**DOCUMENTOS TIPO ­– Infraestructura de transporte – Anexo 3 – Glosario – Definiciones – Construcción – Mejoramiento – Interpretación**

[…] la definición de *Proyectos de construcción vial* aplica a toda construcción de una infraestructura vial nueva en la cual no existía una. Por otra parte, la definición de *Proyectos de mejoramiento* transcrita hace alusión a diferentes actividades que involucran este tipo de proyectos, estableciendo la idea según la cual, para que sean considerados como tales, deben comprender dichas actividades. Al respecto se aclara que cuando la definición usa la expresión «[…] debe comprender como mínimo las actividades […]», a lo que apunta es que los proyectos impliquen al menos la realización de una de las actividades allí aludidas, esto es, en el caso de los *Proyectos de mejoramiento*, rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico. Esto quiere decir que, para que un que un proyecto dirigido a intervenir infraestructura de transporte sea considerado de *mejoramiento*, se requiere que comprenda al menos alguna de las actividades señaladas en la aludida definición.

No obstante, las definiciones de Proyectos de construcción vial y Proyectos de mejoramiento, a efectos de aplicar los documentos tipo de infraestructura de transporte, no se encuentran únicamente determinadas por el Anexo 3. De hecho, las actividades catalogadas dentro de la anterior definición del numeral 2.70 no son las únicas que ubican un proyecto dentro de la categoría de mejoramiento. Esto, comoquiera que, las definiciones de construcción y mejoramiento son asuntos de los que se ha ocupado la normativa legal y reglamentaria en materia de infraestructura de transporte.

**ANEXO 3 - GLOSARIO – Documentos Tipo – Infraestructura de transporte – Excepción – Inalterabilidad**

[…] todas las resoluciones expedidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante las cuales se han adoptado los documentos tipo, consagran la regla de la inalterabilidad. Esta prohibición consiste en que las entidades estatales no pueden incluir o modificar en los documentos del proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los documentos tipo. En consecuencia, las condiciones establecidas en dichos documentos son de obligatorio cumplimiento para las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos que deban regirse por su contenido, y no pueden variarse los requisitos fijados en ellos. Por lo tanto, las entidades estatales, al realizar sus procedimientos de selección, solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan.

En lo que respecta al «Anexo 3 – Glosario», las entidades estatales están facultadas para adicionar los conceptos que la entidad estatal considere necesarios para el desarrollo de su proceso de contratación. Es decir, que el contenido del «Anexo 3 – Glosario» no se encuentra cobijado totalmente por la regla de la inalterabilidad, pues precisamente el anexo permite la inclusión de conceptos adicionales que no se encuentren previamente definidos.

[…]

De esta manera, es dable concluir que la entidad estatal de manera autónoma tiene la facultad para adicionar los conceptos que considere necesarios para su proceso de contratación y que no esté previamente incluidos en el glosario. No obstante, esta facultad se encuentra limitada, pues el «Anexo 3 – Glosario» establece de forma razonable que la entidad estatal debe incluir los conceptos que se encuentren definidos en una ley o normativa que según su jerarquía estén por encima del Pliego de Condiciones, así como la categorización de vías previstas en la Resolución 411 del 2020 por parte del Ministerio de Transporte, o aquellas que las modifiquen, adicionen o deroguen. En ese sentido, no sería viable que la entidad estatal adicione al glosario conceptos que sean contrarios a las definiciones previstas en la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1076 de 2015 o de cualquier otra norma que consagre definiciones del sector de infraestructura de transporte.

**DOCUMENTOS TIPO ­–– Acreditación experiencia – Requisitos del contrato – Numeral 3.5.5**

[…] conforme lo indica el numeral 3.5.5 del Documento Base, los proponentes deberán acreditar: a) Contratante; b) Objeto del contrato; c) principales actividades ejecutadas; d) las longitudes, volúmenes, dimensiones, tipologías y demás condiciones de experiencia establecidas en la Matriz 1 – Experiencia, si aplica; e) la fecha de iniciación de la ejecución del contrato; f) la fecha de terminación de la ejecución del contrato; g) nombre y cargo de la persona que expide la certificación; h) el porcentaje de participación del integrante del contratista plural; e i) el porcentaje de participación en el valor ejecutado en el caso de contratistas plurales . Si bien de conformidad con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 el requisito habilitante de experiencia debe ser acreditado mediante el RUP, en la medida que este no registra toda la información relacionada en el numeral 3.5.5, los proponentes deberán recurrir a los documentos del numeral 3.5.6 para acreditar dicha información.

[…]

Lo anterior supone que para establecer si un contrato aportado por un proponente es válido para acreditar que el mismo tiene experiencia en mejoramiento, de cara al cumplimiento de los requisitos de experiencia general que contemplan dicha actividad, basta con verificar: i) que el o los contratos acreditados hayan implicado la intervención de alguno de los tipos de infraestructura considerados en el requisito de experiencia general –en el anterior ejemplo: «[…] VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS»– y ii) que el mejoramiento haya consistido en el cambio de especificaciones técnicas de infraestructura existente mediante el desarrollo de alguna las actividades enlistadas en los artículos 2.2.2.5.1.1, 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.3.1, 2.2.2.5.3.2 o 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015. En ese sentido, para establecer si un proponente tiene experiencia en mejoramiento debe demostrar que ha ejecutado al menos alguna de las actividades enlistadas en los mencionados artículos del Decreto 1076 de 2015, sin que sea necesario acreditar todas las actividades enlistadas o en el numeral 2.70 del Anexo 3.

Bogotá, **28 de octubre de 2021**

Texto

Descripción generada automáticamente

Señor

**Jorge Leonardo Albarracín Jurado**

Cartagena, Bolívar

**Concepto C – 607 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Infraestructura de transporte – Anexo 3 – Glosario – Definiciones – Construcción – Mejoramiento – Interpretación / ANEXO 3 - GLOSARIO – Documentos Tipo – Infraestructura de transporte – Excepción – Inalterabilidad / DOCUMENTOS TIPO – Acreditación experiencia – Requisitos del contrato – Numeral 3.5.5 |
| **Radicación:** | Respuesta a las consultas # P20210915008453 y P20210916008478 |

Estimado señor Albarracín Jurado:

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 a sus consultas P20210915008453 radicada el 15 de septiembre de 2021 y, P20210916008478 radicada el 16 de septiembre de 2021.

