

BM-011-2023

INVITACIÓN A PRESENTAR EXPRESIONES DE INTERÉS

SERVICIOS DE CONSULTORÍA

Institución: Departamento Nacional de Planeación.

País: Colombia.

Proyecto: Programa de Apoyo para la Nueva Implementación de la Política Nacional Logística.

Sector: Planeación.

Resumen: “Desarrollar el plan de transporte intermodal del departamento de Chocó para la conexión desde y hacia las ciudades principales del departamento considerando como eje principal de transporte el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, en un marco de ordenamiento del territorio alrededor del agua.”

Contrato de Préstamo: BID 5229/OC-CO

Referencia: DNP-090-SBCC

Fecha límite: 17 de julio de 2023

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) ha recibido financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para ejecutar el Programa de Apoyo para la Nueva Implementación de la Política Nacional Logística, Contrato de Préstamo BID 5229/OC-CO. El objetivo general del Programa es mejorar la eficiencia logística para contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la Nueva Política Nacional de Logística.

En concordancia con los objetivos del Programa, el DNP se propone adelantar una consultoría que desarrolle el citado estudio, que se contextualiza de la siguiente manera:

1. ANTECEDENTES

Entendiendo la importancia de impulsar aquellos modos de transporte que aporten a la competitividad, la eficiencia energética y la mitigación del cambio climático, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”, en la transformación Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental, resalta que es necesario sentar las bases para reducir los conflictos ambientales en las cuencas hidrográficas, garantizar el cuidado de la riqueza natural y la implementación de herramientas para la adaptación, la resiliencia climática y la compensación territorial. Complementariamente, la Transformación Convergencia Regional definió que la falta de conectividad física, digital y de comunicaciones entre los territorios contribuye a las disparidades en productividad y competitividad, por lo cual se requiere fortalecer los vínculos interregionales, a partir de sistemas de productividad, conectividad, competitividad e innovación, que permitan el desarrollo incluyente y los encadenamientos entre el campo, las ciudades y el mundo.

Igualmente, la transformación Derecho Humano a la Alimentación del PND establece que se requiere contar con una red de infraestructura regional y social, basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como infraestructura y servicios aéreos y nodos logísticos que garanticen la adecuada conectividad para el movimiento de productos e insumos entre los centros de producción, acopio y distribución de alimentos con las ciudades principales, centros poblados y la red de puertos de Colombia.

Por su parte, el PND menciona que, para la convergencia regional que permita avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes: (a) el mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales, (b) vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales, y (c) aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo, y que se establecerá una metodología para la identificación de los principales

requerimientos por municipio a partir de la revisión de criterios de funcionalidad, acceso a servicios, conectividad cultural y regional para priorizar las intervenciones en las zonas con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios.

Adicionalmente, nuevos retos se han incorporado mediante el documento CONPES 3982 Política Nacional Logística, aprobada en 2020, que impone los parámetros para la consolidación de la intermodalidad en el país y el rol relevante que juega el modo fluvial en este ejercicio, considerando su aporte en la reducción de costos logísticos asociados al transporte. Así mismo, reconoce el potencial aporte del modo fluvial a la eficiencia y competitividad del transporte en el país, resaltando la relevancia que tiene para la conectividad de territorios aislados y de frontera, y su impacto en la calidad de vida de los habitantes de estas zonas.

En ese sentido, dando cumplimiento a las políticas sectoriales, los retos impuestos en materia de intermodalidad y la necesidad de impulsar el modo fluvial, el Gobierno nacional realizó la actualización del Plan Maestro Fluvial en 2022, documento que busca mejorar las condiciones de conectividad del transporte fluvial en las zonas que dependen de este modo para su movilización. Así mismo, tiene como uno de sus objetivos potenciar la cobertura de la red fluvial representada por la densidad que tiene en el territorio como medio de conexión, abastecimiento y acceso a servicios para comunidades apartadas y ubicadas en zonas vulnerables.

Por su parte, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS en el año 2022 culminó el estudio de navegabilidad del río Atrato, denominado “*Estudios y diseños fase III para la navegabilidad del río Atrato, departamento del Chocó*”, cuyas actividades principales se realizaron en el cauce principal del río Atrato, desde la ciudad de Quibdó hasta su desembocadura. Este estudio constituye uno de los insumos más importantes para el desarrollo de la presente consultoría. A su vez, el INVIAS ha desarrollado estudios para los ríos San Juan y Baudó que también constituyen insumos importantes para el logro de los objetivos planteados.

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte UPIT se encuentra adelantando la contratación de diferentes Planes Regionales de Transporte Intermodal para algunas regiones del país, los cuales constituyen también referencias para la articulación de objetivos y resultados.

Finalmente, la Corte Constitucional el 10 de noviembre de 2016, mediante la Sentencia T-622 falló a favor de la acción de tutela interpuesta por el Foro Interétnico Solidaridad Chocó (FISCH) y los consejos Comunitarios Mayores del Atrato y dictó ordenes de garantizar la protección, el mantenimiento, la conservación y restauración del río Atrato y de sus comunidades, a través de la cual, por primera vez en Colombia y por tercera vez en el mundo, un río es reconocido como sujeto de derechos, por lo que se debe garantizar su protección, conservación, mantenimiento y reparación. Es así como la Corte mediante el reconocimiento de las condiciones de la cuenca ordenó su protección, conservación, mantenimiento y recuperación, haciendo responsable de la planeación, ejecución, control y evaluación de las acciones necesarias a las instituciones incluidas en la tutela con el acompañamiento de las comunidades de influencia en la zona. De esta manera, todas las órdenes impartidas en la sentencia mencionada deben ser analizadas y los resultados de la presente consultoría se alinearán con dichas disposiciones.

