



**PROGRAMA DE APOYO A LA MODERNIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE
IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN**

CONTRATO DE PRÉSTAMO BID 5148/OC-CO No. 001-2021

SOLICITUD DE ESTUDIO DE MERCADO

**PARA LA CONTRATACIÓN DE UNA CONSULTORÍA ESPECIALIZADA PARA
EL DESARROLLO DEL MODELO DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA EN
LOS AEROPUERTOS Y OPERACIÓN DE LA MESA DE SERVICIOS**

AGOSTO DE 2023

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción

1.1 Objetivo

1.2 Cronograma

1.3 Forma de presentación

2. Antecedentes

3. Alcance, actividades y resultados esperados.

3.1. Equipo de Trabajo Mínimo Requerido

3.2 Equipo variable

3.3. Objetivos de desarrollo sostenible de la tecnología y equipos

4. Respuestas al Estudio de Mercado

4.1. Información del interesado

4.2. Estimación de costos

1. Introducción

La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN- tiene como objeto coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias, los derechos de explotación y gastos de administración sobre los juegos de suerte y azar explotados por entidades públicas del nivel nacional y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad.

De igual manera, la entidad administra los derechos de aduana y demás impuestos al comercio exterior, que comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones aduaneras. La dirección y administración de la gestión aduanera comprende el servicio y apoyo a las operaciones de comercio exterior, la aprehensión, decomiso o declaración en abandono de mercancías a favor de la Nación, su administración, control y disposición.

En aras de lograr el cumplimiento de los fines antes mencionados y con el fin de facilitar las operaciones de comercio exterior que se realizan en los aeropuertos en armonía con la logística aeroportuaria de cada uno de los aeropuertos de país, se determinó dentro del proyecto de modernización la necesidad de una consultoría especializada para el desarrollo del modelo de infraestructura logística en los aeropuertos y operación de la mesa de servicios. En este sentido el consultor deberá sugerir el mejor modelo de infraestructura logística aeroportuaria junto con la “mesa de servicios” cuyos componentes de equipos, personal y capacitación se desarrollan en este documento, a efectos que la DIAN pueda centralizar, coordinar y armonizar la logística aeroportuaria.

Las mesas de servicio para infraestructura logística en aeropuertos son una práctica común en muchas instalaciones aeroportuarias en todo el mundo. Estas mesas de servicio pueden variar en alcance y enfoque según el tamaño y las operaciones de cada aeropuerto. Algunos de los aeropuertos más grandes y concurridos suelen implementar sistemas de soporte técnico y atención al cliente más robustos.

A continuación, algunos ejemplos de aeropuertos internacionales donde se han implementado modelos de mesas de servicio para infraestructura logística:

Aeropuerto Internacional de Heathrow (Londres, Reino Unido): Uno de los aeropuertos más grandes del mundo, Heathrow, cuenta con un sistema de atención al cliente y soporte técnico para abordar una variedad de problemas operativos y de logística.

Aeropuerto Internacional de Changi (Singapur): Conocido por su eficiencia y servicios de alta calidad, el aeropuerto Changi implementa mesas de servicio para brindar asistencia a pasajeros y operaciones.

Aeropuerto Internacional de Dubai (Emiratos Árabes Unidos): Este aeropuerto líder en conexiones internacionales utiliza mesas de servicio para gestionar una amplia gama de servicios y operaciones.

Aeropuerto Internacional de Hong Kong (Hong Kong): Otra instalación aeroportuaria importante que utiliza mesas de servicio para mejorar la experiencia del pasajero y garantizar un flujo operativo eficiente.

Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (Estados Unidos): Los aeropuertos de Estados Unidos, incluido LAX, a menudo tienen sistemas de soporte técnico y atención al cliente para resolver problemas relacionados con la infraestructura y las operaciones.

Aeropuerto Internacional de Schiphol (Ámsterdam, Países Bajos): Schiphol es conocido por su enfoque en la comodidad del pasajero y la eficiencia operativa, y utiliza mesas de servicio para lograr estos objetivos.

