**CCE-DES-FM-17**

**DOCUMENTOS TIPO – Fundamento normativo – Infraestructura de transporte – Interventoría – Consultoría**

[…] el 22 de julio de 2020, el Gobierno Nacional sancionó la Ley 2022, llamada la «ley de pliegos tipo», que rige a partir de su publicación y cuyo artículo 1 modifica el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018 en relación con los siguientes aspectos: i) el sujeto encargado de la adopción de los documentos tipo, ya que antes se señalaba al Gobierno Nacional y ahora la entidad encargada directamente por la Ley es la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente o quien haga sus veces; ii) la inclusión de buenas prácticas contractuales y los principios de la contratación pública para establecer los requisitos habilitantes, factores técnicos, económicos y otros factores de escogencia en los documentos tipo; iii) la implementación de procesos de capacitación en los municipios para la utilización de los documentos tipo buscando el desarrollo de la economía local; y iv) las responsabilidades para Colombia Compra Eficiente en la definición del desarrollo e implementación de los documentos tipo mediante cronogramas, coordinación con otras entidades especializadas, recepción de comentarios de los interesados y revisión de los documentos tipo expedidos.

**RESOLUCIÓN – 256 de 2020 – 193 de 2021 - Documentos tipo – Concurso de méritos – Interventoría – Consultoría- Infraestructura de transporte**

[…] la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente expidió la Resolución 256 del 11 de diciembre 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», y la Resolución 193 del 14 de julio de 2021, «por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concurso de méritos, para la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte».

Así, tanto por el título de las resoluciones como por lo establecido en el artículo 1 de estos actos administrativos, no cabe duda de que los documentos tipo que en dichos reglamentos se crean solo rigen para el *concurso de méritos* dirigido a contratar la interventoría y los estudios de ingeniería para obras públicas de infraestructura de transporte. Por consiguiente, no son aplicables a los procesos de selección de *mínima cuantía* mediante los cuales se efectúe la contratación de interventoría o estudios de ingeniería de obra pública de infraestructura de transporte.

**DOCUMENTOS TIPO – Licitación Pública – Versión 3 – Infraestructura de transporte – Obra pública – Bienes o servicios adicionales – Experiencia adicional**

Establecidos los requisitos de experiencia exigibles, la entidad deberá consignarlos en los apartados grises entre corchetes del literal A del numeral 3.5.2 del documento base, para que los oferentes puedan conocer los requisitos de experiencia general y específica exigidos por la entidad. En este sentido, la «experiencia general» y la «experiencia específica» se exigirán de acuerdo con la actividad a contratar y con la cuantía del procedimiento de contratación. Por lo tanto, no se podrán solicitar actividades distintas a las previstas en la «Matriz 1 – Experiencia».

Una excepción a la regla anterior se desarrolla en el Decreto 342 de 2019, que modificó el Decreto 1082 de 2015. En concordancia con el artículo 4 de la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, dispone que la entidad puede solicitar experiencia adicional para evaluar la idoneidad del contratista en procesos de contratación de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, que incluyen bienes o servicios adicionales a este tipo de infraestructura. Estos corresponden a necesidades no incluidas en el alcance de la obra, cuya ejecución se contempla en el mismo procedimiento contractual. Por ello, con fundamento en esta disposición las entidades pueden requerir experiencia añadida cuando el bien o servicio adicional a la obra de infraestructura de transporte es de tal magnitud que no es posible valorar la idoneidad del contratista únicamente a partir de la experiencia establecida en la «Matriz 1 – Experiencia».

Cuando la entidad requiere bienes y servicios que no se encuentran incluidos como infraestructura de transporte en la «Matriz 1 – Experiencia» y considera necesario exigir experiencia adicional, debe aplicar el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020. Esta norma dispone los eventos en los que el objeto contractual incluye bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. En este caso, la entidad puede incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte.

La posibilidad de solicitar experiencia adicional solo ocurre cuando el objeto contractual incluye bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. Esto implica que: i) la actividad que se requiere, si bien es una labor de obra, no está relacionada con la infraestructura de transporte, por ejemplo, la construcción de un parque cerca de la vía, y ii) el bien o servicio adicional es distinto a la actividad principal, aun cuando se relaciona con la infraestructura de transporte, v. gr., cuando se requiere que el contratista ejecute actividades de consultoría como la realización, revisión o actualización de los estudios y diseños de la obra. En supuestos como los indicados es posible que la entidad exija experiencia adicional para acreditar la idoneidad del contratista en la ejecución de estos bienes o servicios adicionales a la obra de infraestructura de transporte.

En este contexto, se indaga por la utilización de los documentos de licitación pública de obra pública de infraestructura de transporte para la construcción de un parque y mejoramiento de vías adyacentes, donde estas últimas representan el −35%− del valor del contrato. Al respecto, siempre que la actividad desarrollada sobre los elementos que integran la infraestructura de transporte se subsuma dentro de la matriz de experiencia, como sucede, por ejemplo, en las actividades 1.2, 2.2, 6.2 para el mejoramiento de vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas, los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 de 2020 son obligatorios. Esto último con independencia del porcentaje de las obras de infraestructura de transporte en el valor total del contrato, pues –conforme a lo explicado *ut supra*– el rango en el cual se encuentra el proceso de contratación de acuerdo con el presupuesto oficial influye en los requisitos de experiencia exigibles, mas no en la aplicación de los documentos tipo en su conjunto.

