

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN

“Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública del sector de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 240 de 2020”

El presente escrito contiene el soporte técnico de la resolución mediante la cual la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente actualiza los Documentos Tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 4– y se deroga la Resolución 240 de 2020.

1. Antecedentes

La Ley 2022 de 2020 facultó a la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– para adoptar 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. Asimismo, señala que 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. Esto significa que son vinculantes para la elaboración del pliego de condiciones y demás documentos del proceso que se enmarquen en su ámbito de aplicación.

En armonía con lo anterior, el Gobierno Nacional, con fundamento en el artículo 4 de la Ley 1882 de 2018, expidió el Decreto 342 de 2019, mediante el cual se 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, y por tanto, se adoptaron los documentos tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

En virtud de esta normativa, previo a la expedición de la Ley 2022 de 2020, la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– adoptó la Resolución No. 1798 de 2019, por medio de la cual se expidieron los documentos tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 1–. Posteriormente, el 14 de febrero de 2020, a través de la Resolución 0045 se acoge la versión 2 de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

Luego, conforme a la Ley 2022 de 2020, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente– adoptó los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte bajo las modalidades de licitación pública –versión 3– mediante la Resolución 240 de 2020; selección abreviada de menor cuantía –versión 2– a través de la Resolución 241 de 2020, y mínima cuantía –versión 2– con la Resolución 625 de 2022.



Al respecto, la Resolución 160 de 2020, cuyo objeto consiste en adoptar el procedimiento para implementar los documentos tipo y definir el sistema de su revisión, en el artículo 11, faculta a la Agencia para que, en cualquier momento, ante el cambio de circunstancias fácticas o jurídicas sobre las cuales se sustentaron la adopción de los documentos tipo o la identificación de imperfecciones en la elaboración o implementación de los mismos, le permita proceder a realizar su revisión y adoptar las modificaciones a que haya lugar mediante acto administrativo motivado.

En los próximos acápite se explicará la necesidad de actualizar los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 4–.

2. Razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente expone las razones que justifican la actualización de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 3–. De este modo, se explicará: i) la importancia en las compras públicas de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”; ii) el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051; iii) la incorporación de criterios ambientales y sociales en los procesos de contratación conforme al Decreto 142 de 2023; iv) el deber de revisión constante de los Documentos Tipo y la necesidad de actualizar la Matriz de Experiencia y de incorporar nuevos criterios de evaluación y formatos; v) el análisis de los datos relevantes suministrados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico de esta Agencia, y vi) las observaciones de ciudadanos, grupos de interés y entidades técnicas y especializadas del sector de infraestructura de transporte.

2.1. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” –Ley 2294 de 2023–

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 tiene por objetivo sentar las bases para que el país se convierta en un líder de protección de la vida a partir de un nuevo contrato social que propicie la superación de injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.¹ Los ejes transversales del referido Plan Nacional de Desarrollo son: i) paz total; ii) los actores diferenciales para el cambio; iii) estabilidad macroeconómica, y iv) política exterior con enfoque de género.² Al respecto, debe señalarse que cobran especial relevancia los siguientes ejes transversales:

“2. Los actores diferenciales para el cambio. El cambio que propone es con la población colombiana en todas sus diversidades para lograr transformaciones que nos lleven a una sociedad inclusiva, libre de estereotipos y estigmas, que supera las discriminaciones de tipo económico, social, religioso, cultural y político, así como las basadas en género, étnico-racial, generacionales, capacidades físicas, de identidad y

¹ Ley 2294 de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”. Artículo 1.

² Ley 2294 de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”. Artículo 4.



orientación sexual, donde la diversidad será fuente de desarrollo sostenible y no de exclusión. De igual forma busca superar las brechas ocasionadas por el conflicto armado y por las divisiones entre lo urbano y lo rural. Actores como las mujeres, la comunidad LGBTIQ+, las víctimas, las niñas y los niños, las comunidades étnicas, los jóvenes, las personas con discapacidad y la comunidad campesina son parte integral de las transformaciones propuestas por este Plan.

