

**IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLIEGOS TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE EN LA MODALIDAD DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DESDE
EL AÑO 2018 AL 2021**

Ingrid Dayana González Moreno, Paula Jazmín Guzmán Villarraga y Valentina Martínez Muñoz



Especialización en contratación Estatal, Facultad Derecho y Ciencias Políticas y Sociales

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2022

**Implementación de los Pliegos Tipo de Infraestructura de Transporte en la modalidad de
Licitación de Obra Pública desde el Año 2018 al 2021**

**Ingrid Dayana González Moreno, Paula Jazmín Guzmán Villarraga y Valentina Martínez
Muñoz**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de especialización en
contratación estatal**

Dra. Paula Mazuera Ayala



**UNIVERSIDAD
La Gran Colombia**

Vigilada MINEDUCACIÓN

Especialización en contratación Estatal, Facultad Derecho y Ciencias Políticas y Sociales

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2022

Tabla de Contenido

1. RESUMEN	8
2. ABSTRACT	9
3. INTRODUCCIÓN	10
4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
5. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	13
6. JUSTIFICACIÓN.....	14
7. OBJETIVOS	15
7.1. OBJETIVO GENERAL	15
7.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	15
8. MARCO CONCEPTUAL.....	16
8.1. AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN COLOMBIA COMPRA EFICIENTE	16
8.2. CONTRATO ESTATAL	16
8.3. DOCUMENTOS O PLIEGOS TIPO	16
8.4. LICITACIÓN PÚBLICA.....	17
8.5. PLIEGO DE CONDICIONES	17
8.6. REQUISITOS HABILITANTES.....	18
8.7. SECOP II	18
9. MARCO JURÍDICO.....	20
9.1. MARCO CONSTITUCIONAL	20
9.1.1. <i>Constitución Política De Colombia</i>	20

9.2. MARCO LEGAL	21
9.2.1. Ley 80 De 1993.....	21
9.2.2. Ley 1150 De 2007.....	21
9.2.3. Decreto 4170 De 2011	22
9.2.4. Ley 1882 De 2018.....	23
9.2.5. Decreto 342 De 2019	23
9.2.6. Resolución 1798 De 2019.....	24
9.2.7. Decreto 594 De 2020	24
9.2.8. Ley 2022 De 2020.....	24
9.2.9. Ley 2195 De 2022.....	25
9.3. MARCO JURISPRUDENCIAL	25
9.3.1. Sentencia C-119/20	25
10. MARCO TEÓRICO	26
10.1. INCORPORACIÓN DE LOS PLIEGOS TIPO PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. 33	
10.2. EFECTIVIDAD DE LOS PLIEGOS TIPO.....	39
11. DISEÑO METODOLÓGICO.....	48
12. RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN	49
12.1. IMPORTANCIA DE LOS PLIEGOS TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A ENTIDADES SOMETIDAS AL ESTATUTO DE CONTRATACIÓN.....	49
12.2. IMPACTOS QUE HA GENERADO LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS DOCUMENTOS TIPO PARA LAS ENTIDADES SOMETIDAS AL ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN.....	49

12.3.	DEBILIDADES Y FORTALEZAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS DOCUMENTOS TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, EN LOS PROCESOS DE LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA.	50
13.	CONCLUSIONES.....	52
14.	REFERENCIAS.....	54

Lista de figuras

Figura 1. Análisis de la muestra 2018.....	41
Figura 2. Implementación de documentos tipo en procesos.....	42
Figura 3. Implementación del pliego tipo en Territorios.....	43
Figura 4. Implementación del pliego tipo en Distrito Capital.....	44
Figura 5. Principales modificaciones realizadas a los pliegos tipo.....	44
Figura 6. Aplicación de pliegos tipo en el año 2021.....	45

Lista de Tablas

Tabla 1. Debilidades y fortalezas de los pliegos tipo en Colombia	32
Tabla 2. Documentos Tipos	35

1. Resumen

Los pliegos tipo en Colombia iniciaron su implementación con la Ley 1882 del 2018, la cual entro en vigor con el fin de fortalecer la contratación pública en el País, a través de estos pliegos tipo el Gobierno Nacional establece los requisitos habilitantes, técnicos financieros, económicos y en general los requisitos generales para la selección de contratistas.

Aunado a lo anterior, en el presente proyecto se busca analizar la implementación de los pliegos tipo de infraestructura de transporte en la modalidad de licitación de obra pública desde el año 2018 al 2021 en Colombia; así mismo el proceso de transición que han venido manejando las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación a en cuanto al principio de transparencia, evitando así incurrir en corrupción y aumentando la pluralidad de oferentes en estos procesos.

2. Abstract

The standard specifications in Colombia began their implementation with Law 1882 of 2018, which came into force to strengthen public procurement in the Country, through these standard specifications the National Government establishes the enabling requirements, technical financial, economic and in general the general requirements for the selection of contractors.

In addition to the above, this project seeks to analyze the implementation of the standard specifications for transport infrastructure in the public works bidding modality from 2018 to 2021 in Colombia; Likewise, the transition process that the entities subject to the General Contracting Statute have been managing in terms of the principle of transparency, thus avoiding incurring in corruption and increasing the plurality of bidders in these processes.

