CCE-DES-FM-17

**DOCUMENTOS TIPO – Fundamento normativo – Ley 2022 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»; así como 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».

**MATRIZ 1 - EXPERIENCIA – Infraestructura de transporte – Contenido y función**

Uno de los elementos comunes a los diferentes documentos tipo es la «Matriz 1 – Experiencia»–en adelante Matriz 1–. Esta consta de unas celdas en las que se describe la experiencia requerida en relación con el objeto a contratar, definiendo además qué tipo de intervenciones de infraestructura de transporte deben acogerse a los pliegos tipo. Por otro lado, encontramos el «Anexo 3 – Glosario», el cual contiene las definiciones de los términos usados en los documentos del proceso. Usando estos dos documentos, la entidad estatal puede definir si el objeto a contratarse debe emplear los documentos tipo.

En los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte, de acuerdo con las condiciones fijadas en los «Documentos Base o Pliego Tipo», la acreditación del requisito habilitante de experiencia se aborda desde distintos criterios. Especialmente, se destaca que los contratos presentados por los proponentes deben corresponder a la actividad o actividades de experiencia general y específica que la entidad exija en el pliego de condiciones de acuerdo con los parámetros señalados en la Matriz 1.

La Matriz 1, es el documento que estandariza las condiciones de experiencia general y/o experiencia específica que deben requerir las entidades estatales de acuerdo con: i) el tipo de obra de infraestructura de transporte, ii) la actividad a contratar y iii) la cuantía del proceso de contratación. Dicha Matriz 1 está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, los cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Para cada uno de estos tipos de obras o infraestructura, contempla una serie de actividades, en función de las cuales se establecen los requisitos de experiencia general y especifica que las entidades deben exigir cuando contraten objetos contractuales que impliquen el desarrollo de tales actividades.

Conforme a lo anterior, la Matriz 1, en el marco de la aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte, cumple una doble función. Por un lado, sirve para estandarizar las condiciones de experiencia, conforme al parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. De otro lado, dicha matriz permite determinar el ámbito de aplicación de los documentos tipo respecto de objetos contractuales asociados, ya que son las actividades descritas en esta las que, obligatoriamente, deben contratarse aplicando documentos tipo.

**OBRA PÚBLICA – Infraestructura de transporte – Puentes peatonales**

[...] la Matriz 1 adoptada para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, en su versión 3–Resolución No. 240 de 2020–, contiene el tipo de infraestructura «7. OBRAS EN PUENTES», dentro de la que se contemplan diferentes actividades asociadas a la construcción de distintos tipos de puentes. En lo referente a la construcción de puentes peatonales se establece la actividad «7.7 CONSTRUCCION DE PUENTES PEATONALES EN ESTRUCTURA METÁLICA O EN CONCRETO O MIXTA». Esta misma actividad, en idénticos numerales, se contempla en las matrices 1 de los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía versión 2–Resolución No. 241 de 2020– y en los de mínima cuantía –Resolución No. 094 de 2020–.

Lo anterior indica que la contratación de obras públicas a través de las modalidades de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía, tendientes a la construcción de puentes peatonales, ya sea en estructura metálica, en concreto o mixta, deben contratarse aplicando documentos tipo de infraestructura de transporte.

Bogotá D.C, 02 Junio 2021 ![Texto

Descripción generada automáticamente]()

Señor

**Jhon Steven Patiño Ávila**

Cúcuta, Norte de Santander

**Concepto C – 267 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Fundamento normativo – Ley 2022 de 2020 / MATRIZ 1 - EXPERIENCIA – Infraestructura de transporte – Contenido y función / OBRA PÚBLICA – Infraestructura de transporte – Puentes peatonales |
| **Radicación:** | Respuesta a consulta # P20210423003409 |

Estimado señor Patiño,

En ejercicio de la competencia otorgada por el numeral 8 del artículo 11 y el numeral 5 del artículo 3 del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública ― Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 23 de abril del 2021.

**1. Problemas planteados**

Usted realiza la siguiente pregunta: «¿El proceso contractual que debe adelantarse para la construcción de un puente peatonal debe adelantarse a través de pliegos tipo?».

