**CCE-DES-FM-17**

**DOCUMENTOS TIPO – Obligatoriedad**

El parágrafo 7º del artículo 2, de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo [1](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2022_2020.html#1) de la Ley 2022 de 2020, establece la obligatoriedad de la adopción de documentos tipo para diferentes procesos de selección […]. A renglón seguido, el artículo 2.2.1.2.6.1.2, que se refiere al alcance de los documentos tipo, establece que: «contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte».

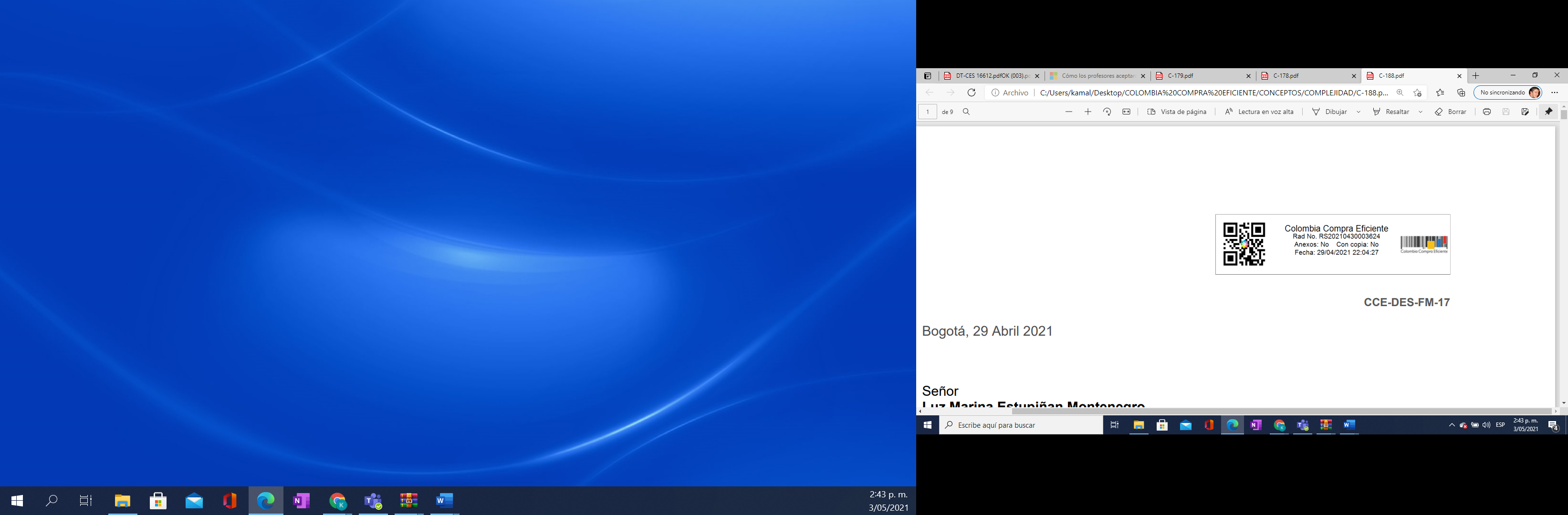
**DOCUMENTOS TIPO – Finalidad legislativa**

La intención de esta medida era agilizar y darles mayor transparencia a los procesos de selección y evitar el direccionamiento de los pliegos de condiciones: «[…] se asigna al Gobierno Nacional la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones y términos de referencia de los contratos, medida que redundará en la agilidad y claridad de los procedimientos». […] La exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la Ley 1882 de 2018 se refirió a la necesidad de utilizar documentos tipo, pues reducen el tiempo de los procesos de contratación y contribuyen con el logro de una contratación pública más transparente y con mayor concurrencia de oferentes. Igualmente, la intención del legislador era adaptar el ordenamiento jurídico colombiano a las nuevas tendencias internacionales de la contratación, al entender que los documentos tipo son una medida eficaz contra la corrupción y permiten una Administración pública más eficiente y moderna.

