



BM-009-2022

INVITACIÓN A PRESENTAR EXPRESIONES DE INTERÉS

Ordenamiento Logístico Urbano - Regional

Institución: Departamento Nacional de Planeación (DNP)

País: Colombia

Proyecto: Programa de Apoyo a la Implementación de la Nueva Política Nacional Logística

Sector: Planeación

Resumen: "Definir los lineamientos y recomendaciones de política pública, así como una propuesta de ajustes normativos e institucionales orientados a incorporar y articular el desarrollo de la logística y el transporte de carga en los procesos e instrumentos de planeación, gestión y control del ordenamiento territorial y uso del suelo en la escala de las aglomeraciones urbanas".

Contrato de Préstamo n.º: BID 5229/OC-CO

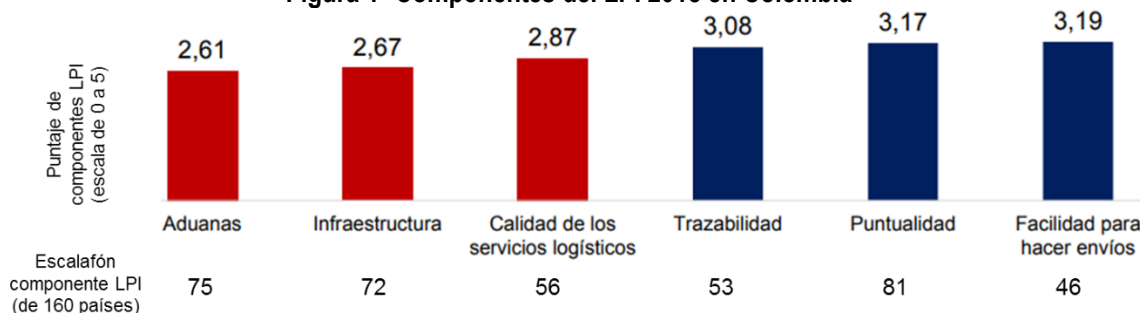
Referencia n.º: DNP-034-SCC

Fecha límite: 20 de abril de 2022.

Antecedentes.

La logística es la columna vertebral del comercio internacional, a través de la cual, los países pueden disminuir sus costos comerciales con el fin de facilitar su competitividad internacional (LPI¹ 2018, Banco Mundial). En este sentido, el Gobierno de Colombia ha realizado grandes esfuerzos en los últimos años para mejorar su desempeño logístico, y así lograr una mayor conectividad entre sus regiones y el mercado internacional. Estos esfuerzos han representado un mejoramiento en el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), pasando de un puntaje de 2,64 a 2,94 entre el 2014 y el 2018, y logrando un ascenso del puesto 97 al 58 en el escalafón mundial. No obstante, persisten grandes retos para la logística nacional, especialmente en el desempeño de sus aduanas, en su infraestructura de transporte, y en la calidad de sus servicios logísticos.

Figura 1ª Componentes del LPI 2018 en Colombia



Fuente: Banco Mundial, 2018

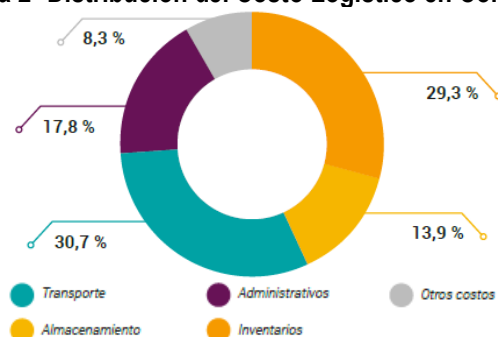
¹ Índice de desempeño logístico (en inglés *Logistics Performance Index*), disponible en: <https://lpi.worldbank.org/>. Informe que compara el desempeño logístico de 160 economías en 6 dimensiones: Eficiencia en aduanas, calidad de infraestructura, facilidad para organizar embarques, competencia de servicios logísticos, trazabilidad, y puntualidad. Cada dimensión es evaluada de 0 a 5 puntos, siendo 5 el mejor desempeño.



De igual manera, el Índice de Competitividad Global (GCI)² refleja un regular desempeño en el índice de calidad de carreteras, ubicando al país en el puesto 104 (entre 141 países), con un puntaje de 39,7 (escala de 0 a 100). Por otra parte, el informe de facilidad para hacer negocios del Banco Mundial (*Doing Business*)³, presenta altos costos de exportación e importación para la economía colombiana, los cuales se encuentran para 2020, en 545 y 630 dólares, respectivamente. El mismo informe refleja tiempos elevados en la exportación e importación, encontrándose en 112 horas, lo cual ubica al país en el puesto 133 en el comercio transfronterizo (entre 190 países).