3. Introducción

La Contratación Pública en el País a lo largo de los años ha buscado evolucionar, es así como mediante el Decreto 150 de 1976 el Gobierno Nacional realiza el primer estatuto de contratación, con el objetivo de garantizar los principios de igualdad, selección objetiva y transparencia.

Conforme a las consecuencias y vacíos presentados en la normativa, el Gobierno ha venido regulando la Contratación Pública en Colombia. Debido a que, a lo largo de los años se ha evidencia que el sector público y privado ha aprovechado la carencia de la normativa para obrar de manera incorrecta, limitando la participación de empresas, consorcios, entre otros, en los procesos de selección, con el fin de generar únicos oferentes y priorizar ciertos adjudicatarios.

Es así como mediante la ley 1882 de 2018 en su artículo 4, se menciona que la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente adoptará los documentos tipo, estableciendo requisitos técnicos, financieros, organizacionales y jurídicos que las entidades no podrán modificar, con el fin de que se presente una mayor transparencia, igualdad y pluralidad de oferentes en los procesos de contratación de obras públicas, evitando la corrupción y permitiendo utilizar de manera positiva los recursos públicos.

La iniciativa de los pliegos tipo surgió con el propósito de eliminar conductas negativas que se presentan en las diferentes modalidades de selección que han debilitado el sistema de Compras Públicas, por lo tanto, existen prácticas contrarias a los principios que rigen la contratación pública, siendo un obstáculo para la consecución de los fines del Estado. Por ello, el Gobierno Nacional promovió una serie de modificaciones dirigidas a la adopción de buenas prácticas. (Gómez et. Al, 2019)

Anuado a lo anterior, en el presente proyecto se busca analizar la implementación de los documentos tipo, tal cual se ha descrito anteriormente, así como, la importancia que han tenido y los impactos que han generados en la contratación pública en el País.

4. Planteamiento Del Problema

Los procesos de contratación pública en Colombia han tenido un historial de incidentes en la elaboración de los pliegos por diversos motivos como la corrupción y la ausencia de pluralidad de oferentes, situación que da lugar a que el Gobierno Nacional considere necesaria la implementación de pliegos y documentos tipo, con el fin de disminuir prácticas que no cumplan con la función pública del país. La AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE con el fin de dar cumplimiento al Decreto 342 de 2019, desarrolla los documentos tipo de Infraestructura de Transporte para las diferentes Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación, en compañía del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte.

Se parte de la necesidad de crear un documento en el cual se genere un análisis de la implementación de los pliegos tipo relacionados anteriormente en la modalidad de Licitación Pública desde el año 2018 al 2021, para lo cual se plantea la siguiente pregunta objeto de investigación:

¿Cómo ha sido la implementación de los pliegos tipo de Infraestructura de Transporte en la modalidad de licitación de obra pública en Colombia desde el año 2018 a 2021?

5. Formulación Del Problema

La contratación Pública es fundamental en la economía y la administración pública en Colombia, es por ello que es de vital importancia analizar si la implementación de los pliegos tipo de Infraestructura de Transporte en la modalidad de Licitación de obra pública desde el año 2018 al 2021, ha tenido un impacto negativo o positivo para los sujetos oferentes en el país, determinando así, si fue necesaria y efectiva la implementación por parte de la administración pública de lo preceptuado por el artículo 4 de la ley 1882 de 2018, el cual adicionó el parágrafo 7 referente a los pliegos tipo al artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. Dicha adición tenía por objeto desarrollar los principios de eficiencia y transparencia, promocionando la pluralidad de oferentes y también el fomento a la sana competencia en los procesos de selección que adelanten aquellas entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación.

La implementación de los pliegos tipo en las entidades públicas es un tema bastante nuevo, pero ha sido tomado de manera positiva para las empresas y oferentes ya que la compra pública se hace más ágil y segura para todos, puesto que, los mismos señalan una serie de parámetros claros como lo son: la capacidad jurídica, técnica, financiera y organizacional, y los factores que otorgan puntaje, los cuales podrán ser diferentes para cada modalidad de selección, que permitan mejorar la contratación con bases más transparentes, con criterios jurídicos y técnicos y lo más importante que sean de alta calidad, logrando contribuir a la construcción de estándares de transparencia, reduciendo los niveles de corrupción en la contratación pública del país, que finalmente fue la principal causa que motivo dicha implementación.

6. Justificación

La contratación estatal en Colombia a lo largo de la historia ha venido desarrollando distintos mecanismos con el fin de cumplir con los principios de transparencia y de selección objetiva. Uno de los recursos más recientes, utilizados por el Gobierno Colombiano, es la implementación de los documentos tipo para la modalidad de licitación de obra pública, los cuales iniciaron su ejecución el 1 de abril de 2019, derivado de lo previsto en la ley 1882 de 2018 en su artículo 4. Dichos documentos pretenden evitar que las entidades estatales limiten y establezcan expresamente los requisitos habilitantes, como lo son; la capacidad jurídica, financiera, organizacional y técnica.

