las nuevas creaciones establecidas por parte del C.S.J., para la presente vigencia se proyecta un incremento en los requerimientos para hacer uso del servicio de transporte de vehículo, auxiliares y recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo, por lo cual, se hace necesario llevar a cabo el presente proceso de contratación.

A continuación, se relacionan los nuevos acuerdos creados para la presente vigencia hasta la fecha:

- Acuerdo PCSJA25-12371 – *"Por el cual se crean unos despachos y cargos con carácter permanente en la Jurisdicción Ordinaria a nivel nacional".*
- Acuerdo PCSJA25-12376 *"Por el cual se adoptan unas medidas transitorias en algunos tribunales, juzgados y dependencias de apoyo a nivel nacional".*
- Acuerdo PCSJA25-12377 – *"Por el cual se adoptan unas medidas transitorias en tribunales y juzgados administrativos a nivel nacional y se dictan otras disposiciones".*
- Acuerdo PCSJA25-12378 – "*Por el cual se adoptan unas medidas transitorias en tribunales y juzgados administrativos a nivel nacional y se dictan otras disposiciones".*
- Acuerdo PCSJA25-12379 – *"Por el cual se adoptan unas medidas transitorias en la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, las direcciones seccionales de administración judicial y las oficinas de coordinación administrativa y se dictan otras disposiciones".*
- Acuerdo PCSJA25-12380 *"Por el cual se adoptan unas medidas transitorias en el Consejo Superior de la Judicatura y los consejos seccionales de la judicatura".*
- Acuerdo PCSJA25-12381 *"Por el cual se crean unos cargos con carácter permanente en el Consejo Superior de la Judicatura, la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial y se dictan otras disposiciones".*

De lo anterior se concluye que, la necesidad descrita en el presente estudio es constante y variable, siendo necesario satisfacerla para garantizar el cumplimiento de los objetivos de

la Entidad. Así mismo importante indicar que dichas necesidades pueden ser mayor a las solicitadas, por lo que serán atendidas teniendo en cuenta el presupuesto oficial del presente proceso de selección.

3.1. CONSULTA ACUERDO PÁGINA DE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.2.9. del Decreto 1082 de 2015, el cual determina lo siguiente:

> *"ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.9. Utilización del Acuerdo Marco de Precios. Colombia Compra Eficiente debe publicar el Catálogo para Acuerdos Marco de Precios, y la Entidad Estatal en la etapa de planeación del Proceso de Contratación está obligada a verificar si existe un Acuerdo Marco de Precios vigente con el cual la Entidad Estatal pueda satisfacer la necesidad identificada. Si el Catálogo para Acuerdos Marco de Precios contiene el bien o servicio requerido, la Entidad Estatal de que trata el inciso 1 del artículo 2.2.1.2.1.2. 7 del presente decreto está obligada a suscribir el Acuerdo Marco de Precios, en la forma que Colombia Compra Eficiente disponga, y luego puede colocar la orden de compra correspondiente en los términos establecidos en el Acuerdo Marco de Precios. Las Entidades Estatales no deben exigir las garantías de que trata la Sección 3 del presente capítulo, que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1 del presente decreto, en las órdenes de compra derivadas de los Acuerdos Marco de Precios, a menos que el Acuerdo Marco de Precios respectivo disponga lo contrario".*

La entidad procedió a verificar en la página de Colombia Compra Eficiente la existencia de Acuerdo Marco para contratar LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE, advirtiendo que, no se encuentra vigente el mencionado acuerdo para el desarrollo del objeto contractual.

De acuerdo a lo anterior, la DSAJM teniendo en cuenta el objeto y la cuantía considera que la modalidad contractual aplicable a este proceso sería la selección abreviada de menor cuantía, la cual no es ajena a los principios de economía, eficiencia y, transparencia y selección objetiva en la contratación estatal, pues se desprende de la estructura y requisitos señalados en su procedimiento legal, además, que es resultado de reconocer la existencia de un mercado y las necesidades puntuales de la Entidad. Esto conlleva a considerar la función de las compras públicas, que debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la Entidad Estatal y a obtener el mayor valor por el dinero público.

Es de anotar que el presente proceso de adquisición está contemplado dentro del Plan Anual de adquisiciones del presente año.

La DSAJM requiere adelantar los estudios para un proceso de Contratación Pública por la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, y solicitar aprobación del Consejo Seccional de la Judicatura[1], para garantizar la prestación del servicio y demás elementos descritos a los Despachos judiciales de Medellín, Área metropolitana y Antioquia.

4. MARCO LEGAL

El artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, reglamenta el principio de transparencia y señala las distintas causales de selección de contratistas por parte de las entidades estatales que se encuentran sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

La modalidad de selección del presente proceso corresponde a la de Selección Abreviada de menor cuantía de que trata el literal b), numeral 2° del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con los artículos 2.2.1.2.1.2.1, 2.2.1.2.1.2.20. 2.2.1.1.2.2.2. y siguientes del Decreto 1082 de 2015, el Decreto 1860 de 2021 y Decreto 0142 de 2023 de 2023, las normas orgánicas del presupuesto, las disposiciones cambiarias, el estatuto tributario, el Manual de Contratación de la entidad y demás normas que las complementen, modifiquen o reglamenten. En lo que no se encuentra particularmente regulado se aplicarán las normas en materia contractual aplicables en el Manual de Contratación de la entidad.

5. PERSPECTIVA COMERCIAL, ORGANIZACIONAL, FINANCIERA Y TÉCNICA

5.1. SECTOR TERCIARIO Y DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

¿QUÉ ES EL SECTOR TERCIARIO? • Se define como el sector que no produce bienes materiales, sino que provee a la población de servicios necesarios para satisfacer sus necesidades. Es el sector más heterogéneo, puesto que los servicios que se pueden prestar son innumerables.

¿QUÉ ACTIVIDADES INCLUYE? Según quién gestiona el servicio, pueden ser: • Servicios públicos: prestados por las administraciones públicas con los ingresos obtenidos por los impuestos. • Servicios privados: prestados por empresas privadas en busca de un beneficio

[1] *Esto teniendo en cuenta lo establecido en el ARTÍCULO UNDÉCIMO. DELEGACIÓN DE FUNCIONES EN LAS DIRECCIONES SECCIONALES de la RESOLUCION No. DESAJMER20-5884 del 16 de marzo de 2020, Por medio de la cual se adopta el nuevo manual de contratación de la Dirección Ejecutiva Seccional de Administración Judicial de Medellín.*

económico. Según el tipo de servicio prestado, pueden ser: • Servicios sociales: administración pública, educación, sanidad. Estas actividades son gestionadas mayoritariamente por el Estado. • Servicios de distribución: comercio, transportes, comunicaciones, correo. • Servicios al consumidor: hostelería, restauración, ocio, cultura, doméstico, etc. • Servicios a las empresas: bancos, seguros, etc. Estos servicios también son prestados a los particulares.

¿CUÁL ES SU INFLUENCIA EN LA ECONOMÍA? • El sector terciario o de servicios es el que más aporta al PIB de, prácticamente, todos los países del mundo, y el que más población laboral ocupa. En las últimas décadas, este sector se ha diversificado y ha crecido ampliamente. • En los países más desarrollados, el sector terciario conforma en torno al 70% del PIB. En países en desarrollo ronda el 50%, y en los países menos desarrollados alcanza porcentajes muy inferiores. • En Colombia, el sector terciario representa más del 30% de PIB.