**DOCUMENTOS TIPO ­– Matriz 1 Experiencia – Complejidad alta, media o baja**

Dicho de otra forma, la complejidad técnica de un proyecto debe establecerse en concreto, debido a que, por ejemplo, las cuantías de los procesos de contratación, que sería un criterio transversal, no constituyen el único parámetro para señalar cuándo un proyecto tiene una complejidad baja, media o alta, toda vez que depende en mayor medida de consideraciones técnicas, asociadas a cada proyecto de infraestructura en específico. Por esta razón, la Agencia incluyó en el documento base criterios enunciativos o ejemplificativos, desde el punto de vista técnico, con la finalidad de orientar a las entidades estatales, los cuales puede utilizar cada una de ellas para justificar por qué un proceso de contratación se considera de baja‒media o alta complejidad, dependiendo de cada proyecto a ejecutar: las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte. En todo caso, la justificación corresponde elaborarla a cada entidad y debe quedar lo suficientemente soportada en el «Numeral 10.1»

**Bogotá D.C., 29/04/2021 22:04/27**



Señor

**Luz Marina Estupiñan Montenegro**

Ipiales, Nariño

**Concepto C ─ 188 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Obligatoriedad / DOCUMENTOS TIPO – Finalidad legislativa – DOCUMENTOS TIPO ­– Matriz 1 Experiencia – Complejidad alta, media o baja |
| **Radicación:** | Respuesta a consulta # P20210316002181 |

Estimada señora Estupiñan:

En ejercicio de la competencia otorgada por los artículos 11, numeral 8º, y 3º, numeral 5º, del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 16 de marzo de 2021.

1. **Problemas planteados**

Usted pregunta lo siguiente, en relación con los documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte: «En pliegos tipo de interventoría, para determinar la categoría del personal evaluable se requiere determinar en primer lugar el nivel de complejidad del proyecto: bajo, media o alto, para un proyecto que lo ejecuta el Municipio quien es el encargado en determinarlo y bajo que criterios se lo realiza».

1. **Consideraciones**

Para responder la consulta, se analizarán los siguientes temas: i) fundamento normativo de los documentos tipo adoptados hasta la actualidad, ii) Matriz 1 – Experiencia para proyectos de baja‒media o alta complejidad,

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se pronunció sobre los pliegos de condiciones tipo en la contratación estatal en los siguientes conceptos: C-294 del 18 de mayo de 2020, C-276 y C-277 del 26 de mayo de 2020; C–380 y C–381 del 1 de junio de 2020; C-404 del 12 de junio de 2020, C-352 del 30 de junio de 2020, C-430 del 7 de julio de 2020, C-481 del 27 de julio de 2020, C-502 del 29 de julio de 2020, C-500 del 3 de agosto de 2020, C-563 del 26 de agosto de 2020, C-570 del 27 de agosto de 2020, C-713 del 2 de diciembre de 2020 y C-744 del 22 de diciembre de 2020. Así mismo, se pronunció sobre la determinación de la complejidad en los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 3, en los conceptos C‒066 del 15 de marzo de 2021 y C‒092 de 2021 del 25 de Marzo 2021. Las ideas expuestas en dichas oportunidades se reiterarán a continuación y se complementarán en lo pertinente.

**2.1. Fundamento normativo de los documentos tipo adoptados hasta la actualidad**

La adopción de los documentos tipo obligatorios en el ordenamiento jurídico colombiano se incluyó por primera vez en el parágrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007[[1]](#footnote-2), que facultó al gobierno nacional para expedirlos, pero solo cuando se tratara de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización. Sin embargo, esta facultad no ha sido ejercida hasta la actualidad.

Debido a lo anterior, el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018 se convierte en el antecedente más relevante respecto a los documentos tipo. A partir de esta norma se determinó la obligatoriedad por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública de aplicar los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional. Ahora bien, en virtud de la Ley 1882 de 2018 se expidieron varios documentos tipo para el sector de infraestructura de transporte y, por tanto, es importante explicar el proceso previsto en dicho cuerpo normativo.

La Ley 1882 de 2018, en el artículo 4, establecía que el gobierno nacional adoptaría los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas y consultoría en ingeniería para obras, los cuales debían ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelantaran[[2]](#footnote-3).

Asimismo, señalaba que, dentro de los documentos tipo, el gobierno adoptaría de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Finalmente, para la adopción de esta reglamentación el gobierno tendría en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local. Por último, se facultaba al gobierno para adoptar los documentos tipo cuando lo considerara necesario en relación con otros contratos o procesos de selección.

