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».

**DOCUMENTOS TIPO – Actividades a contratar – Alcance**

Para determinar si una entidad debe aplicar los documentos tipo para una contratación específica, habrá que determinar si el objeto a contratarse encuadra dentro de los tipos de obra y actividades establecidas dentro de la respectiva Matriz 1, documento que además estandariza los requisitos de experiencia exigibles para cada uno de los objetos contractuales que deben contratarse aplicando Documentos Tipo. En tal sentido, la entidad asociará el objeto contractual a uno de los tipos de obra de infraestructura de transporte relacionados en la Matriz 1, y establecerá si las actividades a desarrollar corresponden a alguna de las señaladas para el correspondiente tipo de infraestructura. De estar contemplada la actividad a contratar en la Matriz 1, deberán emplearse los documentos tipo para el desarrollo del proceso de selección, y aplicarse los requisitos de experiencia establecidos para esta, de acuerdo con el rango en el que se encuentre la cuantía del proceso de contratación.

**DOCUMENTOS TIPO – Licitación pública – Infraestructura de transporte – Versión 3 – Aplicación – Andenes – Cunetas**

Los andenes y en general las áreas que permiten la circulación de peatones y las cunetas que se encuentren asociadas a infraestructura de transporte son componentes del perfil vial, cuya contratación se orientará bajo los parámetros estandarizados en los documentos tipo de licitación pública infraestructura de transporte Versión 3, pues conforme con el Manual referido se trata de una actividad inherente al mantenimiento rutinario, que se encuentra relacionado en la matiz 1 Experiencia del Documento Tipo Licitación Pública Infraestructura de Transporte Versión 3.



Bogotá D.C., 24 Mayo 2021

Señor

**Diddir Millán López**

Bogotá D.C.

 **Concepto C ‒ 232 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:**  | DOCUMENTOS TIPO – Fundamento normativo – Ley 2022 de 2020 / DOCUMENTOS TIPO – Actividades a contratar – Alcance / DOCUMENTOS TIPO – Licitación pública – Infraestructura de transporte – Versión 3 – Aplicación – Andenes – Cunetas  |
| **Radicación:**  | Respuesta a consulta # P20210413002981  |

Estimado señor Millán:

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 1 de marzo del 2021.

1. **Problema planteado**

Usted realiza la siguiente consulta:

«1. ¿Qué asuntos concretos (enlistados) deben ser sometidos a los pliegos tipo en infraestructura vial?

2. ¿Las demarcaciones de tránsito e instalación de señalización de tránsito debe ser sometida a pliegos tipo?

3. ¿La intervención en áreas peatonales (andenes) y conducto de aguas lluvia deben ser sometidas a la utilización de pliego tipo?»

1. **Consideraciones**

Para responder la consulta, se analizarán los siguientes temas: i) fundamento normativo de los documentos tipo adoptados hasta la actualidad y ii) las actividades a contratar sometidas a los Documentos Tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –Versión 3–.

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se pronunció sobre los documentos tipo en la contratación estatal, entre otros, 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, C-744 del 22 de diciembre de 2020, C-789 del 19 de enero de 2021, C-031 del 1 de febrero de 2021 y C- 157 de 15 de abril de 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.

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, 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»; 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.

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. Actividades a contratar sometidas a los Documentos Tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte**

De conformidad con lo anterior, donde se explicó la obligatoriedad de los documentos tipo para las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, cabe precisar el ámbito de aplicación de estos documentos, en cuanto a los relacionados con los de licitación de obras públicas de infraestructura de transporte –Versión 3–. En este sentido, cabe aclarar que la determinación de la obligatoriedad de aplicarlos depende de determinar si el objeto a contratar se encuadra dentro de los tipos de obra y actividades establecidas dentro de la respectiva Matriz 1, documento que además estandariza los requisitos de experiencia exigibles para cada uno de los objetos contractuales que deben contratarse aplicando Documentos Tipo[[4]](#footnote-5). En tal sentido, la entidad asociará el objeto contractual a uno de los «tipos de obra» de infraestructura de transporte relacionados en la Matriz 1, y establecerá si las «actividades» a desarrollar corresponden a alguna de las señaladas para el correspondiente tipo de infraestructura. De estar contemplada la actividad a contratar en la Matriz 1, deberán emplearse los documentos tipo para el desarrollo del proceso de selección, y aplicarse los requisitos de experiencia establecidos para esta, de acuerdo con el rango en el que se encuentre la cuantía del proceso de contratación.