ELTRANSPORTE • Es una de las actividades más importantes del sector servicios y consiste básicamente el traslado de mercancías o personas de un lugar a otro. • Los medios que se utilizan para esa actividad se denominan medios de transporte. Estos medios deben circular por espacios determinados que se denominan vías de transporte. El conjunto de estas vías conforma las redes de transporte. Finalmente, las vías y los medios se articulan en sistemas de transporte: terrestre, marítimo o aéreo

ELTRANSPORTE EN COLOMBIA • Los transportes en Colombia están regulados por el Ministerio de Transporte, que es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

Transporte fluvial • La red fluvial de Colombia tiene una longitud total de 24.725 km, de los cuales 18.225 km (74%) permiten navegación menor permanente durante todo el año. De éstos, 7.063 km (39%) admiten, además, navegación mayor y permanente; y 4.210 km (23%), navegación transitoria de embarcaciones mayores. Los restantes 6.500 km (26%) no son navegables. • Los principales son el Cauca y el Magdalena Río Magdalena Río Cauca Transporte marítimo • Constituye el principal medio para la exportación e importación de mercancías • Los principales puertos se encuentran en Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, en la costa Atlántica, y Buenaventura, en la costa Pacífica.

Transporte férreo Red ferroviaria nacional: • Red férrea concesionada: 1.991 km • Red férrea a cargo del Invías (inactivos): 1.327 km • Red férrea privada (Cerrejón): 150 km • Total: 3468 km.

Transporte por carretera • En la región Andina, la Costa Norte y el piedemonte llanero, donde se concentra la mayor parte de la población colombiana, la carretera es el principal medio de transporte. Actualmente existe un sistema de buses de varias empresas que operan entre las principales ciudades y pueblos ofreciendo transporte. • El sistema está constituido por la Red Primaria (Grandes Troncales, A cargo de la Nación), Red Secundaria (A cargo de Departamentos y municipios) y Red Terciaria (constituida por carreteras terciarias o caminos vecinales, que son aquellos de penetración que comunican una cabecera municipal o población con una o varias veredas, o aquella que une varias veredas entre sí). • Extensión: 203.392 km, el 61% de la red vial está en buenas condiciones.

Transporte aéreo • El transporte aéreo se inició en 1919, en la ciudad de Barranquilla, siendo pionera en América en establecer una aerolínea de correo, carga y pasajeros, Scadta hoy Avianca y la segunda del mundo, meses después de establecerse KLM. • Total: 1212 aeropuertos (a 2009): Aeródromos: 581 Aerocivil: 71 Privados: 344 EntesTerritoriales: 167 Comunitarios: 49

Proyecto 4G • Formalmente Cuarta Generación de Concesiones Viales de Colombia, es un programa de infraestructura vial que plantea la construcción y operación en concesión de más de 8000 km de carreteras, incluyendo 1370 km de doble calzadas, y 159 túneles, en más de 40 nuevas concesiones. Su objetivo principal es mejorar la competitividad del país, disminuyendo el costo y tiempos de transporte de personas y, en especial, de carga, desde los puntos de manufactura hasta los puertos de exportación. • Se han estructurado cuatro 'olas' de contratos de las Vías 4G

Impacto del sector del transporte • El sector transporte es una herramienta importante dentro de toda economía ya que permite conectar las diferentes actividades sociales y económicas de una sociedad y por lo general su comportamiento es directamente proporcional al comportamiento económico del país, es la herramienta básica para colocar los productos al alcance del consumidor en el territorio nacional o en el extranjero. •

Problemática del sector • A pesar de las iniciativas del gobierno en sus distintos planes de desarrollo por tratar de implementar políticas públicas encaminadas a mejorar el crecimiento económico y el desarrollo del servicio de transporte y por ende la competitividad de la producción nacional en general, se presenta un rezago del sector transportador frente a otros sectores de la economía que demandan sus servicios y al crecimiento de la economía nacional en general, de esta manera resta competitividad a los productos nacionales, algo inverosímil en cierta manera ya que el transporte es una herramienta vital de conectividad entre productores, comerciantes y consumidores de los bienes y debería ser beneficiado de una manera directa de esos procesos de crecimiento, innovación y

desarrollo, que se presentan a su alrededor, sin embargo este sector presenta problemas estructurales y de coyuntura que dificultan su crecimiento y desarrollo.

El sistema Nacional de transporte está compuesto por los modos de carretera, férreo, fluvial, marítimo y aéreo, los cuales deben estar adecuadamente integrados para ofrecer alternativas de transporte según el tipo de movilización requerida.

En Colombia el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de definir, formular, reglamentar y regular las políticas y planes de transporte, tránsito e infraestructura, mediante la articulación de los organismos que integran el sector. Así mismo, coordina los distintos modos de transporte para la prestación de un servicio regional, nacional e internacional eficaz, seguro, oportuno y económico en cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo y los principios rectores consignados en la Constitución y las leyes derivadas del mandato constitucional.

En materia de Regulación, en cumplimiento del Decreto 2053 de 2003, mediante el cual se reestructuró el Ministerio, se creó la Oficina de Regulación Económica. Esta Oficina deberá promover la competencia entre las empresas o los operadores que prestan el servicio público de transporte y servicios conexos, para que sus operaciones sean eficientes y el servicio esté enmarcado bajo los principios de calidad, cubrimiento y libertad de acceso. Adicionalmente, deberá formular las propuestas para establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte, así como, definir los criterios de eficiencia y desarrollar indicadores y modelos para evaluar la gestión administrativa y financiera de las empresas operadoras de servicio público de transporte y de los concesionarios en materia de transporte.

La actividad del transporte de carga, en especial, en el modo carretero, tiene una importancia capital en la economía del país. Este sector es la columna vertebral del desarrollo al permitir que tanto productos terminados, como materias primas, puedan circular bien sea para llegar a sus usuarios finales y permitir el disfrute de un bien, o como parte de un proceso productivo que culmina en la fabricación de un producto para el mercado nacional o la exportación.

Una primera aproximación al sector pretende identificar a quienes participan dentro de la actividad del servicio de transporte de carga por carretera: generadores de la carga (demandan el servicio), empresas de transporte (intermediarios) y los transportadores (quienes prestan el servicio). Los generadores de carga son pertenecientes a otros sectores económicos productores y comerciantes de bienes susceptibles de ser movilizados, son estos quienes forman el primer eslabón de la cadena, las empresas de transporte realizan un papel intermediador para que el servicio de transporte pueda realizarse y adicionalmente

prestan unos servicios de logística como organización de la carga como trámites aduaneros, entre otros, mientras los transportadores son quienes prestan el servicio de movilización de la carga generada y perciben como pago los llamados "fletes" que son los ingresos pactados por movilizar la carga en un trayecto determinado.

Dentro del marco económico se entiende que una economía debe desarrollar un sistema de transporte acorde a sus relaciones comerciales y de producción y que recíprocamente el eficiente desarrollo de una economía depende en gran parte a su red de transportes, de un adecuado mantenimiento de esta y de su ampliación a medida que sus necesidades lo demanden, de nada sirve 5 incrementar la producción de cualquier sector si no existen los medios (vehículos) para distribuir los bienes según Arango (1997). Es importante contar con una red de carreteras adecuada y vehículos en buenas condiciones para lograr una eficiente sincronización entre productores, comerciantes, industriales y consumidores, para tal efecto el transporte permite que se cumpla la ley económica de oferta y demanda, donde traslada un bien desde un lugar origen (oferta) a un lugar destino de quien demanda el bien (demanda).

Para efectos de la producción nacional, los empresarios transfieren generalmente al valor final del bien los costos por concepto de fletes, dentro de este análisis un alto costo en el transporte de mercancías resta competitividad a los productores nacionales vía precios, por consecuente se trata de realizar un análisis del modelo colombiano en el transporte de carga como puede incidir sobre el precio de los bienes de producción nacional y de los bienes importados.

En el contexto de la contabilidad nacional la relación entre la producción nacional PIB y el crecimiento sectorial en este caso el transporte de carga por vía terrestre debe estar muy cercanos, encaminado a dinamizar y participar de una manera proactiva dentro del proceso, ya que a mayor producción de bienes se genera de una manera proporcional una mayor demanda del servicio.

El sector transporte en Colombia según su modelo de funcionamiento puede estar generando altos costos para los generadores de carga y para los consumidores finales de dichos bienes lo cual sería un obstáculo para un mayor crecimiento económico.