De la norma descrita se concluía lo siguiente: i) la adopción de los documentos tipo estaba en cabeza del gobierno nacional. ii) Estos debían relacionarse con procesos de obra públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños y, finalmente, consultoría en ingeniería para obras. iii) Eran de obligatorio cumplimiento por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. iv) En los documentos tipo se indicarían las condiciones generales de los requisitos habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera para cada modalidad de selección. v) El gobierno nacional tenía la facultad de adoptar documentos tipo en otros contratos o procesos de selección. Por último, vi) los documentos tipo serían adoptados por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación.

Esta norma fue estudiada por la Corte Constitucional en la sentencia C-119 de 2020. Al respecto, indicó que la adopción de los documentos tipo no afectaba la autonomía de las entidades territoriales, en cuanto la estandarización se predicaba únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección del contratista, materia en la que existe reserva de ley y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. De igual manera, se establece que esta autonomía se garantiza con la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato[[3]](#footnote-4).

De este modo, los documentos tipo no afectan la autonomía de las entidades territoriales. Lo anterior, debido a que la definición de los requisitos habilitantes y de aspectos técnicos de la selección del contratista en los procesos de selección, son aspectos en los que el legislador tiene amplia libertad de configuración legislativa y, por tanto, puede atribuir dicha regulación al gobierno nacional. Ahora, dicha autonomía se materializa cuando las entidades territoriales deciden iniciar un proceso de convocatoria para satisfacer sus necesidades para la adquisición de un bien, obra o servicio, y además se incluyen en la minuta del contrato las condiciones particulares del negocio jurídico a celebrar.

Explicado el proceso para adoptar los documentos tipo en virtud de la Ley 1882 de 2018 y estudiada su constitucionalidad, de acuerdo con el pronunciamiento de la Corte Constitucional, a continuación se identificarán los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional en virtud de esta ley. Dada la relevancia económica y el impacto que tienen en el nivel territorial los proyectos de obra en el sector transporte, el gobierno nacional, en vigencia del artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, por el cual se adicionó el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, inició la implementación gradual mediante el Decreto 342 del 5 de marzo de 2019, relacionado con los documentos tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

Posteriormente, se expidió el Decreto 2096 del 21 de noviembre de 2019, que permitió el desarrollo de los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de obras públicas de infraestructura de transporte que se adelantaran por la modalidad de selección abreviada de menor cuantía. Finalmente, se profirió el Decreto 594 del 25 de abril de 2020, frente a los documentos tipo para los contratos de obra pública de infraestructura de transporte que se surtieran por la modalidad de mínima cuantía. Estos documentos fueron implementados y desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, por medio de la Resolución 1798 de 1 de abril de 2019 –derogada por la Resolución 045 del 14 de febrero de 2020–, la Resolución 044 del 14 de febrero de 2020 y la Resolución 094 del 21 de mayo de 2020.

Por otra parte*,* debe tenerse en cuenta que la Ley 2022 de 2020 fue sancionada por el Presidente de la República el 22 de julio, por lo que su expedición es reciente. En este sentido, con la finalidad de realizar un desarrollo armónico y ajustado a la ley que otorga esta competencia, la Agencia Nacional de Contratación Pública expidió la Resolución 160 del 15 de septiembre de 2020 «Por la cual se adopta el procedimiento para implementar los documentos tipo y se define el sistema para su revisión». Asimismo, con fundamento en dicha Ley, se profirió la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, «Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 0045 de 2020».

De igual manera, se expidió la Resolución 241 del 27 de noviembre de 2020, «Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para los procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 0044 de 2020». Adicionalmente, entró en vigencia la Resolución 256 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concursos de méritos, para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte». Por otra parte, se expidió la Resolución 248 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico», la Resolución 249 de 2020, «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico en la modalidad llave en mano» y la Resolución 269 de 2020, «Por la cual se adopta el documento tipo para los procesos de gestión catastral con enfoque multipropósito que se celebren a través de contratos interadministrativos».