Si con las actividades de mantenimiento en vías confluyen otras ajenas a la matriz de experiencia de los documentos tipo, independientemente del porcentaje que representen en el valor total del contrato, estas harán parte de las obras ajenas a la infraestructura de transporte. De esta manera, para efectos de solicitar la experiencia adicional en el proceso de selección, las entidades aplicarán las consideraciones del artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015, el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020 y lo indicado en el literal H del numeral 3.5.1 del Documento Base.

Interfaz de usuario gráfica

Descripción generada automáticamente

Bogotá, 13 Octubre 2021

Señor

**Cristián Javier Bula Hernández**

Montería, Córdoba

**Concepto C – 580 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Fundamento normativo – Licitación Pública – Versión 3 – Interventoría / RESOLUCIÓN 256 DE 2020 – Documentos tipo – Concurso de méritos – Interventoría – Infraestructura de transporte / DOCUMENTOS TIPO – Licitación Pública – Versión 3 – Infraestructura de transporte – Obra pública – Bienes o servicios adicionales – Experiencia adicional |
| **Radicación:** | Respuesta a consulta # P20210902007961 |

Estimado señorBula Hernández:

En ejercicio de la competencia otorgada por los artículos 11, numeral 8º, y 3º, numeral 5º, del Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente responde su consulta del 1° de septiembre de 2021.

1. **Problema planteado**

Usted realiza las siguientes preguntas: i) «Para los procesos de mínima cuantía de infraestructura de transporte que tengan que ver con interventoría de obras viales, o estudios y/o diseños de obras viales cual (sic) sería la experiencia a requerir, dado que en la matriz de experiencia correspondiente a este tipo de selección no se encuentra objeto relacionado con consultorías» y ii) «En un proceso de licitación pública que incluye construcción de parque y mejoramiento de las vías adyacentes al parque donde el valor de las vías representa un 35% del valor del contrato, se debe utilizar el pliego tipo para infraestructura de transporte o no?».

**2. Consideraciones**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente analizó el fundamento normativo de los pliegos de condiciones tipo en la contratación estatal, entre otros, en los Conceptos C-144 del 2 de marzo de 2020, C-174 del 16 de marzo de 2020, C-129 del 24 de marzo de 2020, C-193 del 6 de abril de 2020, C-189 del 8 de abril de 2020, C-009 del 27 de abril de 2020, C-289 del 26 de mayo de 2020, C-332 del 26 de mayo de 2020, C-354 del 4 de junio de 2020, C-384 del 4 de junio de 2020, C-387 del 23 de junio de 2020, C-328 del 30 de junio de 2020, C-379 del 30 de junio de 2020, C-397 del 30 de junio de 2020, C-411 del 30 de junio de 2020, C-415 del 7 de julio de 2020, C-443 del 7 de julio de 2020, C-427 del 9 de julio de 2020, C-395 del 9 de julio de 2020, C-327 del 10 de julio de 2020, C-444 del 13 de julio de 2020, C-429 del 24 de julio de 2020, C-466 del 24 de julio de 2020, C-420 del 28 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 del 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 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-633 del 2 de octubre de 2020, C-630 del 21 de octubre de 2020, C-643 del 26 de octubre de 2020, C-635 del 29 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-716 del 30 de noviembre de 2020, C-775 de 2020 del 11 de diciembre de 2020, C-798 del 25 de enero de 2021, C-027 del 1º de marzo de 2021 y C-204 del 6 de mayo de 2021, C-215 del 12 de mayo de 2021, C-224 del 20 de mayo, C-264 del 2 de junio del 2021, C-268 del 3 de junio de 2021, C-312 del 29 de junio de 2021, C-344 del 13 de julio de 2021, C-384 del 30 de julio de 2021, C-412 del 17 de agosto de 2021, C-433 del 20 de agosto de 2021, C-471 del 30 de agosto de 2021, C-450 del 31 de agosto de 2021, C-473 del 7 de septiembre de 2021.

De otra parte, la Agencia Nacional de Contratación Pública −Colombia Compra Eficiente−, en los Conceptos 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-341 del 22 de mayo de 2020, C-596 del 8 de septiembre de 2020, C-588 del 14 de septiembre de 2020, C-440 del 21 de octubre de 2020, C-649 del 27 de octubre de 2020, C-736 del 15 de diciembre 2020, C-801 del 21 de enero de 2021, C-109 del 29 de marzo de 2021, C-142 del 7 de abril de 2021, C-152 del 12 de abril de 2021, C-287 del 18 de junio de 2021 y C-330 del 8 de julio de 2021, entre otros, estudió la posibilidad de solicitar experiencia adicional cuando se requiere contratar en contratos de obra pública, bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. La tesis expuesta en estos conceptos se reitera a continuación y se complementa en lo pertinente:

**2.1 Antecedentes y fundamentos de los documentos tipo de obra pública para infraestructura de transporte, concurso de méritos para contratar la interventoría y la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte.**

Los pliegos tipo surgen en el 2007 cuando el legislador facultó al Gobierno Nacional para adoptarlos en la compra o suministro de bienes de características técnicas uniformes[[1]](#footnote-1). La orientación inicial del proyecto que se convirtió en la Ley 1150 de 2007 era facultar al Gobierno Nacional para adoptar los pliegos tipo en todos los contratos estatales, pues en el proyecto el parágrafo 3º disponía que «El Gobierno Nacional tendrá la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones o términos de referencia y los contratos de las entidades estatales»[[2]](#footnote-2).