Como sector económico el transporte de carga en Colombia ha tenido grandes retos no solo por la falta de organización del sector, escasez de capital y la falta de una implementación de políticas adecuadas, se adhieren a las anteriores las características de nuestra topografía montañosa en grandes zonas, suelos inestables y húmedos lo cual ha dificultado un mayor aporte de esta actividad económica en el crecimiento nacional (Arango,

1997), lo anterior deriva 6 en un que la actividad de transporte de carga sea poco atractiva para la inversión empresarial y por ende se presente un rezago de modernización del sector.[2]

5.2. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector transporte en Colombia, está regulado por el Ministerio de Transporte, que es el organismo encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulaciones económicas del transporte, el tránsito y la infraestructura.

Entorno regulatorio El marco institucional del transporte en Colombia se puede dividir en tres grandes niveles según está consignado en el Decreto Único Reglamentario de Transporte (Decreto 1079 de 2015). En primer lugar, hay un conjunto de autoridades a nivel nacional o central, en segundo lugar, un nivel territorial, que está compuesto por las autoridades a nivel regional, distrital y municipal que participan en la coordinación del transporte, y en tercer lugar el componente de agentes privados que están vinculados a la operación de los diversos sistemas de transporte, tanto público como privado, de carga o de pasajeros.

Adicionalmente, el Decreto Único Reglamentario de Transporte consigna todas las medidas técnicas de operación de los diferentes modos de transporte, así como las reglamentaciones a nivel intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano. En esta sección se mencionan las entidades principales del entorno regulatorio del sector y se busca exhibir la estructura administrativa básica del sector.

En el nivel nacional los entes e instituciones que se destacan son:

• El Congreso, como órgano que legisla acerca del sector, es el encargado de realizar el conjunto de leyes que encaran la dirección del sector transporte.
• La Presidencia de la República, es el primer director de la política pública de transporte y cabeza principal desde el poder ejecutivo de los lineamientos del sector.
• El Ministerio de Transporte, formula y adopta políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos principales y establece la regulación técnica de transporte y tránsito en los mismos.
• El Departamento Nacional de Planeación, se encarga de encaminar el sector y asegurar que se generen políticas públicas a largo plazo que integren la planeación de otros sectores.

[2] https://es.slideshare.net/nicolasrincontellez/sector-del-transporte-en-colombia-65424433

• El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), mediante documentos CONPES, elabora los planes principales para desarrollo del sector.
• La Superintendencia de Puertos y Transporte, es el principal órgano nacional encargado de ejercer funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República en materia de puertos (conforme a Ley y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.
• La Agencia Nacional de Infraestructura, tiene como objeto diversas funciones en las que resaltan planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APPs, para el diseño, operación, mantenimiento y otros de infraestructura pública y el desarrollo de proyectos de Asociación Público- Privada cuando sea determinado por el gobierno nacional. Fue creada recientemente, y ha concesionado los llamados proyectos de cuarta generación (4G).
• Invías, es el órgano que tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima.
• Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país. Es el soporte institucional para dar cumplimiento a los objetivos de políticas de seguridad del Gobierno Nacional. A nivel territorial los entes principales son:
• Las alcaldías de los municipios son la cabeza principal para establecer tarifas y lineamientos del transporte municipal e intermunicipal a través de sus secretarías de Planeación.
• Los concejos municipales, aprueban los proyectos y presupuestos presentados por las Alcaldías;
• Las secretarias de movilidad (o llamadas de transporte o tránsito en algunas ciudades) reglamentan localmente el transporte en las ciudades principales del país;
• Los entes gestores en las grandes ciudades (Transmilenio, MIO, etc.) concesionan y administran los diferentes medios de transporte (BRT, Cable aéreo, Metros, etc.);
• Las Entidades de Infraestructura, como por ejemplo el Instituto de Desarrollo Urbano en Bogotá, llevan a cabo los procesos de contratación de vías, estaciones y otra infraestructura de transporte.
• En el componente de agentes privados que aplica para Sistemas Especiales de Transporte Público en ciudades o áreas metropolitanas, los agentes se encargan de la operación, recaudo y construcción de infraestructura concesionada comúnmente trabajando junto con los entes gestores. Dependiendo de la ciudad cambian los esquemas de concesión y por tanto la forma en que se ejecutan dichas funciones. Hay una gran cantidad de empresas de este tipo que operan, recaudan y construyen en distintas ciudades.

Este sector, más allá de ser un sector que genera innumerables beneficios para la ciudadanía, tiene aspectos que afectan directamente a la misma. Por dicha razón se debe plantear también estas amenazas del sector para que sean un factor importante en este análisis. Un ejemplo de esto es la contaminación del aire que generan los distintos medios de transporte y el excesivo consumo energético, siendo la mayora de fuentes convencionales de energía no renovable. El sector transporte es el mayor consumidor de energía con el 38 % del consumo energético, seguido por los sectores industria 24 %, residencial 19 %, y comercial 5 %.

El sector del transporte, liderado por el ministerio de transporte, como lo establece el decreto 087 del 2011, tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Su importancia cobra gran relevancia en la economía del país como actor fundamental en las actividades comerciales que se desarrollen en todo el territorio nacional, y aún más hoy con la puesta en marcha del plan de reactivación post pandemia COVID 19.

El transporte terrestre, se ve perjudicado por el mal estado de las vías terrestres del país y la falta de vías que conecten todo el territorio y permitan incrementar la productividad del país. Por otro lado, el transporte público carece de un servicio óptimo, fiable, cómodo, accesible y seguro para la ciudadanía que además de todo omite a otros actores de la movilidad como peatones y ciclistas. Además de esto, la creciente demanda por vehículos particulares está causando una congestión vial y una contaminación ascendente con el pasar de los años. El país cuenta con una posición geográfica privilegiada en la región, teniendo el océano pacífico y atlántico al oeste y norte del territorio lo que impulsa el transporte marítimo y fluvial.

5.3. PERSPECTIVA ECONÓMICA

La economía colombiana transita por una fase de recuperación paulatina, con señales alentadoras en el consumo, el mercado laboral y algunos sectores productivos. El crecimiento proyectado del PIB —2,6 % en 2025 y 3,0 % en 2026— refleja una reactivación impulsada por la demanda interna, especialmente por el consumo de los hogares, que ha ganado tracción gracias al proceso de desinflación y al ingreso récord por remesas. Sectores como entretenimiento, agro y comercio minorista lideran la recuperación, mientras se espera una mejora en la construcción para el próximo año. Sin embargo, esta reactivación no es lineal ni homogénea: enfrenta tensiones estructurales, presiones fiscales y una inversión aún débil.

En el plano internacional, Colombia navega en un entorno convulsionado por tensiones geopolíticas, guerra comercial y volatilidad financiera. La política arancelaria de EE. UU. bajo la administración Trump ha perdido fuerza, pero sigue latente. En este contexto, las economías emergentes de la región se perfilan como destinos atractivos para capitales globales, gracias a diferenciales de tasas reales y oportunidades de carry-trade. Las elecciones en Chile, Colombia y Brasil reavivan el interés por posibles giros políticos que podrían redefinir el rumbo económico regional.

A nivel interno, el país se prepara para una transición transformadora en 2026. La inflación, aunque en descenso, se prevé que se mantendrá fuera del rango meta por sexto año consecutivo, afectada por la persistencia en servicios, alimentos y el efecto de la indexación salarial. La política monetaria seguirá siendo cauta: se proyecta una tasa de interés de 8,25 % al cierre de 2026, aún en terreno contractivo.

En paralelo, el gasto público, que ha sido motor de crecimiento y empleo, enfrenta límites estructurales. Los déficits fiscales —entre 6,5 % y 7,1 % del PIB— reflejan una presión creciente sobre la sostenibilidad macroeconómica. La activación de la cláusula de escape de la regla fiscal permitirá mantener este ritmo de gasto, pero también exigirá reformas profundas para evitar un mayor deterioro.