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. Asimismo, esta contratación contribuye al logro de los productos del Plan de Acción en lo relativo a documentos metodológicos y apoya el cumplimiento de las grandes apuestas del DNP en lo correspondiente a la iniciativa estratégica denominada “*generar condiciones para formular acciones y recomendaciones de política para promover la intermodalidad*”.

2. OBJETO

Desarrollar el plan de transporte intermodal del departamento de Chocó para la conexión desde y hacia las ciudades principales del departamento considerando como eje principal de transporte el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, en un marco de ordenamiento del territorio alrededor del agua.

3. ALCANCE

El alcance de la consultoría se describe a continuación:

1. Establecer las características socio territoriales, las relaciones funcionales entre los municipios del departamento del Chocó, las condiciones del ordenamiento territorial de cada municipio, las implicaciones y resultados de la Sentencia T-622 de 2016, las condiciones habilitantes y restricciones ambientales del territorio y los grupos poblacionales diferenciales que se identifican como actores estratégicos para el desarrollo del estudio.
2. Contar con la Identificación y georreferenciación de la totalidad de conexiones de transporte que se requieren intervenir o implementar en el departamento del Chocó para garantizar la conectividad de la población desde los centros poblados hacia y desde las ciudades principales del departamento en un marco de transporte intermodal, correlacionándolas con las actividades económicas y las necesidades sociales
3. Contar con la caracterización técnica de las condiciones del transporte en el departamento de Chocó, en términos de oferta y demanda, así como con respecto a las condiciones actuales de la operación y servicios que se prestan en todos los modos de transporte, y en relación con la definición de la línea base para la formulación del Plan intermodal.
4. Establecer el plan de transporte intermodal del departamento del Chocó que garantice la conectividad del 100% de los centros poblados con las ciudades principales a través de la red carretera terciaria, secundaria y primaria como red de alimentación con el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, teniendo en cuenta las demás vías fluviales del departamento, así como la infraestructura y servicios aéreos, considerando igualmente los municipios de la costa pacífica.
5. Contar con el análisis del marco legal y regulatorio que se requiera como habilitante para el desarrollo de los proyectos de transporte que se planteen como soluciones de conectividad para los habitantes del departamento del Chocó, considerando igualmente las recomendaciones para la mejora de la operación y los servicios conexos a los proyectos de infraestructura propuestos.
6. Desarrollar a nivel de prefactibilidad los estudios y análisis requeridos para determinar la viabilidad de llevar a etapa de factibilidad los proyectos que se hayan priorizado para desarrollarse en el corto y mediano plazo en el Plan intermodal relacionados con los corredores fluviales y la infraestructura fluvial requerida.

4. ACTIVIDADES

La firma consultora deberá adelantar las siguientes actividades para el desarrollo de la consultoría:

- Realizar una recopilación y análisis de toda la información disponible referente a estudios, investigaciones, trabajos de campo, estadísticas, indicadores, planes, políticas, etc., que puedan servir de insumo para el desarrollo de la consultoría¹.
- Realizar las visitas de campo y levantamiento de información primaria que se considere necesaria, con alcance territorial en todo el departamento del Chocó, con el fin de consolidar los datos, contactos,

¹ Para el desarrollo de este punto la firma consultora debe tomar como insumos los estudios de navegabilidad de los ríos Atrato, San Juan y Baudó realizados por el INVIAS, tener una articulación permanente con los Planes Regionales Intermodales que se encuentren en ejecución por parte de la UPIT, así como estudios de referencia general como el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, proyecto de investigación Férreo – Fluvial 2.0 de COTECMAR, y los demás que la firma consultora considere pertinente.

percepciones y necesidades técnicas, operacionales, ambientales, sociales, económicas y demás que se consideren pertinentes.

- Establecer los sectores económicos y sociales para los cuales la habilitación y mejora del sistema de transporte a través del corredor del río Atrato - San Juan y sus afluentes en conexión con las vías carreteras y los aeropuertos regionales que se requieran para brindar conectividad a nivel de centro poblado con las ciudades principales del departamento, serían potencialmente beneficiarios para mejorar la calidad de vida de los habitantes del departamento.
- Analizar las actividades económicas actuales y potenciales, tanto desde el punto de vista comercial como desde las economías populares del departamento, que sean el soporte del crecimiento y bienestar económico y social de los habitantes y que requieren de una mejora en el sistema de transporte. Este análisis será el insumo principal para el estudio de demanda.
- Realizar un estudio de oferta y demanda que analice la demanda actual y proyectada de transporte fluvial e intermodal para todas las poblaciones que emplean el corredor de los ríos Atrato - San Juan, incluyendo los afluentes como vía de comunicación de los numerosos centros poblados con las cabeceras municipales y las ciudades principales del departamento, analizando tanto la demanda comercial como de abastecimiento local de las comunidades y el transporte de pasajeros.
- Llevar a cabo un análisis técnico de las condiciones físicas del corredor Atrato – San Juan incluyendo sus afluentes, que permita caracterizar las condiciones del transporte y conexión a nivel de centro poblado del departamento con las ciudades principales. Lo anterior teniendo en cuenta los estudios de navegabilidad ejecutados por el INVIAS o demás entidades locales o de la academia y gremios.
- Llevar a cabo un análisis de las condiciones de operación y de prestación de servicios de transporte alrededor del corredor Atrato – San Juan incluyendo sus afluentes, que permita caracterizar las dinámicas y necesidades para la conectividad a nivel de centro poblado del departamento con las ciudades principales. Este análisis deberá tener en cuenta las condiciones operacionales actuales del transporte fluvial en el corredor Atrato – San Juan y sus afluentes, así como de transporte intermodal, identificando los principales cuellos de botella y desafíos que desde la institucionalidad tanto local como del nivel nacional se deben solucionar para garantizar niveles de servicio adecuados, tarifas accesibles, condiciones de operación segura y confiable, entre otros.
- Adelantar una evaluación detallada de las determinantes, condicionantes, habilitantes y restricciones ambientales del uso del corredor Atrato – San Juan y sus afluentes como soporte a la movilidad de los habitantes del departamento, teniendo en cuenta en el análisis las ventajas y limitantes del transporte fluvial y la necesidad de contar con alternativas complementarias de conexión a través de la red vial terciaria, primaria y secundaria, así como a través de los aeropuertos regionales, para el acceso a nivel de centro poblado en cada municipio.
- Realizar un análisis económico de la viabilidad general del proyecto, así como la definición de fuentes de pago teniendo en cuenta la posible concurrencia de recursos para la financiación de los proyectos priorizados para ser desarrollados en el corto y mediano plazo.