La intención era agilizar y dar mayor transparencia a los procedimientos de selección, así como evitar el direccionamiento. Por esta razón, conforme a lo explicado en la exposición de motivos, «[…] se asigna al Gobierno Nacional la facultad de estandarizar los pliegos de condiciones y términos de referencia de los contratos, medida que redundará en la agilidad y claridad de los procedimientos»[[3]](#footnote-3). Sin embargo, en el texto aprobado, los pliegos tipo se limitaron a la adquisición o suministro de bienes de características técnicas uniformes[[4]](#footnote-4).

Posteriormente, el artículo 2, parágrafo 7º, de la Ley 1150 de 2007, adicionado por el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, establece la obligatoriedad de la adopción de documentos tipo para algunos contratos, en los siguientes términos:

Parágrafo 7°. 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* […] *teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos* […]. (Énfasis fuera de texto)

Sin embargo, el 22 de julio de 2020, el Gobierno Nacional sancionó la Ley 2022, llamada la «ley de pliegos tipo», que rige a partir de su publicación y cuyo artículo 1 modifica el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018 en relación con los siguientes aspectos: i) el sujeto encargado de la adopción de los documentos tipo, ya que antes se señalaba al Gobierno Nacional y ahora la entidad encargada directamente por la Ley es la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente o quien haga sus veces; ii) la inclusión de buenas prácticas contractuales y los principios de la contratación pública para establecer los requisitos habilitantes, factores técnicos, económicos y otros factores de escogencia en los documentos tipo; iii) la implementación de procesos de capacitación en los municipios para la utilización de los documentos tipo buscando el desarrollo de la economía local; y iv) las responsabilidades para Colombia Compra Eficiente en la definición del desarrollo e implementación de los documentos tipo mediante cronogramas, coordinación con otras entidades especializadas, recepción de comentarios de los interesados y revisión de los documentos tipo expedidos[[5]](#footnote-5).

Sin perjuicio de lo anterior, la exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la Ley 1882 de 2018 se refirió a la necesidad de utilizar documentos tipo, pues reducen el tiempo de los procesos de contratación y contribuyen al logro de una contratación pública más transparente y con mayor concurrencia de oferentes. Igualmente, la intención del legislador era adaptar el ordenamiento jurídico colombiano a las nuevas tendencias internacionales, al entender que los documentos tipo son una medida eficaz contra la corrupción y permiten una administración pública más eficiente y moderna.

En ejercicio de la competencia conferida por el citado parágrafo, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 342 de 2019 mediante el cual se adoptaron los documentos tipo para licitaciones públicas para selección de contratistas de obra de infraestructura de transporte. En esta medida, el reglamento adicionó la Sección 6 y la Subsección 1 al Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.

El artículo 2.2.1.2.6.1.1 del Decreto 1082 de 2015, sobre el objeto de los «Documentos Tipo» adoptados por el Decreto 342 de 2019, señala que «La presente subsección tiene por objeto adoptar los Documentos Tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte». Además, el artículo 2.2.1.2.6.1.2 del Decreto –referido al alcance de los documentos tipo–dispone que «contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de la Contratación Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte».

El Gobierno Nacional mediante el artículo 2.2.1.2.6.1.3 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 342 de 2019, facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para que en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación –DNP– y el Ministerio de Transporte, desarrollara e implementara los Documentos Tipo. Esto tuvo lugar con la expedición de la Resolución No. 1798 del 1º de abril de 2019 que implementó la Versión 1 de los documentos tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente luego de identificar, junto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, la necesidad de actualizar los documentos tipo para los procesos de licitación pública en orden de fortalecerlos y adaptarlos a la realidad de la contratación del país, implementó la versión 2. De esta manera expidió la Resolución No. 045 del 14 de febrero 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 1798 de 2019».

De igual forma, el Gobierno Nacional ejerció nuevamente la competencia prevista en el citado artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, expidiendo el Decreto 2096 de 2019. El Decreto autorizó los documentos tipo para procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte adelantados en la modalidad de selección abreviada de menor cuantía. Este reglamento adicionó la Subsección 2 a la Sección 6 del Capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015.

El artículo 2.2.1.2.6.2.2 del Decreto 1082 de 2015 contiene el listado de los documentos tipo aplicables a los procesos de selección abreviada de menor cuantía para la contratación de obra pública de infraestructura de transporte. Además, el 2.2.1.2.6.2.3 *ibidem* facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para que en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación –DNP– y el Ministerio de Transporte, desarrollara e implementara los documentos tipo. La entidad ejerció esta competencia mediante la expedición de la Resolución No. 044 del 14 de febrero de 2020 que implementó los documentos tipo para esta modalidad de selección.

