**CCE-DES-FM-17**

**DOCUMENTOS TIPO – Aplicación – Obligatoriedad**

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.

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.

**DOCUMENTOS TIPO INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Experiencia**

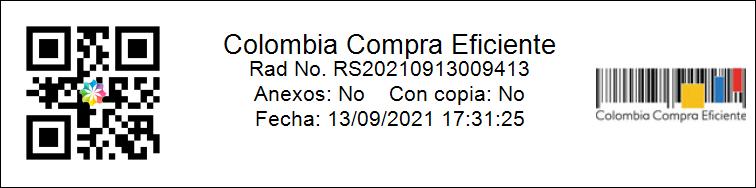
Para fijar las condiciones que deben cumplir los contratos aportados, en términos de actividades ejecutadas, las entidades deberán emplear la Matriz 1, documento que estandariza las condiciones de experiencia general y/o experiencia específica que deben requerir las entidades estatales de acuerdo con: 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, los cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. 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.

**DOCUMENTO TIPO – Experiencia – Acreditación – Espacio público asociado a la infraestructura de transporte**

[…] dando aplicación a las condiciones previstas en los documentos tipo, es posible concluir que cada entidad estatal podrá determinar, de manera justificada y razonada, que para un procedimiento de construcción de andenes y/o circulaciones peatonales, catalogables como «espacio público asociado a la infraestructura de transporte» es necesaria la acreditación de experiencia general y específica, según la complejidad del proyecto, en la construcción de las actividades relacionadas en el numeral 3.26 del Glosario, entre las que se encuentran los puentes peatonales, las calzadas, los carriles, los puentes vehiculares y los viaductos.

[…], es importante referir el numeral 3.5.3. del «Documento Base», el cual pone de presente las consideraciones para validar la experiencia requerida. En su literal J indica que «J. Cuando el contrato que se pretende acreditar como experiencia contenga varias actividades, de las cuales solo algunas de ellas se ajustan a lo exigido por la «Matriz 1 – Experiencia», asociadas con actividades de obra pública de infraestructura de transporte, la Entidad Estatal deberá descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia.» De este modo, en el supuesto planteado en su segunda pregunta, si el contrato que se presenta para acreditar experiencia en un procedimiento de contratación para la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales contiene actividades de construcción de andenes y de alcantarillado pluvial, la entidad estatal deberá proceder a «descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia», es decir, relacionadas con el alcantarillado pluvial.



Señor

**Diego Dorado**

Arauca, Arauca

**Concepto C – 490 de 2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Temas:** | DOCUMENTOS TIPO – Aplicación – Obligatoriedad / DOCUMENTO TIPO INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – Experiencia / DOCUMENTO TIPO ­– Experiencia – Acreditación – Espacio público asociado a la infraestructura de transporte |
| **Radicación:** | Respuesta a consulta P20210802006726 |

Estimado señor Dorado:

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente responde a su consulta del 2 de agosto de 2021, 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.

**1. Problema planteado**

Usted formula las siguientes preguntas:

1. «¿Si una Entidad Pública, saca a selección publica un proceso de construcción de obras de espacio público (Andenes y/o circulaciones peatonales) y tiene en cuenta en el pliego tipo del proceso de licitación pública para el cumplimiento del numeral 3.5.2 (CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA EXIGIDA), la actividad 6.4 (PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O REHABILITACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE) de la MATRIZ 1 – Experiencia. Por favor aclarar si para este proceso de selección publica los proponentes pueden acreditar la construcción de puentes en vías principales, puentes urbanos o vías urbanas, pues estas obras por lo general están integradas a andenes peatonales existentes. Esta observación la realizo teniendo en cuenta el ANEXO 3 – Glosario de los documentos tipo?».
2. «¿Si una Entidad Pública, saca a selección publica un proceso de construcción de obras de espacio público (Andenes y/o circulaciones peatonales) y tiene en cuenta en el pliego tipo del proceso de licitación pública para el cumplimiento del numeral 3.5.2 (CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA EXIGIDA), la actividad 6.4 (PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O REHABILITACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE) de la MATRIZ 1 – Experiencia. Por favor aclarar si para este proceso de selección publica los proponentes pueden acreditar el valor total de un contrato que ejecuto construcción de andenes y alcantarillado pluvial?».

**2. Consideraciones**

En ejercicio de las competencias establecidas en los artículos 3.5 y 11.8 del Decreto 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente resuelve las consultas sobre los asuntos de su competencia, esto es, sobre las temáticas de la contratación estatal y compras públicas relacionadas en los artículos citados.