3. Estabilidad macroeconómica. Tiene como objetivo definir un conjunto de apuestas en materia económica para garantizar la disponibilidad de los recursos públicos que permitirán financiar las transformaciones, las cuales están enmarcadas en la actual coyuntura económica global, regional y nacional.”

Con este nuevo Plan Nacional de Desarrollo, se propende por que los empresarios, emprendedores y asociaciones populares cuenten con mayores oportunidades y mejores condiciones. Se pretende una mayor inclusión de diversos sectores en la vida social, económica y productiva del país, y también se promueven las transformaciones, de cara a la economía global, regional y nacional. A su turno, una de las herramientas fundamentales para el cumplimiento de los objetivos trazados en el Plan es, sin duda, el sistema de compras y contratación pública.

Por otra parte, conforme al artículo 3 del Plan Nacional de Desarrollo, los ejes de transformación del Gobierno Nacional son cinco (5): i) ordenamiento del territorio alrededor del agua; ii) seguridad humana y justicia social; iii) derecho humano a la alimentación; iv) transformación productiva, internacionalización y acción climática, y v) convergencia regional. De acuerdo con esto, se identificaron dos (2) ejes transformacionales sobre los cuales se erige la modificación de los Documentos Tipo del sector de infraestructura de transporte, de acuerdo con la Ley 2294 de 2023:

“2. Seguridad humana y justicia social. Transformación de la política social para la adaptación y mitigación del riesgo, que integra la protección de la vida con la seguridad jurídica e institucional, así como la seguridad económica y social. Parte de un conjunto de habilitadores estructurales como un sistema de protección social universal y adaptativo; una infraestructura física y digital para la vida y el buen vivir; la justicia como bien y servicio que asegure la universalidad y primacía de un conjunto de derechos y libertades fundamentales; y la seguridad y defensa integral de los territorios, las comunidades y las poblaciones. Estos habilitadores estructurales brindan las condiciones para la superación de las privaciones y la expansión de las capacidades en medio de la diversidad y la pluralidad.

(...)

5. Convergencia regional. Es el proceso de reducción de brechas sociales y económicas entre hogares y regiones en el país, que se logra al garantizar un acceso adecuado a oportunidades, bienes y servicios. Para garantizar esta convergencia, es necesario fortalecer los vínculos intra e interregionales, y aumentar la productividad, competitividad e innovación en los territorios. Así mismo, se requiere transformar las instituciones y la gestión de lo público, poniendo al ciudadano en el centro de su accionar y construyendo un relacionamiento estrecho, mediado por la confianza, entre las comunidades y entre estas y las instituciones, para responder de manera acertada a sus



necesidades y atender debidamente sus expectativas, a partir de marcos regulatorios consistentes.”

Conforme a lo anterior, se hace referencia a la vida y el buen vivir con base en una adecuada infraestructura física, lo cual implica *per se* una infraestructura de transporte apropiada para el correcto funcionamiento del Estado. Particularmente, respecto al eje de *convergencia regional*, uno de los elementos que permite la reducción de brechas sociales, el fortalecimiento de los vínculos intra e interregionales y el aumento de la productividad y competitividad en los territorios es la *conectividad vial*. Así, una adecuada infraestructura de transporte, presente en todo el territorio nacional, contribuye a que todo el país cuente con mejores condiciones sociales, económicas y productivas, ya que puede reducir la distancia y los tiempos entre regiones y ciudades de forma segura, permite el acceso a mayores oportunidades en diversos territorios, mejora el desarrollo económico de las áreas, promueve el crecimiento industrial y comercial, fomenta el turismo, entre otros aspectos que permiten el correcto funcionamiento del país.