Finalmente, el Gobierno Nacional ejerció la competencia prevista en el citado artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, expidiendo el Decreto 594 de 2020, el cual adoptó los documentos tipo para procesos de contratación de obra pública de infraestructura de transporte adelantados en la modalidad de mínima cuantía. Este reglamento adicionó la Subsección 3 a la Sección 6 del Capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015.

El artículo 2.2.1.2.6.3.2 del Decreto 1082 de 2015 contiene el listado de los documentos tipo aplicables a los procesos de mínima cuantía para la contratación de obra pública de infraestructura de transporte, mientras que el 2.2.1.2.6.3.3 facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para que en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación –DNP– y el Ministerio de Transporte, desarrollara e implementara los documentos tipo. Esta competencia fue ejercida mediante la expedición de la Resolución No. 094 del 21 de mayo de 2020 que implementó los documentos tipo para esta modalidad de selección.

Por otra parte*,* debe tenerse en cuenta que con base en la facultad otorgada en la Ley 2022 de 2020 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 del 11 de diciembre 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», y la Resolución 193 del 14 de julio de 2021, «por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concurso de méritos, para la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte».

Con la expedición de la Ley de Emprendimiento, estos se ajustaron a través de la Resolución No. 161 del 17 de junio de 2021, «Por la cual se modifican los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente», la cual rige para los procedimientos de selección cuya invitación o aviso de convocatoria se publique a partir del 28 de junio de 2021.

**2.2. Alcance de las Resoluciones No. 256 de 2020 y 193 de 2021 y de los documentos tipo adoptados en virtud de ella: inaplicabilidad de dichas resoluciones en la contratación de la interventoría y los estudios de ingeniería por la modalidad de mínima cuantía**

Como se explicó en el apartado anterior, en ejercicio de la competencia del artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente expidió la Resolución 256 del 11 de diciembre 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», y la Resolución 193 del 14 de julio de 2021, «por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concurso de méritos, para la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte».

Así, tanto por el título de las resoluciones como por lo establecido en el artículo 1 de estos actos administrativos, no cabe duda de que los documentos tipo que en dichos reglamentos se crean solo rigen para el *concurso de méritos* dirigido a contratar la interventoría y los estudios de ingeniería para obras públicas de infraestructura de transporte. Por consiguiente, no son aplicables a los procesos de selección de *mínima cuantía* mediante los cuales se efectúe la contratación de interventoría o estudios de ingeniería de obra pública de infraestructura de transporte.

Dos (2) argumentos adicionales apoyan la tesis señalada anteriormente. *En primer lugar*, la memoria justificativa del proyecto que se convirtió en la Resolución No. 256 del 11 de diciembre de 2020 explicó en el numeral 7, referido a la estructura de la Resolución, que «Teniendo en cuenta el tema sobre el que recaen los documentos tipo, en el artículo 1 se indica que el objeto de la resolución es adoptar los documentos tipo para los procesos de selección de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte que se adelanten por la modalidad de concurso de méritos»[[6]](#footnote-6). Por otra parte, el numeral 9 de la misma memoria explica que «Los documentos objeto de la resolución serán aplicados para los contratos de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte, que se realicen en la modalidad de concurso de méritos»[[7]](#footnote-7).

En un sentido similar, la memoria justificativa del proyecto que se convirtió en la Resolución No. 193 de 14 de julio de 2021 explicó en el numeral 8, referido a la estructura de la Resolución, que «Teniendo en cuenta el tema sobre el que recaen los documentos tipo, en el artículo 1 se indica que el objeto de la resolución es adoptarlos para los procesos de selección de consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte que se adelanten por la modalidad de concurso de méritos»[[8]](#footnote-8). Asimismo, el referido numeral explica que «Por su parte, el artículo 2 establece que los documentos tipo para el procedimiento de selección de concurso de méritos para la contratación de consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte, contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública»[[9]](#footnote-9).

*En segundo lugar*, si se revisan los documentos tipo adoptados por las Resoluciones No. 256 del 11 de diciembre de 2020 y 193 del 14 de julio de 2021 –es decir, tanto el documento base, como los anexos, los formatos, las matrices y el formulario–, se puede evidenciar que están estructurados para la modalidad de selección de *concurso de méritos*, procedimiento que se diferencia considerablemente de la mínima cuantía[[10]](#footnote-10). Los documentos tipo tienen en cuenta estas diferencias, porque definen para el *concurso de méritos* aspectos como los criterios de evaluación –capítulo IV del documento base– y el cronograma del proceso –anexo 2–. Los documentos tipo implementados en virtud de las Resoluciones No. 256 del 11 de diciembre de 2020 y 193 del 14 de julio de 2021 incluso emplean conceptos que son extraños a la modalidad de mínima cuantía –porque no se aplican a esta–, como los siguientes: proyecto de pliego de condiciones, pliego de condiciones, aviso de convocatoria, acto administrativo de adjudicación, entre otros.

Es cierto que el numeral 05, literal B, del «Manual de la modalidad de selección de mínima cuantía», publicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, expresa que «Dado que la selección de mínima cuantía es especial para cualquier objeto contractual, de conformidad con el inciso primero del artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, en caso de concurrencia entre el concurso de méritos y la mínima cuantía, la modalidad de selección aplicable es la de mínima cuantía»[[11]](#footnote-11).