En tal sentido, la entidad debe asociar el objeto contractual a uno de los tipos de obra de infraestructura de transporte relacionados en la Matriz 1, y establecerá si las actividades a desarrollar corresponden a alguna de las señaladas en el correspondiente tipo de infraestructura, a saber: i) obras en vías primarias o secundarias; ii) obras en vías tercerías; iii) obras marítimas y fluviales; iv) obras en vías primarias o secundarias o terciarias o urbanas para atención, prevención o mitigación de emergencias diferentes a contratación directa; v) obras férreas; vi) obras de infraestructura vial urbana; vii) obras en puentes; y viii) obras aeroportuarias. De estar contemplada la actividad a contratar en la Matriz 1, deberán emplearse los documentos tipo para el desarrollo del proceso de selección, y aplicarse los requisitos de experiencia establecidos para esta, de acuerdo con el rango en el que se encuentre la cuantía del proceso de contratación.

 En lo referente a actividades asociadas a la *señalización* y *demarcación,* la Matriz 1 de los documentos tipo de licitación pública –Versión 3–, señala para el tipo de obra «1. OBRAS EN VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS» es posible desarrollar las siguientes actividades: «1.4 PROYECTOS DE DEMARCACIÓN O SEÑALIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE» y «1.5 PROYECTOS DE DEMARCACIÓN O SEÑALIZACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE». Asimismo, para el tipo de infraestructura relacionado con «6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA» se contemplan las actividades «6.12 PROYECTOS DE DEMARCACIÓN O SEÑALIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE» y «6.13 PROYECTOS DE DEMARCACIÓN O SEÑALIZACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE». En armonía con lo anterior, en relación con el concepto de señalización, el «Anexo 3 – Glosario» establece el alcance de dicho término de la siguiente manera:

2.89 Señalización: Conjunto de señales destinado a regular el tránsito. Dichas señales pueden ser señales verticales y señalización horizontal o demarcaciones.

2.90 Señalización Vertical: Dispositivos físicos que indican la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías; se instalan para transmitir órdenes o instrucciones mediante palabras o símbolos.

 Al referirse a la *señalización* de infraestructura de transporte y espacio público asociado a esta, las actividades de la Matriz 1 arriba señaladas comprenden todos aquellos proyectos de señalización que se encuentren relacionados con una obra de infraestructura vial, por lo que, en estos casos deberán aplicarse los documentos tipo.

En línea con lo anterior, la ley 769 de 2002, «Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones» consagró en su artículo 115 la obligación del Ministerio de Transporte de diseñar y definir las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características, que deberán ser de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional[[5]](#footnote-6).

En cumplimiento del mencionado mandato, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 001050 del 5 de mayo de 2004, adoptó el «Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles carreteras y ciclorrutas de Colombia», el cual fue adicionado por las Resolución 4577 de 2009 y 1236 de 2013 y el 17 de junio de 2015. Además, la Resolución No. 0001885 adoptó un nuevo Manual de Señalización Vial, el cual tiene un ámbito de aplicación para «[…] todo el territorio nacional, para calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a nivel de éstas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas»[[6]](#footnote-7). Asimismo, el artículo 3 *Ibídem* establece la obligatoriedad de las entidades públicas o personas que desarrollen la actividad de señalización de ceñirse a lo establecido en el Manual de Señalización Vial[[7]](#footnote-8).

 El Manual de Señalización Vial estableció que a través de la señalización se «indica a los actores del tránsito la forma correcta y segura de circular las vías, evitar riesgos, facilitar la circulación y optimizar los tiempos de viaje». Asimismo, este manual estableció la tipología y especificaciones técnicas de las señales conexas a infraestructura vial, estableciendo entre ellas, las siguientes: i) verticales; ii) horizontales o demarcaciones; iii) señalización de obras; y iv) señalización de ciclo rutas, moto vías y vías peatonales.

 Ahora, este Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución No. 0001885 de 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte, constituye una herramienta hermenéutica para delimitar qué deberá contratarse mediante los Documentos Tipo de licitación pública de obra de infraestructura de transporte según la respectiva actividad a contratar. Así, el artículo 2 de la Resolución No. 0001885 de 17 de junio de 2015, al señalar que el ámbito de aplicación del Manual de Señalización Vial se limita a «calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a nivel de éstas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas», sirve también para delimitar el ámbito de aplicación de los proyectos de señalización contenidos en los numerales 1.4, 1.5, 6.12 y 6.13 de la «Matriz 1 – Experiencia» de los documentos tipo de infraestructura, pues estos objetos contractuales precisamente se limitan a proyectos que se relacionan con lo descrito en el artículo 2 de la Resolución No. 0001885 de 2015, al limitarse a señalización para obras en vías primarias o secundarias –numerales 1.4 y 1.5.– y para obras de infraestructura vial urbana –numerales 6.12 y 6.13 -.