De forma similar, la Ley 2294 de 2023 apunta al desarrollo de la infraestructura de transporte en el país, consintiendo la concurrencia de fuentes de financiación para proyectos de infraestructura de transporte. Esto permite que los proyectos de infraestructura de transporte cuenten con bases financieras sólidas para su correcta ejecución y finalización:

“Artículo 255. Concurrencia en la financiación de proyectos de infraestructura de transporte. Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida y con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan la viabilización para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, se podrá contar dentro de la financiación de un mismo proyecto con diferentes fuentes, tales como: Presupuesto General de la Nación, recursos territoriales, obras por impuestos, regalías, valorización, recursos regionales, contraprestaciones entre otros, para tal efecto, las entidades tendrán en cuenta su capacidad financiera según el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Por otra parte, de acuerdo con el Observatorio Nacional de Logística³, Colombia cuenta con regiones que no tienen una adecuada conectividad vial, ya que el 41,6% de los municipios se encuentra a más de dos (2) horas del Sistema de Ciudades y 58 municipios no se encuentran conectados a las redes viales de carretera. Conforme al Observatorio, el Gobierno Nacional planteó la “Estrategia de Conectividad Regional-ECR”, con el objetivo de identificar la infraestructura regional que permita conectar el 100% de los municipios y alrededor del 92% de los centros poblados del país, beneficiando a un 81,3% de la población. Se propende así por el cierre de brechas según lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, con la intervención de corredores prioritarios en todo el país.

En virtud de lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” –Ley 2294 de 2023– se erige como un instrumento indispensable para la intervención, optimización y construcción de infraestructura de transporte, en el marco de la

³ Esta información fue tomada de: <https://onl.dnp.gov.co/Paginas/Estrategia-conectividad-regional.aspx>.



justicia social, la superación de brechas y la vida como pilar fundamental para el cumplimiento de los fines estatales.

2.2. Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051, es un instrumento de planeación del sector transporte, para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que logre la conectividad de las ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando los proyectos que generen mayor impacto para la economía, la reducción de brechas regionales y el mayor bienestar de la población.

