CCE-DES-FM-17

**DOCUMENTOS TIPO – Matriz 1 – Infraestructura de transporte – Tipos – Actividades a contratar**

En relación con el primer aspecto, la Matriz 1 está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, las cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Estos determinan el marco para la aplicación de los documentos tipo, dado que comprenden todas aquellas actividades que constituyen obra pública de infraestructura de transporte y que han sido objeto de estandarización.

Con respecto a la actividad a contratar, la Matriz 1 establece cuáles corresponden a cada uno de los tipos de infraestructura mencionados, con el fin de que la entidad identifique aquellas en las cuales puede encuadrarse de mejor forma el objeto que pretende ejecutar y determinar los requisitos de experiencia exigibles.

**MATRIZ 1 – EXPERIENCIA – Mejoramiento de vías – «Obras de arte»**

Así, se identifica que los cambios realizados a la infraestructura de transporte, como las denominadas «obras de arte», como un sistema de drenaje, integran el mejoramiento de las vías y, de esta forma, es necesario señalar lo que dispone el artículo 1 del Decreto 769 de 2014, compilado en el artículo 2.2.2.5.1.1. del Decreto 1076 de 2015, que enlista actividades que se desarrollan en infraestructura existente, una de las cuales es «[…] 6. La adecuación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje transversal y longitudinal […]».

[…]

En lo que respecta a la «Matriz 1 – Experiencia» de los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, se encuentran los tipos de infraestructura relacionados con vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas. En particular, las actividades relacionadas con 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias y el 6) obras de infraestructura vial urbana.

Esos numerales se desagregan en varias actividades para efectos de determinar la experiencia en cada procedimiento de selección. En este sentido, el objeto de consulta, esto es, las «obras de arte» como un sistema de drenaje está relacionado con todos los numerales de las «actividades a contratar» que se realicen sobre vías y sean de mejoramiento.

**DOCUMENTOS TIPO – Infraestructura de agua potable y saneamiento básico – Infraestructura de transporte – Concurrencia – Selección**

Por otro lado, la Resolución No. 248 de 2020 expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante la cual se implementaron los documentos tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de agua potable y saneamiento básico, también contempla la posibilidad de exigir experiencia adicional. De manera análoga a lo dispuesto en el 4 de la Resolución No 240 de 2020, el artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020, señala los parámetros a seguir para incluir experiencia adicional cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios adicionales a la obra de infraestructura de agua potable y saneamiento básico . Estos parámetros son idénticos a los establecidos por el artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015, por lo que les son predicables las consideraciones arriba expuestas.

Ahora bien, dado que es posible que concurran en un objeto contractual intervenciones de infraestructura de transporte con obras públicas de agua potable y saneamiento básico, y viceversa, generándose la duda sobre qué documentos tipo debe aplicarse, para tal fin en la Resolución No. 248 de 2020 se incluyeron reglas para resolver tales situaciones. En este sentido, el artículo 5 de dicha resolución contempla dos reglas que deben aplicarse de manera sucesiva y excluyente, para determinar los documentos tipo aplicables, e incluso justificar técnicamente dicha escogencia en el estudio previo.



Bogotá, 20 de abril de 2021

Señor

**Nelson Enrique González Ramírez**

Yopal, Casanare

 **Concepto C – 171 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:**   | DOCUMENTOS TIPO – Matriz 1 – Infraestructura de transporte – Tipos – Actividades a contratar / MATRIZ 1 – EXPERIENCIA – Mejoramiento de vías – «Obras de arte» / DOCUMENTOS TIPO – Infraestructura de agua potable y saneamiento básico – Infraestructura de transporte – Concurrencia – Selección |
| **Radicación:**  | Respuesta a consulta # P20210306001871 |

Estimado señor González,

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 6 de marzo del 2021.

**1. Problemas planteados**

Usted realiza las siguientes preguntas:

 […]

1. ¿Cuáles son las excepciones a la aplicación de pliegos tipo en infraestructura en transporte a las que se refiere la guía para la comprensión e implementación de los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía de infraestructura de transporte?

2. Las obras de arte, diferentes a los puentes, no descritas en la matriz emitida por CCE, ¿Se debe aplicarles pliegos tipo?

