

BM-015-2023

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: “Desarrollo de una herramienta que facilite el análisis de los conflictos entre la logística, la movilidad y el desarrollo territorial, a partir de una investigación aplicada y de casos de estudio a nivel nacional.”

Contrato de Préstamo: BID 5229/OC-CO

Referencia: DNP-089-SBCC

Fecha límite: 08 de agosto 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

La logística es un factor fundamental en el desarrollo económico y social, pues mejora las condiciones de conectividad entre las zonas de producción y consumo. Estos beneficios mejoran las condiciones de competitividad en la economía a través de la reducción de costos de producción y comercialización, y promueven ventajas competitivas que permiten un mayor grado de especialización. En materia de infraestructura de transporte, existe una correlación positiva entre la inversión en infraestructura y el crecimiento económico, encontrándose que, ante una mejora en la provisión de infraestructura se logran avances en los indicadores económicos, producto de una mejor conectividad, reducción en los costos de transporte y mejoras en la cadena logística en general¹.

De acuerdo con lo anterior, la provisión de infraestructura y el crecimiento económico de las ciudades responden a las dinámicas sociales y económicas que se generan en estas, facilitando el acceso de los consumidores a una amplia variedad de bienes y servicios con una mayor inmediatez, brindando mejores condiciones de comodidad. Sin embargo, han traído a su vez grandes complejidades en las operaciones logísticas de última milla, generando conflictos con el territorio, la movilidad, y el medio ambiente.

En este sentido el transporte de carga juega un rol fundamental al conectar espacialmente el territorio, la población, y las cadenas de suministro. Por lo tanto, los servicios de transporte tienen una relación directa con el territorio y por ende con el uso de suelo respectivo. En este contexto, un ordenamiento territorial que combine instrumentos para asignar tipos de uso del suelo al territorio y para regular flujos de transporte de carga derivados de las interacciones entre unidades territoriales, debe contemplar un enfoque logístico. Un territorio

¹ Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: Experiencias internacionales y propuestas iniciales, CEPAL, 2010.

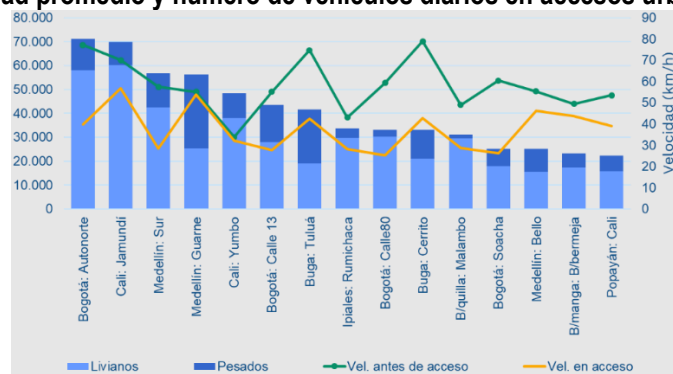
ordenado con una perspectiva logística induce costos menores en el transporte de carga al optimizar las condiciones del espacio y la cadena de suministro y, por lo tanto, se transforma en un factor clave para la competitividad regional. La gestión de flujos de transporte de mercancías exige una intervención 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).

Sin embargo, se observa que desde el territorio no se gestionan integralmente las políticas de logística con las de movilidad y de desarrollo urbano, causando impactos en los costos de operación de las cadenas de suministro nacionales, en la calidad de vida de la población y sobre el medio ambiente:

- El incremento demográfico y del parque automotor genera gran presión sobre la infraestructura, incrementando la competencia por el espacio vial entre vehículos de carga, vehículos de transporte de pasajeros, y vehículos particulares; agravando la congestión vial.
- El desarrollo urbano generalmente no incluye dotaciones adecuadas para las operaciones de cargue y descargue de mercancía (como bahías de estacionamiento o muelles de desembarque), forzando a los operadores logísticos a realizar estas operaciones sobre el espacio público (vía o andén), ocasionando problemas de congestión e invasión de ciclo infraestructura y de senderos peatonales.
- Adicionalmente, el crecimiento urbano acelerado ha promovido usos mixtos del suelo con el fin de reducir los desplazamientos de la población; sin embargo, dicha mezcla no ha sido acompañada con la dotación de infraestructura suficiente, lo cual ha generado conflictos entre actividades residenciales, comerciales, y logísticas.