Es necesario tener en cuenta que esta entidad solo tiene competencia para responder solicitudes sobre la aplicación de normas de carácter general en materia de compras y contratación pública[[1]](#footnote-1). Esta se fija con límites claros, con el objeto de evitar que la Agencia actúe como una instancia de validación de las actuaciones de las entidades sujetas a la Ley 80 de 1993 o de los demás participantes de la contratación pública.

Por ello, la Subdirección –dentro de los límites de sus atribuciones– resolverá la consulta conforme a las normas generales en materia de contratación estatal. Con este objetivo se analizarán los siguientes temas: i) recuento sobre normatividad aplicable a los documentos tipo en Colombia, ii) tipos de infraestructura de transporte regulados en los Documentos tipo a partir de la Matriz 1 – Experiencia, iii) aplicación de los Documentos tipo de infraestructura de transporte a partir de la Matriz 1 – Experiencia, en las modalidades de selección reguladas.

**2.1. Recuento sobre normativa aplicable a los documentos tipo en Colombia**

La adopción de los documentos tipo obligatorios en el ordenamiento jurídico colombiano se incluyó por primera vez en el parágrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007[[2]](#footnote-2), que facultó al gobierno nacional para expedirlos, pero solo cuando se tratara de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización, pero esa facultad no ha sido ejercida hasta la actualidad.

Debido a lo anterior, el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018 se convierte en el antecedente más relevante respecto a los documentos tipo. A partir de esta norma se determinó la obligatoriedad por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública de aplicar los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional. Ahora bien, en virtud de la Ley 1882 de 2018 se expidieron varios documentos tipo para el sector de infraestructura de transporte y, por tanto, es importante explicar el proceso previsto en dicho cuerpo normativo.

La Ley 1882 de 2018, en el artículo 4, establecía que el gobierno nacional adoptaría los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas y consultoría en ingeniería para obras, los cuales debían ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelantaran[[3]](#footnote-3).

Asimismo, señalaba que, dentro de los documentos tipo, el gobierno adoptaría de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Finalmente, para la adopción de esta reglamentación el gobierno tendría en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local. Por último, se facultaba al gobierno para adoptar los documentos tipo cuando lo considerara necesario en relación con otros contratos o procesos de selección.

De la norma descrita se concluía lo siguiente: i) la adopción de los documentos tipo estaba en cabeza del gobierno nacional; ii) estos debían relacionarse con procesos de obra públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños y, finalmente, consultoría en ingeniería para obras; iii) eran de obligatorio cumplimiento por parte de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública; iv) en los documentos tipo se indicarían las condiciones generales de los requisitos habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según correspondiera para cada modalidad de selección; v) el gobierno nacional tenía la facultad de adoptar documentos tipo en otros contratos o procesos de selección; por último, vi) los documentos tipo serían adoptados por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación.

Esta norma fue estudiada por la Corte Constitucional en la Sentencia C-119 de 2020. Al respecto, indicó que la adopción de los documentos tipo no afectaba la autonomía de las entidades territoriales, en cuanto la estandarización se predicaba únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección del contratista, materia en la que existe reserva de ley y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. De igual manera, se establece que esta autonomía se garantiza con la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato[[4]](#footnote-4).

De este modo, los documentos tipo no afectan la autonomía de las entidades territoriales. Lo anterior, debido a que la definición de los requisitos habilitantes y de aspectos técnicos de la selección del contratista en los procesos de selección, son aspectos en los que el legislador tiene amplia libertad de configuración legislativa y, por tanto, puede atribuir dicha regulación al gobierno nacional. Ahora, dicha autonomía se materializa cuando las entidades territoriales deciden iniciar un proceso de convocatoria para satisfacer sus necesidades para la adquisición de un bien, obra o servicio, y además se incluyen en la minuta del contrato las condiciones particulares del negocio jurídico a celebrar.

Explicado el proceso para adoptar los documentos tipo en virtud de la Ley 1882 de 2018 y estudiada su constitucionalidad, de acuerdo con el pronunciamiento de la Corte Constitucional, a continuación, se identificarán los documentos tipo adoptados por el gobierno nacional en virtud de esta ley. Dada la relevancia económica y el impacto que tienen en el nivel territorial los proyectos de obra en el sector transporte, el gobierno nacional, en vigencia del artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, por el cual se adicionó el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, inició la implementación gradual mediante el Decreto 342 del 5 de marzo de 2019, relacionado con los documentos tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

Luego se expidió el Decreto 2096 del 21 de noviembre de 2019, que permitió el desarrollo de los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de obras públicas de infraestructura de transporte que se adelantaran por la modalidad de selección abreviada de menor cuantía. Finalmente, se profirió el Decreto 594 del 25 de abril de 2020, frente a los documentos tipo para los contratos de obra pública de infraestructura de transporte que se surtieran por la modalidad de mínima cuantía. Estos documentos fueron implementados y desarrollados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, 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 posteriormente fue expedida la Ley 2022 de 2020 «Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones». En su artículo 1, esta norma modificó el Articulo 4 de la Ley 1882 de 2018[[5]](#footnote-5), estableciendo a cargo de esta Agencia la adopción de 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. 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».