3. En materia de licitaciones públicas y mínima cuantía de infraestructura en transporte, ¿Existen excepciones a la aplicación de pliegos tipo? ¿Cuáles?

4. […] ¿Existe algún decreto que adopte los documentos tipo para interventoría de obra pública? ¿Si estos no han sido adoptados mediante decreto, son de obligatoria aplicación?

**2. Consideraciones**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se ha pronunciado en diferentes conceptos sobre la forma de establecer y acreditar la experiencia exigible en procesos de contratación adelantados con documentos tipo, siendo la realización de las obras establecidas en la matriz de experiencia las sometidas a la aplicación de estos documentos. En efecto, así se pronunció en los conceptos C-056 del 8 de enero de 2020, C-069 del 24 de enero de 2020, C-097 del 5 de febrero de 2020, C-198 del 17 de abril de 2020, C-325 del 26 de mayo de 2020, C-444 del 13 de julio de 2020, C-466 del 24 de julio de 2020, C-485 del 29 de julio de 2020, C-501 del 29 de julio de 2020, C-478 del 30 de julio de 2020, C-450 de 3 de agosto de 2020, C-497 del 6 de agosto de 2020, C-528 del 18 de agosto de 2020, C-531 del 21 de agosto de 2020, C-546 del 26 de agosto de 2020, C-597 del 14 de septiembre de 2020, C-618 del 17 de septiembre de 2020, C-630 del 21 de octubre de 2020, C-633 del 2 de octubre de 2020, C-643 del 26 de octubre de 2020, C-635 del 29 de octubre de 2020, C-716 del 30 de octubre de 2020, C-653 del 9 de noviembre de 2020, C-665 del 11 de noviembre de 2020, C-698 del 19 de noviembre de 2020, C-697 del 2 de diciembre de 2020, C-773 del 14 de enero de 2021, C-011 del 17 de febrero de 2021, C-064 del 8 de marzo de 2021 y C-076 del 17 de marzo de 2021.

A su vez, la Agencia estudió el carácter vinculante de los pliegos tipo en el concepto 2201913000006232 del 26 de agosto de 2019, así como en los conceptos C-144 del 2 de marzo de 2020, C-143 del 18 de marzo de 2020 y C-286 del 26 de mayo de 2020, C-450 del 3 de agosto de 2020 y C-643 del 26 de octubre de 2020. De otro lado, en el concepto con radicado No. 4201912000004855 del 13 de agosto de 2019, reiterado y desarrollado en los conceptos No. 4201912000006117 del 7 de septiembre de 2019, 4201912000005786 del 7 de octubre de 2019, 4201912000006928, 4201912000006929 y 4201913000006952 del 8 de octubre de 2019, 4201912000006613 del 24 de octubre de 2019, 4201912000006576 del 6 de noviembre de 2019, 4201912000007375 y 4201912000007452 del 14 de noviembre de 2019, 4201912000007166 del 2 de diciembre de 2019, 4201912000007996 del 9 de diciembre de 2019, 4201912000007465 del 13 de diciembre de 2019, 4201912000007755 y 4201912000007931 del 20 de diciembre de 2019, 4201912000008017 del 26 de diciembre de 2019, 4201912000008465 del 8 de enero de 2020, C-133 del 30 de marzo de 2020, C-144 del 2 de marzo de 2020, C-596 del 8 de septiembre de 2020, C-033 del 1 de marzo de 2021, C-064 del 8 de marzo de 2021 y C-142 del 7 de abril de 2021, estudió el contexto normativo de los documentos tipo, su inalterabilidad y, en los últimos, la solicitud de experiencia en procesos adelantados con documentos tipo, cuando el objeto contractual involucra infraestructura de transporte e infraestructura de agua potable y saneamiento básico. Algunos de los argumentos expuestos se retoman a continuación.

**2.1. Fundamentos jurídicos para la expedición de los documentos tipo, y en particular para los documentos tipo ya adoptados por el Gobierno Nacional y la Agencia**

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-1), 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-2).

 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-3).