Por otra parte, la planeación desarticulada del uso del suelo entre municipios de una aglomeración urbana genera un desarrollo desequilibrado de actividades económicas en el territorio, provocando externalidades negativas para la población (congestión, accidentalidad, contaminación ambiental, entre otros). Estas complejidades ejercen un impacto directo sobre los costos logísticos de última milla, siendo las congestiones vehiculares causantes en la disminución en la velocidad de los vehículos de carga, pasando de 50 km/h a 10 km/h en los accesos urbanos (Ministerio de Transporte, 2016)². En este contexto, se estima que en Colombia se pierde cerca del 2 % del Producto Interno Bruto (PIB) al año por efecto de la congestión en las ciudades (16 billones de pesos) (DNP, 2013)³.

Figura 1. Velocidad promedio y número de vehículos diarios en accesos urbanos en Colombia



² Transporte en Cifras.

³ Misión Sistema de Ciudades.

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 y de sus actividades económicas generadoras y atractoras de carga. 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).

Asimismo, 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, donde más del 40% de los costos logísticos se concentran en las actividades de almacenamiento y transporte, las cuales están directamente relacionadas con los retos de la logística urbana y regional. Esta cifra que aún dista del 8% en los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

De acuerdo con lo anterior, surge la necesidad de desarrollar mecanismos y herramientas destinadas a facilitar la toma de decisiones en lo relacionado con la armonización y articulación del desarrollo de la logística en las ciudades y la planeación territorial, a partir del análisis de los impactos generados como consecuencia de las dinámicas logísticas y de movilidad actuales, las externalidades existentes y las políticas de planeación territorial. Es así como el DNP, a través de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible (DIES), evidenció la necesidad de establecer una herramienta de análisis de las dinámicas logísticas y de movilidad que facilite la toma de decisiones en la planeación territorial, a nivel de ciudades (en ciudades uninodales, o en ciudades funcionales, también conocidas como aglomeraciones urbanas). Con esta herramienta de análisis se espera dar cumplimiento a las recomendaciones de los diferentes instrumentos de política pública, y profundizar los conocimientos en las relaciones territoriales con el transporte urbano regional.

Debido a la necesidad de la actualización de la política nacional de logística establecida en 2008, dada las nuevas tendencias en el comercio mundial y nuevos desafíos en logística, se publicó en enero de 2020 el Documento CONPES 3982, el cual tiene como objetivos específicos: *i) Promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y conexiones eficientes de intercambio modal con el fin de reducir los costos logísticos de transporte nacional; ii) Promover la facilitación de comercio a través de la optimización de la operación e infraestructura de los nodos de intercambio comercial y los trámites de importación y exportación con el fin de reducir los tiempos logísticos en las operaciones de comercio exterior; y iii) Diseñar mecanismos de articulación institucional, acceso a la información, promoción del uso de TIC y fortalecimiento del capital humano en los procesos logísticos con el fin de optimizar su desempeño (subrayado fuera de texto original)*. En relación con la logística de última milla⁴, en la PNL se identificó la necesidad de definir lineamientos de logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas, para optimizar las operaciones logísticas en las aglomeraciones urbanas⁵ y promover territorios competitivos a través del uso eficiente de la infraestructura⁶.

Asimismo, debido a la necesidad de continuar con los esfuerzos orientados reducir los costos logísticos de transporte nacional y mejorar el desempeño logístico en el marco de la nueva Política Nacional Logística, a

⁴ 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.

⁵ 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).

⁶ Acción 1.1 del Plan de Acción y Seguimiento (PAS) de documento CONPES 3982.

través del Documento CONPES 4015 de 2020, se dio concepto favorable a la Nación para contratar un empréstito con la Banca Multilateral, destinado a financiar el Programa de Apoyo a la Implementación de la Nueva Política Nacional Logística, para lo cual se suscribió el Contrato Préstamo BID 5229/OC-CO. Particularmente, el segundo componente tiene como objetivo optimizar 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.