En síntesis, hasta el momento se han expedido los siguientes documentos tipo que son obligatorios para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública:

i) Documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 1–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de abril de 2019.

ii) Documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 2–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 10 de marzo de 2020.

iii) Documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 3–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021.

iv) Documentos tipo para procesos de selección abreviada de menor cuantía de infraestructura de transporte –versión 1–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 17 de febrero de 2020.

v) Documentos tipo para procesos de selección abreviada de menor cuantía de infraestructura de transporte –versión 2–, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021.

vi) Documentos tipo para procesos de mínima cuantía de infraestructura de transporte, obligatorios para los procesos cuya invitación pública se haya publicado a partir del 10 de junio de 2020.

vii) Documentos tipo para procesos de concurso de méritos para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 1 de enero de 2021.

viii) Documentos tipo para procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 11 de diciembre de 2020.

ix) Documentos tipo para procesos de licitación pública para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico en la modalidad llave en mano, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 11 de diciembre de 2020.

x) Documentos tipo para procesos de gestión catastral con enfoque multipropósito que se celebren a través de contratos interadministrativos, a partir del 1 de febrero de 2021.

Cabe aclarar que la Agencia Nacional de Contratación Pública sigue avanzando en la expedición de nuevos documentos tipo. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que estos exigen un minucioso desarrollo en el cual se consideran las observaciones de las entidades técnicas y especializadas, con la finalidad de expedir documentos tipo que contengan las mejores prácticas contractuales que procuren el adecuado desarrollo de los principios que rigen la contratación pública.

**2.2. Matriz 1 – Experiencia para proyectos de baja‒media o alta complejidad**

En los documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte se crea el numeral «10.1 ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE», mediante el cual la entidad justifica expresa y suficientemente la selección de la Matriz 1 – Experiencia para un proyecto de baja–media, o alta complejidad técnica. En otras palabras, en los documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte se crean dos Matrices de experiencia: i) una para proyectos de baja o media complejidad y ii) otra para proyectos de alta complejidad.

Los criterios definidos en la «Matriz 1 – Experiencia» obedecen a la necesidad de especializar su contenido y requerir una experiencia más rigurosa en la vigilancia de proyectos que presenten una mayor complejidad técnica, con la finalidad de evitar potenciales incumplimientos, y de esta forma garantizar la selección de contratistas con una mayor experiencia en el seguimiento a la ejecución de contratos de una complejidad técnica mayor.

Ahora bien, una vez explicada la finalidad de establecer dos tipos de complejidades frente a la «Matriz 1 – Experiencia», surge el siguiente interrogante: ¿qué criterios deben servir de parámetros a las entidades contratantes para determinar cuál de las dos matrices deben aplicar? Al respecto, la Agencia consideró que no era adecuado definir la complejidad en abstracto o limitarla simplemente por la cuantía de un proyecto, sino por otras circunstancias netamente técnicas que suelen ser particulares de cada contrato, tales como, las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, entre otros, ya que son inherentes a cada proyecto de infraestructura de transporte y su alcance, por lo que estas circunstancias tan variables deben valorarse en cada proyecto por la entidad respectiva, siendo los elementos más determinantes para definir la complejidad técnica de un proyecto, y de esta forma poder exigir una mayor idoneidad o experiencia del interventor para vigilar la ejecución de estos contratos.

Dicho de otra forma, la complejidad técnica de un proyecto debe establecerse en concreto, debido a que, por ejemplo, las cuantías de los procesos de contratación, que sería un criterio transversal, no constituyen el único parámetro para señalar cuándo un proyecto tiene una complejidad baja, media o alta, toda vez que depende en mayor medida de consideraciones técnicas, asociadas a cada proyecto de infraestructura en específico. Por esta razón, la Agencia incluyó en el documento base criterios enunciativos o ejemplificativos, desde el punto de vista técnico, con la finalidad de orientar a las entidades estatales, los cuales puede utilizar cada una de ellas para justificar por qué un proceso de contratación se considera de baja‒media o alta complejidad, dependiendo de cada proyecto a ejecutar: las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte. En todo caso, la justificación corresponde elaborarla a cada entidad y debe quedar lo suficientemente soportada en el «Numeral 10.1». Así se estableció en el documento tipo:

### **10.1 ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE**

[…]

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la “Matriz 1 – Experiencia”:

[La entidad debe indicar en esta sección las condiciones de experiencia que serán requeridas en el proceso de selección de acuerdo con las condiciones establecidas en la Matriz 1 – Experiencia. De igual forma, debe justificar expresa y suficientemente la implementación de las condiciones para un proyecto de interventoría de baja-media, o alta complejidad técnica según la Matriz 1 – Experiencia. Para tal fin, la entidad puede tener en cuenta las siguientes variables, que se señalan a modo enunciativo, sin limitarse exclusivamente a estas, que puedan incidir en la determinación de la complejidad técnica asociadas con el rol del interventor: condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte].