 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. Aplicación de los Documentos tipo de infraestructura de transporte a partir de la Matriz 1 – Experiencia, en las modalidades de selección reguladas**

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

 Para fijar las condiciones que deben cumplir los contratos aportados, en términos de actividades ejecutadas, las entidades deben utilizar la Matriz 1, documento que estandariza las condiciones de experiencia general y/o experiencia específica que deben requerir las entidades estatales de acuerdo con: i) el tipo de obra de infraestructura de transporte, ii) la actividad a contratar y iii) la cuantía del proceso de contratación.

En relación con el primer aspecto, la Matriz 1 está constituida por ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción, las cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. Estos determinan el marco para la aplicación de los documentos tipo, dado que comprenden todas aquellas actividades que constituyen obra pública de infraestructura de transporte y que han sido objeto de estandarización.

Con respecto a la actividad a contratar, la Matriz 1 establece cuáles corresponden a cada uno de los tipos de infraestructura mencionados, con el fin de que la entidad identifique aquellas en las cuales puede encuadrarse de mejor forma el objeto que pretende ejecutar y determinar los requisitos de experiencia exigibles.

Por último, el documento establece los rangos dentro de los cuales se debe identificar el presupuesto del proceso de contratación. Estos abarcan las cuantías mínimas y máximas que son frecuentes en los procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte, y son resultado de las exigencias señaladas en la Ley 1882 de 2018 y 2022 de 2020, conforme a las cuales las condiciones habilitantes fijadas en los documentos tipo deben tener en cuenta la naturaleza y cuantía del tipo de intervención.

Con lo anterior, es posible determinar las obras relacionadas con los tipos de infraestructura establecidos en los documentos desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, los cuales están incluidos en la Matriz 1, por lo que son de obligatorio cumplimiento para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, de manera que los documentos tipo no pueden ser alterados, modificados o adicionados en su contenido, salvo cuando estos mismos lo permitan.

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

a) Identificar en la Matriz 1 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.

b) 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.

 La «experiencia general» y la «experiencia específica» requerida es el resultado de aplicar los parámetros obligatorios fijados en los documentos tipo, de acuerdo con el tipo de infraestructura, la actividad a contratar y la cuantía del proceso de contratación. Por lo tanto, no podrá exigir actividades o cantidades distintas a las previstas en la «Matriz 1 – Experiencia» o restringir a una actividad específica cuando dicho formato determine que la experiencia puede acreditarse mediante una de varias actividades.

De esta forma, cuando la entidad estatal –de acuerdo con el alcance del objeto contractual– identifique el tipo de infraestructura, la actividad a contratar y la cuantía del proceso de contratación, debe determinar la «experiencia general» y la «experiencia específica» con fundamento en la Matriz 1, conforme a la metodología previamente expuesta. Esta experiencia debe solicitarse en las condiciones allí previstas, con la descripción completa que corresponda a la experiencia general y específica. Además, se deben tener en cuenta los conceptos propios de la ingeniería civil y los definidos en el «Anexo 3 – Glosario», con el fin de verificar si el objeto a contratar se encuentra enmarcado en dichas actividades.

**2.3. Definición de las «obras de arte» y aplicación de los Documentos Tipo de infraestructura de transporte**

Para definir las «obras de arte», que de acuerdo con su consulta están relacionadas con el sistema de drenaje en vías, y si deben aplicarse los Documentos Tipo asociados a las mismas, en primer lugar: i) se analizará el concepto de «obras de arte» como el sistema de drenaje en vías y, después, ii) si el objeto se encuentra en las actividades regidas por dichos documentos.

 En este sentido, el primer acercamiento al concepto de «obras de arte», relacionadas con un sistema de drenaje en vías, parte de la definición de mejoramiento, de conformidad con el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, no sin antes señalar que el artículo 2 de la misma norma define la infraestructura de transporte como sistema de movilidad que agrupa diferentes tipos de bienes[[4]](#footnote-4); pero lo destacable de esto es:

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

[…]

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.

Así, se identifica que los cambios realizados a la infraestructura de transporte, como las denominadas «obras de arte», como un sistema de drenaje, integran el mejoramiento de las vías y, de esta forma, es necesario señalar lo que dispone el artículo 1 del Decreto 769 de 2014, compilado en el artículo 2.2.2.5.1.1. del Decreto 1076 de 2015, que enlista actividades que se desarrollan en infraestructura existente, una de las cuales es «[…] 6. La adecuación y construcción de obras de drenaje y subdrenaje transversal y longitudinal […]».