La economía colombiana muestra una dualidad estructural: **el consumo representa el 77 % del PIB, mientras la inversión se mantiene rezagada en torno al 17 %**. Esta composición limita el crecimiento potencial y evidencia un desplazamiento de recursos que compromete la capacidad de expansión futura. En este escenario, la transición hacia un modelo más equilibrado será clave. Como en un triatlón, el éxito no depende solo del rendimiento en cada disciplina, sino de la calidad de las transiciones. Colombia deberá desacelerar el gasto, fortalecer la inversión y planificar con precisión sus próximos pasos. La reactivación es una carrera de largo aliento, y 2026 será el año en que se definan las condiciones para sostenerla o perder el ritmo.



[3]

El sector transporte en Colombia proyecta un crecimiento sostenido hacia 2026, consolidándose como motor económico impulsado por la demanda interna, la logística y la recuperación en infraestructura, con un crecimiento del mercado del 5,1% anual entre 2026 y 2035. Sin embargo, enfrenta retos por altos costos de combustible (diésel), inseguridad vial y bloqueos.

- **Perspectiva Económica 2026:** El transporte y la logística se consolidarán como motores clave de la economía, con un crecimiento del PIB nacional estimado en 2,7% para 2026.
- **Mercado Automotor y de Carga:** Se proyecta una venta cercana a las 250.000 unidades de vehículos en 2026, confirmando la solidez del sector automotor. La carga enfrentará ajustes en los precios del ACPM (diésel) y retos por bloqueos y cierres viales que impactan la rentabilidad.
- **Infraestructura y Logística:** La inversión se centrará en proyectos viales y férreos, aunque con restricciones fiscales. La digitalización, la inteligencia artificial y la sostenibilidad (vehículos eléctricos) marcarán el futuro del transporte de carga y la logística.
- **Riesgos:** La inseguridad en vías de departamentos como Antioquia, Cauca y Chocó, junto con la inflación rígida, generan incertidumbre en la operación.

En conclusión, el transporte en Colombia para 2026 muestra un panorama positivo en volumen pero condicionado por la estabilidad de costos y seguridad.

6. ANALISIS DEL RIESGO

[3] https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/perspectivas-economicas-2026

Se entienden como riesgos involucrados en la contratación todas aquellas circunstancias que, de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato, tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato, pero que dada su previsibilidad se regulan en el marco de las condiciones inicialmente pactadas en los contratos y se excluyen así del concepto de imprevisibilidad de que trata el artículo 27 de la Ley 80 de 1993.

La Entidad realizó el ejercicio de previsibilidad ordenado por las normas ya mencionadas, el cual tuvo en consideración adicionalmente lo dispuesto en Documento CONPES sobre Riesgo Previsible en el Marco de la Política de Contratación Pública expedido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social del Departamento Nacional de Planeación y los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

Como resultado del ejercicio de previsibilidad, la Entidad determinó matriz de los riesgos partiendo de las características propias de la naturaleza del proceso y del contrato que de él se derive, así como las condiciones generales del bien y servicios a adquirir, así como el plazo, forma de pago.

7. GARANTÍAS:

De conformidad con el artículo 7 de la ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se procede en el presente estudio a enumerar y asignar los amparos que deben cubrir los riesgos previsibles del proceso de selección.

El proponente favorecido con la adjudicación, prestará a favor de la Nación Consejo Superior de la Judicatura – Dirección Seccional de Administración Judicial Medellín con NIT 800.165.798-9, garantía única que avalará el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato, mediante la cual se garantizarán los siguientes riesgos, en la cuantía y términos que a continuación se indican. De los anteriores riesgos, los que son asumidos por el contratista, deberán ser cubiertos mediante la constitución de pólizas.

AMPARO	PORCENTAJE	VIGENCIA
Cumplimiento de las obligaciones contractuales	20% Del valor del Contrato	Tiempo de ejecución del contrato y cuatro (4) meses más
Pago de salarios y prestaciones sociales	20% Del valor del Contrato	El plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más.

Responsabilidad Extracontractual	200 SMLMV	El plazo de ejecución del Contrato y cuatro (4) meses más.
Transporte de mercancía	100% Del valor del Contrato	Tiempo de ejecución del contrato

Se estima la inclusión de estos amparos, en los porcentajes y vigencias antes señaladas ya que teniendo en cuenta la naturaleza del contrato a celebrar y las obligaciones a cargo del contratista, la entidad debe estar cubierta a los perjuicios derivados por el incumplimiento total o parcial a cargo del contratista; el cumplimiento tardío o defectuoso del mismo, el pago del valor de las multas y la cláusula penal pecuniaria, el cumplimiento de las obligaciones laborales derivadas de la contratación de personal para la ejecución del contrato y los perjuicios derivados por la deficiente calidad y correcto funcionamiento de los bienes suministrados

La responsabilidad civil extracontractual ampara la entidad de eventuales reclamaciones derivados de la responsabilidad extracontractual que surjan de las actuaciones hechos u omisiones según lo establece el artículo 2.2.1. 2.3. 1.8 del decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes.

Así mismo, el artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto 1082 de 2015 determina el valor que debe ser asegurado con el contrato de seguro, teniendo en cuenta el valor en salarios mínimos mensuales legales vigentes del contrato.

Nota: en todo caso, el contratista se compromete a ajustar la vigencia de los amparos de la garantía a partir de la suscripción del acta de inicio, así como ampliar el valor de la misma o su vigencia en el evento en que se aumente o adicione el valor del contrato o se prorrogue su término en virtud de lo consagrado en el artículo 2. 2.1. 2.3. 1.18 del decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes.

Con soporte en lo establecido en el Art. 982 – Obligaciones del Transportador del Capítulo I del Título IV Contrato de Transporte del código de Comercio, "… el transporte de cosas a recibirlas, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario", el CONTRATISTA (TRANSPORTADOR) deberá constituir una póliza Automática de Transporte de mercancías, para amparar las mercancías contra los riesgos de pérdida y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, es decir, debe tener una cobertura completa. El límite asegurado por despacho o viaje será la suma de CUATROCIENTOS SIETE MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS ($407.957.699,00) M/CTE valor total del proceso; la vigencia de la póliza deberá ser equivalente a la del presente contrato. Será obligación del CONTRATISTA prorrogar su

término hasta finalizar la ejecución del contrato. El tomador y Asegurado será el CONTRATISTA, y el Beneficiario la entidad. Es responsabilidad del CONTRATISTA cumplir con los requisitos y exigencias que estipule la aseguradora en el contrato de seguro de transporte

La póliza del contratista deberá tener para casos excepcionales En caso de pérdida y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, el CONTRATISTA pagará hasta el 100 % del valor declarado, sin exceder el límite asegurado por despacho establecido en la póliza, en un plazo no mayor a 30 días calendario posteriores a presentación de la reclamación por parte de la entidad

NOTA: En el evento excepcional que el despacho supere el valor asegurado, se le informará al contratista para que adelante las gestiones necesarias frente a su Aseguradora y proceda a ampliar el valor asegurado. Sobre el particular, vale señalar que es de la esencia de la actividad del transportista garantizar el aseguramiento de la mercancía transportada, como quiera que en el evento que se materialice un siniestro y el mismo no se encuentra cobijado por una causal de ausencia de responsabilidad, esta le será imputable al contratista.

8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS O CONDICIONES DEL SERVICIO.

Teniendo en cuenta que la Dirección Seccional de Administración Judicial Medellín no cuenta con los medios de transporte y personal requerido para garantizar la distribución de elementos descrito en el objeto, en los diferentes Distritos Judiciales de Medellín y Antioquia, se hace necesario contratar la prestación del servicio de transporte para carga y servicio de vehículos con auxiliares, con empresas especializadas en el transporte en las siguientes condiciones:

Los requisitos que deben tener las propuestas deben ser los siguientes:

9. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Consta de 3 clases de servicios:

9.1. **SERVICIO DE CARGA:** Para la prestación del servicio de recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas de Medellín, Antioquia y en las zonas y áreas donde la Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín indique en el plazo establecido.