1. **Problemas planteados**

El peticionario presenta una consulta referida a los documentos tipo de licitación de obra pública infraestructura de transporte – versión 3. Al respecto, indaga en torno al alcance de algunas definiciones contenidas en el «Anexo 3 – Glosario» y su relación con la acreditación de experiencia por parte de los proponentes en un proceso de contratación. Las preguntas realizadas son las siguientes:

1. ¿Si para acreditar experiencia en proyectos de mejoramiento de vías se deben acreditar como como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico, como lo establecer el numeral 2.70 del Glosario del Pliego tipo.?

2. ¿cuando el glosario se refiere en la definición del 2.63 a “Para este proceso deben comprender como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico., implica que los proyectos de mejoramiento de vías debe tener estas actividades? [SIC]

3. ¿Si para acreditar experiencia en construcción de una vía, se debe acreditar que esta se ejecute en un espacio físico en el cual no existía una vía y que represente un aumento en la malla vial como dispone en numeral 2?63 del Glosario? [SIC]

4. ¿Si existe diferencia en la construcción de una vía y la construcción de un pavimento, en el entendido que el pliego tipo define cada uno de estos conceptos de manera diferente? [SIC]

Por otro lado, el peticionario solicita aclarar si en los procesos de licitación de obra pública infraestructura de transporte se debe dar primacía al contenido del contrato allegado o si basta con la denominación para que sea tenido en cuenta como experiencia solicitada. Esta solicitud la formula de la siguiente manera:

5. ¿si en aplicación de la primacía de los sustancial para acreditar la experiencia se debe descartar la denominación del contrato como construcción de vías o mejoramiento de vías porque no comprenda las actividades que la construcción o el mejoramiento implican, o basta solo a denominación del contrato? [SIC]

1. **Consideraciones**

De conformidad con la competencia consultiva otorgada por el numeral 5 del artículo 3 y el numeral 8 del artículo 11 del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública está facultada para atender solicitudes relacionadas con temas contractuales, pero solo para «absolver consultas sobre la aplicación de normas de carácter general». En este orden de ideas, la Agencia no tiene atribuciones para resolver casos particulares, ni para validar hipótesis o actuaciones. En tales términos, se procederá a absolver la solicitud de consulta de conformidad con los interrogantes arriba precisados, explicando la postura de la Agencia sobre la aplicación de las normas relevantes para situaciones como las expuestas por el peticionario, con el alcance establecido en el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Teniendo en cuenta que la consulta presentada se refiere a definiciones contenidas en el «Anexo 3 – Glosario» de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 3, antes de la modificación realizada por la Resolución 161 del 17 de junio de 2021, las consideraciones expuestas se relacionarán, en primera medida, con los procesos de contratación cuyo aviso de convocatoria fuese publicado antes del 28 de junio de 2021, fecha en la que empezó a regir la Resolución 161 de 2021.

No obstante, también se realizarán consideraciones en el supuesto de que la entidad estatal haya adicionado definiciones al «Anexo 3 – Glosario» de un proceso regido por los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, cuyo aviso se haya publicado después de la entrada en vigor de la Resolución 161 de 2021.

Para responder los anteriores cuestionamientos, se desarrollarán los siguientes acápites: i) el alcance del «Anexo 3 – Glosario» en el marco de los documentos tipo de infraestructura de transporte y ii) la acreditación y evaluación de los requisitos de experiencia en procesos adelantados con documentos tipo de infraestructura de transporte.

Esta Agencia, en los conceptos C-082 del 18 de marzo de 2021 y C-152 del 12 de abril de 2021, se pronunció sobre el alcance de las definiciones de construcción y mejoramiento contenidas en el «Anexo 3 -Glosario» de los documentos tipo de infraestructura de transporte – Versión 3. En lo pertinente, la tesis y argumentos expuestos en estos conceptos se reiteran a continuación.

**2.1. Alcance del «Anexo 3 – Glosario» en el marco de los documentos tipo de infraestructura de transporte**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente expidió la Resolución No. 045 del 14 de febrero de 2020, «Por la cual se actualizan los documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte», desarrollando la versión 2 de los mismos, aplicables a los procedimientos cuyos avisos de convocatoria se publiquen a partir del 10 de marzo de 2020. Más recientemente se expidió la Resolución No. 240 del 27 de noviembre de 2020, que nuevamente actualizó los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, implementando la versión 3 de los mismos. A su vez, el 17 de junio de 2021 se expidió la Resolución 161 de 2021 que, entre otras cosas, modificó varias definiciones del «Anexo 3 – Glosario» de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

El numeral 1.10 del Documento Base de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3 establece, respecto de la terminología empleada en estos documentos tipo, que «[…] a menos que expresamente se estipule de otra manera, los términos deben entenderse de acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, la Ley 1682 de 2013 y el Anexo 3 – Glosario». En particular, sobre las nociones de *Proyectos de construcción vial* y *Proyectos de mejoramiento,* unas de las actividades que por regla general deben contratarse aplicando documentos tipo, los numerales 2.63, 2.70 del «Anexo 3 – Glosario» –antes de las modificaciones de la Resolución 161 de 2021– establecían lo siguiente:

2.63 Proyectos de construcción vial: *Es la construcción de una vía completamente nueva en un espacio físico en el cual no existía una y representa un aumento en la malla vial disponible, no se trata de intervenciones sobre vías existentes.* Como proyectos de construcción se consideran así mismo, las segundas calzadas, pares viales o calzadas adosadas a calzadas existentes. En todo caso, además de las actividades propias de la intervención inicial deberá haberse efectuado la pavimentación de los kilómetros que se pretendan hacer valer como experiencia en el presente proceso.

[…]

* 1. Proyectos de mejoramiento:Es el cambio de especificaciones y dimensiones de la obra; para lo cual, se hace necesaria la construcción de obras en infraestructura ya existente, que permitan una adecuación de la obra a los niveles de servicio requeridos por las condiciones actuales y proyectadas. *Para este proceso deben comprender como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico.* [énfasis fuera de texto]

Como se aprecia, la definición de *Proyectos de construcción vial* aplica a toda construcción de una infraestructura vial nueva en la cual no existía una. Por otra parte, la definición de *Proyectos de mejoramiento* transcrita hace alusión a diferentes actividades que involucran este tipo de proyectos, estableciendo la idea según la cual, para que sean considerados como tales, deben comprender dichas actividades. Al respecto se aclara que cuando la definición usa la expresión «[…] debe comprender como mínimo las actividades […]», a lo que apunta es que los proyectos impliquen al menos la realización de una de las actividades allí aludidas, esto es, en el caso de los *Proyectos de mejoramiento*, rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico. Esto quiere decir que, para que un que un proyecto dirigido a intervenir infraestructura de transporte sea considerado de *mejoramiento*, se requiere que comprenda al menos alguna de las actividades señaladas en la aludida definición.