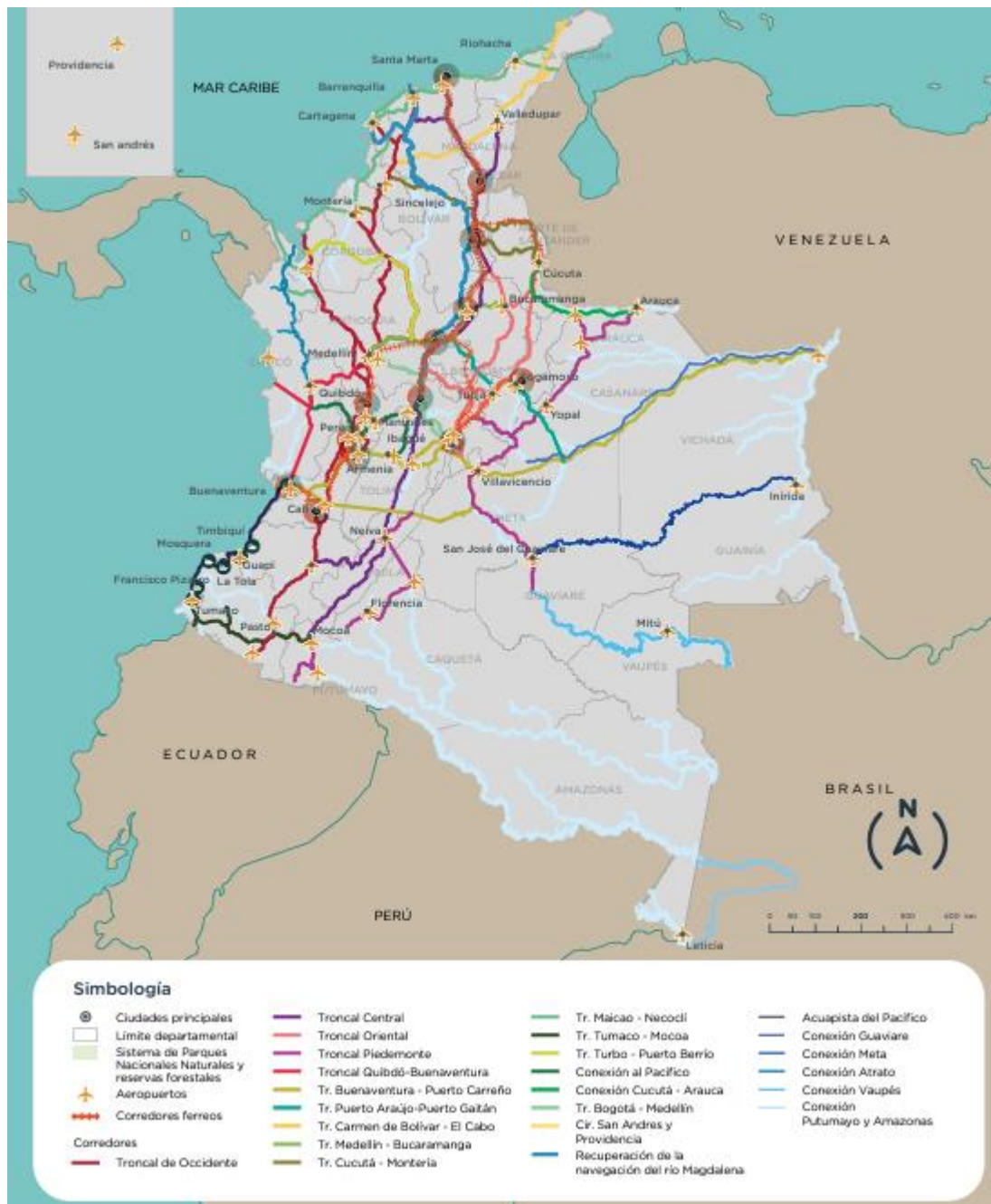
El PMTI es un compromiso del Estado colombiano, que constituye una hoja de ruta a 30 años de los proyectos de infraestructura intermodal más importantes del país. Propende por el crecimiento del país a través de una red de infraestructura de transporte, priorizando los proyectos que mayor impacto nacional tendrán para la economía y el bienestar social, y complementando y perfeccionando los corredores más importantes del país.

Este Plan se ha actualizado, enfatizando en la priorización de proyectos que mejoran la conectividad y accesibilidad de los territorios y poblaciones menos atendidos por el sistema de transporte. También, inserta aspectos relativos a la transición energética en pro de que exista menor contaminación y se reduzca el impacto sobre el medio ambiente.

En el sector de infraestructura de transporte, las carreteras continúan siendo el mayor receptor de la inversión pública. Sin embargo, aeropuertos, ferrocarriles, puertos y modos fluviales también son tenidos en cuenta en el Plan. Antes de la actualización, esto es, cuando el Plan estaba proyectado hasta el año 2035, el porcentaje de los tramos en mal estado de los proyectos del PMTI con cohorte a 2021 respecto a la cantidad de proyectos fue el siguiente (en consideración al modo de transporte): a) aéreo, 24%; b) férreo, 60%; c) fluvial, 82%; d) marítimo, 67%, y e) carretero, 37%. Sin embargo, el actual Plan propone una nueva red básica, teniendo en cuenta los avances logrados hasta el momento, pero también las nuevas prioridades en términos de conectividad, equidad y medio ambiente, con el fin de avanzar en la convergencia entre regiones y mejorar la productividad de sectores económicos a partir de la reducción de costos logísticos y la eficiencia energética.

La red básica propuesta en el PMTI 2021-2051 es la siguiente:





De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación –DNP– y el Ministerio de Transporte, para desarrollar los proyectos que modernizarán e impulsarán la conectividad, competitividad y reindustrialización del país, se estiman inversiones pro cerca de \$240 billones. La base de esto es una red de infraestructura intermodal y de servicios de transporte, con corredores ferreos y fluviales articulados con la red de carreteras a través de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE).