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».

De otro lado, en el 2021 se expidió la Resolución 161 de 2021 «Por la cual se modifican los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente», esta última versión de los pliegos tipo rige desde el 28 de junio de 2021. Además, se profirió la Resolución 193 de 2021 «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de selección de concurso de méritos, para contratar la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte». Finalmente, se expidieron las Resoluciones 219 y 220 «Por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social» y «Por la cual se adoptan los documentos tipo complementarios para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social relacionados con el sector educativo», respectivamente.

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 los procesos de selección de concurso de méritos, para contratar la consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se haya publicado desde el 9 de agosto de 2021.

ix) 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.

x) 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.

xi) Documentos tipo para procesos de gestión catastral con enfoque multipropósito que se celebren a través de contratos interadministrativos, obligatorios para los contratos celebrados a partir del 1 de febrero de 2021.

xii) Documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social, concretamente, para infraestructura en el sector educativo, obligatorios para los procesos cuyo aviso de convocatoria se publiquen desde el 30 de agosto 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. Tipos de infraestructura de transporte regulados en los Documentos tipo a partir de la Matriz 1 – Experiencia y la importancia del Anexo 3 – Glosario**

De acuerdo con lo expuesto, las entidades estatales regidas por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, de conformidad con el parágrafo 7 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, adicionado por la Ley 1882 de 2018 y modificado por la Ley 2022 de 2020, se encuentran obligadas a aplicar los documentos tipo implementados por esta Agencia. Sin embargo, si el objeto contractual no se relaciona con actividades u objetos contractuales descritos con anterioridad no será obligatorio aplicar los documentos tipo que ha expedido Colombia Compra Eficiente. Sin perjuicio de lo anterior, para delimitar de forma más precisa el ámbito de aplicación de cada uno de los documentos tipo explicados anteriormente será necesario analizar la matriz de experiencia asociada a cada uno de ellos, pues estos aplicarán a los proyectos específicos contemplados en cada una de dichas matrices de experiencia. En este sentido, la matriz de experiencia de cada uno de los documentos tipo, además de estandarizar este importante requisito en los procedimientos de selección delimita o precisa el ámbito de aplicación de los mismos, por lo que aplicará a las actividades establecidas en cada una de estas matrices[[6]](#footnote-6).

Teniendo en cuenta lo anterior, en relación con el requisito habilitante de experiencia en los procesos de obra, de acuerdo con las condiciones fijadas en el «Documentos Base» de los Documentos Tipo de licitación pública de infraestructura de transporte – versión 3 (la versión vigente desde el 28 de junio de 2021), su acreditación se aborda desde distintos criterios. En primer lugar, 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 – Experiencia. En segundo lugar, los proponentes deben acreditar el cumplimiento de las condiciones fijadas con mínimo uno (1) y máximo seis (6) contratos, que debieron terminar antes de la fecha de cierre del proceso de contratación. Por último, el número de contratos aportados por el proponente debe certificar un valor mínimo correspondiente a un porcentaje del presupuesto oficial del proceso de obra expresado en SMMLV, cuya verificación se hará de acuerdo con la sumatoria de los valores totales ejecutados de los contratos que cumplan con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

Para fijar las condiciones que deben cumplir los contratos aportados, en términos de actividades ejecutadas, las entidades deberán emplear 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, los cuales son: 1) obras en vías primarias o secundarias, 2) obras en vías terciarias, 3) obras marítimas y fluviales, 4) obras en vías primarias o secundarias o terciarias para atención de emergencias diferentes a contratación directa, 5) obras férreas, 6) obras de infraestructura vial urbana, 7) obras en puentes y 8) obras aeroportuarias. 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.