Aunado a lo anterior, los documentos tipo buscan facilitar la presentación de las ofertas, reduciendo así los tiempos de presentación de las ofertas, la estructuración de los proyectos, promoviendo la competencia, obteniendo una mayor pluralidad de oferentes y eliminando las malas prácticas contractuales.

De esta manera, la presente investigación está enfocada en analizar los impactos y evidenciar los cambios que han sido implementados en la contratación pública en el país entre los años 2018-2021, así como, el proceso de transición que han venido manejando las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación.

Conforme a lo anteriormente expuesto, esta investigación también tiene como objetivo explicar los beneficios y falencias acarreadas por la implementación de los pliegos tipo de Infraestructura de Transporte de licitación de obra pública, para su consecuente y permanente implementación a lo largo del tiempo en Colombia.

7. Objetivos

7.1. Objetivo General

Analizar la implementación de los pliegos tipo de Infraestructura de Transporte en la modalidad de Licitación de obra pública desde el año 2018 al 2021.

7.2. Objetivos Específicos

- Determinar la importancia de los pliegos tipo de Infraestructura de Transporte para los oferentes y Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación, en la modalidad de licitación de obra pública.
- Analizar los impactos que ha generado la implementación de los documentos tipo para las Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación, en la modalidad de licitación de obra pública.
- Identificar las debilidades y fortalezas de la implementación de los documentos tipo de infraestructura de Transporte, en la modalidad de licitación de obra pública.

8. Marco Conceptual

Teniendo en cuenta la necesidad de la investigación es importante tener claras las siguientes definiciones:

8.1. Agencia Nacional De Contratación Colombia Compra Eficiente

“Es una Entidad descentralizada de la rama ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa y financiera, adscrita al Departamento Nacional de Planeación (DNP) que es el rector del Sistema de Compra Pública de Colombia” (Colombia Compra Eficiente, 2022, párr. 2).

Es la entidad encargada de desarrollar los documentos tipo y cualquier otro instrumento para las compras y la contratación pública, basados en los principios de eficiencia, transparencia y competitividad.

8.2. Contrato Estatal

Conforme a lo definido en la ley 80 de 1993 en su artículo 32, los contratos estatales son: Todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo (L. 80, art. 32, 1993).

8.3. Documentos O Pliegos Tipo

A través de ellos, se establecen los requisitos habilitantes y los requisitos que otorgan puntaje, así como aquellos requisitos que, previa justificación, representan buenas prácticas contractuales (Colombia Compra Eficiente, 2022).

Por lo anterior, los documentos tipo han sido incluidos con el fin de generar una mayor pluralidad de oferentes, así como, evitar la corrupción en el país, brindando seguridad a los futuros proponentes de cada proceso contractual.

8.4. Licitación Pública

Una licitación pública se define como:

La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento (L. 1150, art. 2, 2007).

Conforme a lo establecido en la Ley 1150 de 2007, la licitación pública ha dado un giro muy positivo con la implementación de los documentos tipo, debido a que se ha permitido mayor pluralidad de oferentes en esta modalidad, teniendo en cuenta que dichos procesos en su mayoría representan recursos públicos altos.

8.5. Pliego De Condiciones

El pliego de condiciones está definido como el reglamento que disciplina el procedimiento licitatorio de selección del contratista y delimita el contenido y alcance del contrato. Es un documento que establece una preceptiva jurídica de obligatorio cumplimiento para la administración y el contratista, no sólo en la etapa precontractual sino también en la de ejecución y en la fase final del contrato. Si el proceso licitatorio resulta fundamental para la efectividad del principio de transparencia y del deber de

selección objetiva del contratista, el pliego determina, desde el comienzo, las condiciones claras, expresas y concretas que revelan las especificaciones jurídicas, técnicas y económicas, a que se someterá el correspondiente contrato (CE, Sala Contenciosa Administrativa, No 11001-03-26-000-1996-3771-01(12037),2001).

8.6. Requisitos Habilitantes

De acuerdo a lo establecido por Colombia Compra Eficiente (2022), son aquellos requisitos que determinan las pautas o requisitos a seguir por los proponentes para participar como Oferentes en un proceso de contratación, de acuerdo a su situación jurídica y organizacional, su capacidad financiera y su experiencia. A través de ellos, las entidades realizan un filtro con el fin de evaluar las ofertas de los proponentes que realmente cumplan con el objeto del proceso de contratación.

Por su parte la Ley 1150 de 2007 en el numeral 1° del artículo 5° establece que, estos requisitos deben efectuarse de conformidad con la naturaleza, el valor del contrato, el plazo, la forma de pago y el riesgo asociado al proceso. Tiene directa incidencia con los principios de transparencia y selección objetiva

8.7. Secop II

Es la nueva versión del SECOP para pasar de la simple publicidad a una plataforma transaccional que permite a Compradores y Proveedores realizar el Proceso de Contratación en línea. Desde su cuenta, las Entidades Estatales (Compradores) pueden crear y adjudicar Procesos de Contratación, registrar y hacer seguimiento a la ejecución contractual. Los Proveedores también pueden tener su propia cuenta, encontrar

oportunidades de negocio, hacer seguimiento a los Procesos y enviar observaciones y Ofertas (Colombia Compra Eficiente, 2022, párr. 2).