No obstante, las definiciones de *Proyectos de construcción vial* y *Proyectos de mejoramiento,* a efectos de aplicar los documentos tipo de infraestructura de transporte, no se encuentran únicamente determinadas por el Anexo 3. De hecho, las actividades catalogadas dentro de la anterior definición del numeral 2.70no son las únicas que ubican un proyecto dentro de la categoría de mejoramiento. Esto, comoquiera que, las definiciones de *construcción y mejoramiento* son asuntos de los que se ha ocupado la normativa legal y reglamentaria en materia de infraestructura de transporte. Al respecto, el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 establece:

**Artículo 12.** En lo que se refiere a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica, aeroportuaria y acuática, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

[…]

Construcción. Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

[…]

Mejoramiento. Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales. Estas actividades están sujetas a reglamentación dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes.

La definición de *construcción* introducida por el artículo en cita, si bien no coincide plenamente con la redacción del numeral 2.63 del Anexo 3, sí lo hace desde el punto de vista conceptual, en la medida en que ambos catalogan como *construcción* o *Proyecto de construcción* la realización de obras nuevas tendientes al levantamiento de infraestructura nueva, esto es, que en el caso particular de una vía, comprende la construcción de una que no existía previamente, y que en efecto, representa un aumento en la malla vial disponible.

Por otro lado, la interpretación de la definición de *mejoramiento,* en relación con la del numeral 2.70 del Anexo 3, requiere de un mayor análisis. En principio, ambas definiciones coinciden en identificar como *mejoramiento* y *Proyecto de mejoramiento* las actividades tendientes al cambio de las especificaciones técnicas de la infraestructura existente, siendo más específico el Anexo 3, al aludir a que la pertinencia del desarrollo del *Proyecto de mejoramiento* surge de la necesidad de adecuar la infraestructura al requerimiento de los niveles actuales o proyectados de servicio. No obstante, tal mayor especificidad no genera una contrariedad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, en la medida en que la definición de este es más general y no contiene condicionamientos, por lo que puede interpretarse que la definición del numeral 2.70 se encuentra dentro del ámbito de la definición de *mejoramiento* de la referida Ley.

Sin embargo, en cuanto a las actividades susceptibles de ser catalogadas como *mejoramiento*, no existe una total correspondencia entre lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 y el Anexo 3, en la medida que dicha ley determinó que las mismas debían ser objeto de reglamentación, estableciendo incluso un plazo para ello. En concordancia con esto, el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, atribuyó al Gobierno Nacional, conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la competencia para reglamentar el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte[[1]](#footnote-2). Dicha competencia fue ejercida mediante la expedición del Decreto 769 de 2014, en cuyo artículo 1 se enlistaron una serie de actividades consideradas de mejoramiento, las cuales fueron agrupadas en los siguientes literales referidos a cada uno de los modos de infraestructura vial: **A. Modo terrestre-carretero;** B. **Modo terrestre-férreo; C. Modo acuático-fluvial y Modo acuático de infraestructura portuaria**y D.**Modo Aéreo.**

Actividades como la construcción de obras de drenaje y rectificación, referidas en el numeral 2.70 del Anexo 3, aparecen enlistadas dentro del literal A, del artículo 1 del Decreto 769 de 2014, hoy compilado en el artículo 2.2.2.5.1.1. del Decreto 1076 de 2015 –numerales 6 y 18–, referente al *M*odo Terrestre-Carretero. Sin embargo, en este último artículo se refieren, entre otras, actividades como la construcción de andenes y paraderos, ampliación de separadores centrales, construcción de túneles falsos en vías y construcción de corredores de servicio en túneles, las cuales no aparecen enlistadas de el numeral 2.70 del Anexo 3, lo que no significa que su contratación esté excluida del ámbito de aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte.

Al respecto, debe precisarse que, en materia de infraestructura de transporte, la Ley 1682 de 2013, constituye el principal instrumento normativo para determinar qué constituye infraestructura de transporte, así como las actividades que implican su intervención y que, por tanto, deben ser contratadas aplicando documentos tipo. En ese sentido, el legislador atribuyó al Gobierno Nacional la competencia para definir lo que debe ser entendido como proyecto de mejoramiento de infraestructura de transporte, al encargarle la competencia para expedir la norma reglamentaria que enlistara las actividades que suponen tal tipo de intervención, las cuales son determinantes para establecer qué constituye un *Proyecto de mejoramiento* de cara la aplicación de los documentos tipo de infraestructura transporte.

En ese sentido, las nociones de las actividades que suponen intervenciones de la infraestructura de transporte, como, por ejemplo, *Proyectos de construcción vial* y *Proyectos de mejoramiento*, en el marco de los documentos tipo de dicho sector, se encuentran determinadas, en primera medida, por lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013 y normas que la reglamentan. Particularmente, los referidos proyectos se encuentran asociados a las definiciones de *construcción* y *mejoramiento* del artículo 12 de la Ley 1682 de 2013.

Conforme a lo expuesto, la definición de *construcción* del artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, es concordante con la noción del numeral 2.63 del Anexo 3, no habiendo contradicciones conceptuales entre las mismas, máxime considerado que las últimas son una tipología de las primeras, pues la ley 1682 de 2013 define de manera general lo que es una *construcción* de infraestructura de transporte y el «Anexo 3 – Glosario» precisa conceptualmente lo que es un *Proyecto de construcción vial*.

En cuanto a la definición de *mejoramiento,* es claro que la misma fue introducida por la referida ley, pero fue desarrollada por el artículo 1 del Decreto 769 de 2014, hoy compilado en el Decreto 1076 de 2015, en los artículos **2.2.2.5.1.1 –**Modo Terrestre-Carretero–, **2.2.2.5.2.1 –**Modo Terrestre-Férreo–, 2.2.2.5.3.1 –Modo Acuático-Fluvial y Modo Acuático de Infraestructura Portuaria–, 2.2.2.5.3.2 –Modo acuático-infraestructura portuaria– y 2.2.2.5.4.1 –Modo Aéreo–.En ese sentido, las actividades que se consideran Proyectos de mejoramiento no son solo las relacionadas en el numeral 2.70 del Anexo 3, sino todas aquellas enlistadas en los referidos artículos del Decreto 1076 de 2015.