[La justificación realizada por la entidad para determinar la complejidad técnica puede ser observada por los interesados en el proceso de selección].

De conformidad con lo anterior, los requisitos de experiencia son: [la entidad deberá indicar el número de la actividad a contratar, y transcribir textualmente lo indicado en la Matriz 1 – Experiencia. En caso de requerir combinar experiencia, se procederá según lo establecido en la Matriz 1].

Los contratos que el proponente pretenda acreditar como experiencia deberán cumplir con las condiciones detalladas en los siguientes numerales.

Ahora bien, debe destacarse que los interesados en el procedimiento de selección podrán presentar observaciones al proyecto de pliego de condiciones, indicándole a la entidad las razones por las cuales, eventualmente, consideran que la complejidad técnica del proyecto no es la adecuada, señalando la matriz de experiencia que consideran debe utilizarse. De este modo, los posibles interesados podrán solicitar el ajuste del pliego de condiciones en los casos en que consideren se requiere esa modificación.

De esta manera, explicadas las razones que justifican la división de la Matriz 1 –Experiencia, dependiendo de la complejidad de la interventoría y, además, analizada la imposibilidad de estandarizar de forma absoluta los criterios que definan en qué casos procede una u otra Matriz, a continuación, se explicará por medio de un caso hipotético, la posible definición de la complejidad en dos proyectos distintos.

Un municipio de «Chocó» contrata la interventoría a una obra de rehabilitación de una vía terciaria, cuya longitud es aproximadamente de 30 KM y cuyo valor de la obra corresponde a 3.028 SMMLV. Por su parte, el municipio de «Barranquilla» contrata la interventoría a las obras de rehabilitación de una vía terciaria de una longitud aproximada de 150 KM y cuyo valor de la obra corresponde a 11.000 SMMLV.

Ahora bien, en relación con estos proyectos de contratación es importante señalar que las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas de cada municipio son diferentes. En el Chocó según la clasificación de Koeppen, el clima es bastante húmedo de selva, con lluvias durante todo el año, razón por la cual está clasificado como uno de los departamentos con mayores lluvias del país. Por su parte, Barranquilla tiene un clima tropical cálido y húmedo caracterizado por temperaturas altas y estables, en donde las lluvias no son significativas.

Del supuesto planteado se deriva que en ambos procesos se contratará la interventoría a proyectos de rehabilitación en vías terciarias. Ahora bien, la cuantía y la longitud de los procesos difiere, puesto que, en Barranquilla la cuantía y la longitud de la obra es mayor en comparación con Chocó, lo que probablemente implicará que el valor del contrato de interventoría sea más alto en Barranquilla.

De las condiciones planteadas, en un principio, se podría considerar que la vigilancia del proyecto adelantado en Barranquilla es de complejidad alta, debido a que la cuantía y longitud es mayor en comparación con el proyecto a ejecutar en Chocó. Sin embargo, atendiendo lo previsto en el numeral 10.1 del Documento base las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte son variables que también se tienen en cuenta para determinar la complejidad de la interventoría. En este caso, el municipio de Chocó tiene un clima que se caracteriza por las lluvias durante todo el año y, por tanto, esto podría dificultar la ejecución del proyecto a pesar de que la cuantía y la longitud del proyecto no es significativa en comparación con el otro caso. Por este motivo para el proyecto adelantado en Chocó se podría justificar en la circunstancia aludida para aplicar la «Matriz 1 – Experiencia» de complejidad alta para el ejemplo planteado.

Por su parte, Barranquilla, si bien es un proyecto cuya cuantía es muy superior y por su alcance probablemente implique un contrato de interventoría con un valor igualmente mayor, estos no son los únicos criterios a tener en cuenta para definir que el proyecto sea de complejidad alta; puesto que, las condiciones climáticas, geológicas, hidrológicas no representan una complejidad alta; ya que el clima es cálido y casi no tienen lluvias en comparación con el Chocó, en consecuencia, no se requiere solicitar experiencia para un proyecto de complejidad alta, sino de complejidad baja o media. Lo anterior, sin perjuicio de que para la definición de la complejidad se tengan en cuenta otras variables, como las indicadas a modo de ejemplo en el «documento base».