 De otra parte, en cuanto a los conceptos de *demarcación*, el «Glosario Manual de señalización vial» del Instituto Nacional de Vías –Invias– los define en estos términos:

Demarcación. Elemento que sirve para diferenciar un área de otra, bien sea mediante color, textura o cambio de material[…].[[8]](#footnote-9).

 […]

La aplicación de marcas viales conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se adhieren sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como a los dispositivos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. Éstas se conocen como DEMARCACIONES.

 De otro lado, sobre la obligatoriedad de aplicar documentos tipo para la contratación de actividades de semaforización se pronunció esta Agencia en el concepto C-597 del 14 de septiembre de 2020 y C–778 de 18 de enero de 2021. En este concepto se indicó que para la contratación de tales actividades –al ser conexas a la demarcación y señalización de vías, o de espacio público asociado a infraestructura de transporte– deben aplicarse los documentos tipo. Al respecto se consideró que:

[…] «si la obra a realizar es solo de semaforización» sí es obligatorio el uso de los Pliegos Tipo, claro está, siempre que el contrato se ejecute en el contexto de una obra de infraestructura de transporte o de espacio público asociado a infraestructuras de transporte. Tal afirmación se fundamenta, al menos, en dos consideraciones. Primero, en que, desde una perspectiva técnica, la semaforización es una actividad conexa a las labores de demarcación y señalización de la infraestructura de transporte como elementos que permiten organizar las interacciones de los diferentes actores de la movilidad y el tránsito como tal, sobre todo, en el contexto de la seguridad vial y las normas aplicables en dicha materia. Segundo, porque en el Anexo 3-Glosario de los Documentos Tipo, que delimita el alcance de las expresiones técnicas, la «señalización» es definida como el «Conjunto de señales destinado a regular el tránsito», las cuales, se agrega, pueden ser «[…] señales verticales y señalización horizontal o demarcaciones», de lo que se sigue que los semáforos son una forma de señalización vertical, teniendo como parámetro que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 lo define como «Dispositivo electromagnético o electrónico *para regular el tránsito* *de vehículos, peatones* mediante el uso de señales luminosas» […].[[9]](#footnote-10)

 Así las cosas, se tiene que las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública deberán contratar proyectos de señalización o demarcación de infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el documento tipo de infraestructura de transporte versión 3, pues las actividades contenidas en la Matriz 1 comprenden proyectos de demarcación o señalización (horizontal o vertical o semaforización) de la infraestructura referida, por lo que, en principio, deberían aplicarse los documentos tipo.

 Es pertinente precisar que el alcance de estas actividades –*demarcación* y *señalización*– en el contexto de los documentos tipo de infraestructura de transporte, puntualmente, el desarrollo de las actividades 1.4, 1.5, 6.13 y 6.14, comprende la instalación de semáforos o la implementación de los elementos de seguridad vial para cruces semaforizados, pero no el mantenimiento propiamente de dichos elementos. Esto debido a que dichas actividades fueron incluidas en la Matriz 1 en la medida en que su ejecución supone la intervención directa con obra pública de la infraestructura de transporte o espacio público asociado a esta, así como actividades que hacen parte de las labores de mejoramiento según establece la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 769 de 2014. Sin embargo, tal inclusión no significa que cualquier actividad que suponga intervenir señales o demarcaciones deba contratarse aplicando documentos tipo.

 Ahora, en lo referente a *áreas peatonales (andenes) y conductos de aguas lluvias* se tiene que, el anexo 3 – Glosario definió el concepto de espacio público asociado a la Infraestructura de Transporte, en el que se incluyó como parte de este, lo siguiente:

«2.1. **Espacio Público Asociado a la Infraestructura de Transporte:** Hacen relación a los elementos constitutivos artificiales o construidos[[10]](#footnote-11), tales como:

1. Áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por:
	* Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardineles, cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamiento bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles.
	* Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos.

Para los fines de los Documentos Tipo se entiende que estos elementos del Espacio Público deberán estar asociados o vinculados a una infraestructura de transporte»

 Así las cosas, los andenes y en general las áreas que permiten la circulación de peatones y las cunetas que se encuentren asociadas a una infraestructura de transporte son componentes que hacen parte del perfil vial, cuya contratación se orientará bajo los parámetros estandarizados en los documentos tipo de licitación pública infraestructura de transporte – Versión 3, pues, conforme con el Manual de Mantenimiento de Carreteras 2016 – Versión 2[[11]](#footnote-12), se trata de una actividad inherente al mantenimiento rutinario[[12]](#footnote-13) que se encuentra relacionado en la matriz 1 Experiencia del documento tipo licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 3.