ENVIO DE MERCANCIA		
ITEMS	DESCRIPCION	UNIDAD DE MEDIDA
1	Zona Valle de Aburra	Kilo
2	Zona Oriente	Kilo
3	Zona Occidente	Kilo
4	Zona Suroeste	Kilo
5	Zona Bajo Cauca	Kilo
6	Zona Norte	Kilo
7	Zona Nordeste	Kilo
8	Zona magdalena Medio	Kilo
9	Zona Urabá	Kilo
	SUBTOTAL 1	

NOTA 1: El valor del kilo no podrá superar el valor promedio de los precios de mercado

NOTA 2: El cobro de la tarifa por kilo para cada zona del Departamento de Antioquia se hará de acuerdo con la clasificación por subregiones establecida por la Gobernación de Antioquia, de acuerdo con el siguiente LINK: https://antioquia.gov.co/index.php/mapa-de-antioquia

9.2. SERVICIO DE VEHÍCULO, INCLUYENDO CONDUCTOR: para la prestación del servicio de recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas del departamento de Antioquia y en las zonas y áreas donde la Dirección Ejecutiva Seccional de Administración Judicial de Medellín indique en el plazo establecido.

SERVICIO DE UN VEHICULO DE CARGA TIPO FURGON DE 3 A 4.5 TONELADAS DE CAPACIDAD DE CARGA, POR DIA, INCLUIDO CONDUCTOR PARA LAS SIGUIENTES ZONAS		
ITEMS	DESCRIPCION	UNIDAD DE MEDIDA
1	Zona Valle de Aburra	Vehículo/Día
2	Zona Oriente	Vehículo/Día
3	Zona Occidente	Vehículo/Día
4	Zona Suroeste	Vehículo/Día
5	Zona Bajo Cauca	Vehículo/Día
6	Zona Norte	Vehículo/Día
7	Zona Nordeste	Vehículo/Día
8	Zona magdalena Medio	Vehículo/Día
9	Zona Urabá	Vehículo/Día
	SUBTOTAL 2	

NOTA 1. el valor del Vehículo/Día incluido conductor no podrá superar el valor promedio de los precios de mercado.

NOTA 2. El personal (conductor) que el contratista ocupe en la ejecución del contrato no tendrá ninguna vinculación laboral, civil, comercial con la Nación-Consejo Superior de la Judicatura. La responsabilidad derivada de estas vinculaciones correrá a cargo exclusivo del contratista.

9.3. SERVICIO DE AUXILIARES: para la prestación del servicio de carga y descargue en la recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas del departamento de Antioquia y en las zonas y áreas donde la Dirección Seccional de Administración Judicial de Medellín indique en el plazo establecido.

SERVICIO DE AUXILIAR PARA SERVICIO DE CARGA POR DÍA PARA LAS SIGUIENTES ZONAS		
ITEMS	DESCRIPCION	UNIDAD DE MEDIDA
01	El valor de un auxiliar para servicio de carga	Persona/Dia

	(operario por carga) por día	
	SUBTOTAL 3	

NOTA 1. El valor de la Persona/Día no podrá superar el valor promedio de los precios de mercado

NOTA 2. El personal (auxiliares) que el contratista ocupe en la ejecución del contrato, no tendrá ninguna vinculación laboral, civil, comercial con la Nación-Consejo Superior de la Judicatura. La responsabilidad derivada de estas vinculaciones correrá a cargo exclusivo del contratista.

10. CONDIONES GENERALES DE LOS SERVICIOS

Valor total de la propuesta (sumatorio subtotal 1, subtotal 2 y subtotal 3), para la presentación de la oferta los proponentes deberán tener en cuenta, que el valor unitario de cada ítem debe incluir todos los gastos y/o costos en el que debe incurrir para la prestación del servicio que se pretende contratar; así como los impuestos, tasas y demás erogaciones, los cuales serán asumidas por el proveedor en su totalidad.

10.1. SERVICIO DE CARGA

10.1.1. La unidad de medida será por Kilo.
10.1.2. La cantidad mínima enviada es expresada por unidad de medida de kilos (1 KG) según la zona y valor determinado por el proponente adjudicatario en su oferta.
10.1.3. El valor será determinado por kilo según cada zona, para cada ruta o según necesidad de la Entidad.
10.1.4. Para la determinación por unidad de medida de kilo, del peso volumétrico, se tomará el mayor valor entre el peso real y peso volumétrico y su cálculo será:
10.1.5. El factor para peso volumétrico se aplicará con la siguiente fórmula la cual determinará el peso en kilos del objeto:

$$\text{PK} = \frac{\text{Largo x Ancho x Alto (en metros)} x\ 400}{M^3}$$

10.2. SERVICIO DE VEHÍCULO

10.2.1. Servicio de un vehículo de carga tipo furgón entre 3 toneladas y 4.5 toneladas de capacidad de carga, por día e incluido conductor.

10.3. SERVICIO DE AUXILIAR

10.3.1. El costo de tener una persona para servicio de carga (operario de carga) por día

(8 horas día). Es necesario aclarar que en caso de que la prestación del servicio sea inferior a las ocho (8) horas día cotizadas el valor del servicio se pagará teniendo en cuenta el valor de la hora efectivamente laborada, la cual será calculada dividiendo el valor ofertado por día en ocho (8) horas a efectos de obtener el valor individual de la hora.
10.3.2. Así mismo, es importante indicar que en caso de que el servicio a un tiempo mayor a las ocho (8) horas laboradas esto no cambiará el valor ofertado, se pagará en consecuencia el valor individual de la hora adicional, el cual se calculará de la misma forma que se detalla en el inciso anterior.
10.3.3. La evaluación se realizará sobre los ítems cotizados con base en los anteriores cuadros, el cual ofrece facilidad en la comparación de precios por unidad y permite establecer los menores costos y mayores beneficios para la Entidad.

11. VARIABLES PARA LA PRESENTANCIÓN DE LAS OFERTAS:

Para realizar la presentación de la propuesta en el envío de mercancía se incluyó la variable: valor del kilo, las cuales están soportadas bajo los siguientes conceptos:

Código de Comercio, artículo 1009. Pago del flete, modificado por el Decreto 01 de 1990, artículo 19. *El precio o flete del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega son de cargo del remitente. Salvo estipulación en contrario, el destinatario estará solidariamente obligado al cumplimiento de estas obligaciones, desde el momento en que reciba a satisfacción la cosa transportada.* Conc.: 825; C. Civil 1568 a 1580; Decreto Reglamentario 1910 de 1996 articulo 4[4]

A su vez, el Decreto 2228 del 11 de octubre de 2013 define:

Flete: Es el precio establecido entre el remitente o destinatario de la carga con la Empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga.

[4]***Nota Jurisprudencial.*** *La Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, en sentencia No. 4895 del 9 de octubre de 1998 con ponencia del Magistrado José Fernando Ramírez explicó que la obligación del destinatario de pagar el flete y demás gastos del transporte, está precedida de la obligación del porteador de conducir las cosas transportadas sanas y salvas al sitio de destino, como presupuesto para poderlas entregar a quien corresponda. Cuando se registra la pérdida de las mercancías, luego de su entrega al transportador, la falta de pago de los valores mencionados no coloca al acreedor de la entrega en mora de cumplir con su obligación, y por ende, nada impide el ejercicio de la acción indemnizatoria que corresponda contra el transportador. Sin embargo, se advirtió que cuando se está frente a una pretensión de cumplimiento del contrato por equivalencia, el transportador cuenta con la facultad de hacer valer como excepción compensatoria, el crédito del valor del flete que tiene frente al destinatario, en consideración a que el artículo 1096 del C. de Comercio, autoriza a las personas responsables del siniestro, para "oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado".*

Ahora bien, los costos de transporte son aquellos relacionados con el manejo de insumos o bienes, que incluye actividades como transporte, distribución, recolección y entrega. Además, en los casos en que la empresa cuente con flota propia, también se deben tener en cuenta los gastos necesarios para su mantenimiento y operación.