5. PRODUCTOS Y/O INFORMES POR ENTREGAR

Los productos que debe elaborar la firma consultora se describen de manera detallada a continuación:

Producto 1. *Elaboración del plan de trabajo, metodología de desarrollo de las actividades del contrato, recursos y cronograma detallado de las actividades.*

La firma consultora deberá presentar un plan de trabajo que desarrolle el enfoque de integralidad que se dará a la consultoría, identifique y describa el conjunto de actividades requeridas para el logro del objeto del contrato, detalle la metodología, temporalidad y recursos destinados para su ejecución.

Debe incluir el desarrollo de las actividades presentadas a continuación, sin limitarse a las mismas.

- 1.1. **Antecedentes, entendimiento del contexto y de las necesidades del estudio.** Se deben exponer los antecedentes del proyecto, mostrar suficiencia en el entendimiento del contexto general bajo el que se desarrolla la consultoría, las necesidades y el entorno del proyecto, su articulación con los diferentes instrumentos de política pública del orden territorial y nacional, exponer con claridad los hitos más relevantes en la región que anteceden el desarrollo del proyecto y finalmente presentar la relevancia de los principales productos.
- 1.2. **Identificación y análisis de actores estratégicos para el estudio.** Se deben identificar los actores estratégicos institucionales y no institucionales relacionados con el objeto de la consultoría, tanto en la fase de desarrollo como de socialización. La firma consultora deberá analizar el rol, intereses, funciones, expectativas y potencial contribución frente al proyecto de dichos actores.
- 1.3. **Identificación, recopilación, revisión y análisis de la información y las herramientas disponibles.** Se deberá presentar el inventario de información y herramientas disponibles (políticas públicas, planes, programas, proyectos, estrategias, estudios técnicos, publicaciones, informes, documentos, estudios de caso, modelos, bases de datos, archivos SIG y, demás información y herramientas relevantes para el desarrollo de la consultoría), detallando los hallazgos del proceso de revisión, el análisis de la información y las herramientas, se deberán definir las limitantes y utilidad de la información disponible tanto en el sector público como privado a nivel nacional y local.
- 1.4. **Propuesta Metodológica.** Se deberá estructurar la metodología detallada para el desarrollo de la consultoría. Lo anterior implica además de la estrategia de desarrollo eficiente, de comunicación, seguimiento y socialización de los avances del proyecto, la plena identificación de las actividades necesarias para el logro de los alcances, el análisis de sus elementos de entrada, procesos intermedios y salida. Como mínimo la propuesta metodológica debe abordar el detalle de cada una de las actividades definidas para las diferentes fases del proyecto, la articulación con el territorio, las comunidades y demás actores estratégicos durante el desarrollo de la consultoría, la identificación de aspectos críticos y la aproximación que se tendrá para afrontar los mismos.
- 1.5. **Cronograma.** Se deberá presentar el cronograma completo y detallado de las actividades por realizar en cada una de las fases de la consultoría (incluyendo las actividades de campo), el cronograma debe estar estructurado de manera estratégica priorizando las actividades de ruta crítica y asegurando el cumplimiento los plazos estipulados para cada producto en el presente documento. Complementariamente, este cronograma debe incluir los principales hitos de la consultoría y los recursos estratégicos para el desarrollo de las actividades.
- 1.6. **Asignación de Recursos y Estructura del Equipo Consultor.** Como complemento al cronograma, se deberá presentar la asignación de recursos de personal a las actividades macro del proyecto, la estructura orgánica interna del equipo consultor y la matriz de responsabilidades. Se debe asegurar que los recursos destinados a cada actividad sean consistentes con su importancia y requerimientos.
- 1.7. **Socialización del Producto 1.** Se deberá preparar la información necesaria para socializar con actores estratégicos, lo desarrollado para el logro de los alcances, permitiendo la retroalimentación y posterior ajuste de los alcances establecidos.

Producto 2. Diagnóstico y caracterización de las dinámicas socio territoriales. *Análisis alrededor del corredor de transporte fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, desde el punto de vista social, ambiental, económico, institucional, cultural y funcional.*

Este producto tiene como propósito realizar un análisis de las características del territorio y las relaciones funcionales entre los municipios para establecer las necesidades de transporte que se requieren atender para que los habitantes del departamento y la población flotante cuenten con conectividad desde y hacia las ciudades

principales teniendo como eje principal de movilidad el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan, incluyendo sus afluentes. En este análisis se deberán tener en cuenta las poblaciones del litoral pacífico del departamento.