En consecuencia con lo expuesto, la consultoría que pretende contratar en el marco del programa de Apoyo a la modernización de la DIAN, debe tener en cuenta no solo la normatividad aduanera sino los temas relevantes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y las características propias del funcionamiento y operación de los aeropuertos en el país, lo cual permitirá la facilitación de las gestiones y trámites de la DIAN. De manera enunciativa el consultor deberá tener como referentes para la consultoría a entidades como la Aerocivil, la ANI y Ministerio de Transporte en lo pertinente. De igual manera se debe contemplar los otros actores en temas logísticos y de inspección en cada uno de los aeropuertos como por ejemplo la Policía Antinarcóticos, ICA, INVIMA, transportadores, etc. Así mismo, se debe contemplar que la DIAN debe verificar requisitos en los aeropuertos y conforme al cumplimiento habilitar la operación de los mismos frente a los temas de competencia de la DIAN, por lo cual la habilitación para viajeros internacionales de algunos aeropuertos exige el cumplimiento de requisitos sobre infraestructura.

1.1 Objetivo

La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN está interesada en realizar un estudio de mercado con el fin de desarrollar un modelo de infraestructura logística en los aeropuertos que se requiere por parte de la Dirección de Gestión de Aduanas de la DIAN, deberá comprender un enfoque integral para gestionar y optimizar la eficiencia de las operaciones de transporte, almacenamiento y distribución de mercancías y pasajeros en todos los aeropuertos de Colombia con operación de movimiento de carga y pasajeros internacionales aun

cuando estén en concesión por terceros del sector privado. Para el efecto se adjunta Anexo 1 que enuncia los Aeropuertos con que cuenta actualmente Colombia.

1.2 Cronograma del Estudio de Mercado

A continuación, las fechas previstas para la presentación del Documento de cotización:

- Fecha de lanzamiento del Estudio de Mercado: **11 de agosto de 2023**
- Fecha máxima para realizar preguntas: 18 de agosto de 2023
- Fecha y hora límite para envío de estudios de mercado: **25 de agosto de 2023 a las 17:00**

La DIAN se reserva el derecho de analizar las respuestas de los interesados al Documento y de solicitar las aclaraciones que a su juicio se requieran.

1.3 Forma de presentación

Este documento se remitirá a través del correo electrónico adquisiciones@fondodian.gov.co y será publicado en el sitio web <https://www.dian.gov.co/dian/Paginas/Fondo-DIAN.aspx> que es gestionado por la Unidad de Coordinación del Programa de Apoyo a la Modernización de la DIAN, de tal manera que se centralice la información. Todas las interacciones entre la DIAN y los interesados en participar en el presente estudio se deben realizar utilizando el correo mencionado. No se aceptarán respuestas que se entreguen por un medio diferente o que se entreguen en papel en las dependencias de la DIAN.

Para realizar las preguntas, en el término establecido para el efecto, o enviar la respuesta al estudio de mercado, se deberá indicar en el asunto del correo – antes de cualquier referencia – la siguiente denominación: EM - *CONSULTORÍA MODELO DE INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA EN LOS AEROPUERTOS Y OPERACIÓN DE LA MESA DE SERVICIOS*

2. Antecedentes

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales es una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, de carácter eminentemente técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público. El objeto de la Entidad consiste en coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, y la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad.

La responsabilidad de la DIAN con Colombia exige una constante evolución y adaptación organizacional a las dinámicas que generan las economías

globalizadas, en términos de facilitación, control, por tanto, sus procesos también deben ser dinámicos para que sean efectivos buscando siempre la eficiencia de los recursos públicos y propendiendo por el cumplimiento de los principios de la Función Pública.

En esta línea, la ley 1819 de 2016 facultó a la DIAN para adelantar un proceso de modernización orientado a dotar al país de una administración tributaria y aduanera eficiente que le permitiera cumplir sus metas de recaudo tributario y facilitar el cumplimiento de obligaciones tributarias y aduaneras. En el marco de este proceso, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, con el objetivo de fortalecer la capacidad técnica e institucional de la DIAN, creó el patrimonio autónomo denominado Fondo DIAN para Colombia (FDC) como un instrumento financiero público innovador para administrar y gestionar un plan de modernización para la entidad. Asimismo, y para el desarrollo de su propósito, estableció la potestad del patrimonio autónomo de celebrar operaciones de financiamiento interno o externo, a nombre de este.