De igual forma, es cierto que esta ha sido la interpretación del Consejo de Estado, que al estudiar la concurrencia entre la mínima cuantía y otras modalidades de selección –incluido el concurso de méritos para la selección de *consultores*, entre los cuales se encuentran los *interventores*, al tenor del artículo 32, numeral 2 de la Ley 80 de 1993[[12]](#footnote-12)–, ha concluido que:

[…], cuando el monto de la contratación sea equivalente a la mínima cuantía de la entidad estatal, pero, concomitante a ello, esta última (la entidad) advierta que también aplica alguna modalidad de selección específica (dadas las condiciones especiales del objeto), ella debe acudir al procedimiento establecido para la mínima cuantía; así, por ejemplo, si la administración necesita contratar la prestación de servicios de salud (supuesto que se enmarca en el trámite de selección abreviada), pero el valor del contrato no excede del 10% de la menor cuantía de la entidad, este último será el criterio que se debe tener en cuenta para la escogencia del contratista; por tanto, el procedimiento que debe seguirse será el de mínima cuantía, independientemente –se insiste– del objeto a contratar. *Lo mismo se aplica cuando se necesita contratar una consultoría* o adquirir bienes o servicios de características técnicas uniformes y de común utilización, entre otros, siempre que el costo de la contratación no supere la mínima cuantía de la entidad[[13]](#footnote-13) (cursiva fuera de texto).

Sin embargo, no es menos cierto que en virtud de la Ley 2022 de 2020 y el artículo 1 de las Resoluciones No. 256 del 11 de diciembre de 2020 y 193 del 14 de julio de 2021, los documentos tipo adoptados mediante estos actos administrativos únicamente son obligatorios para la interventoría y los estudios de ingeniería de obras públicas de infraestructura de transporte por *concurso de méritos*. De esta manera, aunque no son obligatorios para los contratos de interventoría o estudios de ingeniería adelantados por *mínima cuantía*, nada obsta para que –sin desconocer las diferencias entre ambos procedimientos de selección– se adopten potestativamente los documentos tipo citados como criterio de buena práctica contractual, haciendo las adaptaciones pertinentes para la contratación cuyo valor no exceda el diez por ciento –10%– de la menor cuantía.

**2.2 Experiencia adicional respecto a los bienes y servicios adicionales a la obra pública en los documentos tipo adoptados mediante la Resolución No. 240 de 2020**

El documento base adoptado por la Resolución No. 240 del 27 de noviembre de 2020, «Por la cual se actualizan los documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte», creó el numeral «3.5.1 Determinación de los requisitos mínimos de experiencia según la Matriz 1 – Experiencia», en el que la entidad debe justificar, expresa y suficientemente la complejidad del proyecto, determinando si es de baja–media o alta complejidad, y en función de ello implementar alguna de las variantes de la «Matriz 1 – Experiencia», ya sea la de proyectos de baja–media o la elaborada para proyectos de alta complejidad técnica. En otras palabras, a partir de la actualización de los «Documentos Tipo – Versión 3» de licitación de obra pública de infraestructura de transporte se crean dos Matrices de experiencia: i) una para proyectos de complejidad técnica baja o media y ii) otra para proyectos de complejidad técnica alta.

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

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

* + 1. Establecer si se trata de un proyecto de complejidad baja-media o alta, y en función de ello establecer la matriz de experiencia aplicable.
    2. Identificada la respectiva matriz, la entidad deberá determinar el tipo de infraestructura sobre el cual recae la obra a ejecutar. Al respecto esta matriz contiene ocho (8) secciones que corresponden a los tipos de infraestructura estandarizados.
    3. Definido el tipo de infraestructura, identificar la «ACTIVIDAD A CONTRATAR» acorde con la matriz 1.

1. Identificar el rango en el cual se encuentra el proceso de contratación de acuerdo con el presupuesto oficial.
2. 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.
3. 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.

Establecidos los requisitos de experiencia exigibles, la entidad deberá consignarlos en los apartados grises entre corchetes del literal A del numeral 3.5.2 del documento base, para que los oferentes puedan conocer los requisitos de experiencia general y específica exigidos por la entidad. En este sentido, la «experiencia general» y la «experiencia específica» se exigirán de acuerdo con la actividad a contratar y con la cuantía del procedimiento de contratación. Por lo tanto, no se podrán solicitar actividades distintas a las previstas en la «Matriz 1 – Experiencia».

Una excepción a la regla anterior se desarrolla en el Decreto 342 de 2019, que modificó el Decreto 1082 de 2015. En concordancia con el artículo 4 de la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020, dispone que la entidad puede solicitar experiencia adicional para evaluar la idoneidad del contratista en procesos de contratación de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, que incluyen bienes o servicios adicionales a este tipo de infraestructura. Estos corresponden a necesidades no incluidas en el alcance de la obra, cuya ejecución se contempla en el mismo procedimiento contractual. Por ello, con fundamento en esta disposición las entidades pueden requerir experiencia añadida cuando el bien o servicio adicional a la obra de infraestructura de transporte es de tal magnitud que no es posible valorar la idoneidad del contratista únicamente a partir de la experiencia establecida en la «Matriz 1 – Experiencia».