Las actividades específicas son las siguientes, sin limitarse a las mismas:

- 2.1. **Caracterización socio territorial población.** A partir de información secundaria, establecer las características demográficas, número de hogares, grupos poblacionales presentes, aspectos económicos como nivel de ingresos, aspectos sociales y culturales, y los demás que la firma consultora considere pertinentes, que permitan caracterizar a la población del departamento de Chocó.
- 2.2. **Análisis de las relaciones funcionales del territorio.** Establecer las relaciones funcionales entre los municipios del departamento, con el objetivo de identificar las actividades y necesidades que condicionan las formas de movilidad en el territorio en términos comerciales, de economías populares, de abastecimiento, de acceso a servicios, sociales², etc. En este punto la firma consultora debe establecer cuáles son las ciudades principales del departamento que brindan los mayores servicios y con las cuales los habitantes del departamento tienen mayores relaciones funcionales y son indispensables para su calidad de vida.
- 2.3. **Ordenamiento territorial.** Análisis de las condiciones generales del ordenamiento del territorio como condicionante o habilitante de las posibilidades de transporte para las poblaciones. Este análisis debe tener en cuenta el rol e importancia de los ríos Atrato, San Juan y sus afluentes, en un marco de ordenamiento territorial alrededor del agua. Se requiere establecer los instrumentos de ordenamiento territorial con los que cuentan los municipios del departamento de Chocó, su nivel de actualización y las consideraciones y condiciones contenidas que puedan influenciar las soluciones de transporte que serán planteadas en el desarrollo de la consultoría.
- 2.4. **Diagnóstico ambiental.** Análisis de las condiciones ambientales de las cuencas hidrográficas de los ríos Atrato y San Juan, teniendo en cuenta aspectos particulares del territorio como son áreas de reserva, parques nacionales naturales, zonas de cultivos ilícitos, zonas de deforestación, zonas de actividad minera y las demás que la firma consultora considere pertinentes, las cuales puedan ser habilitantes o condicionantes del transporte en el departamento.
- 2.5. **Grupos poblacionales estratégicos.** Identificación de grupos poblacionales que de acuerdo con los puntos anteriores se consideren estratégicos para el desarrollo del estudio. Para dichos grupos y su localización, la firma consultora deberá realizar visitas de campo y levantar la información primaria que se considere necesaria para caracterizar la población definida como punto focal del proyecto.
- 2.6. **Identificación de actores.** Identificación y caracterización de roles, intereses y necesidades desde el punto de vista institucional y social, de todos los actores que intervienen o podrían intervenir en los procesos de toma de decisiones y ejecución de proyectos que habiliten las soluciones de transporte a través del corredor fluvial Atrato – San Juan y sus afluentes.
- 2.7. **Socialización del Producto 2.** Se deberá preparar la información necesaria para socializar con actores estratégicos, lo desarrollado para el logro de los alcances, permitiendo la retroalimentación y posterior ajuste de los alcances establecidos.

Producto 3. Diagnóstico técnico y análisis de la oferta y demanda. *Diagnóstico técnico y análisis de la oferta y demanda actual y proyectada de transporte fluvial e intermodal para todas las poblaciones que emplean el corredor Atrato - San Juan, incluyendo los afluentes y que son la vía de comunicación de los centros poblados con cabeceras municipales y las ciudades principales del departamento. En este análisis de oferta y demanda se debe realizar también para las poblaciones del litoral pacífico del departamento.*

² Las actividades sociales corresponden a asistencia a eventos religiosos, familiares, de ocio, deportivas, etc.

Se requiere que, para el desarrollo de este producto, la firma consultora emplee la información resultante del estudio de navegabilidad del río Atrato desarrollado en 2022 por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, del río San Juan y del río Baudó, así como los demás estudios e información disponible en entidades del orden nacional, local, academia y gremios, entre otros que se consideren relevantes para el desarrollo del estudio.

Este producto se subdivide de acuerdo con la descripción que se presenta a continuación:

3.1. Oferta de Transporte

Diagnóstico de la Infraestructura de Transporte

Infraestructura de Transporte. Con base en información secundaria y primaria se realizará un inventario, una caracterización y un análisis de la oferta de infraestructura de transporte fluvial, carretero, aéreo, de cabotaje y otros modos de transporte asociados al desarrollo de transporte intermunicipal y rural. En este punto es importante definir aspectos relacionados con las características físicas, la competencia, el estado, el mantenimiento, entre otros aspectos que permitan obtener diagnóstico de la situación base.

Este diagnóstico técnico de las condiciones físicas alrededor del corredor Atrato – San Juan incluyendo sus afluentes, debe permitir caracterizar las condiciones de la infraestructura para el transporte y la conexión a nivel de centro poblado del departamento con las ciudades principales, lo cual incluye realizar un análisis de las condiciones de la infraestructura de todos los modos de transporte que permitan dicha conexión.

3.2. Demanda de Transporte

Diagnóstico de la demanda de transporte

3.2.1. Análisis de la economía. Como parte de las visitas de campo e información secundaria se debe realizar la caracterización y el análisis de las principales actividades económicas de los grupos poblacionales definidos como punto focal para el desarrollo de la consultoría en el Producto 2. En este producto será de particular interés la caracterización de las cadenas logísticas, el análisis y potencialidades de la integración vertical de la cadena de valor y la concertación de soluciones logísticas y de movilidad para facilitar el desarrollo sostenible, eficiente y de valor entorno a dichas actividades.