 Después de estudiar la normativa que explica las «obras de arte» como un sistema de drenaje, y entendiendo dicho concepto en los términos indicados, se reitera que el ámbito de aplicación de los documentos tipo de obra de infraestructura, adoptados hasta la actualidad, parten de analizar la Matriz 1 - Experiencia explicada en el numeral 2.2 de este concepto. Lo anterior, debido a que allí se señalan los tipos de infraestructura y las actividades a contratar que quedaron incluidas en los Documentos Tipo, y frente a las cuales, por ende, estos son aplicables.

Eso se reafirma en la parte introductoria de los documentos base de licitación pública y selección abreviada de menor cuantía, así como de la invitación de la mínima cuantía. Allí se dispone que los documentos tipo aplican a los procedimientos de selección para obra pública de infraestructura de transporte que correspondan a las actividades definidas en la «Matriz 1 – Experiencia». En consecuencia, sin perjuicio de lo previsto en los artículos 2.2.1.2.6.1.5, 2.2.1.2.6.2.3 y 2.2.1.2.6.3.5 del Decreto 1082 de 2015, para las actividades de infraestructura de transporte no previstas en esta matriz no es obligatorio aplicar los documentos tipo.

En lo que respecta a la «Matriz 1 – Experiencia» de los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, se encuentran los tipos de infraestructura relacionados con vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas. En particular, las actividades relacionadas con 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias y el 6) obras de infraestructura vial urbana.

Esos numerales se desagregan en varias actividades para efectos de determinar la experiencia en cada procedimiento de selección. En este sentido, el objeto de consulta, esto es, las «obras de arte» como un sistema de drenaje está relacionado con todos los numerales de las «actividades a contratar» que se realicen sobre vías y sean de mejoramiento.

Por ejemplo, se observa que la matriz de los documentos tipo en dos (2) *actividades* a contratar del tipo de infraestructura «1) obras en vías primarias o secundaria» se trata de proyectos de mejoramiento: 1.2 proyectos de mejoramiento de vías y 1.3 proyectos de rehabilitación o mantenimiento de carretera. En efecto, la experiencia general de dichas actividades señala: «Construcción o mejoramiento en pavimento asfaltico o concreto hidráulico de vías primarias o secundarias o vías urbanas o pistas de aeropuertos» y «Construcción o mejoramiento o mantenimiento o rehabilitación o pavimentación o repavimentación o conservación en pavimento asfaltico o concreto hidráulico de carreteras primarias o secundarias o vías urbanas o pistas de aeropuertos».

Lo mismo ocurre para las actividades a contratar del numeral 2 de dicha matriz, respecto de dos (2) actividades a contratar: 2.2 mejoramiento en vías terciarias y 2.3 mantenimiento o rehabilitación en vías terciarias, cuya experiencia general también se relaciona con el mejoramiento. Finalmente, respecto del numeral 6) obras de infraestructura vial urbana, las seis (6) primeras actividades a contratar, en la experiencia mencionan el mejoramiento.

**2.4 Concurrencia de infraestructura de transporte e infraestructura de agua potable y saneamiento básico**

Teniendo en cuenta que su consulta se refiere a las obras de infraestructura de transporte y «obras de arte», relacionadas con sistemas de drenaje, es necesario hacer una consideración particular sobre dicha infraestructura y los documentos tipo de agua potable y saneamiento básico, respecto de su concurrencia en un proceso de contratación.

La Resolución No. 240 de 2020, mediante el cual se adoptaron los Documentos Tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – versión 3, contempla la posibilidad de que la entidad contratante pueda solicitar experiencia adicional a la estandarizada por la «Matriz 1 – Experiencia», en procesos cuyo objeto contractual abarque bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. El ejercicio de dicha facultad permite que las entidades puedan configurar un requisito de experiencia adicional que sirva para valorar la idoneidad del contratista en relación con el suministro de bienes o la prestación de servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte, al margen del requisito de experiencia principal exigible conforme a la «Matriz 1 – Experiencia».