Así las cosas, en relación con las preguntas efectuadas, es pertinente resaltar que la Ley 1682 de 2013 define la infraestructura del transporte como «[…] 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[[7]](#footnote-7)». Y, a su turno, que en el Anexo 3 – Glosario de los Documentos Tipo de licitación pública de infraestructura de transporte – versión 3 –en cuanto a la versión vigente desde el 28 de junio de 2021, de acuerdo con la modificación realizada por la Resolución 161 de 2021 –, reitera la definición legal de infraestructura del transporte, enlistando los elementos que la componen y, además, precisa muchos de los conceptos relativos a dicho objeto contractual, entre los cuales se señalan algunos relacionados con la pregunta del peticionario, como lo son alameda, andén o acera, infraestructura vial urbana, entre otras. En ese orden de ideas, y a efectos de su consulta, son relevantes las siguientes definiciones del Anexo 3 - Glosario del documento tipo referido:

«[…]

**1.30 Infraestructura del Transporte:** 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.

Son las obras realizadas en:

-       Vías primarias y secundarias

-        Vías terciarias

-        Infraestructuras marítimas y fluviales

-        Vías primarias, secundarias o terciarias para atención a emergencias diferentes a contratación directa

-        Infraestructura férrea

-        Infraestructura vial urbana

-        Puentes

-        Infraestructura Aeroportuaria

[…]

**2.5 Alameda:** Espacios constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce de los peatones y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. Tiene como soporte la red de andenes, cuya función principal es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana.

[…]

**2.7 Andén o Acera:** Franjas de espacio público construido paralelas a las calzadas vehiculares de las vías públicas, destinadas al tránsito de peatones, personas con movilidad reducida y en algunos casos de ciclousarios.

[…]

**2.35 Espacio Público:** Conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que transcienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:

a. Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo;

b. Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público;

c. Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en el Decreto 1504 de 1998 compilado en el Decreto 1077 de 2015 o la norma que la reemplace, complemente o modifique.

[…]

**2.36 Espacio Público Asociado a la Infraestructura de Transporte:** Elementos constitutivos artificiales o construidos, tales como:

a. Áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por:

o Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardineles, cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamiento bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles.

o Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos.

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

[…]

**2.37 Franja de Circulación Peatonal:** Zona o sendero de las vías de circulación peatonal, destinada exclusivamente al tránsito de las personas.

[…]

**2.69 Puente en Concreto Hidráulico:** Estructura cuya losa o placa de circulación vehicular está soportada por elementos estructurales construidos con concreto hidráulico.

**2.70 Puente Férreo:** Infraestructura del transporte cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de vehículos férreos exclusivamente (trenes, locomotoras, vagones) que circulan en carrileras y/o rieles especializados, en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, etc.

**2.71 Puente Metálico:** Estructura cuya losa o placa de circulación vehicular está soportada por elementos estructurales metálicos.

**2.72 Puente Metálico Modular:** Estructura que se monta o desmonta mediante la simple adición de componentes de acero modulares prefabricados para puentes. Los puentes pueden adaptarse fácilmente hasta la longitud, ancho y resistencia deseados, permitiendo diversas aplicaciones y usos.

**2.73 Puente Mixto:** Estructura que teniendo mínimo dos luces, una de ellas es metálica y la otra es en concreto hidráulico.

**2.74 Puentes Peatonales:** Infraestructura del transporte cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de peatones (en algunos casos también bicicletas) en condiciones de continuidad en el espacio y en el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, etc.

**2.75 Puentes Vehiculares y/o Viaductos:** Infraestructura del transporte en concreto, acero o mixto compuesta por infraestructura y superestructura, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de automóviles (carros, buses, camiones, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y en el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras y vías férreas, que permite atravesar un accidente geográfico (río o depresión) o Paso a Desnivel para el paso de vehículos.

[…]»

Las anteriores definiciones, tal como lo indica el mismo Anexo 3, sirven para la interpretar los documentos tipo y, por ende, los pliegos de condiciones que rijan cada procedimiento de selección realizado con fundamento en ellos. De este modo, en el Anexo 3 se indica que «La Entidad deberá incluir en orden alfabético los conceptos adicionales que apliquen al Proceso de Contratación que no estén incorporados en el presente anexo, y aquellos que se definan en una ley o normativa que en orden de jerarquía esté por encima del pliego de condiciones, siendo estos últimos obligatorios con independencia de que se encuentren detallados, o no». En este sentido, el Anexo 3 – Glosario se convierte en una importante fuente hermenéutica para entender el alcance de los conceptos utilizados en los documentos tipo.

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

Con respecto a las actividades a contratar con fundamento en los documentos tipo, la Matriz 1 establece cuáles corresponden a cada uno de los tipos de infraestructura, con el fin de que la entidad identifique aquellas en las cuales se enmarca el objeto que pretende ejecutar la entidad y, por tanto, determinar los requisitos de experiencia exigibles.