Todas estas dificultades tienen una incidencia directa sobre los altos costos logísticos del país. Tal como lo demuestra la Encuesta Nacional Logística (ENL) del 2020, el costo logístico colombiano representa el 12,6 % sobre las ventas, cifra que aún dista del 8 % en los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Figura 2ª Distribución del Costo Logístico en Colombia



Fuente: Encuesta Nacional Logística 2020 (DNP, 2020)

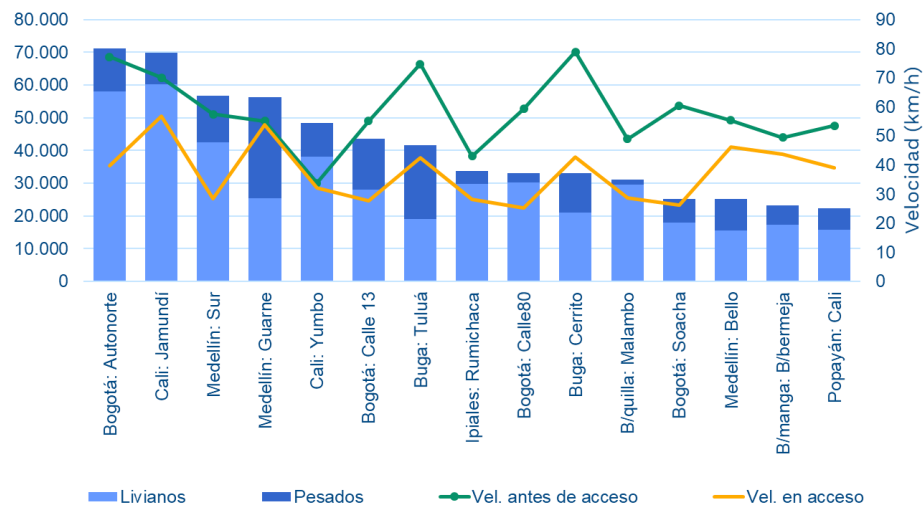
De la anterior figura se observa que, más del 40% de los costos se concentran en las actividades de almacenamiento y transporte, las cuales están directamente relacionadas con los retos de la logística urbana y regional. Es precisamente la logística urbano-regional, aquella que se desarrolla en la escala de las aglomeraciones urbanas, uno de los factores más determinantes en los costos logísticos, debido en gran medida a las congestiones vehiculares que ocasionan pérdidas cercanas al 2 % del PIB (aproximadamente 16 billones de pesos) (DNP, 2013). Esta situación se identifica específicamente en la disminución de velocidades de los vehículos de carga, las cuales caen de 50 km/h a 10 km/h en los accesos urbanos (Ministerio de Transporte, 2016). Esta situación es corroborada en el Estudio de Accesos Urbanos (Financiera de Desarrollo Nacional, 2016), donde se identifican pérdidas de velocidades en las entradas de las principales ciudades (para todas las clases vehiculares).

² En inglés *Global Competitiveness Index*, disponible en: <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019>. Informe que compara el índice de competitividad de 141 economías en 12 pilares; siendo el segundo pilar el que mide la calidad de infraestructura. Específicamente, el índice de calidad de carreteras se mide en una escala de 0 a 100, siendo 100 el mayor desempeño.

³ En inglés *Doing Business*, disponible en: <https://espanol.doingbusiness.org/>. Informe que compara la facilidad para realizar negocios en 190 economías en 10 componentes; siendo el octavo el que mide el desempeño en el comercio transfronterizo en sus costos y tiempos de importación y exportación.



Figura 3. Velocidad promedio y número de vehículos diarios en accesos urbanos en Colombia



Fuente: Estudio de Accesos Urbanos (Financiera de Desarrollo Nacional, 2016) a partir de información histórica de *Google Maps* y el Plan Maestro de Transporte Intermodal (Ministerio de Transporte, 2015)

Esta pérdida de velocidades en los vehículos de carga es consecuencia de la desarticulación entre la logística y el desarrollo territorial, pues las ciudades no han logrado armonizar eficientemente el crecimiento urbano con el incremento acelerado del parque automotor. Pese a esta problemática, la investigación de ciudades se ha concentrado en la relación entre el desarrollo urbano-territorial y el transporte de pasajeros, dejando grandes vacíos en la relación con el transporte de mercancías y la logística (Holguin-Veras, y otros, 2021).