Departamento Nacional
de Planeación - DNP

Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente

Tel. [601]7956600 • Carrera 7 No. 26 - 20 Piso 17 • Bogotá - Colombia



WWW.COLOMBIACOMPRA.GOV.CO

Versión:

01

Código:

CCE-EICP-IDI-56

Fecha:

28 de diciembre de 2023

Página 6 de 13

Existen así diversos proyectos priorizados atendiendo a cada uno de los modos de infraestructura de transporte, en varias regiones del país. Por ejemplo, en el modo carretero, se priorizaron varios proyectos en departamentos como La Guajira, Chocó, Boyacá, Santander, Norte de Santander, Cauca, Nariño, Caquetá, Meta, Casanare, entre otros. También, algunas adecuaciones y ampliaciones en los aeropuertos El Dorado de Bogotá, José María Córdoba de Medellín y Alfonso Bonilla Aragón de Cali. De igual forma, varios corredores férreos y zonas portuarias de Buenaventura y Barranquilla. Esto por mencionar algunos proyectos de infraestructura de transporte.

El PMTI se basa, entre otras, en la eficiencia, la cual siempre ha sido un criterio fundamental en la contratación pública y, por lo tanto, para la construcción y actualización de los documentos tipo expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Colombia ha tenido importantes avances en infraestructura de transporte y, así mismo, se ha fijado grandes retos en este sector, motivo por el cual es necesario que los instrumentos involucrados en la planeación y ejecución de estas políticas públicas estén armonizados con las metas trazadas.

2.3. Incorporación de criterios ambientales y sociales en los procesos de contratación. Decreto 142 de 2023

La contratación pública tiene una función estratégica para la promoción de objetivos sociales y ambientales, ya que representa un porcentaje considerable del gasto público. El sistema de compras públicas se erige como un mecanismo para satisfacer las necesidades de las entidades estatales, las cuales, a su vez, se encuentran estrictamente atadas a los intereses de la comunidad.

El Decreto 142 de 2023 modificó y adicionó el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el propósito de promover el acceso al sistema de compras públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria. También, incluyó el Título de emprendimiento comunal e incorporó criterios sociales y ambientales en la valoración de la oferta más favorable, de conformidad con el objeto del contrato.

El sistema de compras públicas tiene una función estratégica para la promoción de objetivos sociales y ambientales, ya que estos representan un porcentaje considerable del gasto público. Por esto, es necesario incorporar criterios –sociales y ambientales– a la valoración de la oferta más favorable en función de criterios cualitativos vinculados al objeto del contrato, conforme a lo establecido en el literal b) del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015⁴.

⁴ El texto vigente del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015 es el siguiente: “Artículo 2.2.1.1.2.2.2. Ofrecimiento más favorable. La Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta las normas aplicables a cada modalidad de selección del contratista.

En la licitación y la selección abreviada de menor cuantía, la Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta: (a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio.



Colombia Compra Eficiente promueve las compras públicas sostenibles con el ambiente, teniendo en cuenta la importancia de minimizar el impacto ambiental y de contribuir con el uso eficiente de recursos y la adaptación al cambio climático. De acuerdo con la “Guía de compras públicas sostenibles con el ambiente” expedida por esta Agencia, una compra es sostenible *“cuando satisface la necesidad y contribuye a la protección del medio ambiente, la reducción en el consumo de recursos, o la inclusión y la justicia social durante el desarrollo de un proceso de compra pública”*.

Las compras públicas amigables con el medio ambiente generan beneficios económicos, ambientales, sociales y financieros, y resultan aplicables a la mayoría de sectores económicos, incluyendo las obras civiles.