 De conformidad con lo expuesto, existen actividades de obra pública que a pesar de estar relacionadas con la infraestructura de transporte, su contratación no requiere la aplicación de los documentos tipo expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Sin embargo, las entidades estatales deben analizar en cada caso particular si el objeto que pretenden contratar supone o no la aplicación de documentos tipo y cuál es el alcance real del mismo, ya que es posible que concurran actividades incluidas dentro de su ámbito de aplicación con otras que no han sido incluidas. En dicho caso, deberán aplicarse los documentos tipo, independientemente de que la totalidad del objeto contractual no esté referido al desarrollo de actividades incluidas en la Matriz 1.

 En ese orden de ideas, es importante mencionar que si el proyecto de señalización y demarcación es producto de la intervención de una infraestructura de transporte, la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*, estableció en el parágrafo 2 del artículo 115 lo siguiente:

«**ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.** El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

**PARÁGRAFO 1o.** Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

**PARÁGRAFO 2o.** En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.». (Subraya fuera de texto)

 Por tal motivo, fue prevista la obligatoriedad de realizar la demarcación vial correspondiente en los contratos que correspondan a la construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural. No obstante, en los escenarios en los cuales el proyecto corresponde netamente a una actividad listada en la Matriz 1 – Experiencia, relacionada con actividades de señalización, demarcación o semaforización, sea de una infraestructura de transporte o del espacio público asociada a esta, será obligatoria la implementación de los documentos tipo según el análisis previo de planeación para establecer las condiciones de experiencia.

**3. Respuesta**

«1. ¿Qué asuntos concretos (enlistados) deben ser sometidos a los pliegos tipo en infraestructura vial?

Para determinar si una entidad debe aplicar los documentos tipo para una contratación específica, debe determinar si el objeto a contratar se encuadra dentro de los tipos de obra y actividades establecidas dentro de la respectiva Matriz 1 – Experiencia, documento que además estandariza los requisitos de experiencia exigibles para cada una de las actividades a contratar que deben contratarse aplicando Documentos Tipo y que se enmarquen en el objeto contractual del proceso. En tal sentido, la entidad asociará el objeto contractual a uno de los tipos de obra de infraestructura de transporte relacionados en la Matriz 1, y establecerá si las actividades a desarrollar corresponden a alguna de las señaladas en el correspondiente tipo de infraestructura, a saber: i) obras en vías primarias o secundarias; ii) obras en vías tercerías; iii) obras marítimas y fluviales; iv) obras en vías primarias o secundarias o terciarias o urbanas para atención, prevención o mitigación de emergencias diferentes a contratación directa; v) obras férreas; vi) obras de infraestructura vial urbana; vii) obras en puentes; y viii) obras aeroportuarias. De estar contemplada la *actividad* a contratar en la Matriz 1, deberán emplearse los documentos tipo para el desarrollo del proceso de selección, y aplicarse los requisitos de experiencia establecidos para esta, de acuerdo con el rango en el que se encuentre la cuantía del proceso de contratación. Lo anterior, sin perjuicio de realizar un análisis similar en relación con los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía y de mínima cuantía de obra pública de infraestructura de transporte.

2. ¿Las demarcaciones de tránsito e instalación de señalización de tránsito debe ser sometida a pliegos tipo?

3. ¿La intervención en áreas peatonales (andenes) y conducto de aguas lluvia deben ser sometidas a la utilización de pliego tipo?»

 Las Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública deberán contratar proyectos de señalización o demarcación de infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el documento tipo de infraestructura de transporte – Versión 3, pues las actividades contenidas en la Matriz 1 comprenden proyectos de demarcación o señalización (horizontal o vertical o semaforización) de la infraestructura referida, por lo que, en principio, deberían aplicarse los documentos tipo.

 Es pertinente precisar que, el alcance de estas actividades –*demarcación* y *señalización*–, en el contexto de los documentos tipo de infraestructura de transporte, puntualmente, el desarrollo de las actividades 1.4, 1.5, 6.13 y 6.14, comprende la instalación de semáforos o la implementación de los elementos de seguridad vial para cruces semaforizados, pero no el mantenimiento propiamente de dichos elementos. Esto debido a que dichas actividades fueron incluidas en la Matriz 1, en la medida en que su ejecución supone la intervención directa con obra pública de la infraestructura de transporte o espacio público asociado a esta, así como actividades que hacen parte de las labores de mejoramiento según establece la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 769 de 2014. Sin embargo, tal inclusión no significa que cualquier actividad que suponga intervenir señales o demarcaciones deba contratarse aplicando documentos tipo, ya que obedece al análisis realizado por la entidad estatal en la etapa previa de planeación y el alcance del proyecto en concreto.