En consecuencia, el 24 de diciembre de 2020, el Fondo DIAN para Colombia y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), suscribieron el Contrato de Préstamo BID 5148/OC-CO, con el objeto de contribuir a la financiación y ejecución de la primera operación de un programa multifase de Apoyo a la Modernización de la DIAN. El objetivo general del Programa es mejorar la eficacia y eficiencia de la gestión tributaria y aduanera de la DIAN y sus objetivos específicos se han orientado a:

- (i) mejorar el modelo de gobernanza institucional para el fortalecimiento de la planificación estratégica y la estructura institucional y la actualización del modelo de gestión de talento humano
- (ii) optimizar procesos de gestión tributaria y aduanera para el aumento de su eficiencia en términos de mayor recaudo y mejor gestión de riesgo y
- (iii) mejorar la eficiencia de la gestión tecnológica, los datos y la seguridad de la información para optimizar la toma de decisiones y proteger la información.

Para alcanzar los objetivos indicados, el Programa comprende tres componentes: 1.) Organización Institucional y Recursos Humanos (RR.HH.); 2) Control y cumplimiento tributario y aduanero; y 3) Plataforma Tecnológica (PT), datos y seguridad de la información.

Para dar cumplimiento a las actividades establecidas en el componente 2 se ha identificado la necesidad de contratar una consultoría especializada para el desarrollo del modelo de infraestructura logística en los aeropuertos y operación de la mesa de servicios. Esto deriva de la necesidad de modernización de la infraestructura aeroportuaria en Colombia acorde con últimas tecnologías en la materia y que permitan eficiencia operacional y facilitación del comercio

En efecto, para la DIAN la modernización de aduanas y logística aeroportuaria es esencial en el entorno globalizado y altamente competitivo de hoy en día por lo cual la justificación de la necesidad de esta consultoría se fundamenta en razones clave que respaldan la necesidad de modernizar estos aspectos tales como:

Eficiencia y Agilidad: La consultoría de infraestructura logística de los aeropuertos permitirá una mayor eficiencia en los aspectos logísticos aeroportuarios agilizando la inspección y liberación de carga, lo que reduce los tiempos de espera y mejora la fluidez de las operaciones de los aeropuertos.

Competitividad Internacional: Los aeropuertos modernos y eficientes son un factor atractivo para las empresas internacionales. Una logística aeroportuaria eficiente puede mejorar la competitividad del país en el comercio internacional y atraer inversiones extranjeras.

Reducción de Costos: La modernización puede conducir a la reducción de costos operativos y administrativos. Procesos automatizados y más eficientes implican menos tiempo, recursos y personal para llevar a cabo tareas repetitivas y burocráticas.

Mejora de la Experiencia del Cliente: Un proceso de logística aeroportuaria más rápido y eficiente mejora la experiencia tanto para los importadores y exportadores como para los viajeros. Menos demoras y procedimientos simplificados conducen a una mejor satisfacción del cliente.

Cumplimiento Normativo: Los avances tecnológicos pueden ayudar en la supervisión y el cumplimiento normativo en los aeropuertos. Los sistemas modernos de seguimiento y monitoreo pueden detectar actividades ilícitas con mayor precisión.

Mayor Transparencia: La modernización de la logística aeroportuaria permitirá aumentar la transparencia en las operaciones. Esto puede conducir a una mejor rendición de cuentas y reducir las posibilidades de corrupción.

Gestión de Riesgos: Los sistemas modernos pueden evaluar y gestionar riesgos de manera más efectiva. Esto ayuda a identificar y abordar posibles amenazas de seguridad y otros problemas antes de que se conviertan en incidentes mayores.

Integración Global: La modernización de los aeropuertos permitirá una mejor integración con sistemas y estándares internacionales. Esto facilitará el comercio y la cooperación entre países y regiones.

Innovación Tecnológica: La modernización de los aeropuertos impulsará la adopción de tecnologías innovadoras como la inteligencia artificial, el Internet de las cosas (IoT) y la automatización, que pueden transformar la forma en que se gestionan las operaciones.