De acuerdo con esto, cuando una entidad estatal, en el marco de un proceso de licitación pública cuyo objeto principal se dirige a contratar la intervención de infraestructura de transporte, requiere contratar bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte, debe aplicar el artículo 4 de la Resolución No. 240 de 2020, que regula los parámetros para exigir experiencia adicional en estos casos[[5]](#footnote-5).

Según dicho artículo, la entidad puede incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad de los proponentes respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte, siguiendo estos parámetros: i) demostrar en los estudios previos que se han verificado las condiciones de mercado para la adquisición de los bienes o servicios adicionales al componente de obra pública, de tal forma que la experiencia adicional garantiza la pluralidad de oferentes; ii) conservar los requisitos exigidos en los Documentos Tipo; iii) abstenerse de pedir experiencia exclusiva con entidades estatales, experiencia previa en un territorio específico, limitada en el tiempo o que incluya volúmenes o cantidades de obra específica; y iv) clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del Clasificador de Bienes y Servicios e incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar.

La entidad que opte por solicitar experiencia adicional en desarrollo de esta norma deberá evidenciar en los documentos del proceso que agotó estos parámetros. Para ello, deberá justificar en los estudios y documentos previos, como parte del deber de análisis, que ha verificado que la experiencia adicional relacionada con los bienes o servicios no afecta la pluralidad de oferentes, es decir, que al solicitar esta experiencia existen suficientes potenciales proponentes que puedan acreditar estas condiciones.

En segundo lugar, la solicitud de esta experiencia no permite que la entidad modifique los requisitos habilitantes y de ponderación de la propuesta, por lo cual se deben mantener los establecidos en los documentos tipo. Esto supone conservar los requisitos de experiencia general y específica exigibles respecto del objeto contractual en lo concerniente a obra pública de infraestructura de transporte.

En tercer lugar, la experiencia adicional solicitada debe relacionarse con los bienes y servicios sobre los cuales la entidad requiere que se demuestre idoneidad por parte de los proponentes. Dicha experiencia adicional no puede estar limitada por criterios que exijan que haya sido adquirida en un territorio o con alguna entidad determinada, o que establezcan limitantes temporales o requieran la acreditación de volúmenes o cantidades. Este parámetro va encaminado a garantizar que la experiencia adicional solicitada sea adecuada y proporcional a la necesidad identificada por la entidad, evitando que se soliciten requisitos de experiencia de difícil o imposible cumplimiento

Por último, la experiencia requerida debe estar clasificada hasta el tercer nivel del clasificador de bienes y servicios, por lo tanto, la entidad no puede requerir que se acredite el «producto» de este clasificador.

Ahora bien, el ejercicio de la facultad de solicitar experiencia adicional solo es posible cuando el objeto contractual incluye bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte, es decir: i) cuando la actividad adicional que se requiere, si bien constituye una de obra pública, no está relacionada con la infraestructura de transporte –en los términos de la respectiva Matriz 1–, por ejemplo, la construcción de una vía urbana que implica la intervención de la infraestructura de alcantarillado o acueducto; o ii) cuando lo adicional son bienes o servicios adicionales distintos a la actividad de obra pública, aun cuando se relacionen con la infraestructura de transporte, ya sea porque suponen un contrato de suministro, o de consultoría para realizar los estudios y diseños de la obra de infraestructura de transporte.

Por otro lado, la Resolución No. 248 de 2020 expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante la cual se implementaron los documentos tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de agua potable y saneamiento básico, también contempla la posibilidad de exigir experiencia adicional. De manera análoga a lo dispuesto en el 4 de la Resolución No 240 de 2020, el artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020, señala los parámetros a seguir para incluir experiencia adicional cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios adicionales a la obra de infraestructura de agua potable y saneamiento básico[[6]](#footnote-6). Estos parámetros son idénticos a los establecidos por el artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015, por lo que les son predicables las consideraciones arriba expuestas.