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, que se encuentra dentro de las apuestas institucionales y el plan de acción del DNP para la vigencia 2022-2023 principalmente en la iniciativa estratégica que corresponde a generar condiciones para formular acciones y recomendaciones de política para promover la intermodalidad.

2. OBJETO

Desarrollo de una herramienta que facilite el análisis de los conflictos entre la logística, la movilidad y el desarrollo territorial, a partir de una investigación aplicada y de casos de estudio a nivel nacional.

3. ALCANCE

El alcance de los servicios comprende los siguientes aspectos:

- Generación de nuevos conocimientos sobre las principales problemáticas y sus impactos entre la movilidad, la logística y el desarrollo territorial en las aglomeraciones urbanas del país.
- Definición de una metodología que permita definir los requerimientos técnicos para la herramienta de análisis, que facilite la medición de impactos y el desempeño logístico urbano regional, que apoye la planeación territorial.
- Fortalecimiento del ecosistema de articulación público-privado-académico orientado a generar nuevos conocimientos para el desarrollo de territorios sostenibles y competitivos a través de movilidad y de logística para promover condiciones óptimas en aglomeraciones urbanas.
- Identificación de recomendaciones y lineamientos de política pública para armonizar el ordenamiento territorial con la movilidad y la logística urbano regional.
- Generación de insumos técnicos para desarrollar a futuro y de acuerdo con las conclusiones de esta consultoría una solución tecnológica que permita profundizar el análisis a nivel predictivo y prescriptivo de las problemáticas de logística y movilidad en cualquier entorno urbano regional del país.

4. ACTIVIDADES

El consultor deberá desarrollar todas las actividades aquí listadas, además de las necesarias y determinantes para el cumplimiento del objeto contractual. Ese sentido, el consultor deberá adelantar, como mínimo, las siguientes actividades para cada una de las etapas del proyecto de investigación:

4.1 ETAPA 1: Diagnóstico de conflictos generados entre la movilidad, la logística y el desarrollo urbano regional

El objetivo de esta etapa es identificar los principales conflictos o problemáticas generadas entre la movilidad, la logística y el desarrollo territorial, y realizar una priorización de dichas problemáticas con el fin de delimitar el

problema a profundizar la investigación que dará las bases para el desarrollo de la herramienta de análisis. Las actividades mínimas a desarrollar se describen a continuación:

- 4.1.0 Realizar el plan de trabajo del proyecto, describiendo las etapas y actividades del proyecto, y definiendo su respectivo cronograma.
- 4.1.1 Identificar y priorizar los principales conflictos o problemáticas generadas entre la movilidad, la logística y el desarrollo territorial en el ámbito urbano regional. Se deberá priorizar una problemática sujeta a profundizar el análisis en las siguientes etapas.
- 4.1.2 Realizar una revisión de literatura analizando teorías o tendencias en la literatura académica que conduzcan a delimitar de la problemática priorizada. En dicha revisión se deberán identificar los siguientes aspectos:
 - Importancia de la problemática a investigar.
 - Novedad o utilidad de la investigación.
 - Identificación de factores que ocasionan o influyen sobre el problema.
 - Identificación de los aspectos que se pretenden solucionar de la problemática identificada.
 - Desarrollo de un mapa conceptual que permita identificar los principales componentes y sus relaciones de la problemática central.
- 4.1.3 Formular hipótesis o preguntas a resolver con el proyecto de investigación que brinden una aproximación a la resolución de la problemática priorizada. Se deberán incluir como mínimo preguntas relacionadas con:
 - Aspectos de la movilidad y del desarrollo territorial que podrían afectar la logística urbano regional en las aglomeraciones urbanas estudiadas.
 - Impacto de los modelos de movilidad y los modelos territoriales sobre la logística urbano regional en las aglomeraciones urbanas estudiadas.
- 4.1.4 Realizar la identificación de expertos y entidades del ámbito público-privado-académico relevantes para participar en un esquema de articulación donde se generen discusiones técnicas en torno a los conflictos entre el urbanismo, la movilidad y la logística. Dicho esquema de articulación dará continuidad a las metodologías y herramientas generadas en el presente proyecto con el fin de liderar investigaciones complementarias a las desarrolladas en el presente proyecto. Dicho esquema de articulación deberá estar conformado por lo menos expertos en logística, movilidad, y ordenamiento territorial, actores empresariales, y con autoridades territoriales y nacionales para identificar los conflictos entre el urbanismo, la movilidad y la logística.
- 4.1.5 Diseñar un plan de comunicaciones donde se definirán eventos de discusión académica y de socialización de resultados del proyecto a realizar durante la siguiente etapa. Estos eventos deberán acordarse con el Comité Técnico de Seguimiento (CTS), definiendo aspectos tales como: público objetivo, fechas, lugar, modalidad (virtual, presencial, híbrida), y demás aspectos relevantes.