Sostenibilidad Ambiental: La modernización de los aeropuertos en su logística puede incluir enfoques más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente en la gestión de la logística y el transporte, reduciendo la huella de carbono y otros impactos ambientales.

En resumen, la DIAN considera que la modernización de la logística aeroportuaria es esencial para mejorar la eficiencia, la competitividad y la calidad de los servicios en un mundo en constante cambio en la infraestructura aeroportuaria

3. Alcance, actividades y resultados Esperados

Como resultado de la consultoría se espera de manera general, sin limitarse a ello:

El Consultor debe tener identificadas cada una de las diferentes operaciones que se realizan en los Aeropuertos y cada uno de los usuarios aduaneros auxiliares de la función pública aduanera, autorizados o habilitados por la DIAN que intervienen, así como de las autoridades que controlan, con el fin de diseñar operaciones eficientes y ágiles que faciliten los procesos de importación y exportación.

El consultor, para diseñar y / o proponer la ubicación física y las dimensiones de la Mesa o Mesas de Servicios, debe verificar en cada aeropuerto, el espacio con que se dispone para tal fin y revisar con el concesionario de la operación aeroportuaria la disponibilidad y las condiciones de préstamo o arriendo o comodato del área a utilizar.

Con el desarrollo de la consultoría se espera que se genere y proponga un modelo logístico bien estructurado que permita mejorar la fluidez de las operaciones, minimizar los tiempos de espera y reducir los costos de transporte y almacenamiento en los aeropuertos de Colombia, para lo cual se requiere que se integren como mínimo los siguientes componentes:

- Terminales de carga: Un aeropuerto con excelencia logística debe contar con terminales de carga bien equipadas para el manejo eficiente de mercancías. Estas terminales incluyen áreas para la clasificación, almacenamiento temporal, inspección y transporte de carga aérea. Es esencial contar con equipos modernos y sistemas de gestión de inventarios para agilizar los procesos.
- Instalaciones de almacenamiento: Un área de almacenamiento adecuadamente planificada es esencial para gestionar eficientemente las mercancías en tránsito. Esto puede incluir almacenes de corto plazo para la carga que está en tránsito, así como almacenes de larga duración para la carga que requiere almacenamiento temporal antes de su distribución.
- Zonas de distribución y aduanas: La infraestructura logística de un aeropuerto debe incluir zonas de distribución donde se pueda consolidar y distribuir la carga hacia su destino final. Además, es importante contar con

instalaciones aduaneras eficientes para agilizar los trámites aduaneros y facilitar la importación y exportación de mercancías.

- Plataformas logísticas: Las plataformas logísticas son áreas designadas donde se realizan operaciones de carga y descarga de mercancías de manera organizada. Estas áreas deben estar bien señalizadas y contar con el equipo necesario para agilizar el proceso de carga y descarga de los aviones.
- Tecnología de la información: La implementación de sistemas de gestión de la cadena de suministro y tecnologías de la información es esencial para mantener el flujo de información en tiempo real y mejorar la eficiencia de las operaciones logísticas. Esto incluye el seguimiento de la carga en tiempo real, la planificación de rutas y el intercambio de datos con los operadores y transportistas.
- Conectividad y accesibilidad: Un buen modelo logístico debe tener en cuenta la conectividad y accesibilidad de las diferentes áreas del aeropuerto, facilitando la movilidad de la carga y minimizando los tiempos de espera.
- Seguridad y control de calidad: La seguridad es un factor crítico en la infraestructura logística de un aeropuerto. Se deben sugerir por el consultor que resulte seleccionado protocolos de seguridad para proteger la carga y garantizar que se cumplan las regulaciones y normas aplicables.