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», tal como se indicó atrás, con el fin de verificar si el objeto a contratar se encuentra enmarcado en dichas actividades y mediante qué contratos se puede acreditar la experiencia.

Así las cosas, a efectos de las preguntas planteadas, resulta claro que la experiencia general y específica que puede exigir la entidad estatal y que deben acreditar los proponentes están detalladas de manera expresa en la Matriz 1 – Experiencia. En este sentido, el numeral 3.5.1 del documento base de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 3 establece que «La entidad debe indicar en esta sección las condiciones de experiencia que serán requeridas en el proceso de selección de acuerdo con las condiciones establecidas en la Matriz 1 – Experiencia. […]» y el numeral 3.5.2 regula las características de los contratos que se deben presentar para acreditar la experiencia.

Por ello, siguiendo el procedimiento referido, cada entidad estatal deberá determinar la experiencia general y específica que debe acreditarse cuando la entidad estatal inicia un procedimiento de selección cuyo objeto contractual sea la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales –como se indica en las preguntas del peticionario–. En desarrollo de ese análisis, tal como usted lo refiere, y según el Glosario, la entidad estatal, de manera motivada, deberá determinar si el objeto contractual se enmarca en alguno de los ocho (8) tipos de obras de infraestructura de transporte, identificadas con un número y su descripción en la Matriz 1. Con base en ello, deberá dar estricta aplicación a lo contenido en dicha matriz y, por tanto, no podrá incluir, modificar, suprimir o alterar las condiciones de experiencia allí establecidas, salvo cuando de forma expresa esta lo determine, así como las nociones definidas en el Anexo 3 – Glosario.

Según lo expuesto, en cada caso concreto deberá determinarse, con estricto apego a los documentos tipo, la experiencia exigible y acreditable en cada licitación pública de infraestructura de transporte regida por los documentos tipo. En efecto, es pertinente aclarar lo siguiente: primero, si luego del análisis y estudio específico la entidad estatal concluye que el objeto contractual se enmarca en los documentos tipo de infraestructura de transporte deberá, en virtud de su carácter obligatorio, emplear la Matriz 1 – Experiencia y, por tanto, solo podrá exigir la experiencia relacionada en los ocho tipos de infraestructura allí consignados. Segundo, en el caso en que el objeto contractual no sea de infraestructura de transporte o no haga parte de las actividades a contratar establecidas en la Matriz 1 – Experiencia el contrato no estaría sometido a los documentos tipo referidos y, por tanto, será la entidad estatal la que, en la estructuración del procedimiento de selección, en ejercicio de su autonomía y discrecionalidad, determine la experiencia exigible a los proponentes sin perjuicio de emplear facultativamente, como una buena práctica contractual, los documentos tipo.

Por tanto, para efectos de la primera pregunta efectuada, es posible concluir que, tal como indica el numeral 3.5.1 del «Documento Base» de los Documentos Tipo, para determinar los requisitos mínimos de experiencia según la Matriz - 1 «La entidad debe indicar en esta sección las condiciones de experiencia que serán requeridas en el proceso de selección de acuerdo con las condiciones establecidas en la Matriz 1 – Experiencia. De igual forma, debe justificar expresa y suficientemente la implementación de las condiciones para un proyecto de baja-media, o alta complejidad técnica según la Matriz 1 – Experiencia. Para tal fin, la entidad puede tener en cuenta las siguientes variables, que se señalan a modo enunciativo, sin limitarse exclusivamente a estas, que puedan incidir en la determinación de la complejidad técnica: condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte.»

Así las cosas, es posible verificar que en la mencionada matriz, en el numeral 6, se encuentran contenidos los requisitos de experiencia general y específica para las obras de «infraestructura vial urbana», la cual, a su turno, en los numerales 6.4, 6.5 prevé las actividades de «proyectos de construcción o mejoramiento o rehabilitación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte» y «proyectos de mantenimiento de espacio público asociado a la infraestructura de transporte», respectivamente. Dentro de dichas actividades se encuentra la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales, referidas en su primera consulta, por lo que la entidad estatal solo podrá exigir los requisitos de experiencia allí relacionados.