De otro lado, en relación con la tercera pregunta, los andenes y en general las áreas que permiten la circulación de peatones y las cunetas que se encuentren asociadas a infraestructura de transporte son componentes que hacen parte del perfil vial, cuya contratación se orientará bajo los parámetros estandarizados en los documentos tipo de licitación pública infraestructura de transporte – Versión 3, pues, conforme con el Manual de Mantenimiento de Carreteras 2016 – Versión 2[[13]](#footnote-14), se trata de una actividad inherente al mantenimiento rutinario[[14]](#footnote-15) que se encuentra relacionado en la matriz 1 – Experiencia del documento tipo indicado, y además, de conformidad con el Anexo 1 Glosario son componentes del perfil vial, por lo cual, la intervención de las mismas se encuentra incluida en la Matriz 1 de dicho documento tipo.

Lo anterior, sin perjuicio de realizar un análisis similar en relación con la procedencia de los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía y de mínima cuantía de obra pública de infraestructura de transporte. Además, atendiendo a los parámetros y explicaciones anteriores, corresponderá a cada entidad estatal determinar la obligatoriedad de aplicar los documentos tipo de obra de infraestructura de transporte a cada uno de sus procesos contractuales, para lo cual cada una de ellas deberá determinar si se trata de una entidad sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y si el contrato que pretende ejecutar, de acuerdo con sus alcances y particularidades, se enmarca en alguno de los tipos de obras de infraestructura señalados en la Matriz 1 de Experiencia, de cada documento tipo, asociando el contrato a ejecutar con alguna de las actividades concretas que se establecen en dicha matriz, la cual, como se indicó, además de estandarizar los requisitos de experiencia, delimita el ámbito de aplicación de los documentos tipo.

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

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Nina María Padrón BallestasContratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Sebastián Ramírez Grisales Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión ContractualKarlo Fernández CalaGestor T1-15 de la Dirección General  |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado NavarroSubdirector de Gestión Contractual ANCP – CCE |

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)
4. En efecto, en la introducción de cada uno de los documentos base de los documentos tipo, se establece una regulación como la siguiente, utilizando de modo ejemplificativo lo señalado frente a los de licitación –Versión 3–: «Los Documentos Tipo aplica a los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte (versión 3), que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 – Experiencia. En consecuencia, las actividades de infraestructura de transporte no contempladas en la Matriz 1 – Experiencia no tienen que aplicar los documentos tipo». [↑](#footnote-ref-5)
5. El artículo 115 de la Ley 769 consagra lo siguiente: «Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

»PARÁGRAFO 1o. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

»PARÁGRAFO 2o. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta». [↑](#footnote-ref-6)
6. Artículo 2. Resolución No. 0001885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte. [↑](#footnote-ref-7)
7. El artículo 3 de la Resolución No. 0001885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte establece los siguiente: «Artículo 3. Responsabilidad de aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado Manual». [↑](#footnote-ref-8)
8. Instituto Nacional de Vías –Invias–. Glosario Manual de señalización vial. Recuperado en: <https://www.invias.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/glosario/131-glosario-manual-senalizacion-vial> [↑](#footnote-ref-9)
9. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Concepto C-597 del 14 de septiembre de 2020. Radicado de entrada No. 4202013000007665. Radicado de salida No. 2202013000008787. [↑](#footnote-ref-10)
10. Decreto 1077 de 2015. Artpiculo 2.2.3.1.5. Numeral 1.2. [↑](#footnote-ref-11)
11. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/7714-manual-de-mantenimiento-de-carreteras-2016-v2/file> [↑](#footnote-ref-12)
12. Actividades de mantenimiento rutinario: Actividades destinadas a reparar o reponer situaciones de deterioro que se producen en la carretera y en sus elementos conexos a lo largo del año y que, en cierta medida, son independientes de la intensidad del tránsito y de las condiciones meteorológicas. [↑](#footnote-ref-13)
13. <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/7714-manual-de-mantenimiento-de-carreteras-2016-v2/file> [↑](#footnote-ref-14)
14. Actividades de mantenimiento rutinario: Actividades destinadas a reparar o reponer situaciones de deterioro que se producen en la carretera y en sus elementos conexos a lo largo del año y que, en cierta medida, son independientes de la intensidad del tránsito y de las condiciones meteorológicas. [↑](#footnote-ref-15)