El parágrafo del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 4 del Decreto 142 de 2023, establece que las entidades estatales podrán implementar y aplicar

Si la Entidad Estatal decide determinar la oferta de acuerdo con el literal (b) anterior debe señalar en los pliegos de condiciones:

1. Las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta.
2. Las condiciones técnicas adicionales que representan ventajas de calidad o de funcionamiento, tales como el uso de tecnología o materiales que generen mayor eficiencia, rendimiento o duración del bien, obra o servicio.
3. Las condiciones económicas adicionales que representen ventajas en términos de economía, eficiencia y eficacia, que puedan ser valoradas en dinero, como por ejemplo la forma de pago, descuentos por adjudicación de varios lotes, descuentos por variaciones en programas de entregas, mayor garantía del bien o servicio respecto de la mínima requerida, impacto económico sobre las condiciones existentes de la Entidad Estatal relacionadas con el objeto a contratar, mayor asunción de los Riesgos, servicios o bienes adicionales y que representen un mayor grado de satisfacción para la entidad, entre otras.
4. El valor en dinero que la Entidad Estatal asigna a cada ofrecimiento técnico o económico adicional, para permitir la ponderación de las ofertas presentadas.
[...]

Parágrafo. Los criterios de calidad para evaluar la mejor relación calidadprecio podrán incluir criterios ambientales o sociales vinculados al objeto del contrato.

Los criterios ambientales podrán referirse, entre otras, a variables como la reducción del nivel de emisión de gases de efecto invernadero; el empleo de medidas de eficiencia energética y la utilización de energía procedente de fuentes renovables durante la ejecución del contrato.

Los criterios sociales se referirán, entre otras, a las siguientes finalidades: fomento de la integración social de personas con discapacidad, inclusión de personas pertenecientes a grupos vulnerables en la ejecución del contrato y, en general, la inserción sociolaboral de personas en situación de riesgo de exclusión social y la eliminación de criterios sospechosos de discriminación; el fomento de la contratación femenina o población LGTBIQ+; madres cabeza de hogar; personas que no cuenten con cualificaciones educativas de formación secundaria o profesional superior; víctimas del conflicto armado; criterios referidos al suministro o a la utilización de productos basados en un comercio justo durante la ejecución del contrato, en los términos definidos por el artículo 4° de la Ley 2046 de 2020.

En el marco de las competencias atribuidas por el Decreto Ley 4170 de 2011, la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente adoptará instrumentos dirigidos a orientar a las Entidades Estatales en la aplicación de estos criterios sociales y ambientales.”



Departamento Nacional
de Planeación - DNP

Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente
Tel. [601]7956600 • Carrera 7 No. 26 - 20 Piso 17 • Bogotá - Colombia



WWW.COLOMBIACOMPRA.GOV.CO

criterios ambientales y/o sociales vinculados al objeto del contrato, de acuerdo con las orientaciones que para ese propósito expida la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Según la norma, los criterios⁵ ambientales podrán referirse “a variables como la reducción del nivel de emisión de gases de efecto invernadero; el empleo de medidas de eficiencia energética y la utilización de energía procedente de fuentes renovables durante la ejecución del contrato”. Por su parte, los criterios sociales se referirán, entre otras, a las siguientes finalidades: “fomento de la integración social de personas con discapacidad, inclusión de personas pertenecientes a grupos vulnerables en la ejecución del contrato y, en general, la inserción sociolaboral de personas en situación de riesgo de exclusión social y la eliminación de criterios sospechosos de discriminación; el fomento de la contratación femenina o población LGTBQ+; madres cabeza de hogar; personas que no cuenten con cualificaciones educativas de formación secundaria o profesional superior;; víctimas del conflicto armado; criterios referidos al suministro o a la utilización de productos basados en un comercio justo durante la ejecución del contrato, en los términos definidos por el artículo 4° de la Ley 2046 de 2020.”

En virtud de lo anterior, se hizo necesaria la definición de unos criterios ambientales y sociales por parte de esta Agencia para la evaluación de las ofertas en los procesos de contratación de obras públicas de infraestructura de transporte adelantados con documentos tipo, de conformidad con los lineamientos establecidos en el Decreto 142 de 2023.