**2. Consideraciones**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente ha estudiado del ámbito de aplicación de los documentos tipo en los conceptos C-645 del 6 de noviembre de 2020, C-673 del 11 de noviembre de 2020, C-692 del 27 de noviembre de 2020, C-778 del 18 de enero de 2021, C-021 del 22 de febrero de 2021, C-091 del 23 de marzo de 2021, C-200 del 14 de mayo de 2021, C-231 del 24 de mayo de 2021, entre otros[[1]](#footnote-1). En lo pertinente, las tesis expuestas en los conceptos mencionados se reiteran a continuación.

**2.1. Fundamento normativo de los documentos tipo adoptados**

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[[2]](#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[[3]](#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[[4]](#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.

Luego 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, mediante 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»; así como 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.

La Agencia Nacional de Contratación Pública continúa avanzando en la construcción de nuevos documentos tipo con la finalidad de expedir estos instrumentos que contribuyen a mejores prácticas contractuales en aplicación de los principios que rigen la contratación pública.

**2.2. Ámbito de aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte: obras en puentes**

De acuerdo con lo expuesto, los documentos tipo establecen las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación de carácter obligatorio 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. Estos consisten en un grupo de documentos, conformados por un documento base, anexos, matrices, formatos y formularios, que sirven tanto a las entidades para elaborar los documentos del proceso, como a los proponentes para conformar y presentar sus ofertas.

Uno de los elementos comunes a los diferentes documentos tipo es la «Matriz 1 – Experiencia»–en adelante Matriz 1–. Esta consta de unas celdas en las que se describe la experiencia requerida en relación con el objeto a contratar, definiendo además qué tipo de intervenciones de infraestructura de transporte deben acogerse a los pliegos tipo. Por otro lado, encontramos el «Anexo 3 – Glosario», el cual contiene las definiciones de los términos usados en los documentos del proceso. Usando estos dos documentos, la entidad estatal puede definir si el objeto a contratarse debe emplear los documentos tipo.

En los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte, de acuerdo con las condiciones fijadas en los «Documentos Base o Pliego Tipo», la acreditación del requisito habilitante de experiencia se aborda desde distintos criterios. Especialmente, se destaca que los contratos presentados por los proponentes deben corresponder a la actividad o actividades de experiencia general y específica que la entidad exija en el pliego de condiciones de acuerdo con los parámetros señalados en la Matriz 1.

La Matriz 1, es el documento que estandariza las condiciones de experiencia general y/o experiencia específica que deben requerir las entidades estatales de acuerdo con: i) el tipo de obra de infraestructura de transporte, ii) la actividad a contratar y iii) la cuantía del proceso de contratación. Dicha Matriz 1 está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, los cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Para cada uno de estos tipos de obras o infraestructura, contempla una serie de actividades, en función de las cuales se establecen los requisitos de experiencia general y especifica que las entidades deben exigir cuando contraten objetos contractuales que impliquen el desarrollo de tales actividades.

Conforme a lo anterior, la Matriz 1, en el marco de la aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte, cumple una doble función. Por un lado, sirve para estandarizar las condiciones de experiencia, conforme al parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. De otro lado, dicha matriz permite determinar el ámbito de aplicación de los documentos tipo respecto de objetos contractuales asociados, ya que son las actividades descritas en esta las que, obligatoriamente, deben contratarse aplicando documentos tipo.

De esta manera, para saber si una obra pública debe contratarse aplicando documentos tipo, la entidad debe verificar los que se hayan expedido para la modalidad de selección en la que debe celebrarse el proceso, subsumiendo el objeto a contratarse en los tipos de infraestructura a contratarse. Si la obra se encuadra materialmente dentro de alguno de los tipos de obra y actividades señaladas en la Matriz 1, se tendrán que aplicar los documentos tipo, mientras que en el caso contrario no será forzosa su aplicación.

En la consulta que se resuelve se indaga en torno a la aplicabilidad de los documentos tipo de infraestructura de transporte para la contratación de la actividad de construcción de puentes peatonales. Al respecto, se advierte que la Matriz 1 adoptada para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, en su versión 3–Resolución No. 240 de 2020–, contiene el tipo de infraestructura «7. OBRAS EN PUENTES», dentro de la que se contemplan diferentes actividades asociadas a la construcción de distintos tipos de puentes. En lo referente a la construcción de puentes peatonales se establece la actividad «7.7 CONSTRUCCION DE PUENTES PEATONALES EN ESTRUCTURA METÁLICA O EN CONCRETO O MIXTA». Esta misma actividad, en idénticos numerales, se contempla en las matrices 1 de los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía versión 2–Resolución No. 241 de 2020– y en los de mínima cuantía –Resolución No. 094 de 2020–.