9. Marco Jurídico

A continuación, se hace referencia a una serie de preceptos jurídicos, vinculados con la aplicación de Pliegos tipo en el ámbito contractual del Estado colombiano:

9.1. Marco constitucional

9.1.1. *Constitución Política De Colombia*

Artículo 2, en la cual se indica:

Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (Const. P., art 2, 1991)

parágrafo 2 del artículo 209 de la Constitución Política:

La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus

actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (Const. P., art 209, 1991)

9.2. Marco Legal

9.2.1. Ley 80 De 1993

Artículo 2, parágrafo 7º, modificado por el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, en el cual, se indica que “la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente o quien haga sus veces, adoptará documentos tipo que serán de obligatorio cumplimiento en la actividad contractual de todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública” (L. 2022, art. 1, 2020).

Del mismo modo, por medio del artículo 23 de la Ley 80 de 1993 se ha establecido de manera expresa, que las autoridades de las entidades estatales que realizan actividades contractuales deberán brindar cumplimiento a los principios de transparencia, economía y responsabilidad.

Por su parte, el artículo 27 de la misma norma, señala el Principio de ecuación contractual, por medio del cual, se busca mantener una igualdad entre los deberes y derechos de los proponentes; por consiguiente, en los eventos en los cuales se cause algún perjuicio al contratante por una causa externa se deberá buscar el restablecimiento de los derechos que hubieren sido afectados.

9.2.2. Ley 1150 De 2007

El artículo 4º de la Ley 1882 de 2018, realizó la adición del parágrafo 7º al artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, el cual hace referencia a los principales lineamientos jurídicos aplicables a

Procesos de Licitación de Obra Pública en materia de Infraestructura de Transporte, los cuales son:

- I. Es obligación del gobierno la utilización de los documentos tipo en la elaboración de los pliegos de condiciones dictados para las modalidades de selección relacionadas en la Ley.
- II. Los documentos tipo deben ser utilizados por todas las entidades que se encuentran sometidas al Estatuto General de la Contratación.
- III. El formato de documentos tipo debe contener como mínimo; la identificación de las condiciones habilitantes y cuyos requisitos que otorgan puntaje, según cada modalidad de selección, que deberán incluirse en los pliegos de condiciones.
- IV. En relación, al ámbito regional; la implementación de estos documentos se debe realizar conforme a las características propias de cada municipio con el fin de buscar en primera medida, la promoción del empleo local del lugar en donde se ejecutará el contrato.
- V. Así mismo, por medio del párrafo en cita se le concede al Gobierno Nacional la facultad de aplicar los pliegos tipos en otros contratos o procesos de selección diferentes a los de obra.
- VI. Finalmente, los pliegos tipo se deberán adoptar por categorías de acuerdo a la cuantía de cada contratación pública. (L. 1882, art 4, 2018).

9.2.3. Decreto 4170 De 2011

A través de su artículo 11, se estableció que, Colombia Compra Eficiente como: ente rector de contratación pública tendría como función desarrollar e implementar los estándares y documentos tipo para las diferentes etapas de la contratación estatal, así que

como entidad encargada de la fabricación de los pliegos tipo, diseñó y publicó el borrador de los que serían los pliegos, dando alcance completo a todos los documentos que componen los diferentes procesos de contratación de obra de infraestructura vial desde el anexo técnico hasta la matriz de riesgos (Dec. 4170, art. 11, 2011).

9.2.4. Ley 1882 De 2018

Esta Ley otorga al Gobierno “la facultad de adoptar ‘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” (L. 1882, art. 4, 2018).

Para la correcta implementación de esta Ley, se recurrió a las ideas, comentarios y observaciones de los eventuales proponentes con el fin de emitir unos documentos estandarizados que abordaran las necesidades de la contratación Pública y disminuyera las falencias que se habían evidenciado en años anteriores.

9.2.5. Decreto 342 De 2019

El presente Decreto adoptó los documentos tipo d que trata el artículo 4° de la Ley 1882 de 2018.

Por otro lado, se encuentran Resoluciones que regulan la implementación de pliegos tipos en otras áreas, como lo son: **Resolución 219, 304, 336 y 392 de 2021**; referentes a la adopción de documentos tipo para para procesos de licitación de obra pública de infraestructura social por parte de entidades estatales.

9.2.6. Resolución 1798 De 2019

Por medio de esta se establecen los lineamientos principales que deben contener los documentos tipo en los procesos de selección de licitación de obra pública en transporte.

- En primer lugar, se identifican los anexos los cuales son 5 documentos, que deberán describir aspectos del proyecto por parte de la entidad, entre ellos se encuentran el anexo técnico, cronograma, entre otros.
- En segundo lugar, se deben presentar 9 formatos, los cuales deberán ser diligenciados y en su mayoría suscritos por parte de los oferentes que se presenten al proceso, entre estos se encuentran la carta de presentación, capacidad residual, entre otros.
- En tercer lugar, se deben presentar las matrices los cuales son 3 documentos.
- Por último, se deben relacionar en la documentación tipo los formularios de presupuesto oficial.