En concreto, en el caso de las obras de «*complejidad baja – media»*, para la actividad 6.4 de «proyectos de construcción o mejoramiento o rehabilitación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte», la Matriz solo exige experiencia general. En particular, para aquellos proyectos con cuantía inferior a 100 SMMLV y entre 100 y 1000 SMMLV exige experiencia general en la «construcción o rehabilitación o mejoramiento o mantenimiento o conservación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, adicionalmente se tendrán en cuenta plazoletas»; mientras que para los proyectos con cuantía superior a 1001 SMMLV exige experiencia general en la «construcción o rehabilitación o mejoramiento o conservación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, adicionalmente se tendrán en cuenta plazoletas»[[8]](#footnote-8). A su turno, para la actividad 6.5 de «proyectos de mantenimiento de espacio público asociado a la infraestructura de transporte» la Matriz exige, con independencia de la cuantía, experiencia general en «construcción o rehabilitación o adecuación o ampliación o mejoramiento o mantenimiento o conservación de obras de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, adicionalmente se tendrán en cuenta plazoletas».

Por su parte, en los proyectos de «*complejidad alta»*, en el caso de la actividad 6.4 de «proyectos de construcción o mejoramiento o rehabilitación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte», la Matriz exige, con independencia de la cuantía, experiencia general en «la construcción o rehabilitación o mejoramiento o conservación de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, adicionalmente se tendrán en cuenta plazoletas»[[9]](#footnote-9). Además se exige experiencia específica consistente en que «por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general debe acreditar el 70% del Presupuesto Oficial estimado para este proceso de contratación», para los casos de cuantías inferiores a 100 SMMLV y hasta los 23.000 SMMLV; y experiencia específica en que «por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general debe acreditar el 50% del Presupuesto Oficial estimado para este proceso de contratación», para los casos de cuantías superiores a 23.001 SMMLV.

De otro lado, en el caso de la actividad 6.5 «proyectos de mantenimiento de espacio público asociado a la infraestructura de transporte», la Matriz exige, con independencia de la cuantía, experiencia general en la «construcción o rehabilitación o adecuación o ampliación o mejoramiento o mantenimiento o conservación de obras de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, adicionalmente se tendrán en cuenta plazoletas». Además, se exige experiencia específica consistente en que «por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general debe acreditar el 70% del Presupuesto Oficial estimado para este proceso de contratación» para los casos de procesos con cuantías inferiores a los 23.000 SMMLV, y experiencia específica en que «Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general debe acreditar el 50% del Presupuesto Oficial estimado para este proceso de contratación» para procesos con cuantías superiores a 23.001 SMMLV.

En estos casos, es determinante el concepto de «obras de espacio público asociado a la infraestructura de transporte» que tiene desarrollo en el numeral 2.36 del Glosario, como se analizó en el numeral anterior de este concepto, dentro del cual se prevén, «los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos marítimos, camellones, sardineles, cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamiento bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad, calzadas, carriles. […] Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaducto».

De este modo, dando aplicación a las condiciones previstas en los documentos tipo, es posible concluir que para acreditar experiencia en un proceso de construcción de andenes y/o circulaciones peatonales, catalogables como «espacio público asociado a la infraestructura de transporte» es necesaria y posible la acreditación de experiencia general y específica, según la complejidad del proyecto, en la intervención de los componentes relacionados en el numeral 2.26 del Glosario, entre las que se encuentran los puentes peatonales, las calzadas, los carriles, los puentes vehiculares y los viaductos, mediante contratos en los que se hayan intervenido alguno de estos componentes.

Por su parte, en relación con la segunda pregunta, que también aplica para lo anterior, es importante referir el numeral 3.5.3. del «Documento Base», el cual pone de presente las consideraciones para validar la experiencia requerida. En su literal J indica que «J. Cuando el contrato que se pretende acreditar como experiencia contenga varias actividades, de las cuales solo algunas de ellas se ajustan a lo exigido por la “Matriz 1 – Experiencia”, asociadas con actividades de obra pública de infraestructura de transporte, la Entidad Estatal deberá descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia». De este modo, en el supuesto planteado en su segunda pregunta, si el contrato que se presenta para acreditar experiencia en un procedimiento de contratación para la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales contiene actividades de construcción de andenes y de alcantarillado pluvial, la entidad estatal deberá proceder a «descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia», es decir, relacionadas con el alcantarillado pluvial, salvo que estas últimas actividades estén asociadas o enmarcadas dentro de la intervención de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2.36 del Glosario. De modo que si las actividades asociadas con el alcantarillado pluvial no se enmarcan dentro de los componentes establecidos en el numeral 2.36 del Glosario deberían excluirse, de acuerdo con el literal j del numeral 3.5.3. del «Documento Base».