Lo anterior indica que la contratación de obras públicas a través de las modalidades de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía, tendientes a la construcción de puentes peatonales, ya sea en estructura metálica, en concreto o mixta, deben contratarse aplicando documentos tipo de infraestructura de transporte. No obstante, debe advertirse que es la entidad contratante, al momento de planear la contratación, quien debe determinar si de acuerdo con las particularidades del objeto contractual, este encaja o no dentro de alguna de las actividades de la Matriz 1, y si en consecuencia deben aplicarse o no los documentos tipo, sin que pueda apartarse de su aplicación cuando materialmente el objeto a contratar corresponde con alguna actividad de contemplada en dicha matriz[[5]](#footnote-5).

**3. Respuesta**

«¿El proceso contractual que debe adelantarse para la construcción de un puente peatonal debe adelantarse a través de pliegos tipo?»

En virtud de lo dispuesto por el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, modificado por la Ley 2022 de 2020, los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– son obligatorios para las entidades estatales regidas por el Estatuto de Contratación de la Administración Pública. Conforme a lo expuesto, el ámbito de aplicación de estos documentos está determinado por lo tipos de infraestructura de transporte y actividades contemplados en la «Matriz 1 – Experiencia», de tal manera que, si el objeto a contratar encaja dentro de estos, las entidades deben aplicar, forzosamente, los respectivos documentos tipo.

Revisadas las matrices 1 de los documentos tipo de licitación, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía, expedidos por esta Agencia a través de las Resoluciones No. 240, 241 y 094 de 2020, respectivamente, se advierte que todas estas contemplan, dentro del tipo de infraestructura «7. OBRAS EN PUENTES», la actividad «7.7 CONSTRUCCION DE PUENTES PEATONALES EN ESTRUCTURA METÁLICA O EN CONCRETO O MIXTA». Esto significa que las entidades estatales regidas por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública obligatoriamente deben contratar la construcción de puentes peatonales aplicando los documentos tipo de la correspondiente modalidad de escogencia, cuando el objeto a contratar corresponda con dichos tipos de infraestructura y actividad.

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

Atentamente,

Texto

Descripción generada automáticamente

|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Felipe Bastidas  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Alejandro Sarmiento Cantillo  Gestor T1-11 de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado Navarro  Subdirector de Gestión Contractual ANCP – CCE |

1. Esta Agencia también se refirió al ámbito de aplicación de los documentos tipo en los conceptos C-102 del 18 de marzo de 2020, C-163 del 31 de marzo de 2020, C-169 del 6 de abril de 2020, C-188 del 13 de abril de 2020, C-263 del 20 de mayo de 2020, C-341 del 22 de mayo de 2020, C-286 del 26 de mayo de 2020, C-332 del 26 de mayo de 2020, C-338 del 4 de junio de 2020, C-342 del 9 de junio de 2020, C-404 del 12 de junio de 2020, C-351 del 16 de junio de 2020, C-422 del 3 de junio de 2020, C-405 del 6 de julio de 2020, C-421 del 15 de julio de 2020, C-429 del 24 de julio de 2020, C-466 del 24 de julio de 2020, C-502 del 29 de julio de 2020, C-391 del 10 de agosto de 2020, C-548 del 21 de agosto de 2020, C-591 del 31 de agosto de 2020, C-597 del 14 de septiembre de 2020, C-615 del 2 de octubre de 2020, C-622 del 2 de octubre de 2020 y C-640 del 2 de octubre de 2020. [↑](#footnote-ref-1)
2. «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)
3. 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)
4. 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)
5. Para determinar si el bien inmueble que se va intervenir constituye infraestructura de transporte, o si este encaja con lo señalado en la Matriz 1, son importantes las nociones establecidas en el «Anexo 3 – Glosario» y la Ley 1682 de 2013.

   Dicha ley, en su artículo 4 establece que «La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por: 1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera; 3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios; [...] 10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas». [↑](#footnote-ref-5)