Estas consideraciones son relevantes a efectos de aplicar los documentos tipo de infraestructura de transporte, principalmente, respecto de dos aspectos. En primer lugar, para determinar su ámbito de aplicación. En ese sentido, se aclara que, al constituir actividades de mejoramiento las enlistadas en el Decreto 1076 de 2015, las mismas deben ser contratadas por las entidades estatales –sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública–, aplicando los documentos tipo de infraestructura de transporte que correspondan. Conforme a esto, cuando se requiera contratar una actividad de mejoramiento de infraestructura vial, independientemente de que esté o no referida en el concepto de Proyecto de mejoramiento del Anexo 3, siempre que se encuentre dentro de las enlistadas por los artículos **2.2.2.5.1.1**, **2.2.2.5.2.1**,2.2.2.5.3.1, 2.2.2.5.3.2 o 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, su contratación deberá llevarse a cabo aplicando documentos tipo de infraestructura de transporte.

Por otro lado, el segundo aspecto tiene que ver con la evaluación de la experiencia. En ese sentido, la definición de Proyecto de construcción vial del artículo 12 de la 1683 y el numeral 2.63 del Anexo 3; así como las actividades que abarca un Proyecto de mejoramiento establecida por los aludidos artículos de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1076 de 2015; condicionan lo que se puede tener en cuenta como construcción o mejoramiento en el marco de la valoración de experiencia. Esto supone, que el desarrollo de cualquier actividad tendiente a la construcción de vía nueva dota a quien la realiza de experiencia en construcción vial, así como el desarrollo de cualquiera de las actividades enlistadas en los artículos pertinentes del Decreto 1076 de 2015 hace que quien las desarrolla obtenga experiencia en mejoramiento.

Esto quiere decir que, para determinar si un proponente tiene o no experiencia en mejoramiento de determinado tipo de infraestructura, a la entidad le corresponde verificar que el desarrollo de los contratos acreditados haya involucrado efectivamente la ejecución de alguna de las actividades señaladas en los artículos **2.2.2.5.1.1**, **2.2.2.5.2.1**,2.2.2.5.3.1, 2.2.2.5.3.2 o 2.2.2.5.4.1 Ibídem. Del mismo modo, para determinar si un proponente tiene experiencia en construcción, deberá verificarse que con los contratos aportados haya ejecutado las actividades que impliquen nuevas vías en los términos del numeral 2.63 del «Anexo 3 – Glosario»

Conforme a lo anterior, la referencias a Proyectos de construcción vial y Proyectos de mejoramiento, así como otras similares, contenidas en los documentos tipo de infraestructura de transporte, deben ser interpretadas conforme a lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013 y en el Anexo 3. Particularmente, en el caso de las actividades catalogadas como mejoramiento, las mismas deben ser establecidas a la luz el Decreto 1076 de 2015, el cual contempla más actividades que las sugeridas en la redacción del numeral 2.70 del Anexo 3.

Por otro lado*,* es importante señalar que el numeral 2.74 del «Anexo 3 – Glosario» define los *Proyectos de pavimentación* en los siguientes términos:

2.74 Proyectos de pavimentación: Es la actividad cuyo propósito es la materialización de la estructura de pavimento constituida por concreto asfáltico y/o hidráulico y una o varias capas granulares. (Subbases y/o bases).

En efecto, tal como lo afirma el peticionario, los Proyectos de pavimentación y los Proyectos de construcción vial son dos conceptos técnicamente distintos en la ingeniería. Por lo anterior, esta Agencia consagró en el «Anexo 3 – Glosario» definiciones diferentes para ambos conceptos.

Por un lado, la construcción de una vía comprende la realización de actividades de levantamiento o armado de una infraestructura de transporte, tales como el diseño geométrico, urbanismo, diseño de pavimentos, redes de servicios públicos (cuando aplique) y demás aspectos destinados a la conformación de los elementos del perfil vial. Por su lado, el pavimento es una estructura conformada por materiales pétreos dispuestos por capas según el diseño establecido que permita soportar el tránsito y periodo de diseño, y que cuenta con una superficie de rodamiento que puede ser en concreto asfáltico o concreto hidráulico, la cual evita que se generen afectaciones en la subrasante o material natural producto de los esfuerzos a los cuales sea sometido. Por tal motivo, la construcción del pavimento comprende la construcción de una estructura de soporte y rodamiento por la cual transitarán los vehículos, y que cuentan con un periodo de diseño.

Lo anterior implica, por ejemplo, que en un *Proyecto de construcción vial* se encuentre implícito un *Proyecto de pavimentación,* puesto que la calzada requiere de una estructura de pavimento para el tránsito de los vehículos.

Por el contrario, pueden encontrarse proyectos cuyas actividades sean tendientes a conservar o mantener las estructuras de pavimento mediante la realización de diversas actividades constructivas (mantenimientos, rehabilitación, reconstrucción, etc.) entre las cuales se encuentra la pavimentación o repavimentación de la infraestructura de transporte que se ha visto deteriorada por el paso del tiempo, cargas generadas por el tránsito de los vehículos, así como las afectaciones por el clima; y a través de dichas intervenciones lograr prolongar o devolver la estructura de pavimento a su estado inicial.

Ahora bien, como se mencionó en el acápite previo, las definiciones de Proyectos de construcción vial, Proyectos de mejoramiento y Proyectos de pavimentación corresponden al «Anexo 3 – Glosario» de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte antes de las modificaciones de la Resolución 161 de 2021.

En efecto, en el «Anexo 3 – Glosario» modificado por dicha resolución, se eliminaron de su contenido las definiciones de Proyectos de construcción vial, Proyectos de mejoramiento y Proyectos de pavimentación. Lo anterior, debido a que esta Agencia con ocasión de la revisión de los documentos tipo, identificó definiciones contenidas en el «Anexo 3 – Glosario», que consideró pertinente modificar, ajustar, complementar y/o eliminar, para garantizar su consonancia y armonía con los conceptos especializados del sector de infraestructura y transporte[[2]](#footnote-3).