**3. Respuesta**

1. «¿Si una Entidad Pública, saca a selección publica un proceso de construcción de obras de espacio público (Andenes y/o circulaciones peatonales) y tiene en cuenta en el pliego tipo del proceso de licitación pública para el cumplimiento del numeral 3.5.2 (CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA EXIGIDA), la actividad 6.4 (PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O REHABILITACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE) de la MATRIZ 1 – Experiencia. Por favor aclarar si para este proceso de selección publica los proponentes pueden acreditar la construcción de puentes en vías principales, puentes urbanos o vías urbanas, pues estas obras por lo general están integradas a andenes peatonales existentes. Esta observación la realizo teniendo en cuenta el ANEXO 3 – Glosario de los documentos tipo?».

De conformidad con las consideraciones que anteceden, y sobre la base del alcance de la competencia interpretativa y netamente de orientación de esta Agencia, la cual se explicó también en la parte considerativa, es posible concluir que, dando aplicación a las condiciones previstas en los documentos tipo para acreditar experiencia en un procedimiento de selección relacionado con la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales, catalogables como «espacio público asociado a la infraestructura de transporte», de acuerdo con lo establecido en el numeral 6.4. de la Matriz de experiencia es necesaria y posible la acreditación, según la complejidad del proyecto, de experiencia general y/o específica en la intervención de los elementos relacionados en el numeral 2.26 del Glosario. Entre estos se encuentran los puentes peatonales, las calzadas, los carriles, los puentes vehiculares y los viaductos. De esta manera, es posible acreditar experiencia mediante contratos en los que se hayan intervenido alguno de estos componentes. Lo anterior, sin perjuicio de aplicar lo establecido en el literal j del numeral 3.5.3 del documento base, tal como se señala en la respuesta a la siguiente pregunta.

Con todo, es importante resaltar que, tal como indica el numeral 3.5.1 del «Documento Base» de los Documentos Tipo, para determinar los requisitos mínimos de experiencia, según la Matriz – 1, «La entidad debe indicar en esta sección las condiciones de experiencia que serán requeridas en el proceso de selección de acuerdo con las condiciones establecidas en la Matriz 1 – Experiencia. De igual forma, debe justificar expresa y suficientemente la implementación de las condiciones para un proyecto de baja-media, o alta complejidad técnica según la Matriz 1 – Experiencia. Para tal fin, la entidad puede tener en cuenta las siguientes variables, que se señalan a modo enunciativo, sin limitarse exclusivamente a estas, que puedan incidir en la determinación de la complejidad técnica: condiciones geográficas, geológicas, hidrológicas, climáticas, así como el alcance físico del proyecto de infraestructura de transporte». Lo anterior, con la finalidad de determinar si se trata de un proyecto de baja-media o alta complejidad técnica.

1. «¿Si una Entidad Pública, saca a selección publica un proceso de construcción de obras de espacio público (Andenes y/o circulaciones peatonales) y tiene en cuenta en el pliego tipo del proceso de licitación pública para el cumplimiento del numeral 3.5.2 (CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA EXIGIDA), la actividad 6.4 (PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O REHABILITACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE) de la MATRIZ 1 – Experiencia. Por favor aclarar si para este proceso de selección publica los proponentes pueden acreditar el valor total de un contrato que ejecuto construcción de andenes y alcantarillado pluvial?».

Respecto de la segunda pregunta, es pertinente resaltar el numeral 3.5.3. del «Documento Base», el cual pone de presente las consideraciones para validar la experiencia requerida. En su literal J indica que «J. Cuando el contrato que se pretende acreditar como experiencia contenga varias actividades, de las cuales solo algunas de ellas se ajustan a lo exigido por la “Matriz 1 – Experiencia”, asociadas con actividades de obra pública de infraestructura de transporte, la Entidad Estatal deberá descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia». De este modo, en el supuesto planteado en su segunda pregunta, si el contrato que se presenta para acreditar experiencia en un procedimiento de contratación para la construcción de andenes y/o circulaciones peatonales contiene actividades de construcción de andenes y de alcantarillado pluvial, la entidad estatal deberá proceder a «descontar los valores del contrato, magnitudes y áreas construidas relacionadas con las actividades que se encuentran por fuera del requisito de experiencia», es decir, relacionadas con el alcantarillado pluvial, salvo que estas últimas actividades estén asociadas o enmarcadas dentro de la intervención de espacio público asociado a la infraestructura de transporte, de acuerdo con lo establecido en el numeral 2.36 del Glosario. De modo que si las actividades asociadas con el alcantarillado pluvial no se enmarcan dentro de los componentes establecidos en el numeral 2.36 del Glosario deberían excluirse, de acuerdo con el literal j del numeral 3.5.3. del «Documento Base».