9.2.7. Decreto 594 De 2020

Decreto por el cual se hace prioritario estructurar e implementar Documentos Tipo para obra pública de infraestructura de transporte.

Ligado a las anteriores disposiciones, se encuentran distintas resoluciones como la 1798 de 2018, 045, 116, 142, 160, 240 y 241 de 2020, respecto a infraestructura de transporte.

9.2.8. Ley 2022 De 2020

Señala los documentos tipo de obligatorio cumplimiento para las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En estos documentos tipo, se establecen los requisitos habilitantes y documentos los cuales otorgan

puntaje, así mismo, se evidencian los documentos los cuales fueron detallados anteriormente y los cuales no puede ser alterados.

9.2.9. Ley 2195 De 2022

En la presente ley tiene como objeto:

adoptar disposiciones tendientes a prevenir los actos de corrupción, a reforzar la articulación y coordinación de las entidades del Estado y a recuperar los daños ocasionados por dichos actos con el fin de asegurar promover la cultura de la legalidad e integridad y recuperar la confianza ciudadana y el respeto por lo público (L. 2195, art. 1, 2022).

9.3. Marco Jurisprudencial

9.3.1. Sentencia C-119/20

Mediante la sentencia C-119/20 se declaró exequible la Ley 1882 de 2018 en su artículo 4, por lo cual los documentos deben ser utilizados de manera obligatoria para las entidades que ya han sido nombradas en el presente documento, así mismo, los documento son inalterables.

La Corte Constitucional dejo en firme la norma e indico que no se presentaba vulneración alguna para los Entes Territoriales.

10. Marco Teórico

El positivismo jurídico explicado por uno de sus principales exponentes, Hans Kelsen tiene como base la delimitación del método de pensamiento jurídico regido estrictamente al campo normativo del derecho, creando así un culto al texto legal que a su vez limita al judicial y ejecutivo a una labor meramente interpretativa de lo jurídicamente preceptuado, dejando de lado la conducta fáctica de los hombres y donde se agrega además el respeto de la voluntad del legislativo. Es por ello por lo que este autor señala que “el positivismo jurídico sólo admite un saber de derecho cuyo objeto es el derecho “positivo”, esto es, el derecho creado mediante actos de voluntad de los hombres, mediante la legislación y la costumbre” (Kelsen, 2018, p. 183).

La gestión de proyectos públicos ha sido un tema trascendental en la función pública, específicamente en la contratación, pues a través de esta, el Estado cumple su función garante provisionando y administrando eficientemente los bienes y servicios necesarios para su correcto funcionamiento. Los pliegos tipo nacen de la necesidad de proveer mecanismos eficaces para evitar o atenuar:

- Ausencia de adecuadas valoraciones de la necesidad en cualquier ámbito de regulación estatal.
- La influencia de actores externos en decisiones oficiales.
- Acuerdos informales sobre acuerdos estatales.
- Deficiente planeación.
- Compras que no se adaptan a los planes de inversión.
- Pliegos diseñados para un contratista específico (Pliegos sastre).
- Criterios de selección no definidos objetiva ni anticipadamente.

La obligatoriedad de los pliegos tipo en el sector de la infraestructura de transporte, surge de escándalos de la contratación como el Caso Odebrecht, constructora que realizó pagos de sobornos entre los años 2009 y 2017, por un valor superior a los 50 millones de dólares, respecto a dos contratos en específico; el de navegabilidad del Magdalena y el de la Ruta del Sol 2, en este último se pudo constatar que no fue sometido a un proceso de licitación como lo estipula la Ley, sino que se realizó de manera directa a través de un convenio. (Barbosa y otros, 2019).

Por otro lado, de acuerdo al Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), para el año 2015:

(...) de cada 100 licitaciones a nivel municipal, 83 tenían un único proponente; y a nivel departamental, de cada 100 procesos, 53 seguían la misma suerte. Por otra parte, según el Observatorio de Contratación de la CCI, para el año 2016, el 87% de los procesos mostraron únicas ofertas a nivel municipal, mientras que a nivel departamental ese indicador era del 71%. (Escobar, 2018, p. 10).

Estos procesos obedecieron a actos de corrupción en procesos de selección de contratistas, que sin lugar a dudas afecta al Estado, pues no se asegura que se haya escogido la propuesta más favorable para la administración, en términos económicos, financieros y sociales.

De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, para el desarrollo adecuado de la Administración pública, se deben llevar a cabo procesos de: Planificación, movilización, organización, financiación y transformación de recursos humanos, materiales y financieros, con el fin de que se solucionen problemas y satisfagan necesidades en pro de la comunidad nacional, de forma eficiente y equitativa. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, s.f).

Debido a los antecedentes que han macado la contratación pública, se ha evidenciado una grave corrupción e ineficiente planeación, lo cual ha generado que los recursos públicos no hayan sido usados de manera ejemplar, si no que al contario se hayan presentado obras inconclusas, infraestructura deficientes y que no cumplían con el objeto contractualmente pactado por lo cual y como se evidenció en el marco jurídico del presente proceso, el país ha venido trabajando en disminuir estos focos de corrupción y generando mayor transparencia en la compra pública.