Ahora bien, dado que es posible que concurran en un objeto contractual intervenciones de infraestructura de transporte con obras públicas de agua potable y saneamiento básico, y viceversa, generándose la duda sobre qué documentos tipo debe aplicarse, para tal fin en la Resolución No. 248 de 2020 se incluyeron reglas para resolver tales situaciones. En este sentido, el artículo 5 de dicha resolución contempla dos reglas que deben aplicarse de manera sucesiva y excluyente, para determinar los documentos tipo aplicables, e incluso justificar técnicamente dicha escogencia en el estudio previo[[7]](#footnote-7).

La aplicación de la primera de estas reglas implica determinar si el proceso de contratación requiere o no autorización del Viceministerio de Agua Potable y Saneamiento Básico, de manera que, en caso de necesitarse deberán aplicarse los documentos tipo de agua potable y saneamiento básico. De no requerirse la referida autorización la entidad deberá proceder a aplicar la segunda regla, según la cual le corresponderá determinar el documento tipo aplicable en función de la relevancia técnica del proyecto, impacto o valor que representa en el presupuesto oficial del proceso de contratación, de tal manera que si lo más relevante técnicamente, es lo que tiene mayor peso en el impacto del proyecto o lo que abarca una mayor proporción del presupuesto oficial son las obras de agua potable y saneamiento básico, deberán aplicarse los documentos tipo adoptados por la Resolución No. 248 de 2020 y, en caso contrario, los de obra pública de infraestructura de transporte en la modalidad que corresponda. En todo caso, independientemente de cuáles sean los documentos tipo que se opten por aplicar, la entidad deberá justificar técnicamente su decisión en los estudios previos.

En ese orden, escogidos los documentos tipo aplicables conforme a las anteriores reglas, las obras que no encajen dentro del ámbito de aplicación de estos, serán consideradas obras adicionales en los términos del artículo 4 de la Resolución No. 240 de 2020, o el artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020. Esto significa que si la entidad determina, ya sea por la necesidad de la autorización del Viceministerio de Agua Potable y Saneamiento Básico o por la relevancia técnica y presupuestal, que corresponde utilizar los documentos tipo de agua potable y saneamiento básico, deberá aplicar el artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020 respecto de la parte del objeto contractual concerniente a obra pública de infraestructura de transporte. Asimismo, si la entidad contratante determina que deben aplicarse los documentos tipo de infraestructura de transporte, le corresponderá aplicar el artículo 4 de la Resolución No. 240 de 2020, en lo relativo a la intervención de la infraestructura de agua potable o saneamiento básico.

 En caso que se determine que los documentos tipo que deben aplicarse son los de agua potable y saneamiento básico, siendo adicional la intervención de la infraestructura de transporte, además de los parámetros establecidos en los numerales 1, 2, 3 y 4 del artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020, la entidad deberá aplicar lo dispuesto en el parágrafo de dicha norma, el cual remite a la aplicación de la regla del numeral 3.5.1. del Documento Base. Este numeral está dirigido a que la entidad determine la complejidad técnica del proyecto de acuerdo con lo establecido en la Matriz 1, justificando los requisitos de experiencia general y específica exigibles. Además, este numeral incluye una regla especial para los eventos en los que la obra pública de agua potable y saneamiento básico concurra con la de infraestructura de transporte[[8]](#footnote-8).

Según esta regla, la entidad debe configurar la experiencia exigible combinando la Matriz 1 de los documentos tipo de agua potable y saneamiento básico con la de los documentos tipo de infraestructura de transporte, de tal manera que el requisito de experiencia adicional a exigirse en virtud del artículo 4 de la Resolución No. 248 de 2020, estará determinado por esta última. Esto significa que si, por ejemplo, se requiere contratar el mejoramiento de una red de alcantarillado que implica la intervención de vías urbanas –*v.g* la remoción y posterior reposición del pavimento–, en lo concerniente los requisitos de experiencia general y específica deberán exigirse los establecidos para la actividad 1.2 de la Matriz 1[[9]](#footnote-9) adoptada por la Resolución No. 248 de 2020, los cuales deberán combinarse con los establecidos para la actividad 6.1 de la Matriz 1[[10]](#footnote-10) de los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte, de conformidad con las notas establecidas en la Matriz 1.

**3. Respuestas**

1. ¿Cuáles son las excepciones a la aplicación de pliegos tipo en infraestructura en transporte a las que se refiere la guía para la comprensión e implementación de los documentos tipo de selección abreviada de menor cuantía de infraestructura de transporte?