El transporte de carga, utilizado dentro la cadena de suministro de un determinado producto o servicio está relacionado directamente con las unidades territoriales entre las cuales la carga es transportada, ya que es una ruptura de las barreras espaciales entre estas. Por lo tanto, los servicios de transporte tienen una relación directa con el territorio y por ende con el uso de suelo respectivo. Dado que el transporte es parte fundamental de las cadenas logísticas y se relaciona directamente con el uso del suelo, un ordenamiento territorial que combine instrumentos para asignar tipos de uso al territorio y para regular flujos de transporte de carga derivados de las interacciones entre unidades territoriales debe contemplar un enfoque logístico. Un territorio ordenado con una perspectiva logística induce costos menores en el transporte de carga al optimizar las condiciones del espacio y la cadena de suministro y, por lo tanto, se transforma en un factor clave para la competitividad regional. La gestión de flujos de transporte de mercancías exige una intervención de las autoridades competentes conducente a un ordenamiento territorial logístico urbano y metropolitano, en aras de responder a los requerimientos de competitividad del mundo globalizado actual (Álvarez Montero & Eslava Sarmiento, 2016).

El Gobierno Nacional formuló la Política Nacional Logística (PNL)⁴ con el objetivo de promover la intermodalidad en el transporte y facilitar el comercio para reducir los costos y tiempos logísticos, como medio para impulsar la competitividad del país. En relación con la logística de última milla⁵, en la PNL se identificó la necesidad de definir lineamientos de logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas, para optimizar

⁴ Documento CONPES 3982 de 2020 "Política Nacional Logística".

⁵ Logística o distribución de última milla se refiere al trayecto final del transporte de mercancías, el cual se caracteriza por una mayor complejidad que el resto del viaje debido al incremento exponencial de posibles rutas, destinos y actores viales.



las operaciones logísticas en las aglomeraciones urbanas⁶ y promover territorios competitivos a través del uso eficiente de la infraestructura⁷.

Para ejecutar la PNL, el Gobierno Nacional autorizó a la Nación para contratar un empréstito externo con la Banca Multilateral hasta por US\$ 15 millones de dólares⁸, a invertirse en los siguientes componentes:

- ✓ Componente I. Eficiencia logística soportada en el transporte
- ✓ Componente II. Logística territorial
- ✓ Componente III. Competitividad logística y facilitación comercial
- ✓ El componente IV. Fortalecimiento y articulación institucional

Particularmente, el segundo componente tiene como objetivo optimizar las cadenas logísticas agrícolas y las operaciones logísticas urbano-regionales para mejorar la conectividad entre los nodos de producción y consumo. Para esto, el programa propone fortalecer los instrumentos de planeación con el fin de armonizar los proyectos estratégicos nacionales con el desarrollo urbano y territorial y la logística de primera y última milla.

Finalmente, con el fin de dar cumplimiento a las recomendaciones de los diferentes instrumentos de política pública, se ha identificado la necesidad de desarrollar un proyecto por fases con el fin de mejorar la competitividad de las operaciones de primera y última milla, mediante el fortalecimiento de instrumentos técnicos y normativos que incrementen la eficiencia de los flujos de mercancías en ciudades y regiones de manera articulada con el ámbito rural y el medio ambiente. En este sentido, en 2022 se llevará a cabo la Fase I, consistente en la definición de una hoja de ruta, que, en materia de ordenamiento territorial de las aglomeraciones urbanas, solucione las restricciones normativas e institucionales que faciliten el desarrollo de actividades logísticas y de transporte de carga.

Basado en los resultados de la Fase I, en 2023 se realizará la Fase II, donde se formularán lineamientos de política pública para diferentes tipologías de aglomeraciones urbanas, con el fin de lograr una efectiva articulación de las operaciones logísticas en los territorios de los principales nodos logísticos del país.

La contratación será financiada con recursos del Programa de Apoyo para la Implementación de la Nueva Política Nacional Logística, Contrato de Préstamo BID 5229/OC-CO, y corresponde a las actividades programadas en el Componente 2: Logística territorial, Producto 2: Documentos de política pública para mejorar la eficiencia logística de última milla formulados y socializados, que se encuentra dentro de las apuestas institucionales y el plan de acción del DNP para la vigencia 2022, principalmente en la iniciativa estratégica que corresponde a generar condiciones para formular acciones y recomendaciones de política para promover la intermodalidad.

Presupuesto: Hasta por la suma de **CIENTO CINCUENTA Y OCHO MILLONES CIENTO NOVENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$ 158.193.277)**, incluidos todos los tributos a que haya lugar, salvo el IVA.