En conclusión, dentro de los entregables de la consultoría del modelo de infraestructura logística en los aeropuertos, el consultor seleccionado deberá como mínimo cubrir los siguientes aspectos claves de la logística aeroportuaria de todos los aeropuertos en Colombia: (i) Terminales de carga; (ii) Instalaciones de almacenamiento (iii) Zonas de distribución y aduanas (iv) Plataformas logísticas (v) Tecnologías de la información TICs, (vi) Conectividad y accesibilidad (vii) Seguridad y control de calidad (viii) personal de soporte y operación capacitado (IX) mesa de servicios que incorpore los elementos detallados a continuación y que generen un exitoso modelo que contribuya y mejore la eficiencia operativa, reducción de costos, mejora en la experiencia del cliente y competitividad en el mercado logístico aéreo en Colombia

El consultor que resulte seleccionado deberá llevar a cabo un proceso de debida diligencia o due diligence o visita de campo en los aeropuertos de Colombia de mayor tráfico aduanero o de pasajeros o en los cuales la DIAN indique tienen más urgencia en mejora a efectos de verificar las actuales condiciones de operación y a partir de ello proponga el mejor modelo de infraestructura logística de aeropuertos y mesa de ayuda con equipos, adecuaciones físicas y personal

La consultoría para el modelo de infraestructura logística en aeropuertos, recomendará además de los elementos anteriormente detallados, una mesa de servicios entendida como una unidad centralizada de una organización encargada

de brindar apoyo técnico y solucionar problemas relacionados con los servicios y sistemas implementados para los aeropuertos.

Los elementos mínimos que se deben incluir por parte del consultor en una mesa de servicios son los siguientes con el alcance para cada uno de ellos:

(a) Equipos requeridos a partir del modelo diseñado y su instalación: El consultor deberá generar las siguientes especificaciones técnicas, como producto del contrato, para que el FDC o DIAN puedan en un proceso de contratación posterior adquirir los bienes o servicios que requiera:

Computadoras y dispositivos: Se requieren computadoras y dispositivos (como teléfonos y tabletas) para que los agentes de soporte técnico puedan recibir y registrar las solicitudes de asistencia.

Software de gestión de incidencias: Se necesita una plataforma o sistema de ticketing para registrar, rastrear y dar seguimiento a las solicitudes de soporte técnico.

Herramientas de acceso remoto: Permiten al personal de soporte acceder a las computadoras de los usuarios para brindar asistencia técnica en tiempo real y resolver problemas de manera más eficiente.

Equipamiento TICs: Incluye sistemas de telefonía, centralitas, y posiblemente chat en línea o aplicaciones de mensajería para comunicarse con los usuarios, o desarrollos de inteligencia artificial

(b) Adecuaciones físicas requeridas:

Espacio de trabajo: Se necesita un espacio físico para ubicar a los agentes de soporte técnico, con escritorios, sillas y computadoras adecuadas.

Infraestructura de comunicaciones: Conexiones de red y acceso a internet confiable para asegurar una comunicación eficiente con los usuarios y entre los agentes de soporte.

Servidores y almacenamiento: Si se implementa una solución local, se requieren servidores y almacenamiento para alojar la plataforma de gestión de incidencias y las bases de datos.

(c) Personal de soporte y operación capacitado:

Agentes de soporte técnico: Personal capacitado en la resolución de problemas técnicos, el uso de las herramientas de soporte y la interacción con los usuarios.

Líder de equipo: Un responsable de coordinar las actividades del personal de soporte técnico y asegurar que se cumplan los objetivos del servicio.

Capacitación: se debe proponer un plan de capacitación continua para mantener al personal actualizado en las últimas tecnologías y procedimientos de soporte técnico.

La mesa de ayuda para la infraestructura logística de aeropuertos como unidad centralizada encargada de brindar apoyo técnico y resolver problemas relacionados con las operaciones y la logística de los aeropuertos en Colombia y que el consultor sugerirá deberá comprender algunos elementos clave como los siguientes:

Atención al Cliente: para brindar asistencia a las aerolíneas, pasajeros, empresas de carga y otros actores relacionados con el aeropuerto respondiendo preguntas sobre horarios de vuelos, equipaje, procedimientos de seguridad y otros aspectos operativos.

Gestión de Incidentes: para recopilar y registrar informes de incidentes y problemas relacionados con la infraestructura logística clasificando y priorizando los incidentes según su impacto y urgencia.