Teniendo en cuenta que las modificaciones al «Anexo 3 – Glosario» empezaron a regir para los procesos de contratación cuyo aviso de convocatoria se publicara a partir del 28 de junio de 2021, es posible que la consulta elevada por el peticionario se relacione con un proceso de selección que utiliza la última versión de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, pero en los que la entidad estatal adicionó definiciones previstas en una versión anterior de estos documentos tipo, o por el contrario no empleo el glosario modificado mediante la Resolución 161 de 2021.

Por tanto, de la situación mencionada surge la siguiente pregunta, que se responderá posteriormente: ¿Es viable que una entidad estatal adicione definiciones no previstas por la Agencia Nacional de Contratación Pública al «Anexo 3 – Glosario» de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte?

Para responder a este interrogante, es necesario recordar que todas las resoluciones expedidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante las cuales se han adoptado los documentos tipo, consagran la regla de la inalterabilidad. Esta prohibición consiste en que las entidades estatales no pueden incluir o modificar en los documentos del proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los documentos tipo. En consecuencia, las condiciones establecidas en dichos documentos son de obligatorio cumplimiento para las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos que deban regirse por su contenido, y no pueden variarse los requisitos fijados en ellos. Por lo tanto, las entidades estatales, al realizar sus procedimientos de selección, solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan.

En lo que respecta al «Anexo 3 – Glosario», las entidades estatales están facultadas para adicionar los conceptos que la entidad estatal considere necesarios para el desarrollo de su proceso de contratación. Es decir, que el contenido del «Anexo 3 – Glosario» no se encuentra cobijado totalmente por la regla de la inalterabilidad, pues precisamente el anexo permite la inclusión de conceptos adicionales que no se encuentren previamente definidos. Así, se evidencia que el primer párrafo del «Anexo 3 – Glosario» consagra lo siguiente:

Para efectos de la interpretación del Pliego de Condiciones: [La Entidad deberá incluir en orden alfabético los conceptos adicionales que aplican al Proceso de Contratación que no estén incorporados en el presente anexo y aquellos que se encuentren definidos en una ley o normativa que según su jerarquía esté por encima del Pliego de Condiciones.]

A su vez, el numeral «2. GLOSARIO ESPECÍFICO TÉCNICO» establece que:

[La Entidad Estatal deberá incorporar en orden alfabético los conceptos adicionales que apliquen al Proceso de Contratación que no estén incluidos en el presente anexo]

[Respecto a la categorización de las vías, se maneja en los documentos tipo la definición de vías primarias, secundarias o terciaras, hasta que se cumpla el plazo establecido en la Resolución 411 del 26 de febrero de 2020 por parte del Ministerio de Transporte, o aquellas que las modifiquen, adición o deroguen; en la cual se detallan los lineamientos de categorización de vías de primer, segundo y tercer orden de acuerdo con la *matriz y guía para realizar la categorización de la red vial nacional*.]

De esta manera, es dable concluir que la entidad estatal de manera autónoma tiene la facultad para adicionar los conceptos que considere necesarios para su proceso de contratación y que no esté previamente incluidos en el glosario. No obstante, esta facultad se encuentra limitada, pues el «Anexo 3 – Glosario» establece de forma razonable que la entidad estatal debe incluir los conceptos que se encuentren definidos en una ley o normativa que según su jerarquía estén por encima del Pliego de Condiciones, así como la categorización de vías previstas en la Resolución 411 del 2020 por parte del Ministerio de Transporte, o aquellas que las modifiquen, adicionen o deroguen.

En ese sentido, en el caso de que una entidad estatal opte por incluir conceptos adicionales en el glosario debe puede hacerlo siempre que estos resulten acordes con las definiciones previstas en la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1076 de 2015 o de cualquier otra norma que consagre definiciones del sector de infraestructura de transporte.

**2.2.** **Acreditación y evaluación de los requisitos de experiencia en procesos adelantados con documentos tipo de infraestructura de transporte**

En el Documento Base adoptado por la Resolución No. 240 del 2020 se creó el numeral «3.5.1 Determinación de los requisitos mínimos de experiencia según la Matriz 1 – Experiencia», en el cual la entidad debe justificar, expresa y suficientemente la complejidad del proyecto, determinando si es de baja, media o alta complejidad, y en función de ello implementar alguna de las variantes de la «Matriz 1 – Experiencia», ya sea la de proyectos de baja–media, o la elaborada para proyectos de alta complejidad técnica. En otras palabras, a partir de la actualización de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3 se crean dos Matrices de experiencia: i) para proyectos de baja o media complejidad técnica y ii) para proyectos de alta complejidad técnica.

Sin perjuicio de la implementación de este cambio, el método para determinar los requisitos de experiencia estandarizados a partir de la Matriz 1 sigue siendo el mismo que en las versiones anteriores, con la salvedad de que ahora, antes de proceder a acotar el requisito a exigirse, la entidad debe determinar y justificar si el proyecto es de media-baja o alta complejidad técnica y en función de ello aplicar alguna de las Matrices 1. En ese orden, la entidad deberá establecer si aplica la Matriz 1 de proyectos de complejidad media-baja o la de proyectos de complejidad alta, para luego subsumir el objeto contractual en alguno de los tipos de obra y actividades incluidos en la matriz, estableciendo los requisitos de experiencia exigibles según la cantidad de SMMLV del presupuesto oficial del respectivo proceso de contratación.

De esta manera, la entidad estatal que adelanta un proceso de contratación de licitación de obra pública de infraestructura de transporte debe definir la experiencia exigible teniendo en cuenta las condiciones fijadas en la Matriz 1, de acuerdo con los siguientes pasos:

a) Establecer si se trata de un proyecto de complejidad baja-media o alta, y en función de ello establecer la Matriz 1 aplicable.

b) Identificada la respectiva Matriz 1, la entidad deberá determinar el tipo de infraestructura sobre el cual recae la obra a ejecutar. Al respecto esta matriz contiene ocho (8) secciones que corresponden a los tipos de infraestructura estandarizados.

c) Definido el tipo de infraestructura, identificar la «ACTIVIDAD A CONTRATAR» acorde con la Matriz 1.

c) Identificar el rango en el cual se encuentra el Proceso de Contratación de acuerdo con el presupuesto oficial.

d) Identificar la «experiencia general» exigible acorde con la Matriz 1 teniendo en cuenta la actividad a contratar y el rango de la cuantía del Proceso de Contratación.

e) Identificar la «experiencia específica» exigible y el porcentaje de dimensionamiento que se puede solicitar acorde con la longitud a ejecutar, de acuerdo con la cuantía del proceso de contratación. Cuando en la «experiencia específica» se indiquen las siglas *N.A* significa que la entidad estatal no puede exigir a los proponentes experiencia específica en los procesos de contratación.

f) Establecidos los requisitos de experiencia exigibles, la entidad deberá consignarlos en los apartados grises entre corchetes del literal A del numeral 3.5.2 del Documento Base, para que los oferentes puedan conocer los requisitos de experiencia general y específica exigidos por la entidad.