De este modo se explica que la cuantía del contrato de interventoría o de la obra a vigilar no son las únicas variables para definir la complejidad de un proyecto, sino otras variables técnicas como las condiciones climáticas, geográficas, geológicas, hidrológicas del proyecto a vigilar, entre otras, a consideración de la entidad en su etapa de planeación.

1. **Respuestas**

i) «En pliegos tipo de interventoría, para determinar la categoría del personal evaluable se requiere determinar en primer lugar el nivel de complejidad del proyecto: bajo, media o alto, para un proyecto que lo ejecuta el Municipio quien es el encargado en determinarlo y bajo que criterios se lo realiza».

La Agencia Nacional de Contratación Pública revisó si era posible adoptar criterios objetivos definitivos para determinar en todos los casos cuándo aplicaría la «Matriz 1 – Experiencia» para proyectos de baja – media complejidad o alta complejidad. Sin embargo, debido a que la complejidad técnica no es posible definirla simplemente por la cuantía de del contrato, sino por otras circunstancias técnicas que suelen variar en cada proyecto de infraestructura de transporte, tales como, las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, entre otras, por lo cual no fue posible, desde el punto de vista técnico, establecer criterios definitivos de experiencia que respondieran a esas variables o supuestos inherentes a cada proyecto en particular.

Dicho de otra forma, la complejidad técnica de todos los proyectos no es posible estandarizarla debido a que las cuantías de los procesos de contratación no constituyen el único parámetro técnico para señalar cuando un proyecto tiene una complejidad baja, media o alta. Por esta razón, las entidades definirán el tipo de «Matriz 1 – Matriz de Experiencia» que utilizarán teniendo en cuenta los siguientes criterios técnicos enunciativos o ejemplificativos: las condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte, entre otros.

Frente a la indicación de los funcionarios encargados de determinar la complejidad del proyectos para efectos de seleccionar la Matriz 1 – Experiencia aplicable a los procesos de selección realizados por una entidad pública específica, la Agencia Nacional de Contratación Pública no es competente para definir dicha responsabilidad en un servidor público en particular, toda vez que cada entidad ostenta autonomía administrativa y contractual para designar las personas que asumen la responsabilidad de la estructuración de los documentos de los procesos de selección. Por lo tanto, no es posible pronunciarse al respecto, y le corresponderá a cada entidad estatal determinarlo.

Este concepto tiene el alcance previsto en el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Kamal Abdul Nassar Montoya  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Sebastián Ramírez Grisales  Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado Navarro  Subdirector de Gestión Contractual |

1. «Parágrafo 3. El Gobierno Nacional tendrá la facultad de estandarizar las condiciones generales de los pliegos de condiciones y los contratos de las entidades estatales, cuando se trate de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización por parte de las entidades». [↑](#footnote-ref-2)
2. Ley 1882 de 2018: «Artículo 4. El Gobierno nacional adoptará documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas, consultoría en ingeniería para obras, los cuales deberán ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelanten. Dentro de los documentos tipo el Gobierno adoptará de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según corresponda a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, que deberán incluirse en los pliegos de condiciones, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Para la adopción de esta reglamentación el Gobierno tendrá en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local.

   »La facultad de adoptar documentos tipo la tendrá el Gobierno nacional, cuando lo considere necesario, en relación con otros contratos o procesos de selección.

   »Los pliegos tipo se adoptarán por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación, según la reglamentación que expida el Gobierno nacional». [↑](#footnote-ref-3)
3. Corte Constitucional. Sentencia C-119 de 2020. M.P. Alejandro Linares Cantillo. «Encontró la Corte en el control abstracto de constitucionalidad, que de la norma no surge vulneración alguna de la autonomía de los entes territoriales, en cuanto que la estandarización se predica únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección de contratistas, materia en la que existe reserva de ley, el Legislador goza de un amplio margen de configuración normativa y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. Resaltó que la norma cuestionada no interfiere en la facultad de las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, la que, en materia contractual, se predica particularmente de la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato». [↑](#footnote-ref-4)