Teniendo esto en cuenta, algunos de los principales elementos que componen los costos de transporte son:

- compra de vehículos.
- mantenimiento de la flota.
- seguros de vehículos y carga.
- seguros e impuestos.
- Gasolina.
- Peajes.
- salarios y beneficios de los conductores.
- entre otros.

Además de los mencionados, existen otro tipo de costos logísticos que deben incluirse en esta categoría: accidentes, robo de carga y pérdida de mercadería. Para evitarlos, es importante estar atento y seguir las principales medidas de seguridad a la hora de transportar carga. Considerando que este es el tipo de costo logístico que más pesa en los ingresos de las empresas, se deben adoptar medidas capaces de reducir los costos de transporte sin comprometer la calidad del servicio.[5]

11.1. También se pueden definir los costos fijos y costos variables de la siguiente forma: Los costos fijos del transporte terrestre de carga son determinantes en el análisis que se debe hacer de los costos totales al finalizar un ciclo o un periodo determinado en el transporte terrestre de la carga.

11.2. Los costos fijos se pueden clasificar de la siguiente forma:

11.2.1. Horas extra: si se trabaja horas extras, el pago puede variar en función de las horas trabajadas o bien consolidarlo en salario.

11.2.2. Seguro de vehículo: se debe tener asegurado cada vehículo de la flota, así como SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito) y todo riesgo.

11.2.3. Licencia: la licencia de transporte representa un costo fijo. Alquileres y tarifas: los costos de los parqueaderos y mantenimiento de los vehículos pueden representar una porción importante de los costos fijos.

11.2.4. Gastos generales: en este punto se debe incluir la administración de los parqueaderos y mantenimiento. Incluye el pago del personal directivo de los administrativos, de los encargados de programar las cargas.

[5] Fuente: https://maplink.global/blog/es/tipos-de-costos-logisticos/

11.2.5. Intereses: los intereses pueden ser reales o estar constituidos por costos de oportunidad del capital invertido en los vehículos, ya que si no se hubiese comprado los vehículos se podría haber invertido la misma cantidad en otra actividad rentable. Depende de la marca, modelo y año del vehículo y también de su forma de adquisición.

11.2.6. Amortización: la amortización tiene un componente fijo y otro variable, ya que depende de la antigüedad y de la utilización del vehículo, sin embargo, como se utiliza una amortización financiera en la mayoría de los vehículos, este costo se debe incluir entre los fijos, además de los vehículos, se debe amortizar los equipos de los parqueaderos e instalaciones de mantenimientos si tienen vida limitada.

11.2.7. Administración: se refiere a todo a todo el soporte humano administrativo y de sistema de información que hace posible la gerencia y control de todas las actividades de la cadena logística.

11.2.8. Mantenimiento: en el mantenimiento también existen costos fijos y costos variables. Alguna acción de mantenimiento se realiza periódicamente y otras en función de los kilómetros recorridos. Las instalaciones de mantenimiento, cuando es realizado por la empresa, debe considerarse dentro de los costos fijos" (Mora, 2008, p 206).

11.3. Los costos variables se pueden clasificar de la siguiente forma:

11.3.1. Peajes: se debe pagar un peaje de acuerdo con el destino del vehículo, lo que significa que a mayor distancia seguramente debe pagar más peajes y éste sería un costo variable que se debe tener en cuenta.

11.3.2. Combustibles: si el vehículo recorre más distancias el combustible se gasta, por lo tanto, este sería variable de acuerdo con la distancia que tenga el punto de origen y el punto de llegada.

11.3.3. Aceites y lubricantes: la lubricación del vehículo es directamente proporcional al recorrido del vehículo, por lo tanto, éste varía a mayor o menor recorrido, es decir, el tiempo del cambio de aceite del vehículo va a depender del recorrido que éste haga.

11.3.4. Llantas y neumáticos: en el caso de las llantas de los vehículos, éstas tendrán mayor desgaste si los recorridos que hace el vehículo son mayores; si éste hace más viajes desde un punto de origen a un punto de destino, por supuesto que las llantas sufrirán mayor desgaste.

11.3.5. Mantenimientos: los mantenimientos que se hacen esporádicamente sin contratos fijos son los que son variables, lo cual significa que este manteamiento va depender exclusivamente de las necesidades que vaya presentando el vehículo.

11.3.6. El flete fijo: se obtiene de tomar el peso real (peso/ volumen) de la mercancía al mayor de los dos, multiplicado por la tarifa kilo según ruta.

El factor de conversión peso/volumen es el de 400 kilos por metro cúbico[6].

Adicionalmente, el Decreto 2228 del 11 de octubre de 2013 en el artículo 3 define:

> *"Artículo 3°. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación.*
>
> *El sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.*
>
> *El generador de carga y la empresa de transporte, tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.*
>
> *El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo".*

Todos estos costos logísticos, administrativos y operativos, deberán tenerse en cuenta para la presentación de la propuesta económica.

11.4. TIEMPO DE RESPUESTA A LOS REQUERIMIENTOS

El proveedor debe dar respuesta a los requerimientos de la Entidad en un plazo no mayor a 24 horas corrientes.

11.5. ENTREGA DE ELEMENTOS

El proponente deberá garantizar la entrega de los elementos en el lugar indicado por la DESAJM, en un tiempo máximo de:

- Dos (2) días hábiles en la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana.
- Cinco (5) días hábiles para los demás Municipios de Antioquia.

[6] file:///C:/Users/bvelezr/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/8GS8KM0I/costos_logist_tmp_ri.pdf

- Diez (10) días hábiles para el resto de las zonas del territorio nacional.

Además, deberá allegar constancia de recibido al supervisor del contrato, con firma del personal que recibe en el despacho judicial.

El proponente deberá designar durante la ejecución del contrato, un (1) vehículo de carga o los que requiera la entidad, tipo furgón de 3 a 4.5 toneladas de capacidad de carga, que cuente con SOAT vigente, revisión técnico-mecánica actualizada en caso de requerirlo y con Conductor.

La Empresa prestadora del servicio es responsable de que los vehículos y los conductores cumplan con todos los requisitos y documentación que exige la norma. Todos los vehículos deberán contar con la licencia de tránsito expedida por el Ministerio de Transporte de conformidad con la Resolución 160 de 2017 y demás normas concordantes.

Los vehículos que ponga a disposición el contratista para la prestación del servicio a la entidad deberán cumplir con las exigencias y las condiciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte y/o cualquier otra entidad competente.

11.6. PROCEDIMIENTO PARA SERVICIOS NO PREVISTOS (según la zona):

La entidad, de acuerdo con sus necesidades, puede solicitar servicios de transporte adicionales[7], teniendo en cuenta el objeto del proceso; para lo cual el contratista a solicitud del supervisor del contrato cotizará el servicio requerido en un término no superior a 24 horas hábiles, detallando el servicio de acuerdo a la solicitud del supervisor y el plazo de entrega; se verificará que su precio se encuentre dentro de los márgenes del mercado y procederá de conformidad.

El contratista deberá presentar al supervisor, tres (3) cotizaciones, de las cuales dos (2) deberán corresponder a diferentes proveedores de reconocida procedencia en el mercado y una (1) del contratista; de ser considerado por parte del supervisor que el precio unitario del servicio establecidos en la cotización del contratista, guarda una justa relación con respecto a precios del mercado y a las dos cotizaciones adicionales aportadas, se dará autorización escrita por parte del supervisor al suministro del servicio, de acuerdo a cotización presentada por el contratista.

De ser considerado por parte del supervisor que el precio unitario del servicio establecido en la cotización del contratista, NO guarda una justa relación con respecto a precios de

[7] A manera de ejemplo, un servicio de transporte para otro departamento o Municipio que no esté adscrito a la DESAJM.

mercado, la Entidad podrá solicitar hasta 2 cotizaciones en iguales condiciones técnicas, para efectos de establecer el precio unitario de cada servicio, por lo cual el contratista deberá ajustarse a los precios de mercado y deberá presentar una nueva cotización, en cuyo caso se dará autorización escrita emitida por el supervisor, para el suministro del servicio, con precio unitario establecido de acuerdo a presente procedimiento.