2.4. Deber de revisión constante de los Documentos Tipo y la necesidad de actualizar la Matriz de Experiencia y de incorporar nuevos criterios de evaluación y formatos

La Ley 2022 de 2020 establece que la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– debe revisar constantemente el contenido de los Documentos Tipo que expida. En desarrollo de este deber, la Agencia realiza ajustes puntuales a los Documentos Tipo obra pública de infraestructura de transporte adelantados bajo la modalidad de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía, derivados de las consultas y comentarios realizados por la ciudadanía respecto a su contenido.

En igual sentido, fruto de la implementación de los Documentos Tipo, la Agencia, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías –INVIAS–, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU– y otras entidades técnicas, encontró procedente actualizar, entre otros, el Documento Base, la “Matriz 1 – Experiencia” y el “Anexo 3 – Glosario”. Así mismo, se hizo necesario incluir unos criterios ambientales y sociales para evaluar la mejor relación calidad-precio en los procesos de selección. En este sentido, se advirtió la necesidad de actualizar y complementar el contenido de los documentos indicados, así como incorporar nuevos criterios de sostenibilidad ambiental y social, conforme al contexto actual del sistema de compras y contratación pública.

2.5. Análisis de los datos relevantes suministrados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico de esta Agencia

⁵ El artículo en comento establece un listado enunciativo –no taxativo– de los criterios ambientales y sociales que pueden aplicarse en los procesos de selección.



Cuando se suministren.

2.6. Observaciones de ciudadanos, grupos de interés y entidades técnicas y especializadas del sector de infraestructura de transporte

De acuerdo con el informe interno.

3. Estructura de la Resolución

Cuando se elabore para su expedición.

4. Cronograma de las modificaciones

El artículo 1 de la Ley 2022 de 2020 establece que la Agencia Nacional de Contratación Pública fijará un cronograma y definirá en coordinación con las entidades técnicas o especializadas el procedimiento para implementar los documentos tipo, con el propósito de facilitar la incorporación de estos en el sistema de compra pública. Conforme a ello, las entidades especializadas –la Agencia Nacional de Contratación Pública, el Instituto Nacional de Vías, el Instituto de Desarrollo Urbano, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, entre otros– en la mesa de trabajo adelantada XXXXXX, decidieron que la implementación de estos documentos tipo y, por tanto, su obligatoriedad se daría a partir del XXXXXXXXXX. En tal sentido, el siguiente constituye el cronograma para la actualización de los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte –versión 4–:

DOCUMENTOS TIPO DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA – VERSIÓN 4				
No.	Componentes e hitos	Detalle	Fecha inicio	Fecha fin
1	Investigación preliminar del alcance de la modificación	Análisis de la modificación normativa por la cual se ajusta el contenido de los Documentos Tipo	29/02/2024	30/03/2024
2	Elaboración Informe sobre hallazgos y conclusiones desde el aspecto técnico y jurídico	Documento de elaboración conjunta por parte de los profesionales encargados de la revisión y análisis de los documentos tipo, en formato de informe, con el siguiente contenido:	01/04/2024	21/04/2024



DOCUMENTOS TIPO DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA – VERSIÓN 4				
No.	Componentes e hitos	Detalle	Fecha inicio	Fecha fin
		* Motivo que suscita el o los ajustes * Detalles de las razones que justifican la modificación * Análisis integral de viabilidad técnica, jurídica y financiera * Razones de Oportunidad y Conveniencia * Razones de hecho y de derecho que justifican la modificación		
3	Estructuración de la modificación a los Documentos Tipo	Estructurar la primera versión de modificación a los documentos tipo de infraestructura de transporte, de acuerdo con el análisis de las normas vigentes	12/04/2024	02/05/2024
4	Elaboración del proyecto de resolución y la memoria justificativa-soporte técnico que justifica la modificación de los documentos tipo	Estructurar la memoria justificativa y la resolución a partir de la cual se justifica la necesidad de modificar los documentos tipo existentes con ocasión a la expedición del Decreto 142 de 2023 y demás normas aplicables	03/05/2024	02/06/2024
5	Instalación de mesas de trabajo para recibir insumos de las entidades técnicas o especializadas para recibir retroalimentación frente a la propuesta planteada a la modificación a los documentos tipo existentes	Instalación de mesas de trabajo para recibir insumos de las entidades técnicas o especializadas para recibir retroalimentación frente a la propuesta planteada a la modificación a los documentos tipo existentes	12/06/2024	18/06/2024
6	Respuesta a las observaciones presentadas por las	Generar respuesta a las observaciones presentadas por las	18/06/2024	21/06/2024