Soporte Técnico: proporcionando asesoramiento técnico en equipos y sistemas utilizados en la operación del aeropuerto, como sistemas de manejo de equipaje, sistemas de seguridad, sistemas de comunicaciones, etc y realizando diagnósticos y resolución de problemas en caso de fallas.

Coordinación de Recursos: coordinando con diferentes departamentos y equipos dentro del aeropuerto para resolver problemas de manera eficiente con recursos técnicos o personal adecuado para abordar incidentes específicos.

Seguimiento y Reportes: llevando a cabo seguimientos en el progreso de los incidentes y solicitudes desde el momento en que se registran hasta que se resuelven y generando reportes y métricas para evaluar el rendimiento de la mesa de ayuda e identificar áreas de mejora.

Capacitación y Documentación: proporcionando capacitación a los empleados del aeropuerto sobre procedimientos y sistemas relevantes, manteniendo una base de conocimientos y documentación actualizada para resolver problemas comunes de manera más eficiente.

Comunicación: manteniendo una comunicación fluida con las áreas internas del aeropuerto, así como con aerolíneas, proveedores y otros socios para resolver problemas de manera colaborativa.

Resolución de Problemas Operativos: ayudando en la resolución de problemas logísticos y operativos que puedan afectar la eficiencia del aeropuerto, como retrasos en vuelos, problemas con el manejo de equipaje, etc.

Monitoreo de Sistemas: supervisando los sistemas críticos de infraestructura, como iluminación, comunicaciones, sistemas de seguridad, para identificar problemas antes de que se conviertan en incidentes mayores.

Soporte 24/7: ofreciendo soporte las 24 horas del día, los 7 días de la semana, para abordar problemas en tiempo real y asegurar la continuidad de las operaciones del aeropuerto.

La estructura de mesa de ayuda debe contribuir a mantener el funcionamiento eficiente de la infraestructura logística de los aeropuertos, mejorar la experiencia de los pasajeros y garantizar la seguridad y operatividad del entorno aeroportuario.

Se espera que el consultor seleccionado ejecute la consultoría en las siguientes dos fases:

1. Visitas de campo: La DIAN determinará el listado de los aeropuertos internacionales, nacionales, regionales existentes en Colombia y que debe ser objeto de estudio por la consultoría para que entendiendo las necesidades de mejora sugieran el mejor modelo de infraestructura logística para cada aeropuerto

Dada la cantidad de aeropuertos en Colombia, el consultor deberá proponer una matriz de priorización para las visitas de campo sujeta a la aprobación de la DIAN. La matriz de priorización de aeropuertos que proponga el consultor puede considerar criterios como los siguientes que permitan establecer una priorización adecuada de los aeropuertos combinando factores y generando un sistema de puntuación o una matriz de priorización que asigne valores a cada criterio y luego sumar los valores para determinar qué aeropuertos requieren atención prioritaria basados en los siguientes criterios o los que el consultor considere relevantes:

Tamaño y Tráfico de Pasajeros: Los aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros y vuelos suelen requerir más atención debido a la cantidad de operaciones que deben gestionar por lo que se podría priorizar a los aeropuertos más grandes y concurridos en Colombia

Importancia Estratégica: Considera la importancia estratégica de cada aeropuerto. Algunos aeropuertos pueden ser puntos clave de conexión internacional o desempeñar un papel crucial en la economía regional.

Carga y Logística: Si un aeropuerto es un centro importante para la carga y la logística, es probable que sea necesario priorizarlo debido a la complejidad de las operaciones de carga.

Condiciones Geográficas y Climáticas: Los aeropuertos en áreas propensas a condiciones climáticas adversas (tormentas, nieve, etc.) pueden requerir una atención especial debido a los desafíos adicionales que enfrentan.

Problemas Históricos: Si ciertos aeropuertos tienen un historial de problemas operativos o logísticos, es importante priorizarlos para abordar esas áreas problemáticas.

Impacto Económico y Turístico: Considera el impacto económico y turístico de cada aeropuerto en su región. Aquellos que contribuyen significativamente a la economía local pueden ser prioritarios.

Cumplimiento Normativo: Algunos aeropuertos pueden requerir atención adicional debido a regulaciones específicas o requisitos de seguridad.