Cuando la entidad requiere bienes y servicios que no se encuentran incluidos como infraestructura de transporte en la «Matriz 1 – Experiencia» y considera necesario exigir experiencia adicional, debe aplicar el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020. Esta norma dispone los eventos en los que el objeto contractual incluye bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. En este caso, la entidad puede incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte.

No obstante, se deben seguir los siguientes parámetros: i) 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 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, iv) clasificar la experiencia requerida solo hasta el tercer nivel del clasificador de bienes y servicios, así como incluir exclusivamente los códigos que estén relacionados directamente con el objeto a contratar[[14]](#footnote-14).

La entidad que opte por solicitar experiencia adicional en desarrollo de esta norma debe evidenciar en los documentos del proceso que agotó estos parámetros. Para ello, debe justificar en los estudios y documentos previos, como parte del deber de análisis y planeación, que ha verificado que la experiencia adicional relacionada con los bienes o servicios no afecta significativamente la pluralidad de oferentes. Es decir, la entidad debe revisar 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.

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. Esta experiencia no puede estar limitada o referida a que se haya adquirido en un territorio o con alguna entidad determinada, ni establecer limitantes temporales o la acreditación de volúmenes o cantidades. Este parámetro va encaminado a determinar si la experiencia solicitada es acorde, adecuada y proporcional a la necesidad identificada por la entidad, por lo cual no puede desbordar los límites racionales ni solicitar experiencias de imposible cumplimiento.

Por último, la experiencia requerida debe clasificarse 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.

La posibilidad de solicitar experiencia adicional solo ocurre cuando el objeto contractual incluye bienes o servicios adicionales a la obra pública de infraestructura de transporte. Esto implica que: i) la actividad que se requiere, si bien es una labor de obra, no está relacionada con la infraestructura de transporte, por ejemplo, la construcción de un parque cerca de la vía, y ii) el bien o servicio adicional es distinto a la actividad principal, aun cuando se relaciona con la infraestructura de transporte, v. gr., cuando se requiere que el contratista ejecute actividades de consultoría como la realización, revisión o actualización de los estudios y diseños de la obra. En supuestos como los indicados es posible que la entidad exija experiencia adicional para acreditar la idoneidad del contratista en la ejecución de estos bienes o servicios adicionales a la obra de infraestructura de transporte.

Además de lo anterior, debe tenerse presente la regla de la inalterabilidad de los Documentos Tipo, que se fundamenta en el artículo 2.2.1.2.6.1.4 del Decreto 342 de 2019[[15]](#footnote-15), y en los artículo 2 y 3 de la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020[[16]](#footnote-16), que disponen que las entidades contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los documentos del proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación señalados en los documentos tipo.

Además, la parte introductoria de los documentos tipo señala que los aspectos incluidos en corchetes y resaltado gris deben ser diligenciados por la entidad. Es así como en cada acápite que esté resaltado en gris la entidad tendrá la libertad de determinar la información que se diligenciará en los documentos tipo. Esto, de acuerdo con su necesidad y las instrucciones que precise el pliego. Por consiguiente, para solicitar experiencia frente a bienes o servicios adicionales que no se encuentren contemplados en la «Matriz 1 – Experiencia», el literal H del numeral 3.5.2 del documento base dispone lo siguiente:

H. [Cuando el objeto contractual incluya bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte y de manera excepcional requiere incluir experiencia adicional para evaluar la idoneidad respecto de los bienes o servicios ajenos a la obra pública, la Entidad Estatal deberá seguir los parámetros establecidos en el artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015.

Conforme a esta disposición, la Entidad no puede requerir experiencia adicional que incluya volúmenes o cantidades de obra específica expresadas en SMMLV]

La Entidad tampoco puede exigir experiencia general o específica adicional a la señalada en la Matriz 1 – Experiencia relacionada con Planes de Manejo Ambiental, Planes de Manejo de Tránsito o el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental, porque no son bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte]

De esta manera, la regla general frente a la aplicación del documento base es su inalterabilidad. Por lo tanto, no se podrán incluir o modificar dentro de los documentos del proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación señalados en los documentos tipo, salvo lo previsto en el artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015 en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020. Por tanto, si el objeto contractual incluye bienes o servicios ajenos a la obra pública de infraestructura de transporte, de allí solo se deriva que podrá incluirse la experiencia adicional que se considere conveniente, atendiendo a las reglas explicadas con anterioridad.

En este contexto, se indaga por la utilización de los documentos de licitación pública de obra pública de infraestructura de transporte para la construcción de un parque y mejoramiento de vías adyacentes, donde estas últimas representan el −35%− del valor del contrato. Al respecto, siempre que la actividad desarrollada sobre los elementos que integran la infraestructura de transporte se subsuma dentro de la matriz de experiencia, como sucede, por ejemplo, en las actividades 1.2, 2.2, 6.2 para el mejoramiento de vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas, los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 de 2020 son obligatorios. Esto último con independencia del porcentaje de las obras de infraestructura de transporte en el valor total del contrato, pues –conforme a lo explicado *ut supra*– el rango en el cual se encuentra el proceso de contratación de acuerdo con el presupuesto oficial influye en los requisitos de experiencia exigibles, mas no en la aplicación de los documentos tipo en su conjunto.