La Gestión pública de proyectos a ejecutar por el Estado es el mecanismo clave para que la Administración pueda administrar los recursos públicos de manera plena y en atención a los principios estatales. Este no es un proceso que se ejecuta improvisadamente, pues requiere mayor responsabilidad por parte de los servidores públicos y particulares que tengan funciones públicas, por lo cual todo proyecto público debe partir de una planeación de inversión, razón por la que el Estado a dispuesto de una serie de recursos y mecanismos como la implementación de Pliegos Tipos con el fin de hacer más objetiva y transparente la Contratación pública, teniendo en cuenta que es a través de ella que se ejecuta el presupuesto de la función pública.

A partir de la expedición de la Ley 1882 de 2018, los pliegos tipo se convirtieron en una realidad para brinda transparencia y selección objetiva. Por lo cual, con ellos se estandarizaron unos documentos los cuales corresponden a condiciones habilitantes y aquellos de criterios de escogencia, para los procesos de contratación estatal. Son lineamientos obligatorios que deben sujetar la actividad precontractual de la administración, con el fin de generar mayor agilidad en el proceso y brindar seguridad a los proponentes que cumplan a cabalidad con el proceso, y atenuar los estándares de corrupción al interior de la función pública, partiendo de los principios

esenciales de la administración, como lo son; la igualdad, la imparcialidad y la eficiencia, que se verían afectados de no cumplirse en pleno los requisitos para la contratación estatal.

Los pliegos tipo se adecuan al principio de economía, consagrado expresamente en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, asegurando que se usaran los recursos estrictamente necesarios para tal fin. Este principio no solo está presente en la etapa precontractual, pues si el contratista seleccionado no cumple con lo previsto en el contrato, traerá consecuencias materializadas lo cual conlleva al mal uso de los recursos públicos.

Por otro lado, también se presenta el principio de libertad de concurrencia, que se manifiesta así:

Conforme a los desarrollos de la doctrina y los propósitos mismos de las normas señaladas, el principio de libre concurrencia plural de interesados al mercado busca ante todo hacer énfasis y determinar los procesos de contratación pública bajo senderos de competencia real con el fin de obtener a través de la presencia plural de oferentes interesados interactuando, una oferta adecuada al mercado y por lo tanto óptima para la administración pública contratante (CE, Sala Contenciosa Administrativa, No 11001-03-26-000-2010-00037-00(39005), 2012).

La pluralidad de oferentes es una clara manifestación de este principio, según el cual la entidad contratante puede realizar una selección más favorable acorde a los fines del contrato y en uso de criterios de selección objetivos y taxativamente señalados por la ley, generando confianza de los oferentes.

Se han llegado a observar casos en que la misma norma les otorga a los contratistas o concesionarios facultades para tergiversar y ampliar los plazos, perjudicando entre otros factores la economía del Estado, la selección objetiva y la libre competencia económica. Por otro lado,

cuando se recurre a prorrogas, o nuevos contratos o licitaciones, no se justifica su necesidad, ni como estas nuevas alternativas beneficien al Estado, si no que al contrario se benefician a nosotros, generando pérdida de recursos e ineficientes proyectos.

En estos términos, la puesta en marcha de los pliegos tipo, trae como beneficios, que los procesos de selección se adelanten de manera transparente, cerrando cualquier posibilidad de la inclusión de ciertos requisitos “*arreglados*” o tergiversados que muchas veces, sólo puede cumplir un proponente. Por otro lado, también se presenta mayor agilidad en la preparación de las propuestas, toda vez que los requisitos que dan pie a la concesión de un contrato se conocerán previamente. (Jaramillo, 2018).

En Colombia el primer documento que normativizó la contratación pública con el fin de brindar transparencia en los procesos de contratación fue el Código Fiscal Nacional de 1912 en el cual se dispuso el carácter obligatorio de la licitación pública, así mismo, se estructuró el Decreto extraordinario 2880 de 1959, en el cual se estipularon las reglas para los procesos de licitación.

Posteriormente con la implementación de la Ley 4 de 1964, se realizó un procedimiento en el que las Entidades deberían abrir el registro único de proponentes con las correspondientes calificaciones, con el fin de poder participar en los procesos de contratación que dispone dicha Ley.

Finalmente, mediante la Ley 80 de 1993, de la cual partieron las reglas y principios de la contratación. La reforma a esta ley se efectuó a través de la Ley 1150 de 2007, la cual tuvo como fin reducir costos del proceso contractual.

Cabe resaltar que todo proceso contractual a nivel nacional también se rige por lo dispuesto en la Constitución Nacional Colombiana, el Código Civil y el Código de Comercio.

Así, el artículo 2 de la Constitución tal cual se menciona en el marco jurídico sintetiza la reestructuración de los procesos licitatorios, señalado que:

Son fines esenciales del Estado; servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; así como facilitar la participación de todos los sujetos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo (Const. P., art 2, 1991).

Haciendo alusión a los preceptos normativos sobre autonomía de las entidades territoriales en materia contractual, constitucionalmente se encuentra el artículo 287, premisa que ha dado lugar por su puesto a estándares de corrupción y diversos conflictos de intereses.