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

Atentamente,

Texto

Descripción generada automáticamente

|  |  |
| --- | --- |
| Elaboró: | Camilo Perdomo Villamil  Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual |
| Revisó: | Sebastián Ramírez  Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual  Karlo Fernández Cala  Gestor T1-15 de la Dirección General |
| Aprobó: | Jorge Augusto Tirado Navarro  Subdirector de Gestión Contractual ANCP – CCE |

1. La Agencia Nacional de Contratación Pública ‒ Colombia Compra Eficiente fue creada por el Decreto Ley 4170 de 2011. Su objetivo es servir como ente rector de la política de compras y contratación del Estado. Para tales fines, como órgano técnico especializado, le corresponde formular políticas públicas y normas y unificar los procesos de contratación estatal, con el fin de lograr una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado. El artículo 3 *ibidem* señala, de manera precisa, las funciones de Colombia Compra Eficiente. Concretamente, el numeral 5º de este artículo establece que le corresponde a esta entidad: «[a]bsolver consultas sobre la aplicación de normas de carácter general y expedir circulares externas en materia de compras y contratación pública». Seguidamente, el numeral 8º del artículo 11 ibidem señala que es función de la Subdirección de Gestión Contractual: «[a]bsolver consultas sobre la aplicación de normas de carácter general». [↑](#footnote-ref-1)
2. «Parágrafo 3. El Gobierno Nacional tendrá la facultad de estandarizar las condiciones generales de los pliegos de condiciones y los contratos de las entidades estatales, cuando se trate de la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización por parte de las entidades». [↑](#footnote-ref-2)
3. Ley 1882 de 2018: «Artículo 4. El Gobierno nacional adoptará documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas, consultoría en ingeniería para obras, los cuales deberán ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelanten. Dentro de los documentos tipo el Gobierno adoptará de manera general y con alcance obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, las condiciones habilitantes, así como los factores técnicos y económicos de escogencia, según corresponda a cada modalidad de selección y la ponderación precisa y detallada de los mismos, que deberán incluirse en los pliegos de condiciones, teniendo en cuenta la naturaleza y cuantía de los contratos. Para la adopción de esta reglamentación el Gobierno tendrá en cuenta las características propias de las regiones con el ánimo de promover el empleo local.

   »La facultad de adoptar documentos tipo la tendrá el Gobierno nacional, cuando lo considere necesario, en relación con otros contratos o procesos de selección.

   »Los pliegos tipo se adoptarán por categorías de acuerdo con la cuantía de la contratación, según la reglamentación que expida el Gobierno nacional». [↑](#footnote-ref-3)
4. Corte Constitucional. Sentencia C-119 de 2020. M.P. Alejandro Linares Cantillo. «Encontró la Corte en el control abstracto de constitucionalidad, que de la norma no surge vulneración alguna de la autonomía de los entes territoriales, en cuanto que la estandarización se predica únicamente de los requisitos habilitantes y los criterios de escogencia, elementos propios del procedimiento de selección de contratistas, materia en la que existe reserva de ley, el Legislador goza de un amplio margen de configuración normativa y que no se encuentra atribuida a la regulación de las entidades territoriales. Resaltó que la norma cuestionada no interfiere en la facultad de las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, la que, en materia contractual, se predica particularmente de la identificación autónoma de sus necesidades y la configuración de los elementos del contrato». [↑](#footnote-ref-4)
5. ARTÍCULO 4º. Adiciónese el siguiente parágrafo al artículo 2º de la Ley 1150 de 2007. PARÁGRAFO 7º. 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. (…) [↑](#footnote-ref-5)
6. En este sentido, a modo de ejemplo, en el «documento base» del documento tipo de licitación se establece lo siguiente: «Los Documentos Tipo aplica a los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte (versión 3), que correspondan a las actividades definidas en la Matriz 1 – Experiencia. En consecuencia, las actividades de infraestructura de transporte no contempladas en la Matriz 1 – Experiencia no tienen que aplicar los documentos tipo; sin perjuicio de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.6.1.5. del Decreto 1082 de 2015». [↑](#footnote-ref-6)
7. Ley 1682 de 2013. [↑](#footnote-ref-7)
8. En este caso, la Matriz indica «Nota 1: Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general, deberá demostrar la ejecución de redes subterráneas de servicios públicos.» [↑](#footnote-ref-8)
9. En este caso, la Matriz indica «Nota 1: Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general, deberá demostrar la ejecución de redes de servicios públicos.» [↑](#footnote-ref-9)