Varios de los requisitos de experiencia general y específica contemplados en la Matriz 1 exigen que los contratos que se aporten para acreditarlos den cuenta de la ejecución de cierto porcentaje de dimensionamiento respecto del proyecto ofertado, o un porcentaje del presupuesto oficial del mismo.

El dimensionamiento supone que la experiencia a exigirse estará determinada por la longitud –u otra magnitud física– que se pretende intervenir, de tal manera que a quienes estén interesados en participar se le exigirá, por ejemplo, acreditar experiencia específica en proyectos en donde hayan intervenido un porcentaje de dicha longitud establecida en kilómetros (km) en la Matriz 1. Del mismo modo, cuando se exijan requisitos en función del porcentaje del presupuesto oficial, el valor de el o los contratos que se aporten deberán igualar o superar la equivalencia del porcentaje exigible expresado en SMMLV.

Para que un proponente pueda habilitarse en lo referente a la experiencia debe demostrar haber ejecutado en los contratos con los que la acredita, determinado porcentaje del presupuesto oficial, lo cual, de conformidad con los literales C y D del numeral 3.5.2 se podrá demostrar con mínimo uno (1) y máximo seis (6) contratos, que debieron terminar antes de la fecha de cierre del proceso de contratación. El número de contratos aportados por el proponente debe certificar un valor mínimo correspondiente a un porcentaje del presupuesto oficial del proceso de obra expresado en SMMLV establecido en el numeral 3.5.8, cuya verificación se hará con base en la sumatoria de los valores totales ejecutados de los contratos que cumplan con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones. Mediante estos contratos además deberá demostrarse que la experiencia satisface las particularidades del requisito de experiencia determinadas por la Matriz 1 y el numeral 3.5.1 del Documento Base.

Respecto de cada uno de estos contratos, conforme lo indica el numeral 3.5.5 del Documento Base, los proponentes deberán acreditar: a) Contratante; b) Objeto del contrato; c) principales actividades ejecutadas; d) las longitudes, volúmenes, dimensiones, tipologías y demás condiciones de experiencia establecidas en la Matriz 1 – Experiencia, si aplica; e) la fecha de iniciación de la ejecución del contrato; f) la fecha de terminación de la ejecución del contrato; g) nombre y cargo de la persona que expide la certificación; h) el porcentaje de participación del integrante del contratista plural; e i) el porcentaje de participación en el valor ejecutado en el caso de contratistas plurales[[3]](#footnote-4). Si bien de conformidad con el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 el requisito habilitante de experiencia debe ser acreditado mediante el RUP, en la medida que este no registra toda la información relacionada en el numeral 3.5.5, los proponentes deberán recurrir a los documentos del numeral 3.5.6 para acreditar dicha información[[4]](#footnote-5).

Conforme a lo anterior, la Matriz 1 propende por la estandarización de los requisitos habilitantes, para lo cual establece unos requisitos de experiencia general para cada una de las actividades que contempla, y unos requisitos de experiencia específica determinables a partir del monto del presupuesto oficial del proceso de contratación y el alcance físico de la obra. Al respecto, se pone de presente que los requisitos de experiencia establecidos por la Matriz 1 son inalterables y de obligatoria observancia para las entidades, por lo que estas, en principio, no pueden exigir requisitos de experiencia distintos a los que surgen de la aplicación de la matriz[[5]](#footnote-6).

Ahora bien, el grueso de los requisitos de experiencia general contemplados por la Matriz 1 consisten en exigir del proponente haber ejecutado determinadas actividades respecto de un tipo específico de infraestructura. Así, por ejemplo, la Matriz 1 para proyectos de complejidad media–baja, adoptada por la Resolución No. 240 de 2020, establece como requisito de experiencia general «CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS», para la actividad «1.2 PROYECTOS DE MEJORAMIENTO DE VÍAS»–primarias o secundarias–. Aquel será el requisito de experiencia general que deberá consignar –sin alteraciones– en el literal A del numeral 3.5.2 del Documento Base junto con la experiencia específica.

Ahora bien, en cuanto a la actividad de mejoramiento establecida en el anterior requisito de experiencia general, así como en otros de la Matriz 1, resulta indispensable tener en cuenta lo explicado en el numeral 2.1 del presente concepto. La interpretación de lo que se considera mejoramiento a efectos de cumplir con estos requisitos de experiencia, se encuentra determinada tanto por el numeral 2.70 del Anexo 3, como por definición del artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 y el artículo 1 del Decreto 769 de 2014, compilado en el Decreto 1076 de 2015. En ese sentido, cuando un requisito de experiencia contempla la actividad de mejoramiento, debe entenderse que se refiere a cambios en la infraestructura de transporte existentes concretados a partir del desarrollo de las actividades enlistadas en el Decreto 1076 de 2015, bastando la acreditación de alguna de las actividades referidas para establecer que se tiene experiencia en mejoramiento.

Lo anterior supone que para establecer si un contrato aportado por un proponente es válido para acreditar que el mismo tiene experiencia en mejoramiento, de cara al cumplimiento de los requisitos de experiencia general que contemplan dicha actividad, basta con verificar: i) que el o los contratos acreditados hayan implicado la intervención de alguno de los tipos de infraestructura considerados en el requisito de experiencia general –en el anterior ejemplo: «[…] VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS»– y ii) que el mejoramiento haya consistido en el cambio de especificaciones técnicas de infraestructura existente mediante el desarrollo de alguna las actividades enlistadas en los artículos 2**.2.2.5.1.1**, **2.2.2.5.2.1**,2.2.2.5.3.1, 2.2.2.5.3.2 o 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015. En ese sentido, para establecer si un proponente tiene experiencia en mejoramiento debe demostrar que ha ejecutado al menos alguna de las actividades enlistadas en los mencionados artículos del Decreto 1076 de 2015, sin que sea necesario acreditar todas las actividades enlistadas o en el numeral 2.70 del Anexo 3.