3.2.2. Análisis socioeconómico. Para realizar el análisis de demanda de transporte, la firma consultora debe incorporar toda la información y resultados obtenidos durante el desarrollo del Producto 2 de la presente consultoría.

3.2.3. Análisis de los viajes de la población residente. Bajo el contexto anterior también es importante caracterizar los viajes de la población residente. A partir de las visitas de campo se deberán estimar y caracterizar los viajes de la población residente de carácter urbano y entorno a los centros poblados rurales; la caracterización debe considerar aspectos como la frecuencia de los viajes, el motivo, el modo de transporte, las alternativas, el costo, el tiempo, entre otros aspectos que se consideren relevantes.

3.2.4. Análisis de la población flotante. Teniendo en cuenta la importancia de caracterizar los viajes realizados por la población flotante (en actividades como el turismo), se deberá realizar una caracterización general de los viajes en puntos de interés turístico, nodos de transporte y aeropuertos. Además de las características de los viajes, se realizará una caracterización general de los viajeros y su percepción con respecto a la movilidad.

3.2.5. Encuestas de percepción del transporte. Con la finalidad de cuantificar el nivel de servicio que perciben los usuarios frente a los diferentes elementos que definen la oferta, se debe analizar la percepción tanto de la población flotante como residente ante los elementos de la operación, la infraestructura, el sistema de información y la seguridad en las diferentes etapas del viaje.

3.2.6. Análisis de Abastecimiento. A partir del reconocimiento en campo se debe realizar un análisis del sistema de abastecimiento y distribución de alimentos y energía. Lo anterior implica abordar a nivel estratégico las actividades, funciones y relaciones (producción, manipulación, almacenamiento, transporte, procesamiento, embalaje, ventas al por mayor y menor, etc.) que permiten a las poblaciones satisfacer sus exigencias de alimentos y energía.

De igual forma, se deben tener entrevistas con agentes económicos estratégicos como: productores, acopiadores, importadores, transportistas, vendedores mayoristas, minoristas, procesadores, tenderos, vendedores ambulantes, proveedores de servicios (crédito, almacenamiento, carga, información y extensión), proveedores de empaques, instituciones públicas (gobiernos locales y municipales, etc.) y asociaciones privadas (comerciantes, agremiaciones, transportistas, tenderos y consumidores).

3.3 Operación y servicios

Diagnóstico de las condiciones de operación y de prestación de servicios de transporte

3.3.1. Oferta de servicios. De manera análoga, mediante información primaria y secundaria complementaria, se realizará un inventario, una caracterización y un análisis de la oferta de servicios de transporte fluvial, carretero, aéreo, de cabotaje y otros modos de transporte tanto de carga como de pasajeros a nivel intermunicipal y rural. Estos servicios deben ser analizados en términos de tarifas, frecuencias, horarios, flota, cobertura espacial, cobertura temporal, eficiencia, conveniencia, seguridad, entre otros aspectos que permitan generar diagnóstico de la situación base.

3.3.2. Análisis de la operación. Como una relación entre la oferta y la demanda de transporte se deben analizar aspectos de las condiciones operativas de la infraestructura y los servicios, analizando problemáticas y necesidades asociadas a la disponibilidad y condiciones operativas de la infraestructura, los servicios, la información a los usuarios, las condiciones de seguridad, la sostenibilidad, conectividad, accesibilidad, cobertura, así como la presencia de servicios informales, entre otros aspectos.

En este punto la firma consultora deberá realizar indagaciones sobre el tipo de combustible utilizado por las embarcaciones de las empresas que se encuentran debidamente habilitadas y con permiso de operación vigente por parte del Ministerio de Transporte, así como realizar un análisis técnico de la composición del combustible utilizado para la prestación del servicio de transporte fluvial en el departamento, y con base en lo anterior, determinar el impacto ambiental que pueda tener en los cuerpos acuáticos, el combustible utilizado para la prestación del servicio de transporte fluvial. Lo anterior, teniendo en cuenta la connotación del río Atrato como sujeto de derechos establecida en la Sentencia T-622 de 2016.

3.3.3. Análisis de los esquemas de prestación del servicio. Como parte del reconocimiento en campo se deberán identificar los esquemas de prestación del servicio de transporte público y privado en los diferentes modos de transporte realizando un análisis DOFA de los diferentes actores que intervienen en los esquemas de prestación del servicio y sus intereses.

3.4 Estimación de la Línea Base

3.4.1. Línea base del sistema de transporte. Luego de realizar el análisis de los diferentes elementos del sistema de transporte se debe generar una línea que servirá como referencia para la formulación de proyectos que busquen superar las brechas, plantear metas tangibles y facilitar el seguimiento de las intervenciones de manera objetiva.

3.5 Socialización del Producto 3.

Se deberá preparar la información necesaria para socializar con actores estratégicos, lo desarrollado para el logro de los alcances, permitiendo la retroalimentación y posterior ajuste de los alcances establecidos.

Producto 4. Formulación del Plan de transporte intermodal del Chocó. *En esta etapa de la consultoría se debe formular el Plan Estratégico de Transporte intermodal que responda de manera eficiente a las problemáticas y necesidades de movilidad y transporte identificadas mediante los diagnósticos de los Productos 2 y 3.*

El desarrollo de este componente debe partir del análisis de prospectiva del territorio, el reconocimiento primario de las condiciones y problemáticas, la formulación de proyectos eficientes que respondan a las necesidades y la priorización de estos.