DOCUMENTOS TIPO DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA – VERSIÓN 4				
No.	Componentes e hitos	Detalle	Fecha inicio	Fecha fin
	entidades técnicas y especializadas	entidades técnicas y especializadas y realizar ajustes a la propuesta de modificación de los documentos tipo		
7	Publicación del proyecto de documento tipo en la página web	Publicación para comentarios y observaciones de: i) el proyecto de documento tipo y ii) el proyecto de resolución que los adopta	24/06/2024	14/07/2024
8	Trámite de abogacía de la competencia ante la SIC	Remisión a la Superintendencia de Industria y Comercio del proyecto de resolución para que dé su concepto en relación con la posible afectación a la libre competencia	17/07/2024	31/07/2024
9	Revisión de los comentarios y ajustes al Documento Tipo frente a los borradores anteriores	Generar respuesta a las observaciones y realizar ajustes a la modificación de los documentos tipo	01/08/2024	06/08/2024
10	Expedición del acto administrativo - Resolución de CCE- y de los documentos tipo	Publicación de acto administrativo de CCE y los Anexos de Resolución	15/08/2024	
11	Implementación de los documentos tipo	Fecha en la cual se implementarán los Documentos Tipo. (Gradualidad y fecha por definir en coordinación con las entidades técnicas y/o especializadas)	Fecha pendiente de definir en conjunto con las entidades técnicas y/o especializadas	

5. **Ámbito de aplicación y sujetos a quienes se dirige**

La modificación a los documentos tipo de infraestructura de transporte para procesos de obra pública adelantados bajo la modalidad de licitación pública, tiene aplicación a nivel nacional, y estos documentos deben ser observados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.



(Se completa cuando se defina la fecha de vigencia)

6. Trámite de abogacía de la competencia

Cuando se adelante.

7. Análisis de impacto, disponibilidad presupuestal

La expedición de esta resolución contribuirá a: i) promover la incorporación de criterios ambientales y sociales, que permitan que las compras públicas sean más amigables con el medio ambiente y los intereses de la comunidad; ii) incrementar la pluralidad de oferentes; iii) disminuir las brechas sociales; iv) mejorar la calidad de vida de la población, y v) construir y mejorar la infraestructura de transporte del país, de cara a nuevos retos identificados dentro del sector.

No es necesario disponer de tiempo ni de medios, por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que los destinatarios del proyecto de la resolución apliquen su contenido.

El proyecto tampoco tiene impacto en el Presupuesto General de la Nación, y no genera impacto fiscal. La expedición de esta resolución no implica impacto ambiental ni ecológico y tampoco se generan impactos sobre el patrimonio.

Director General
Colombia Compra Eficiente

Elaboró: Kevin Arlid Herrera Santa
Contratista de la Subdirección de Gestión Contractual
Revisó: Martha Alicia Romero Vargas
Gestor T1-15 de la Subdirección de Gestión Contractual
Aprobó: Carolina Quintero Gacharná
Subdirectora de Gestión Contractual ANCP – CCE



Departamento Nacional
de Planeación - DNP

Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente
Tel. [601]7956600 • Carrera 7 No. 26 - 20 Piso 17 • Bogotá - Colombia



WWW.COLOMBIACOMPRA.GOV.CO