4.2 ETAPA 2: Análisis de la problemática priorizada en el contexto urbano regional

El objetivo de esta etapa es definir y aplicar una metodología analítica para cuantificar el impacto de la problemática priorizada sobre una selección de ciudades a analizar. Las actividades mínimas a desarrollar se describen a continuación:

- 4.2.1 Identificar y caracterizar las ciudades a analizar. Se deberán analizar las ciudades definidas en el Sistema de Ciudades, identificando sus características diferenciales en términos de logística, movilidad y desarrollo territorial. El consultor deberá proponer una metodología de priorización de las ciudades, teniendo en cuenta variables como: funcionalidad, relevancia económica, relevancia en función de las operaciones logísticas (vocación industrial, portuarias, fronteras), y otras variables que el consultor identifique pertinentes. Se deberán caracterizar por lo menos seis (6) ciudades.

- 4.2.2 Diseñar una metodología de medición y análisis de los impactos generados por la problemática priorizada en las ciudades analizadas. Para esto, se deberán identificar técnicas de investigación cualitativas o cuantitativas desarrolladas a nivel nacional o internacional.
- 4.2.3 Aplicar la metodología de análisis diseñada, identificando las condiciones territoriales que afectan la movilidad y la logística, y las condiciones óptimas necesarias para facilitar el desarrollo eficiente de la movilidad y la logística.
- 4.2.4 Desarrollar por lo menos una sesión de expertos en el marco del esquema de articulación público-privado-académico para socializar los avances del proyecto, y para el intercambio de conocimientos. Se deberá entregar la presentación realizada en formato editable.

4.3 ETAPA 3: Desarrollo de la herramienta

El objeto de esta etapa es desarrollar una herramienta que facilite el análisis de la problemática priorizada en los entornos urbanos seleccionados. Las actividades mínimas a desarrollar se describen a continuación:

- 4.3.1 **Definición preliminar de información a consolidar y analizar:** Establecer, en conjunto con el supervisor del contrato, el grupo de expertos y demás entidades del ámbito público-privado-académico, los requerimientos de la información que se debe consolidar y analizar en la herramienta según las problemáticas priorizadas en las actividades previas.
- 4.3.2 **Identificación de variables específicas:** Según la definición preliminar de la información, Identificar las variables específicas que se consolidaron en las etapas anteriores y que se incluirán en la herramienta de visualización permitiendo medir el desempeño logístico y los impactos a nivel urbano regional de los conflictos identificados y analizar los impactos por la interacción entre la movilidad, la logística y el desarrollo territorial en los entornos urbano-regionales según la literatura académica consultada.
- 4.3.3 **Realizar la exploración, análisis, normalización y transformación de datos:** Analizar la estructura, contenido y calidad de la información proveniente de las fuentes de datos, identificando las tablas, columnas y registros relevantes. Llevar a cabo una exploración inicial mediante la revisión de metadatos, esquemas y muestras de datos. Además, preparar los datos para su posterior análisis mediante la normalización de esquemas, la estandarización de formatos y la transformación en un formato adecuado. Se realizará también una limpieza de los datos para tratar valores faltantes, eliminar duplicados o valores atípicos, corregir errores de formato, evaluando la calidad de los datos y corrigiendo posibles problemas o inconsistencias.
- 4.3.4 **Diseñar la herramienta tecnológica:** Crear una estructura que permita el análisis de las dinámicas urbanas, logísticas y de movilidad, así como la visualización de los resultados. Esta herramienta tecnológica debe ser basada en la arquitectura tecnológica existente en el Observatorio Nacional de Logística del DNP, asegurando su correcta integración con este observatorio.
- 4.3.5 **Integrar los componentes de la herramienta tecnológica:** Integrar los componentes previamente definidos en el diseño de la herramienta. Se considerarán tanto la visualización de datos como las expectativas de los usuarios en cuanto a funcionalidad y experiencia de uso. Se establecerán los mecanismos de comunicación y flujo de información entre los diferentes componentes, garantizando una interacción fluida y eficiente.
- 4.3.6 **Definir la estructura de datos del componente de almacenamiento:** Diseñar la estructura de almacenamiento de la herramienta tecnológica y desarrollar los mecanismos de interacción con el componente de visualización. Se determinarán los tipos de datos que se almacenarán, su formato y organización, así como los mecanismos de acceso y recuperación de la información. Se considerarán las necesidades específicas de análisis y consulta de los datos, asegurando un almacenamiento eficiente y escalable.
- 4.3.7 **Construir y desplegar la herramienta tecnológica:** Realizar la construcción y el despliegue final de la herramienta, teniendo en cuenta la arquitectura, el diseño y los requisitos previamente definidos.

Esto implica la configuración de funcionalidades necesarias, considerando tanto los requisitos iniciales como posibles requerimientos adicionales identificados durante el proceso de construcción. Una vez completada la construcción, se procederá con el apoyo para el despliegue de la herramienta en el entorno de producción del Observatorio Nacional de Logística, asegurando su correcto funcionamiento y disponibilidad para su uso continuo.

- 4.3.8 Desarrollo de manuales y documentación técnica:** Elaborar manuales de usuario y técnicos de operación de la herramienta tecnológica, que proporcionen instrucciones claras y detalladas sobre su funcionamiento, facilitando así la comprensión y utilización de esta. Además, realizar sesiones de socialización para presentar la herramienta a los usuarios y administradores involucrados, asegurando su correcta implementación y uso continuo en la toma de decisiones en la planificación territorial.
- 4.3.9 Entrega protocolaria de la herramienta:** Realizar la entrega protocolaria de la totalidad de los archivos que conforman la herramienta. Todos estos productos serán de propiedad del DNP, otorgándole la libertad de uso y modificación de acuerdo con sus necesidades específicas.
- 4.3.10 Transferencia de conocimientos:** Realizar sesiones de transferencia de conocimientos al DNP, con el objetivo de fortalecer el entendimiento de la problemática estudiada, su impacto en la logística nacional y el desarrollo de políticas públicas para mejorar el desempeño logístico urbano regional⁷. Esto implica compartir los hallazgos y resultados obtenidos durante la investigación el grupo de expertos y demás entidades del ámbito público-privado-académico, así como brindar capacitación técnica para profundizar en la comprensión de otros entornos urbanos y en el manejo de la herramienta de análisis desarrollada. También se debe incluir en estas sesiones, un espacio para realizar la transferencia de conocimiento de los aspectos técnicos de despliegue y administración de la herramienta y del uso apropiado de ésta por parte de las entidades del ámbito público-privado-académico.
- 4.3.11 Recomendaciones técnicas para el desarrollo de analítica predictiva y prescriptiva:** El consultor deberá realizar recomendaciones sobre la información y los aspectos técnicos requeridos para profundizar el análisis de la problemática priorizada en cualquier entorno urbano regional del país, a nivel predictivo y prescriptivo. Específicamente, se debe identificar aspectos tales como: variables, bases de datos requeridas, metodología de levantamiento, procesamiento, visualización y análisis de información, entre otros aspectos, duración y costo estimado de la herramienta a desarrollar.
- 4.3.12 Conclusiones del proyecto** resumiendo los principales hallazgos relacionados con los principales conflictos entre la movilidad, la logística y el desarrollo territorial, concernientes con la problemática investigada. Para esto, se debe realizar un informe ejecutivo con el resumen de lo realizado a lo largo del proyecto, identificando las principales dificultades en su desarrollo, y realizando recomendaciones para futuras investigaciones y para garantizar la continuidad del esquema de articulación público-privado-académico.
- 4.3.13** Desarrollar por lo menos una sesión de expertos en el marco del esquema de articulación público-privado-académico para socializar los avances del proyecto, y para el intercambio de conocimientos. Se deberá entregar la presentación realizada en formato editable.
- 4.3.14** Realizar un evento de finalización del proyecto en el marco del esquema de articulación público-privado-académico para socializar los resultados del proyecto.