⁶ Existen dos tipos de desarrollos urbanos: (I) ciudades uninodales, cuya expansión y desarrollo se ha mantenido al interior del límite político administrativo del municipio y, (II) aglomeraciones urbanas, constituidas por ciudades “funcionales” cuyas actividades han desbordado el límite político-administrativo de la ciudad núcleo y desarrollan sus actividades en municipios aledaños (Misión Sistema de Ciudades, DNP, 2013).

⁷ Acción 1.1 del Plan de Acción y Seguimiento (PAS) de documento CONPES 3982.

⁸ Documento CONPES 4015 de 2020 “Concepto favorable a la nación para contratar un empréstito externo con la banca multilateral hasta por USD 15 millones, o su equivalente en otras monedas, destinado a financiar el programa de apoyo a la implementación de la nueva Política Nacional Logística”.



Duración estimada: Dieciocho (18) semanas o hasta el 31 de diciembre de 2022, lo primero que ocurra.

Criterios de Selección para la Firma Consultora: El Departamento Nacional de Planeación, como Contratante invita a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios descritos a continuación.

Los consultores interesados deberán proporcionar información que indique que están calificados para prestar los servicios. Para el efecto, los interesados deberán completar las fichas del Anexo 1, en las cuales se suministre la información de la firma respectiva y se relacionen proyectos finalizados que se encuentren relacionados en las siguientes temáticas en los últimos 10 años:

- i. Estudios o proyectos relacionados con el diseño, formulación o el análisis de instrumentos de planificación de ordenamiento territorial en la escala municipal o regional.
- ii. Estudios o proyectos relacionados con el análisis normativo o reglamentario relacionado con el ordenamiento territorial.
- iii. Estudios o proyectos relacionados con el diseño, formulación o el análisis de instrumentos de planificación o proyectos normativos del sector transporte y logística en los que se incluya el ordenamiento territorial como una variable determinante de la eficiencia de las cadenas de suministro.

Serán seleccionadas en la Lista Corta las firmas que presenten mayor cantidad de proyectos relacionados con las temáticas presentadas anteriormente, para lo cual la firma debe contar con experiencia de al menos 5 proyectos en alguno de los criterios anteriores. Cabe mencionar que, si una experiencia cuenta para los dos criterios, se considera cumple los dos criterios. En caso de presentarse empate, se preferirá la firma que presente el mayor número de años de experiencia en los proyectos relacionados en el punto i.

Las manifestaciones serán seleccionadas conforme a los procedimientos indicados en las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15 de mayo de 2019), y podrán participar en ella todos los proponentes de países de origen que sean elegibles, según se especifica en dichas políticas.

Quienes presenten interés deberán tener en cuenta las causales de conflicto de interés y elegibilidad establecidas en el Código de Integridad del DNP, y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15 de mayo de 2019), las cuales podrán ser consultados en las páginas Web:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Comunicacion%20Interna%20DNP/C%C3%B3digo%20de%20Integridad.pdf#search=codigo%20de%20integridad>

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-1132444900-23304>

Los consultores se podrán asociar con otras firmas en forma de Asociación en Participación, Consorcio o Asociación (APCA) con el fin de mejorar sus calificaciones. A los efectos de establecer la Lista Corta, la nacionalidad de la firma será la del país en que se encuentre legalmente constituida o incorporada y en el caso de asociación en participación, será la nacionalidad de la firma que se designe como representante.

Nota 1: En ningún caso se revisarán Hojas de Vida de profesionales presentados con la expresión de interés.

Nota 2: Si la presentación de la Expresión de Interés la realizan firmas bajo cualquier tipo de asociación por favor incluir el porcentaje de participación de cada una de las firmas que la conforman.



Nota 3: NO serán consideradas expresiones de interés de asociaciones de firma(s) con persona(s) natural(es) o presentadas directamente por personas naturales.

Nota 4: Las tareas completadas por los expertos individuales del Consultor trabajando independiente o a través de otras firmas consultoras NO pueden ser presentadas como experiencia relevante de la(s) firma(s) que manifieste(n) interés.

Nota 5: Para la presente Expresión de Interés NO se requiere la presentación física de documentos que demuestren la experiencia relacionada, sin embargo, la firma consultora debe estar preparada para aportar dicha documentación, si así lo solicita el contratante.

Método de Selección: Los consultores serán seleccionados con base en el método **Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores (SCC)** descrito en las Políticas del BID.

Advertencia: La presentación de Expresiones de Interés no configura ningún derecho para los interesados, ni ninguna obligación para adelantar procesos de contratación para el Departamento Nacional de Planeación o para el BID.