3. En materia de licitaciones públicas y mínima cuantía de infraestructura en transporte, ¿Existen excepciones a la aplicación de pliegos tipo? ¿Cuáles?

En primer lugar, se aclara que no existe una guía para la modalidad de selección abreviada de menor cuantía, ya que Colombia Compra Eficiente expidió la «Guía para la comprensión e implementación de los Documentos Tipo de obra pública de infraestructura de transporte bajo las diferentes modalidades de contratación vigentes», la cual es única para todas las modalidades reguladas, como su nombre lo indica, y no contiene excepciones a la aplicación de los documentos tipo.

Sin embargo, es posible establecer que para las obras relacionadas con los tipos de infraestructura establecidos en los documentos tipo desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, que están incluidos en la Matriz 1, son de obligatorio cumplimiento los documentos tipo para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, y estos no pueden ser alterados, modificados o adicionados en su contenido, salvo cuando estos mismos lo permitan.

De esta manera, la entidad estatal que adelanta un proceso de contratación de obra pública de infraestructura de transporte debe definir la aplicación de los documentos tipo y la experiencia exigible teniendo en cuenta las condiciones fijadas en la Matriz 1, lo cual aplica para las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía. En ese sentido, estarán exceptuadas de aplicarse los documentos tipo en las obras públicas que no correspondan o no estén incluidas en la matriz mencionada.

«2. Las obras de arte, diferentes a los puentes, no descritas en la matriz emitida por CCE, ¿Se debe aplicarles pliegos tipo?»

Conforme a lo explicado, las «obras de arte» como un sistema de drenaje en vías son actividades de mejoramiento en infraestructura de transporte, como vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas. En lo que respecta a la «Matriz 1 – Experiencia» de los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, se encuentran dentro de los tipos de infraestructura relacionados con vías, en particular, las actividades relacionadas con mejoramiento en 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias y 6) obras de infraestructura vial urbana, como se desarrolló de forma más amplia en las consideraciones.

Teniendo en cuenta que la aplicación de los documentos tipo está sujeta a que las obras se encuentren establecidas en la «Matriz 1 – Experiencia», de acuerdo con la respuesta a la pregunta a anterior, a las «obras de arte» como un sistema de drenaje les aplican los documentos tipo. En todo caso también se observa que podría existir concurrencia entre infraestructura de transporte como vías primarias, secundarias, terciarias y urbanas, y la infraestructura de agua potable y saneamiento básico, como lo relacionado con sistemas de drenaje, por lo cual se deben seguir las indicaciones desarrolladas en el numeral 2.4 de este concepto.

«4. […] ¿Existe algún decreto que adopte los documentos tipo para interventoría de obra pública? ¿Si estos no han sido adoptados mediante decreto, son de obligatoria aplicación?»

Los documentos tipo de interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte se expidieron con fundamento en la Ley 2022 de 2020, expidiéndose 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». En tal sentido, este documento tipo resulta de obligatorio cumplimiento para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que adelanten procesos de concursos de méritos para contratar la interventoría de cualquiera de los proyectos señalados en la «Matriz 1 – Experiencia». Además, se aclara que estos documentos tipo son obligatorios para los procesos de selección sometidos a su ámbito de aplicación, cuyo aviso de convocatoria se haya publicado luego del 1 de enero de 2021 o en una fecha posterior.

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

Atentamente,



|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró:  | Ximena Ríos López Gestor T1-11 de la Subdirección de Gestión Contractual  |
| Revisaron:  | Karlo Fernández Cala Gestor T1-15 de la Dirección GeneralSebastián Ramírez GrisalesGestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó:  | Jorge Augusto Tirado Navarro Subdirector de Gestión Contractual ANCP – CCE  |
| Anexo:  | 0  |

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-1)
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-2)
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-3)
4. Ley 1682 de 2013: «Artículo 2. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos». [↑](#footnote-ref-4)
5. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 240 de 2020: «Artículo 4- Bienes o servicios adicionales a la de obra pública. Cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte, la entidad estatal deberá aplicar los Documentos Tipo, si de manera excepcional requiere incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública, deberá seguir los siguientes parámetros:

»1. Demostrar en los estudios previos que ha verificado las condiciones de mercado para la adquisición de los bienes o servicios adicionales al componente de obra pública, de tal manera que la experiencia adicional que se exija para tales bienes o servicios procure la pluralidad de oferentes, y no limite la concurrencia de proponentes al proceso de contratación.