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:** \$ 900.000.000, sin incluir IVA.
- **Duración:** 46 semanas, sin exceder el 31 de diciembre de 2024.

⁷ Se deberá acordar con el CTS el número de sesiones a realizar.

El Departamento Nacional de Planeación, como Contratante invita a los interesados 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 información del(los) grupo(s) de investigación adscritos a la organización, relacionada con:

- i. Calificación vigente del grupo de investigación otorgada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (de acuerdo con la Convocatoria 894 de 2021).

Adicionalmente, los proponentes deberán aportar información relacionada con proyectos y publicaciones científicas terminadas durante los últimos seis (6) años, relacionadas con alguna de las siguientes temáticas:

- ii. Proyectos de investigación relacionados con el desarrollo territorial urbano-regional, o con la logística de primera o última milla, o con la movilidad urbano-regional.
- iii. Publicaciones en revistas indexadas, relacionadas con investigación en desarrollo territorial urbano-regional, o con la logística de primera o última milla, o con la movilidad urbano-regional.

Serán seleccionadas en la lista corta las organizaciones que:

- Presenten calificación del (los) grupo(s) de investigación en las categorías A1, A, o B.
- Presenten al menos un (1) proyecto terminado en el criterio (i).
- Presenten al menos una (1) publicación en el criterio (ii).

En caso de presentarse empate, se preferirá la organización que presente mejor calificación en el **primer criterio (i)**. De persistir el empate, se tomará como segundo criterio de desempate el número de publicaciones relacionadas en el **criterio (ii)**.

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.

Los interesados 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/Comunicacion%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 otros interesados 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 los interesados será la del país en que se encuentre legalmente constituida o incorporada y en el caso de asociación en participación, será la nacionalidad del interesado 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 los interesados bajo cualquier tipo de asociación por favor incluir el porcentaje de participación de cada una de los interesados que la conforman.

Nota 3: NO serán consideradas expresiones de interés de asociaciones de interesado (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 entidades, organizaciones, etc, NO pueden ser presentadas como experiencia relevante de la(s) interesado(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, los interesados deben 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 01 de agosto 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@dn.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 “.....”, expreso el interés en prestar los siguientes servicios: *“Desarrollo de una herramienta que facilite el análisis de los conflictos entre la logística, la movilidad y el desarrollo territorial, a partir de una investigación aplicada y de casos de estudio a nivel nacional.”*

Así mismo declaro que:

- Tengo facultades plenas para contratar y comprometer la representación de *[NOMBRE DE LA FIRMA, ENTIDAD, ORGANIZACIÓN, 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, ENTIDAD, ORGANIZACIÓN, 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, ENTIDAD, ORGANIZACIÓN, 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

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 el interesado (a diligenciar en EL CUADRO DESCRITO en formato Excel)

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, entidad, organización, etc, fue contratada legalmente, como persona jurídica o como una de las principales firmas entidad, organización, etc, integrantes de una asociación. Enviar en Excel sin restricciones.

Nombre de la firma o asociación: _____

No.	Entidad contratante	Nombre completo de la firma, entidad, organización, etc	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, entidad, organización, etc*”, la firma, entidad, organización, etc de aquella asociación de firmas, entidades, organizaciones, etc 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, entidad, organización, etc*” se deberá indicar el nombre exacto de la firma que prestó el servicio, información que deberá corresponder en forma idéntica con la firma(s), entidad(es), organización(es), etc 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.