2. Modelo de infraestructura logística para cada aeropuerto: en esta fase el consultor deberá entregar la sugerencia de modelo logística para cada aeropuerto integrando los terminales de carga, instalaciones de almacenamiento, zonas de distribución y aduanas, las plataformas logísticas, tecnologías de la información, conectividad y accesibilidad, seguridad y control de calidad y los demás que en la experiencia del consultor se deban considerar. En esta fase el consultor además deberá proponer una mesa de servicios u otra forma logística organizativa que permita armonizar y ejecutar el modelo logística en cada aeropuerto y a nivel nacional e internacional

3.1 Equipo de Trabajo Mínimo Requerido

El equipo de trabajo debe tener como mínimo lo siguientes perfiles. No obstante, el interesado podrá proponer otros que considere necesarios.

Nombre del Perfil	Coordinador de la Consultoría
Cantidad	1
Formación	Profesional en ingeniería, economía, derecho, contaduría, administración de empresas, , o afines.
Experiencia	10 años de experiencia específica en procesos relacionados con infraestructura logística de aeropuertos

Nombre del Perfil	Experto con perfil en infraestructura
Cantidad	1
Formación	Profesional en economía, ingeniería, administración de empresas, contaduría, o afines.
Experiencia	7 años de experiencia específica asociado al desarrollo de proyectos de infraestructura aeroportuaria

Nombre del Perfil	Experto con perfil en logística
Cantidad	1
Formación	Profesional en logística, comercio exterior, negocios internacionales, derecho

Experiencia	7 años de experiencia específica en logística internacional
--------------------	-------------------------------------------------------------

Nombre del Perfil	Experto con perfil en temas aeroportuarios
Cantidad	1
Formación	Profesional en ingeniería, piloto, derecho aeroportuario, economista
Experiencia	7 años de experiencia específica en temas aeroportuarios

Nombre del Perfil	Experto con perfil en TIC'S
Cantidad	1
Formación	Profesional en ingeniería, ,
Experiencia	7 años de experiencia específica en plataformas logísticas y/o tecnología de la información

Las personas que integren este equipo desde el inicio del proyecto permanecerán durante la vigencia de éste y no podrá ser modificado unilateralmente por el consultor. En caso de que el consultor quiera realizar un cambio de persona o de rol deberá contar con la autorización expresa de la DIAN, debiendo acreditar además de la formación y la experiencia requerida, la forma en que será transferido el conocimiento de la persona saliente a la persona entrante.

La DIAN podrá solicitar el cambio de persona o rol en cualquier momento del proyecto cuando a su juicio, el desempeño, comportamiento, acciones u omisiones de la persona o rol estén afectando el desarrollo del proyecto, esto sin perjuicio de otras acciones establecidas en el contrato y en la legislación.

3.2 Equipo Variable

Indicar el equipo variable que consideren debe tener en cuenta la entidad en el Anexo 2

4. RESPUESTAS AL ESTUDIO DE MERCADO

Para responder a este estudio, deberá diligenciarse la siguiente información:

4.1. Información del interesado

4.1.1. Nombre (razón social) _____

4.1.2. Identificación _____

4.1.3. Dirección/ciudad/país _____

4.1.4. Actividad principal _____

4.1.5. Número de empleados _____

4.1.6. ¿Tiene oficinas o representación en Colombia? (Si/No) _____

4.1.7. Número de empleados en Colombia _____

4.1.8. Describa bajo cuál figura jurídica se presentaría a un eventual proceso de contratación en Colombia (directamente, unión temporal, consorcio, otra): _____

4.1.9. Datos de la persona de contacto

- Nombre _____

- Cargo _____

- Teléfono _____

- e-mail _____

4.1.10. Plantee las recomendaciones, sugerencias sobre la forma que usted propondría para adelantar el objeto del contrato por parte del FDC o si advierte que lo establecido puede ser diferente o mejorado y cómo.

4.1.11. A partir de la información otorgada, estime el plazo que se requeriría para el desarrollo del trabajo

4.2. Estimación de costos

4.2.1. Costo proyectado Anexo 1

4.2.2. Valores equipo de trabajo Anexo 2