11.7. DISPONIBILIDAD PERMANENTE DEL SERVICIO

El futuro contratista deberá mantener la disponibilidad permanente en los tres servicios de transporte requeridos por la entidad, ya sea en cupos para las solicitudes de carga, vehículos y auxiliares; para la efectiva prestación del servicio que la entidad requiera, de tal manera que se garantice agilidad y oportunidad en la prestación del servicio requerido, así como el cumplimiento del contrato.

11.8. VEHÍCULOS Y/O AUXILIARES SUSTITUTOS

La entidad exigirá que los vehículos sustituidos, cumplan las mismas características o que las mismas sean superiores a las exigidas en el presente proceso de selección, además, estar habilitados para los servicios requeridos en el objeto, y estar amparado por la totalidad de las pólizas que exige la entidad y la normatividad respectiva vigente para este tipo de servicio.

11.9. PERSONAL

Todo el personal requerido para satisfacer la necesidad del contrato deberá ser contratado por el proveedor adjudicatario, quien se obliga durante la vigencia del contrato y sus prorrogas o demás modificaciones si hay lugar a ello, a garantizar la vinculación al Sistema de Seguridad Social en Salud, Pensiones, Riesgos Profesionales y demás que según la ley deben estar afiliados. Antes de proceder con la prestación del servicio de auxiliares, la empresa deberá remitir las planillas de seguridad social y ARL, donde se encuentre relacionado el personal que prestará el servicio.

11.10. ASPECTOS IMPORTANTES A CONSIDERAR EN EL DESARROLLO DEL CONTRATO:

11.10.1. El proponente deberá prever todos los gastos necesarios para garantizar la correcta ejecución del contrato; donde su accionar debe ir en concordancia y cumplimiento de la normatividad vigente.

11.10.2. El personal que participe en la ejecución del contrato (cuando aplique)

será contratado directamente por el contratista, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes en Colombia, teniendo en cuenta que los trabajadores del contratista no adquieren vinculación alguna con la DESAJM, por lo tanto, corre a cargo del contratista el pago de los salarios, indemnizaciones, bonificaciones, prestaciones sociales y demás a que ellos tengan derecho.

11.10.3. El personal (cuando aplique) debe ser dotado con los elementos de protección personal, uniforme e identificación, de conformidad con las normas a que haya lugar.

11.10.4. En caso de realizar trabajos a una altura superior a 1.5m (por encima o debajo del nivel de piso acabado), el personal deberá hacer uso de los elementos de seguridad industrial y contar con el certificado de trabajo en alturas vigente; además de diligenciar el formato de permiso o lista de chequeo para realizar dichos trabajos, cumpliendo con lo establecido en el artículo 17 de la Resolución 1409 de 2012.

12. ANÁLISIS DE LA OFERTA ¿QUIÉN PRESTA ESTE TIPO DE SERVICIOS?

Dentro del sector comercial de la economía colombiana, existen varias empresas que se dedican a explotar dicha actividad a contratar y, por lo tanto, pueden generar competencia y oferta en el mercado, entre ellas las siguientes: TRANSPORTES Y MUDANZAS CHICO S.A.S, SERVIENTREGA SEGURA, TRANSPORTES T Y C, LOGIMUDANZAS, ENTRE OTRAS.

Algunas Gremios y asociaciones que participan en el sector transporte son:

- ASECARGA. Asociación Nacional de transportadores de carga por carretera.
- COLFECAR. Federación Colombiana de transportadores de carga por carretera.
- ATC. Asociación de transportadores de carga.
- ACC. Asociación Colombiana de Camioneros.
- DEFENCARGA. Fomento y Seguridad en distribución Física
- CCT. Confederación Colombiana de Transportadores
- FEDETRANSCOL. Federación de empresas transportadoras de carga por carretera
- NACC. Nueva Agremiación de camioneros

13. COMO FUNCIONA EL SECTOR:

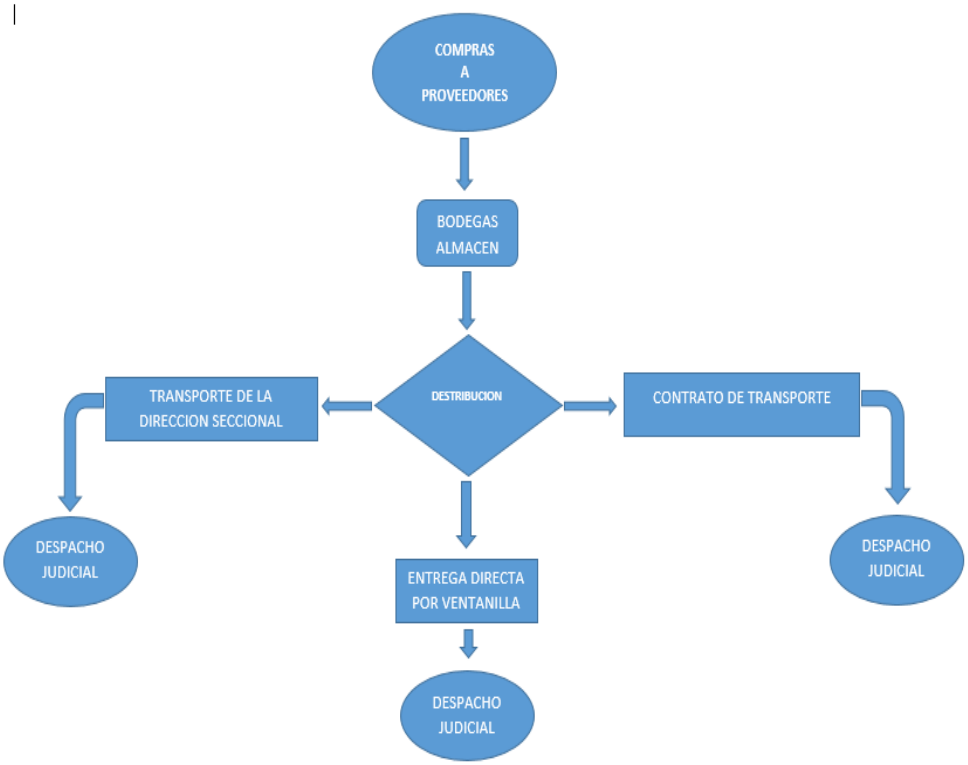
El transporte de carga terrestre en Colombia participa tres tipos de agentes:

Los generadores de carga: Empresarios de otros sectores productivos cuyas mercancías requieren ser trasladadas de una ciudad a otra, para lo cual se utilizan el servicio de las empresas de transporte de carga terrestre.

Las empresas de transporte de carga por carretera: Cuya actividad no está supeditada únicamente al traslado de la mercancía, sino también a la seguridad de la carga, la coordinación de su recepción y/o entrega y, en algunos casos, la realización de trámites de aduana.

Conductores y operadores individuales: Prestan el servicio de traslado de la mercancía y entran en esta operación. En la mayoría de los casos, las empresas de transporte terrestre no utilizan vehículos propios, sino que contratan los servicios de transportadores a los que les pagan una retribución denominada flete por transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga.

14. FLUJO DE DISTRIBUCIÓN EN LA DIRECCIÓN SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE MEDELLIN



15. RIESGO DURANTE EL TRANSPORTE

Un riesgo es entonces la probabilidad de sufrir un incidente (accidente, casi-accidente o una emergencia) cuando la persona se expone a un peligro. Un riesgo profesional o del trabajo, es la probabilidad de sufrir un incidente durante el ejercicio de sus funciones laborales.

El peligro no se puede controlar directamente, pero el riesgo sí, disminuyendo la vulnerabilidad. Por ejemplo, cuando se transportan mercancías peligrosas Clase 1 (sustancias y objetos explosivos), no se puede evitar que la carga sea por naturaleza explosiva.