Teniendo en cuenta lo anterior, debe aclararse que los requisitos de experiencia de la Matriz 1 deben interpretarse conforme con lo establecido el numeral 1.10 del Documento Base, esto es, conforme con la Ley 1682 de 2013, el Decreto 1082 de 2015 y el Anexo 3. En ese sentido, cuando, por ejemplo, la Matriz 1 alude a la actividad de mejoramiento, tales referencias involucran todas las actividades consideradas como mejoramiento por el Anexo 3 y el Decreto 1076 de 2015.

De esta manera, y en aras de responder al último interrogante planteado, es dable concluir que no basta con que el contrato aportado se denomine mejoramiento o construcción de vías para acreditar la experiencia, pues como se mencionó previamente, es necesario que las actividades ejecutadas se consideren como tal en los términos del Anexo 3, la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 1082 de 2015. Así, si un proponente allega un contrato denominado como mejoramiento de una vía y sus actividades no corresponden a alguna de las consagradas por el ordenamiento jurídico o el Anexo 3, la entidad estatal no podrá tener en cuenta este contrato para la acreditación de experiencia, pues de lo contrario no se podría garantizar que el proponente es idóneo para ejecutar dicho proyecto de infraestructura.

1. **Respuesta**

1. ¿Si para acreditar experiencia en proyectos de mejoramiento de vías se deben acreditar como como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico, como lo establecer el numeral 2.70 del Glosario del Pliego tipo.?

2. ¿cuando el glosario se refiere en la definición del 2.63 a “Para este proceso deben comprender como mínimo las actividades de rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico., implica que los proyectos de mejoramiento de vías debe tener estas actividades? [SIC]

De acuerdo con las consideraciones de este concepto, para acreditar la experiencia en proyectos de mejoramiento de vías, se requiere que en el contrato aportado se hayan realizado cambios en la infraestructura de transporte existentes concretados a partir del desarrollo de las actividades enlistadas en el Decreto 1076 de 2015, bastando la acreditación de alguna de las actividades referidas para establecer que se tiene dicha experiencia.

Bajo este entendido, el contrato aportado no tendría que incluir todas las actividades de «rectificación (alineamiento horizontal y vertical), ampliación de la sección de la vía, construcción de obras de drenaje, construcción de capas granulares para estructura de pavimento y construcción de superficie de rodadura en concreto asfáltico o hidráulico» para acreditar la experiencia, pues basta con que se haya realizado una de estas actividades o de las consagradas en el Decreto 1076 de 2015 para acreditar la experiencia en mejoramiento.

3. ¿Si para acreditar experiencia en construcción de una vía, se debe acreditar que esta se ejecute en un espacio físico en el cual no existía una vía y que represente un aumento en la malla vial como dispone en numeral 2?63 del Glosario? [SIC]

Si bien la redacción del numeral 2.63 del Anexo 3 no coincide plenamente con la definición de *construcción* consagrada en 12 de la Ley 1682 de 2013, sí lo hace desde el punto de vista conceptual, en la medida en que ambas definiciones catalogan como *construcción* o *Proyecto de construcción vial* la realización de obras nuevas tendientes al levantamiento de infraestructura nueva, esto es, que en el caso particular de una vía, comprende la construcción de una que no existía previamente, y que en efecto, representa un aumento en la malla vial disponible.

Lo anterior implica que cuando se requiera acreditar experiencia en la construcción de una vía, el contrato aportado debe evidenciar que el contratista realizó levantamiento de una infraestructura vial nueva y que, a su vez, represente un aumento en la malla vial disponible.

4. ¿Si existe diferencia en la construcción de una vía y la construcción de un pavimento, en el entendido que el pliego tipo define cada uno de estos conceptos de manera diferente? [SIC]

En efecto, tal como lo afirma el peticionario, los Proyectos de pavimentación y los Proyectos de construcción vial son dos conceptos técnicamente distintos en la ingeniería. Por lo anterior, esta Agencia consagró en el «Anexo 3 – Glosario» definiciones diferentes para ambos conceptos.

Por un lado, la construcción de una vía comprende la realización de actividades de levantamiento o armado de una infraestructura de transporte, tales como el diseño geométrico, urbanismo, diseño de pavimentos, redes de servicios públicos (cuando aplique) y demás aspectos destinados a la conformación de los elementos del perfil vial. Por su lado, el pavimento es una estructura conformada por materiales pétreos dispuestos por capas según el diseño establecido que permita soportar el tránsito y periodo de diseño, y que cuenta con una superficie de rodamiento que puede ser en concreto asfáltico o concreto hidráulico, la cual evita que se generen afectaciones en la subrasante o material natural producto de los esfuerzos a los cuales sea sometido. Por tal motivo, la construcción del pavimento comprende la construcción de una estructura de soporte y rodamiento por la cual transitarán los vehículos, y que cuentan con un periodo de diseño.

Lo anterior implica, por ejemplo, que en un *Proyecto de construcción vial* se encuentre implícito un *Proyecto de pavimentación,* puesto que la calzada requiere de una estructura de pavimento para el tránsito de los vehículos.

Por el contrario, pueden encontrarse proyectos cuyas actividades sean tendientes a conservar o mantener las estructuras de pavimento mediante la realización de diversas actividades constructivas (mantenimientos, rehabilitación, reconstrucción, etc.) entre las cuales se encuentra la pavimentación o repavimentación de la infraestructura de transporte que se ha visto deteriorada por el paso del tiempo, cargas generadas por el tránsito de los vehículos, así como las afectaciones por el clima; y a través de dichas intervenciones lograr prolongar o devolver la estructura de pavimento a su estado inicial.

5. ¿si en aplicación de la primacía de los sustancial para acreditar la experiencia se debe descartar la denominación del contrato como construcción de vías o mejoramiento de vías porque no comprenda las actividades que la construcción o el mejoramiento implican, o basta solo a denominación del contrato? [SIC]

De acuerdo con las consideraciones, no es suficiente con que los contratos aportados se denominen *Construcción de vías* o *Mejoramiento de vías,* pues se requiere que las actividades realizadas en la ejecución del contrato se correspondan al objeto contractual exigido como experiencia.