Si con las actividades de mantenimiento en vías confluyen otras ajenas a la matriz de experiencia de los documentos tipo, independientemente del porcentaje que representen en el valor total del contrato, estas harán parte de las obras ajenas a la infraestructura de transporte. De esta manera, para efectos de solicitar la experiencia adicional en el proceso de selección, las entidades aplicarán las consideraciones del artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015, el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020 y lo indicado en el literal H del numeral 3.5.1 del Documento Base.

Por tanto, para determinar si procede la aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte y la experiencia que se exigirá, le corresponde a la entidad seguir los pasos expuestos, identificando, de manera preliminar, el tipo de infraestructura sobre la cual recae el objeto a contratar, acorde con lo señalado en la «Matriz 1 – Experiencia». En todo caso, debe advertirse que es la entidad contratante, al momento de adelantar sus actividades previas de planeación de cada proceso contractual, quien debe determinar si de acuerdo con las particularidades del contrato a ejecutar, este se encuadra o no dentro de alguna de las actividades de la matriz 1. Lo anterior sin que pueda apartarse de su aplicación cuando materialmente el objeto a contratar corresponde con alguna actividad contemplada en ella, y sin perjuicio de exigir la experiencia adicional en los bienes o servicios ajenos a las obras públicas de infraestructura de transporte en los términos anteriormente explicados.

**3. Respuestas**

i) «Para los procesos de mínima cuantía de infraestructura de transporte que tengan que ver con interventoría de obras viales, o estudios y/o diseños de obras viales cual sería la experiencia a requerir, dado que en la matriz de experiencia correspondiente a este tipo de selección no se encuentra objeto relacionado con consultorías».

De acuerdo con las consideraciones desarrolladas en este concepto, los documentos tipo adoptados por las Resoluciones No. 256 del 11 de diciembre de 2020 y 193 del 14 de julio de 2021 solo se deben emplear para los procesos de selección de interventoría y estudios de ingeniería de obra pública de infraestructura de transporte, que se adelanten por la modalidad de *concurso de méritos*. De esta manera, aunque no son obligatorios para los contratos de interventoría o estudios de ingeniería adelantados por *mínima cuantía*, nada obsta para que –sin desconocer las diferencias entre ambos procedimientos de selección– se adopten discrecionalmente los documentos tipo citados como criterio de buena práctica contractual, haciendo las adaptaciones pertinentes para la contratación cuyo valor no exceda el diez por ciento –10%– de la menor cuantía.

ii) «En un proceso de licitación pública que incluye construcción de parque y mejoramiento de las vías adyacentes al parque donde el valor de las vías representa un 35% del valor del contrato, se debe utilizar el pliego tipo para infraestructura de transporte o no?».

Siempre que la actividad desarrollada sobre los elementos que integran la infraestructura de transporte se subsuma dentro de la matriz de experiencia, como sucede, por ejemplo, en las actividades 1.2, 2.2, 6.2 para el mejoramiento de vías primarias, secundarias, terciarias o urbanas, los documentos tipo adoptados mediante la Resolución 240 de 2020 son obligatorios. Esto último con independencia del porcentaje de las obras de infraestructura de transporte en el valor total del contrato, pues el rango en el cual se encuentra el proceso de contratación de acuerdo con el presupuesto oficial influye en los requisitos de experiencia exigibles, mas no en la aplicación de los documentos tipo en su conjunto.

Si con las actividades de mantenimiento en vías confluyen otras ajenas a la matriz de experiencia de los documentos tipo, independientemente del porcentaje que representen en el valor total del contrato, estas harán parte de las obras ajenas a la infraestructura de transporte. De esta manera, para efectos de solicitar la experiencia adicional en el proceso de selección, las entidades aplicarán las consideraciones del artículo 2.2.1.2.6.1.5 del Decreto 1082 de 2015, el artículo 4 de la Resolución 240 de 2020 y lo indicado en el literal H del numeral 3.5.1 del Documento Base.

Por tanto, para determinar si procede la aplicación de los documentos tipo de infraestructura de transporte y la experiencia que se exigirá, le corresponde a la entidad seguir los pasos expuestos, identificando, de manera preliminar, el tipo de infraestructura sobre la cual recae el objeto a contratar, acorde con lo señalado en la «Matriz 1 – Experiencia». En todo caso, debe advertirse que es la entidad contratante, al momento de adelantar sus actividades previas de planeación de cada proceso contractual, quien debe determinar si de acuerdo con las particularidades del contrato a ejecutar, este se encuadra o no dentro de alguna de las actividades de la matriz 1. Lo anterior sin que pueda apartarse de su aplicación cuando materialmente el objeto a contratar corresponde con alguna actividad contemplada en ella, y sin perjuicio de exigir la experiencia adicional en los bienes o servicios ajenos a las obras públicas de infraestructura de transporte en los términos anteriormente explicados.