El principal riesgo durante el transporte terrestre es la probabilidad de sufrir un accidente o una emergencia. Por consiguiente, el peligro no se puede controlar, pero el riesgo si se puede controlar disminuyendo la vulnerabilidad de un accidente a través de la prevención.

Cuando se transporta mercancías peligrosas como sustancias y objetos explosivos se debe tener como objeto salvaguardar las personas, el medio ambiente, la propiedad material y la

mercancía con la finalidad de disminuir el riesgo existente que surge en el envío, distribución y transporte de dichos materiales.

Es importante tener personal capacitado en este tipo de asuntos para enfrentar emergencias que involucre sustancias químicas y ser preventivos ya que la comunidad es ajena del tipo de mercancía que se está transportando en determinado lugar y no cuenta con la información y preparación suficiente para actuar en caso de una emergencia. En Colombia las sustancias y residuos peligrosos, provienen de sectores industriales de consumo, son movilizados a través de la red de vía nacional. La descarga accidental o intencional de estas sustancias representa un peligro para la salud y el medio ambiente, aunque la mayoría de estas sustancias llegan a su destino sin ningún inconveniente, no se puede ignorar la posibilidad de un accidente, cuyos efectos, por involucrar material peligroso, pueden ser de mayor importancia, en número de personas y sectores impactados.

Los conductores pueden ser vulnerables a los siguientes peligros:

a) No existe señalización, situación que no depende del conductor.
b) El vehículo no se le realizo el mantenimiento adecuado, situación que puede generar una falla mecánica.
c) Fallan los reflejos por el cansancio o el conductor tiene problemas de visión, de manera que no se da cuenta a tiempo de una mala condición de la carretera, de otro vehículo o de un ciclista.

Los riesgos que pueden afectar el equilibrio económico del contrato están determinados básicamente por circunstancias espacio temporales que inciden en el cumplimiento de las obligaciones contratadas y la satisfacción de las necesidades que se busca atender, así mismo con los requisitos legales para el contratista frente al personal vinculado para la prestación de los servicios contratados, sin embargo a continuación se detallan algunos riesgos que pueden darse para el contrato, tanto en la etapa previa como en la ejecución del misma.

16. ANÁLISIS DE LA DEMANDA ¿QUIÉN SOLICITA ESTE TIPO DE SERVICIOS?

A continuación, la entidad presenta un análisis histórico de las condiciones de contratos suscritos por LA DIRECCIÓN SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE MEDELLÍN, los cuales tienen objetos similares a la contratación que se pretende realizar; la consulta fue realizada en el SECOP II.

CONTRATO	VALOR	OBJETO	CONTRATISTAS	PROCESO DE SELECCIÓN
2023-013	$317.727.270	Prestación del servicio de vehículo, auxiliares y recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas de los departamentos de Antioquia y chocó, y en las zonas y áreas donde la dirección ejecutiva seccional de administración judicial de Medellín indique	Transportes y Carga T Y C	Selección abreviada por menor cuantía
2024-006	$421.300.000	Prestación del servicio de vehículo, auxiliares y recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas del departamento de Antioquia, y en las zonas y áreas donde la dirección ejecutiva seccional de administración judicial de Medellín indique	Transportes y Carga T Y C	Selección abreviada por menor cuantía
2025-018	$673.599.852	Prestación del servicio de vehículo, auxiliares y recogida, transporte y entrega de dotación, papelería, mobiliario, archivo y todos aquellos elementos que requiera la entidad transportar, entre las diferentes bodegas, despachos y sedes judiciales y/o administrativas del departamento de Antioquia, y en las zonas y áreas donde la dirección ejecutiva seccional de administración judicial de Medellín indique	Rápido Gigante	Selección abreviada por menor cuantía

Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales y otros consumidores del bien o servicios.

A continuación, la entidad presenta un análisis histórico de las condiciones de contratos suscritos por la Rama Judicial en las diferentes seccionales, los cuales tienen objetos similares a la contratación que se pretende realizar; la consulta fue realizada en el SECOP II.

REFERENCIA	ENTIDAD	OBJETO	VALOR	TIPO DE PROCESO
MC-15 DE 2022	Rama Judicial – Dirección Seccional de Administración Judicial de Neiva	Contratar en nombre de la Nación Consejo Superior de la Judicatura - Dirección Ejecutiva de Administración Judicial Seccional Neiva, a precios unitarios el	45.685.069	

REFERENCIA	ENTIDAD	OBJETO	VALOR	TIPO DE PROCESO
		servicio de transporte de elementos de oficina, muebles, papelería, equipos de cómputo, elementos de bioseguridad y protección personal requeridos como medidas para evitar el contagio del COVID-19 y demás que se requieran remitir con destino a los despachos judiciales y demás corporaciones judiciales a nivel local y/o nacional, en especia		Contratación por mínima cuantía
MC005_2024	Rama Judicial – Dirección Seccional de Administración Judicial de Pasto	Prestar el servicio de transporte de carga a los diferentes despachos judiciales y administrativos de los distritos judiciales de Pasto y Mocoa.	$50.000.000	Contratación por mínima cuantía
DESAJTU-MC-027 DE 2025	DIRECCIÓN EJECUTIVA SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE TUNJA	Contratar en nombre de LA NACIÓN - CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA - DIRECCIÓN EJECUTIVA SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE TUNJA, el servicio de transporte de elementos de escritorio, papelería y elementos devolutivos (muebles y enseres) a los diferentes despachos judiciales, ubicados en los Departamentos de Boyacá y Casanare y bajo la competencia de la DIRECCIÓN EJECUTIVA SECCIONAL DE ADMINISTRACIÓN JUDICIAL DE TUNJA y eventualmente a la ciudad de Bogotá DC y viceversa, así mismo	$33.999.893	Contratación por mínima cuantía

17. ASPECTO REGULATORIO:

17.1. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA:

De conformidad con el numeral 2° del artículo 2° Ley 1150 del 2007, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 modificado por el artículo 1 del Decreto 399 del 13 de abril de 2021, el artículo 2.2.1.2.1.2.20. y siguientes del Decreto 1082 de 2015, el Decreto 1860 de 2021 y Decreto 0142 de 2023, así como aquellas normas que reglamenten, compilen, modifiquen y sustituyan la materia, en consecuencia, las entidades estatales están obligadas a llevar a cabo estudios y documentos previos para comprobar la necesidad de contratar el bien o servicio, obra o labor, el proceso de contratación se perfeccionará bajo la modalidad de "selección abreviada de menor cuantía".

Por lo anterior, los oferentes deben satisfacer los requerimientos de experiencia mínimos exigidos por el manual de contratación y la ley, siendo la Dirección Seccional la encargada de verificar los aspectos habilitantes, la estimación de las propuestas y la determinación del oferente seleccionado a través de la publicación de oferentes en la página del SECOP II.

El contratista seleccionado deberá propender en materia de Gestión Ambiental, por lograr un mayor compromiso con la protección del ambiente y la disminución de impactos que puedan generar contaminación, para ello, deberá cumplir con la totalidad de la normatividad ambiental que le sea aplicable según la actividad que desarrollen y dar aplicación a la norma ISO 14001.

17.2. REGULACIÓN APLICABLE AL SECTOR:

A continuación, se enuncian las fuentes de información que fueron bases para la realización del presente estudio del sector:

Ley 80 de 1993
Ley 1150 de 2007
Decreto 1082 de 2015
Decreto 1860 de 2021
Ley 1474 de 2011
Decreto 0142 de 2023
Demás normas concordantes

Fecha: Medellín, 27 de marzo de 2026
Firma de los miembros del comité estructurador y evaluador



BEATRIZ HELENA VÉLEZ RESTREPO
Coordinadora Grupo Almacén
Coordinadora Comité Estructurador y Evaluador



MONICA DURANGO

Profesional del Área Financiera
Componente Financiero



Profesional Universitario Grupo de Contratación
Componente Jurídico