Los consultores interesados pueden obtener más información en la dirección electrónica indicada al final de este documento. Así mismo, podrán presentar observaciones hasta el día 12 de abril de 2022 al correo indicado.

Las expresiones de interés deberán ser remitidas a la dirección electrónica indicada a continuación, a más tardar el 20 de abril de 2022.

Subdirección de Contratación – Adquisiciones Banca Multilateral

Atn: **Jessica Lorena Carreño Arias**

Área de Adquisiciones - Subdirección de Contratación

Calle 26 # 13-19, Piso 7

Correo electrónico: jcarreno@dnpp.gov.co



ANEXO 1

CARTA DE MANIFESTACIÓN DE INTERÉS

[Estos documentos deberán estar en papel membrete de la firma]

Ciudad, dd/mm/aa

A: DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP)

Señoras/Señores:

El abajo firmante, legalmente autorizado para actuar en nombre de la firma *[Insertar el nombre completo de la firma]*, expreso el interés en prestar los siguientes servicios: “Definir los lineamientos y recomendaciones de política pública, así como una propuesta de ajustes normativos e institucionales orientados a incorporar y articular el desarrollo de la logística y el transporte de carga en los procesos e instrumentos de planeación, gestión y control del ordenamiento territorial y uso del suelo en la escala de las aglomeraciones urbanas”

Esta manifestación de interés no implica ningún compromiso contractual.

Para el efecto declaro que estoy debidamente facultado para firmar la Manifestación de Interés.

Autorizamos expresamente al Departamento Nacional de Planeación ejecutor del del Préstamo BID 5229/OC-CO a verificar toda la información incluida en ella.

Atentamente,

Nombre de la firma:

Nombre del Representante Legal:

Dirección de correo*:

Correo electrónico:

Telefax:

Ciudad y país:

Firma del Representante Legal, Sr./Sra.

*Por favor relacionar los correos autorizados a los cuales se podrá remitir la información formal del proceso en caso de hacer parte de la conformación de lista corta.



ANEXO 2

DATOS Y ANTECEDENTES GENERALES DE LA FIRMA

Nombre de la firma:	
NIT:	
Dirección:	
Teléfono:	
Correo electrónico de contacto:	
Nombre representante legal:	
Disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes:	
Años de experiencia general:	
Años de experiencia relacionada:	
Número de proyectos relacionados con la(s) experiencia(s) solicitada(s):	
Relación de anexos (en esta etapa se piden solo copias simples) (es una relación referencial):	<ul style="list-style-type: none">* Folletos* Brochures* Piezas audiovisuales creativas de anteriores trabajos* Descripción del organigrama de la firma* Documentos legales (Certificado de existencia y representación legal)* Otros



ANEXO 3

Ficha de contratos realizados por la firma (a diligenciar en UNA (1) HOJA Excel)

Utilizando el formato de encabezado de columnas a continuación, proporcionar información sobre cada uno de los trabajos para los que la firma fue contratada, como persona jurídica o como una de las principales firmas integrantes de una asociación.

Nombre de la firma o asociación: _____

No.	Contratante	Nombre completo de la Firma consultora	Si el contrato fue ejecutado en asociación marque "x"	Objeto del contrato	Descripción de logros alcanzados	Fecha de inicio (dd/mm/aa)	Fecha de terminación (dd/mm/aa)

Recomendaciones:

- Presentar solo los contratos que respondan a las experiencias específicas solicitadas.
- Diligenciar UNA (1) FILA por cada uno de estos contratos.
- Todos los contratos presentarlos en UNA (1) HOJA Excel.
- En caso de contratos ejecutados por asociaciones, indicar en la columna "Firma consultora", la firma de aquella asociación de firmas que está presentando la experiencia.
- Para cada una de las experiencias que sean acreditadas en este anexo, en la columna "Nombre completo de la Firma Consultora" se deberá indicar el nombre exacto de la firma que prestó el servicio, información que deberá corresponder en forma idéntica con la firma o firmas que están manifestando interés en participar en el proceso. Para el caso de firmas internacionales que acrediten experiencias de la casa matriz o de sus filiales, la firma o firmas que suscriban la manifestación de interés y/o que conformen la APCA, deben ser dicha casa matriz o filial.
- Cada una de las experiencias relacionadas con los proyectos presentados deben estar claramente delimitados, es decir, se debe establecer la fecha de inicio (día, mes y año) y la fecha de terminación (día, mes y año) de los trabajos relacionados de manera cronológica, primero con la experiencia más reciente. En los casos en los que no se determine de manera exacta las fechas de la experiencia, se tomará el último día de cada mes como fecha de inicio y el primer día de cada mes como fecha de terminación.