Respecto al carácter vinculante de los pliegos tipos, Colombia Compra Eficiente a través de su competencia consultiva, ha dicho que, la adopción de estos documentos. No afecta de ningún modo la autonomía de las entidades territoriales, por lo que los mismos se refieren únicamente a requisitos jurídicos técnicos, financieros a nivel habilitantes y ponderable y no se encuentran sometidas a competencia del contratista, así dentro de las instrucciones y directrices señaladas por los documentos tipo, se señala que:

(...) La Entidad debe incluir el contenido mínimo del presente Documento. Podrá incluir condiciones adicionales que no contradigan lo dispuesto en el presente Anexo. En todo caso, las condiciones adicionales deberán obedecer a las necesidades de ejecución del contrato, definidas por la Entidad. En algunas cláusulas la Entidad podrá escoger entre algunas opciones de cláusula, podrá combinar opciones o podrá construir su propia

cláusula, esto se indicará de manera clara cuando a ello haya lugar. (Colombia Compra Eficiente, 2020, párr. 1).

Esta premisa indica que, a pesar de que las entidades territoriales cuentan con cierta discrecionalidad y autonomía en materia contractual, los documentos tipos son inalterables respecto a las capacidades jurídicas, técnicas, financieras y sistemas de evaluación determinantes para los procesos de evaluación de las ofertas (Decreto 342 de 2019, art. 1º), además que el documento hito genera una serie de posibilidades, por ejemplo, respecto al pago.

Gómez y Rangel (2020), realizaron un artículo de investigación sobre el principio de autonomía administrativa y los pliegos tipo en la selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, en el que se pudo concluir que, el cumplimiento estricto de los requisitos de adopción de unos pliegos tipos para todo el sistema contractual en temas de infraestructura ha sido un tema de especial coyuntura; en el cual no se han analizado de manera previa las consecuencias técnicas y administrativas que conlleva la búsqueda de una unanimidad en los documentos que se deben presentar en los procesos de licitación de obra pública. A lo largo del artículo se logra destacar la afectación a los principios rectores de la contratación pública previamente establecidos por las normas de contratación pública.

Debilidades y fortalezas de la implementación de los pliegos tipo en Colombia en contratos de infraestructura de transporte en Colombia, como se evidencia en la Tabla 1:

Tabla 1.
Debilidades y fortalezas de los pliegos tipo en Colombia.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Son de uso obligatorio y su información y documentos en gran mayoría son inalterables. • Mayor pluralidad de oferentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Para muchas entidades no es claro ciertos aspectos de los documentos. • Las sanciones por omisión a los pliegos no son rápidas.

<ul style="list-style-type: none"> • la programación de obra o el plan de trabajo. • Se da prioridad a las empresas que cuenten con personal discapacitado, generando inclusión, fomentando la tolerancia y respecto. Otorgando puntaje por ello. • Teniendo en cuenta la TRM que aplique conforme a los pliegos de condiciones se elegirá el método de ponderación. • Los documentos habilitantes, como los jurídicos, técnicos, financieros y organizacionales ya se encuentran estandarizados y las entidades deberán regirse, lo cual hace más sencillo el cumplimiento de cada uno. • La experiencia de mide de acuerdo al proyecto no al potencial oferente. • El factor de calidad se cumple fácilmente. • Se hace más ágil la construcción de las ofertas debido a que los proponentes ya conocen los requisitos, debido a que son los mismos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aún las Entidades pueden elegir la forma de pago y Anticipos de los procesos. • No siempre se ajustan a las necesidades que requiere algunas entidades territoriales.
---	--

Nota: La tabla representa las fortalezas y debilidades que a la fecha se han presentado y evidenciado con la implementación de los documentos tipo de infraestructura de transporte. Tomado de Barbosa y otros, 2019, p. 59.

10.1. Incorporación De Los Pliegos Tipo Para Infraestructura De Transporte.

Estos documentos fueron escogidos debido a que los recursos públicos que se utilizan son un gran porcentaje a comparación de otros proyectos, por lo que podrían presentarse niveles altos de corrupción.

Respecto a la Licitación pública, la Entidad realizará la selección de los oferentes, mediante esta modalidad, con excepción de los casos que se enmarcan en los demás procesos contractuales, de acuerdo con lo señalado en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007.

La licitación pública consiste en convocar a futuros proponentes en igualdad de condiciones, los cuales deben cumplir con los requisitos mínimos que se detallan en los pliegos de condiciones.