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

Atentamente,

Texto, Carta

Descripción generada automáticamente

|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Carlos Mario Castrillón Endo  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Karlo Fernández Cala  Gestor T1-15 de la Dirección General  Juan David Montoya Penagos  Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Aprobó: | Juan David Marín López  Subdirector de Gestión Contractual ANCP – CCE (E) |

1. El parágrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 facultó por primera vez al Gobierno Nacional para adoptar estándares generales en los pliegos de condiciones, razón por la cual dispuso lo siguiente: «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. Diario Oficial. Gaceta del Congreso 458 de 2005.   [↑](#footnote-ref-2)
3. Ibídem. [↑](#footnote-ref-3)
4. Diario Oficial. Gaceta del Congreso 416 de 2007, Informe de Conciliación Senado.  [↑](#footnote-ref-4)
5. El artículo 1 de la Ley 2022 de 2020 modifica el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, el cual adiciona el parágrafo 7 al artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y dispone que: «La Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente o quien haga sus veces, adoptará documentos tipo que serán de obligatorio cumplimiento en la actividad contractual de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

   »Dentro de estos documentos tipo, se establecerán los requisitos habilitantes, factores técnicos, económicos y otros factores de escogencia, así como aquellos requisitos que, previa justificación, representen buenas prácticas contractuales que procuren el adecuado desarrollo de los principios que rigen la contratación pública.

   »Con el ánimo de promover la descentralización, el empleo local, el desarrollo, los servicios e industria local, en la adopción de los documentos tipo, se tendrá en cuenta las características propias de las regiones, la cuantía, el fomento de la economía local y la naturaleza y especialidad de la contratación. Para tal efecto se deberá llevar a cabo un proceso de capacitación para los municipios.

   »La Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente fijará un cronograma, y definirá en coordinación con las entidades técnicas o especializadas correspondientes el procedimiento para implementar gradualmente los documentos tipo, con el propósito de facilitar la incorporación de estos en el sistema de compra pública y deberá establecer el procedimiento para recibir y revisar comentarios de los interesados, así como un sistema para la revisión constante de los documentos tipo, que expida.

   »En todo caso, serán de uso obligatorio 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, consultoría en ingeniería para obras, que lleven a cabo todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en los términos fijados mediante la reglamentación correspondiente».  [↑](#footnote-ref-5)
6. La memoria justificativa puede consultarse aquí: https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce\_public/files/files\_2020/memoria\_justificativa\_resolucion\_256\_de\_2020.pdf [↑](#footnote-ref-6)
7. Ibíd. [↑](#footnote-ref-7)
8. La memoria justificativa puede consultarse aquí: https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce\_public/files/files\_2020/memoria\_justificativa\_resolucion\_193\_de\_2021\_concurso\_de\_meritos.pdf [↑](#footnote-ref-8)
9. Ibíd. [↑](#footnote-ref-9)
10. En efecto, mientras que la modalidad de mínima cuantía exige que la entidad estatal publique una invitación por un término no inferior a un día hábil –según lo establece el artículo 2, numeral 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020–, el procedimiento del concurso de méritos, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.1.3.2. del Decreto 1082 de 2015, debe desarrollarse así: «Además de las reglas generales previstas en la ley y en el presente título, las siguientes reglas son aplicables al concurso de méritos abierto o con precalificación:

    »1. La Entidad Estatal en los pliegos de condiciones debe indicar la forma como calificará, entre otros, los siguientes criterios: a) la experiencia del interesado y del equipo de trabajo, y b) la formación académica y las publicaciones técnicas y científicas del equipo de trabajo.

    »2. La Entidad Estatal debe publicar durante tres (3) días hábiles el informe de evaluación, el cual debe contener la calificación técnica y el orden de elegibilidad». [↑](#footnote-ref-10)
11. https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce\_public/files/cce\_documents/manual\_de\_la\_modalidad\_de\_seleccion\_de\_minima\_cuantia.pdf [↑](#footnote-ref-11)
12. Este numeral dispone: «Son contratos de consultoría los que celebren las entidades estatales referidos a los estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión.

    »Son también contratos de consultoría los que tienen por objeto la interventoría, asesoría, gerencia de obra o de proyectos, dirección, programación y la ejecución de diseños, planos, anteproyectos y proyectos.

    »Ninguna orden del interventor de una obra podrá darse verbalmente. Es obligatorio para el interventor entregar por escrito sus órdenes o sugerencias y ellas deben enmarcarse dentro de los términos del respectivo contrato». [↑](#footnote-ref-12)
13. Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección A. Auto del 29 de marzo de 2017. Exp. 56307. Consejero: Carlos Alberto Zambrano Barrera. [↑](#footnote-ref-13)
14. Resolución 240 de 2020, «por la cual se actualizan los Documentos Tipo [Versión 3] para procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 0045 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 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». [↑](#footnote-ref-14)
15. Decreto 342 de 2019: «Artículo 2.2.1.2.6.1.4. Inalterabilidad de los Documentos Tipo. Las entidades estatales contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los Documentos del Proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo». [↑](#footnote-ref-15)
16. Los artículos 2 y 3 de la Resolución 240 del 27 de noviembre de 2020 establecen: «Artículo 2. OBLIGATORIEDAD. Los Documentos Tipo contienen parámetros obligatorios para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública que adelanten procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte de acuerdo con lo establecido en los Documentos Tipo».

    «Artículo 3. Inalterabilidad de los documentos tipo. Las Entidades estatales contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los documentos del proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación que han sido definidos y señalados en los Documentos Tipo». [↑](#footnote-ref-16)