4.1. Análisis de prospectiva económica, social y sectorial prevista para el territorio

La planeación de infraestructura responde a una visión de territorio de mediano y largo plazo definido mediante un análisis de prospectiva económica, social y sectorial; bajo este contexto es importante realizar un balance y análisis de la prospectiva considerada para la formulación del proyecto. De esta manera, esta sección debe tener en cuenta los resultados obtenidos en la revisión y el análisis del comportamiento histórico y las previsiones económicas, ambientales, sociales, culturales y sectoriales del territorio en los productos 2 y 3 de la presente consultoría que han generado cambios en la dinámica del transporte en los últimos años.

4.2. Estrategia para el desarrollo de la red de transporte

Teniendo en cuenta que los objetivos para el impulso al desarrollo socioeconómico y regional del territorio, surgen de la necesidad de facilitar la accesibilidad y generar una reducción en costos de transporte, los tiempos de viaje y las externalidades negativas, en un marco limitado de recursos, se debe planificar el desarrollo de una red de transporte eficiente y sostenible; bajo este contexto se debe definir una estrategia de conformación de la red de transporte de tal manera que se garantice la eficiencia en las inversiones con una visión de largo plazo, tomando como eje principal de transporte el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes.

4.3. Formulación de proyectos de transporte y logística

Con base en información secundaria contenida en los diferentes planes, programas y proyectos tanto del orden nacional como del orden territorial, se deben identificar, caracterizar y analizar los proyectos de infraestructura y logística planteados con anterioridad para el departamento de Chocó. Así mismo, a partir del análisis integral de las necesidades de infraestructura y las condiciones de la operación y del servicio de transporte y condiciones particulares del territorio identificadas en los productos 2 y 3, la firma consultora deberá formular a nivel conceptual proyectos complementarios para el desarrollo de la red de transporte intermodal regional. La firma consultora deberá incorporar variables que garanticen la intermodalidad y/o la complementariedad entre modos de transporte.

Además de la infraestructura, se deben analizar proyectos complementarios en las áreas de logística (ILE, ILA), gestión de la demanda, procesos administrativos, seguridad vial, eficiencia de la movilidad, parque automotor, eficiencia energética, adaptación al cambio climático, eficiencia en la operación, entre otros.

Con el objetivo de obtener retroalimentación de diferentes actores estratégicos en el territorio, se deben llevar a cabo sesiones de construcción colectiva que permitan identificar proyectos complementarios y estratégicos para el desarrollo de la red de transporte. Los proyectos recabados en estas sesiones deben ser analizados y depurados buscando asegurar coherencia con la formulación del plan.

Como aspecto final en la formulación de proyectos será importante alinear objetivos regionales, sociales y económicos. Se deberán consolidar y analizar integralmente los proyectos formulados mediante el desarrollo de las actividades descritas previamente. Como resultado de este análisis integral se desarrollará un análisis y depuración de proyectos que se debe soportar en información técnica.

En el contexto del proyecto se deben analizar posibles soluciones de infraestructura, logística y otras actividades vinculadas a la producción, acopio, selección, procesamiento, almacenamiento y transporte de productos hasta los centros de consumo o de insumos hacia los centros de producción, así como soluciones para el acceso a servicios o a actividades sociales y económicas de toda índole para el bienestar de los habitantes del departamento.

4.4. Metodología de Priorización de Proyectos

Se debe realizar una aproximación conceptual a los métodos de elegibilidad y priorización que se implementarán para el proceso de construcción del pipeline de proyectos tanto de infraestructura como complementarios. A partir de un análisis detallado, se definirán las variables y reglas de priorización que permitirán construir la metodología de priorización de proyectos, estas variables y reglas de priorización deben definirse como mínimo para las categorías de la red y por modo dentro de cada categoría. La firma consultora debe incorporar dentro de su análisis las metodologías y criterios de priorización con los que cuenta el gobierno Nacional actualmente, así como los marcos de gasto y restricciones fiscales. Igualmente, la firma consultora deberá incorporar variables que garanticen la intermodalidad y/o la complementariedad entre modos de transporte. Las variables y reglas de priorización deberán ser aprobadas por el Comité Técnico de Seguimiento antes de pasar a la definición del pipeline de proyectos de la actividad 4.6.

La metodología debe incorporar las variables contenidas en instrumentos legales como la Sentencia T-622 de 2016 por medio de la cual se declara al río Atrato como sujeto de derechos, así como todos los compromisos derivados de paros cívicos y demás que la firma consultora considere pertinentes³.

4.5. Proyecciones de la Demanda

A partir de la visión del desarrollo socioeconómico del territorio, se deben realizar proyecciones de demanda a nivel de detalle. En este punto es importante considerar los viajes que se generan en la actualidad en razón de las impedancias de los viajes, los viajes que se deberían generar entorno a actividades económicas y entorno a actividades sociales relacionadas con el acceso a servicios básicos (educación, salud, justicia, alimentación, etc.) y los viajes que facilitaría o permitiría el proyecto.

4.6. Pipeline de Proyectos

A partir de un horizonte de 20 años, se estructurarán los escenarios en términos de oferta y demanda en el modelo de transporte y se realizarán los respectivos procesos de simulación, se generará la batería de indicadores necesarios para la alimentación de los modelos de priorización y el desarrollo de análisis complementarios. Aunque se usen modelos de transporte en el estado del arte, para el análisis de los proyectos será necesario desarrollar análisis específicos y complementarios.