Conforme lo establece el numeral 3.5.5. del documento base de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 3– para la acreditación de la experiencia requerida, los documentos válido para probar la experiencia deben como mínimo evidenciar lo siguiente: a) Contratante; b) Objeto del contrato; c) principales actividades ejecutadas; d) las longitudes, volúmenes, dimensiones, tipologías y demás condiciones de experiencia establecidas en la Matriz 1 – Experiencia, si aplica; e) la fecha de iniciación de la ejecución del contrato; f) la fecha de terminación de la ejecución del contrato; g) nombre y cargo de la persona que expide la certificación; h) el porcentaje de participación del integrante del contratista plural; e i) el porcentaje de participación en el valor ejecutado en el caso de contratistas plurales.

De esta manera, es dable concluir que no basta con que la denominación del contrato sea, por ejemplo, *Mejoramiento de vías*, sino que las actividades ejecutadas deben evidenciar que el proyecto realizado implicó dicha 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: | David Torres Rojas  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisaron: | Karlo Fernández Cala  Gestor T1-15 de la Dirección General |
| Sebastián Ramírez Grisales  Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado Navarro  Subdirector de Gestión Contractual |

1. Ley 1682 de 2013 «**Artículo 44.** Los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requerirán Licencia Ambiental:

      »a) Proyectos de mantenimiento;

      »b) Proyectos de rehabilitación;

      »c) Proyectos de mejoramiento.

      »Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

   **»Parágrafo.** En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar».  [↑](#footnote-ref-2)
2. Memoria justificativa. Proyecto de resolución «Por la cual se modifican los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente». Disponible en: <https://www.colombiacompra.gov.co/content/05-modificaciones-los-documentos-tipo-de-obra-publica-de-infraestructura-de-transporte-y>.

   [↑](#footnote-ref-3)
3. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 240 de 2020. Documento Base: «3.5.5. ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA

   »Los proponentes acreditarán para cada uno de los contratos aportados la siguiente información mediante alguno de los documentos señalados en la sección 3.5.5 del pliego de condiciones:

   »A. Contratante

   »B. Objeto del contrato

   »C. Principales actividades ejecutadas

   »D. Las longitudes, volúmenes, dimensiones, tipologías y demás condiciones de experiencia establecidas en la Matriz 1 – Experiencia, si aplica.

   »E. La fecha de iniciación de la ejecución del contrato: Esta fecha es diferente a la de suscripción del contrato, a menos que de los documentos del numeral 3.5.5 de forma expresa así se determine.

   »Si en los documentos válidos aportados para la acreditación de experiencia solo se evidencia fecha (mes, año) de suscripción y/o inicio del contrato: se tendrá en cuenta el último día del mes que se encuentre señalado en la certificación.

   »F. La fecha de terminación de la ejecución del contrato: Esta fecha de terminación no es la fecha de entrega y/o recibo final, liquidación, o acta final, salvo que de los documentos del numeral 3.5.5 de forma expresa así se determine.

   Si en los documentos válidos aportados para la acreditación de experiencia solo se evidencia fecha (mes, año) de terminación del contrato: se tendrá en cuenta el primer día del mes que se encuentre señalado en la certificación.

   »G. Nombre y cargo de la persona que expide la certificación.

   »H. El porcentaje de participación del integrante del contratista plural.

   »I. El porcentaje de participación en el valor ejecutado en el caso de contratistas plurales». [↑](#footnote-ref-4)
4. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 240 de 2020. Documento Base: «3.5.6. DOCUMENTOS VÁLIDOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA

   »En aquellos casos en que por las características del objeto a contratar se requiera verificar información adicional a la contenida en el RUP, el proponente podrá aportar uno o algunos de los documentos que se establecen a continuación, para que la entidad realice la verificación en forma directa. Los mismos deberán estar debidamente diligenciados y suscritos por el contratante, el contratista o el interventor, según corresponda. En caso de existir discrepancias entre dos (2) o más documentos aportados por el proponente para la acreditación de experiencia, se tendrá en cuenta el orden de prevalencia establecido a continuación:

   »A. Acta de liquidación

   »B. Acta de entrega, terminación, final o de recibo definitivo.

   »C. Certificación de experiencia. Expedida con posterioridad a la fecha de terminación del contrato en la que conste el recibo a satisfacción de la obra contratada debidamente suscrita por quien esté en capacidad u obligación de hacerlo.

   »D. Acta de inicio o la orden de inicio. La misma sólo será válida para efectos de acreditar la fecha de inicio.

   »E. Para los contratos que hayan sido objeto de cesión, el contrato deberá encontrarse debidamente inscrito y clasificado en el RUP o en uno o alguno de los documentos considerados como válidos para la acreditación de experiencia de la empresa cesionaria, según aplique. La experiencia se admitirá para el cesionario y no se reconocerá experiencia alguna al cedente.

   »Para efectos de acreditación de experiencia entre particulares, el proponente deberá aportar adicionalmente alguno de los documentos que se describen a continuación:

   »A. Certificación de facturación expedida con posterioridad a la fecha de terminación del contrato emitida por el revisor fiscal o contador público del proponente que acredita la experiencia, según corresponda, con la copia de la tarjeta profesional y certificado de antecedente disciplinarios vigente, expedido por la Junta Central de Contadores, o los documentos equivalentes que hagan sus veces en el país donde se expide el documento del profesional.

   »[Para efectos de acreditar la experiencia en relación con la clasificación de las vías, ya sea, “primaria”, “secundaria” o “terciaria”, la entidad empleará los sistemas de información disponibles para identificar el tipo de clasificación de la vía, en caso tal que ningún documento del numeral 3.5.5 establezca dicha condición. Si a través de la averiguación de la entidad estatal no es posible determinarlo, no será válida dicha experiencia.]». [↑](#footnote-ref-5)
5. En materia del procedimiento de licitación pública, el Decreto 1082 de 2015 establece: «**2.2.1.2.6.1.4. Inalterabilidad de los Documentos Tipo.** Las entidades estatales contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los Documentos del Proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo».

   En el mismo sentido, la Resolución No. 240 de 2020, a través de la cual esta Agencia expidió los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3, señala: «Artículo 3. Inalterabilidad de los Documentos Tipo. Las entidades estatales contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los documentos del proceso de selección las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo». [↑](#footnote-ref-6)