»2. Conservar los requisitos exigido§ en los Documentos Tipo.

»3. Abstenerse de pedir experiencia exclusiva con entidades estatales, experiencia previa en un territorio específico, limitada en el tiempo o que incluya volúmenes o cantidades de obra específica.

»4. Clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del Clasificador de Bienes y Servicios e incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar». [↑](#footnote-ref-5)
6. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 248 de 2020 «Artículo 4. Bienes o servicios adicionales a la obra pública de agua potable o saneamiento básico. Cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de agua potable y saneamiento básico, la entidad estatal deberá aplicar los Documentos Tipo. Si de manera excepcional requiere incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública, deberá seguir los siguientes parámetros:

»1. Demostrar en los estudios previos que ha verificado las condiciones de mercado para la adquisición de los bienes o servicios adicionales al componente de obra pública, de tal manera que la experiencia adicional que se exija para tales bienes o servicios procure la pluralidad de oferentes, y no limite la concurrencia de proponentes al proceso de contratación.

»2. Conservar los requisitos exigidos en los Documentos Tipo.

»3. Abstenerse de pedir experiencia exclusiva con entidades estatales, experiencia previa en un territorio específico, limitada en el tiempo o que incluya volúmenes o cantidades de obra específica.

»4. Clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del Clasificador de Bienes y Servicios e incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar.

»Parágrafo: En los casos que el objeto contractual incluya actividades de infraestructura de transporte aplicará la regla prevista en el numeral 3.5.1 del Documento base». [↑](#footnote-ref-6)
7. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 248 de 2020: «Artículo 5. Proyectos que contengan la ejecución de obra pública de infraestructura de transporte. Cuando el objeto contractual incluya actividades de obra pública de infraestructura de transporte y de agua potable y saneamiento básico, la entidad utilizará las siguientes reglas de forma sucesiva y excluyente para definir qué documento tipo debe aplicar:

»1. Si el proceso de contratación requiere autorización del Viceministerio de Agua Potable y Saneamiento Básico, aplicará los documentos tipo para obras de infraestructura de agua potable y saneamiento básico.

»2. La entidad definirá qué documento tipo debe aplicar dependiendo de la relevancia técnica del proyecto, impacto o el valor que representa en el presupuesto oficial.

»Parágrafo: La entidad justificará en el estudio previo los motivos técnicos que soportan la escogencia de un determinado documento tipo».

 [↑](#footnote-ref-7)
8. Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Resolución No. 248 de 2020. Documento Base o Pliego Tipo: **«**3.5.1.DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA

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

 »[La entidad debe indicar en esta sección la forma de análisis y establecimiento de las condiciones de experiencia, tanto general como específica en los casos con que la Matriz 1 – Experiencia, cuente con esta. Asimismo, en el caso de presentarse experiencia combinada con una infraestructura de transporte (P.ej. Reposición de una estructura de pavimento, o pavimentación de una vía en conjunto con la renovación de la red de alcantarillado), deberá establecer la experiencia combinada de la Matriz 1 del documento tipo de infraestructura de transporte en conjunto con la Matriz 1 de agua potable y saneamiento básico. Indicando la actividad que sea mas relevante (desde el punto de vista presupuestal, o impacto social, o mayor complejidad técnica).]». [↑](#footnote-ref-8)
9. «1.2 PROYECTOS DE OPTIMIZACION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN Y/O REFORZAMIENTO Y/O RECONSTRUCCIÓN Y/O REPOSICIÓN DE ACUEDUCTOS Y/O REDES DE ACUEDUCTO Y/O ALCANTARILLADOS Y/O REDES DE ALCANTARILLADO (URBANOS Y/O RURALES)». [↑](#footnote-ref-9)
10. «6.1 PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O REHABILITACIÓN DE VÍAS URBANAS».

 [↑](#footnote-ref-10)