Se deben estimar en el horizonte de análisis los costos y beneficios generados por los diferentes proyectos a nivel individual y a nivel de sistema, se debe abordar como mínimo los componentes técnicos, sociales y ambientales en cuanto a costos/beneficios directos como otras consideraciones asociadas a costos/beneficios

³ La Sentencia T-622 debe analizarse en conjunto con otros pronunciamientos judiciales que han ordenado la protección de los cuerpos de agua y el agua como sujeto de derechos, como son las sentencias No. ST-0047 de 2020 Radicado No. 157593153001-2020-00081-00 y la Sentencia No. ST – 0015 de 2021 sobre la protección del agua en el Lago de Tota.

indirectos. Una vez sean estimados estos costos y beneficios estratégicos se deben realizar los análisis costo/beneficio y de ser el caso otros indicadores de bondad para retroalimentar de esta forma la metodología de priorización.

Finalmente, se deben implementar las metodologías de priorización de proyectos de tal forma que se logre un pipeline sustentado en los beneficios directos e indirectos que se derivan de los proyectos analizados. La priorización se centrará en inversiones de corto, mediano y largo plazo entendidos en términos de 5, 10 y 15 años respectivamente. Los proyectos que hagan parte del pipeline deberán ser aprobados por el Comité Técnico de Seguimiento antes de la socialización del producto 4.

4.7. Socialización del Producto 4.

Se deberá preparar la información necesaria para socializar con actores estratégicos, lo desarrollado para el logro de los alcances, permitiendo la retroalimentación y posterior ajuste de los alcances establecidos.

Producto 5. Estructuración soluciones de transporte. *Estructuración a nivel de prefactibilidad de las soluciones de transporte priorizadas que se requieren implementar en el departamento de Chocó para el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, como soporte a la conexión de los centros poblados de los municipios con las ciudades principales.*

De acuerdo con la metodología de priorización de proyectos y demás información y análisis realizados en el producto 4 de la presente consultoría, la firma consultora a partir del orden de implementación de los proyectos definidos en el pipeline del producto anterior, realizará a nivel de prefactibilidad todos los estudios desde el punto de vista social, ambiental, legal, económico, de riesgos, territorial, y los demás que se consideren pertinentes para determinar la viabilidad de llevar a etapa de factibilidad los proyectos que se hayan priorizado para desarrollarse en el corto y mediano plazo en el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, incluyendo el río Baudó. Esta estructuración será complementaria a los proyectos definidos y diseñados por el INVIAS en los estudios de navegabilidad de los ríos Atrato, San Juan y Baudó.

Este producto debe contener los análisis desde la dimensión financiera para determinar las alternativas de financiación y fuentes de pago que viabilicen la solución a la problemática planteada, así como un análisis de las posibles fuentes de pago y financiación teniendo en cuenta criterios que permitan la concurrencia de recursos en todos los niveles, tanto del nivel nacional como del orden territorial, así como cooperaciones y todos los que la firma consultora logre identificar (incluidos recursos del sector privado) y que se puedan contemplar para la materialización de las soluciones de transporte del corto y mediano plazo.

5.1. Socialización del Producto 5.

Se deberá preparar la información necesaria para socializar con actores estratégicos, lo desarrollado para el logro de los alcances, permitiendo la retroalimentación y posterior ajuste de los alcances establecidos.

Finalmente, la consultoría se desarrollará de acuerdo con las fases que se especifican a continuación, de acuerdo con la elaboración y entrega de los productos detallados en este capítulo:

Fase	Productos
Fase 1. Diagnóstico socio territorial del departamento de Chocó y técnico de las condiciones de transporte teniendo en cuenta como eje principal de transporte el corredor fluvial del río Atrato – San Juan y sus afluentes	Producto 1. Plan de trabajo Producto 2. Diagnóstico y caracterización de las dinámicas socio territoriales Producto 3. Diagnóstico técnico y análisis de la oferta y demanda

Fase 2. Formulación del plan de transporte sostenible y prefactibilidad de las soluciones de transporte priorizadas	Producto 4. Formulación del Plan de transporte sostenible del Chocó Producto 5. Estructuración a nivel de prefactibilidad de las soluciones de transporte priorizadas
---	--

Durante la ejecución de la presente consultoría, la firma consultora documentará el proceso de análisis, revisión y desarrollo de cada una de las actividades propuestas. Esta información quedará consignada en productos consistentes en informes, resúmenes ejecutivos, documentos temáticos, modelos y ayudas de memoria de reuniones. Todos los documentos correspondientes deberán ser radicados a través del sistema de Gestión de Correspondencia del DNP y podrá entregarse de manera física (Oficina Correspondencia) o telemática, en atención a lo acordado con el Supervisor del Contrato, con los respectivos soportes, en archivos modificables en español en Microsoft Word; los soportes serán presentados en Microsoft Excel y Microsoft PowerPoint, así como las bases de datos geográficas usadas en los diferentes formatos requeridos, y sin restricciones de modificación.

Durante el desarrollo de la consultoría el DNP podrá solicitar informes de avance o reuniones, en el marco de la consultoría, de acuerdo con el desempeño o la forma en que la firma consultora la ejecute.

La firma consultora presentará cinco (5) productos durante el desarrollo del contrato. Cada uno de los productos debe ser radicado a través del sistema de Gestión de Correspondencia del DNP y podrá entregarse de manera física (Oficina Correspondencia) o telemática, en atención a lo acordado con el Supervisor del Contrato. Estos serán recibidos a satisfacción cuando incluyan los cambios y modificaciones requeridos por el Supervisor del contrato.

La firma consultora realizará los ajustes solicitados por el Supervisor del Contrato y radicará oficialmente el informe definitivo en soporte físico o medio electrónico, una vez aprobado por el Supervisor del contrato.

Es así como, el DNP se propone, con cargo al Contrato de Préstamo BID 5229/OC-CO, adelantar una consultoría que desarrolle el citado estudio, que cuenta con las siguientes condiciones:

- **Presupuesto:** \$ 1.260.504.201, sin incluir IVA.
- **Duración:** 32 semanas, sin que pueda exceder el 31 de diciembre de 2024.

El Departamento Nacional de Planeación, como Contratante invita a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios solicitados. Los consultores interesados deberán proporcionar información que indique que están cualificados para suministrar los servicios antes descritos.

Los interesados deben suministrar la información de la firma respectiva y la relación de los proyectos terminados durante los últimos diez (10) años relacionados con alguna de las temáticas presentadas a continuación:

- i. Estudios o diseños a nivel de prefactibilidad y/o factibilidad de proyectos de transporte fluvial de carga y/o pasajeros y/o sistemas de transporte fluvial de pasajeros.
- ii. Estudios de prefactibilidad y/o factibilidad y/o diseño de proyectos de transporte nacional intermodal y/o de cualquier modo de transporte de carácter nacional.
- iii. Elaboración de planes de transporte intermodal y/o de cualquier modo de transporte de carácter nacional

Como requisito mínimo las firmas deberán contar con al menos un (1) proyecto terminado por cada una de las tres (3) temáticas presentadas anteriormente en los literales (i), (ii) y (iii). Se priorizarán las firmas con un mayor número de contratos que cumplan las tres (3) temáticas presentadas anteriormente. En caso de presentarse

empate se preferirá la firma que presente los contratos más recientes tomando como referencia la fecha de culminación certificada.

Los consultores serán seleccionados conforme a los procedimientos indicados en las “*Políticas de Adquisiciones de Bienes y Obras*” (GN-2349-15) y las “*Políticas para la Selección y Contratación de Consultores*” (GN-2350-15) del Banco Interamericano de Desarrollo (Normas 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.

Las firmas que 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 (Normas de mayo de 2019), las cuales podrán ser consultados en las páginas Web:

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

<https://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.

Los consultores serán seleccionados con base en el método **Selección Basada en la Calidad y Costo (SBCC)** 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 DNP o para el BID.

Los consultores interesados pueden obtener más información en la dirección indicada al final de este documento, entre las 09:00 a las 17:00 horas. Así mismo, podrán presentar observaciones hasta el día 10 de julio de 2023 al correo electrónico indicado. Adicionalmente, la Expresiones de Interés deberán ser remitida a dicho correo electrónico en la fecha límite establecida.

Subdirección de Contratación – Adquisiciones Banca Multilateral

Atn: Jessica Lorena Carreño Arias

Calle 26 # 13-19

Tel: (57)1-3815000. Ext. 17045

Correo electrónico: jcarreno@dnpc.gov.co

ANEXO 1

CARTA DE MANIFESTACIÓN DE INTERÉS

Ciudad, dd/mm/aa

A: DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP)

Señoras/Señores:

El abajo firmante, legalmente autorizado para actuar en nombre de la firma “.....”, expreso el interés en prestar los siguientes servicios: *“Desarrollar el plan de transporte intermodal del departamento de Chocó para la conexión desde y hacia las ciudades principales del departamento considerando como eje principal de transporte el corredor fluvial de los ríos Atrato – San Juan y sus afluentes, en un marco de ordenamiento del territorio alrededor del agua.”*

Así mismo declaro que:

- Tengo facultades plenas para contratar y comprometer la representación de *[NOMBRE DE LA FIRMA, APCA, etc.]* de conformidad con el certificado de existencia y representación legal.
- Para este proceso, yo como persona natural y la firma que represento denominada *[NOMBRE DE LA FIRMA, APCA, etc.]* participamos solamente en la presente expresión de interés.
- Entiendo que esta expresión de interés no constituye ninguna obligación ni para el DNP, ni para el BID, y no implica ningún compromiso contractual.
- No me encuentro ni yo como persona natural ni *[NOMBRE DE LA FIRMA, APCA, etc.]* la cual represento, incurso en alguna causal de inhabilidad e incompatibilidad, de las establecidas en la Constitución Política, en las políticas del BID, o en las establecidas en la Ley, que impidan nuestra participación.

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

Igualmente, señalo como lugar donde recibiré notificaciones, comunicaciones y requerimientos relacionados con este proceso, el siguiente:

Nombre del Representante Legal:

NIT. de la Firma:

Dirección:

Teléfono:

Ciudad:

País:

e-mail*:

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

ANEXO 3

Ficha de contratos realizados por la firma (a diligenciar en EL ARCHIVO *Excel ANEXO*)

Utilizando el formato de encabezado de columnas que se presenta a continuación, proporcionar información sobre cada uno de los trabajos para los que la firma o entidad fue contratada legalmente, como persona jurídica o como una de las principales firmas integrantes de una asociación. Enviar en Excel sin restricciones.

Nombre de la firma o asociación: _____

No.	Entidad contratante	Nombre completo de la Firma consultora	Si el contrato fue ejecutado en asociación marque su porcentaje de participación en la misma	Nombre del Proyecto / experiencia	Objeto del contrato / experiencia	Descripción del Proyecto / experiencia	Tipo de experiencia	Fecha de inicio (dd/mm/aa)	Fecha de terminación (dd/mm/aa)

Recomendaciones:

- Presentar solo los contratos que respondan a la experiencia específica solicitada.
- Diligenciar UNA (1) FILA por cada uno de estos contratos.
- Todos los contratos presentarlos en UNA (1) MISMA 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.