Este es el proceso de selección más garantista, en el entendido de que cuenta con una serie de etapas, que posibilitan que el proceso se lleve a cabo mediante técnicas de transparencia, así:

- Se inicia con la publicación del proyecto pliego de condiciones, en el cual los oferentes pueden observar el proyecto y sus documentos durante 10 días hábiles, con el fin de que la Entidad revise y si es el caso se acoja a lo informado.
- Mediante resolución se da apertura al proceso
- Se debe adelantar audiencia de riesgos por parte de la Entidad, donde se dé a conocer la Matriz ya publicada.
- Las adendas, las cuales pueden modificar aspectos específicos del pliego de condiciones, pueden ser publicados en un término superior a los tres días hábiles, antes del cierre y entrega de ofertas.
- Mediante audiencia pública se realiza la adjudicación del proceso.
- De la audiencia se levanta un acta suscrita por los intervinientes. (Roa, 2017, p. 34)

En la parte precontractual del proceso contratación, en el cual la entidad posteriormente a la evaluación de sus necesidades, y luego de establecer prioridades conforme a las necesidades de la población y de sus planes de inversión, elige destinar sus recursos a actividades de obra de infraestructura vial, para lo cual debe ejecutar los contratos respectivos, con el fin de cumplir con las metas y disponer sus recursos de manera apropiada.

“Para los procesos de licitación pública de infraestructura de transporte, se puede encontrar al pliego de condiciones como el documento principal de los documentos tipo, el cual está acompañado por cinco anexos, nueve formatos, tres matrices y un formulario” (Cárdenas, 2020, p. 8), así:

Tabla 2.
Documentos Tipos.

ANEXOS	FORMATO	MATRICES
Se componen de un pliego de condiciones, el cual debe contener la información general del proyecto, así mismo, e un documento inalterable, exceptuando ciertas características que se detallan en el documento base.		
<ul style="list-style-type: none"> • Anexo 1 – Anexo técnico: La entidad detallará los aspectos técnicos como localización actividades, especificaciones del proyecto. • Anexo 2 – Cronograma: contiene los plazos del proceso. • Anexo 3 – Glosario. • Anexo 4 – Pacto de Transparencia: compromiso que se entiende aceptado al suscribir la carta de presentación de la oferta. • Anexo 5 – Minuta del contrato. 	<ul style="list-style-type: none"> • Formato 1 – Carta de presentación de la oferta: documento que suscribe el Proponente, ya sea un consorcio, UT, empresa o personal Natural manifiesta el interés en el proceso. • Formato 2 – Conformación del Proponente Plural: Suscripción de acuerdo de voluntades por las partes de un proponente plural. • Formato 3 – Experiencia: El proponente debe acreditar las certificaciones en las cuales da cumplimiento a la experiencia solicitada por la entidad. • Formato 4 – Capacidad Financiera y Organizacional: En el cual el proponente manifiesta su capacidad financiera y organizacional. • Formato 5 – Capacidad Residual: documento que presenta el Proponente para acreditar que cumple a nivel financiero para ejecutar el contrato. 	<ul style="list-style-type: none"> • Matriz 1 – Experiencia: Este documento ya se encuentra establecido dentro de los documentos tipo, por lo cual la Entidad deberá elegir la experiencia que más se coge al proyecto, sin modificar o adicionar información. • Matriz 2 – Indicadores financieros y organizacionales: señala los indicadores financieros que debe cumplir el proponente. • Matriz 3 – Riesgos: documento el cual debe elaborar la Entidad, donde informe los riesgos que pueden presentarse en el proceso, conforme al alcance contractual.

	<ul style="list-style-type: none"> • Formato 6 – Pago de Seguridad Social y Aportes Legales: evidencia la manifestación del Proponente de estar al día en sus obligaciones laborales y de seguridad social. • Formato 7 – Factor de Calidad: El proponente se suscribe con el fin de comprometerse a cumplir con lo solicitado por la Entidad. • Formato 8 – Vinculación de personas con discapacidad: documento necesario para acreditar las condiciones exigidas en la Ley 361 de 1997 como factor de desempate y las establecidas en el Decreto 392 de 2018 referentes a la obtención de puntaje por vinculación de personas en estado de discapacidad. • Formato 9 – Puntaje de Industria nacional: documento que presentan los proponentes extranjeros para obtener el puntaje por incorporación del componente nacional. 	
<p>Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial: Documento que elabora la Entidad, el cual soporta los recursos totales del proyecto. De igual manera, el proponente deberá diligenciar conforme al estudio que haya realizado, indicando que con ese presupuesto podrá cumplir a total cabalidad el proyecto.</p>		

Nota: La tabla representa los documentos emitidos por CCE, los cuales no podrán ser alterados y deberán usarse en la formulación de pliegos tipo de infraestructura de transporte. Tomado de Cárdenas, 2020, p. 8.

Del análisis de documentos, como lo son la Matriz 1 sobre la experiencia y la Matriz 2 sobre factores financieros y organizacionales, se observa que los mismos constituyen garantías de mérito, generando que el número de oferentes incremente.

En 2019, una vez se implementaron los pliegos tipo, por parte de Colombia Compra Eficiente, los mismos se limitaban a proyectos de infraestructura de transporte, en concurso de méritos para interventoría, así como se encontraba la modalidad de licitación pública, mínima cuantía y selección abreviada. Y comprendían obras, como las:

- Vías primarias, secundarias y terciarias, así mismo, se encontraban para atención de emergencias este tipo de vías, las cuales no fueran por contratación directa.
- Infraestructuras marítimas y fluviales
- Infraestructura férrea.
- Infraestructura vial urbana
- Puentes
- Infraestructura aeroportuaria (Colombia Compra Eficiente, 2019).

En julio de 2020, con la promulgación de la Ley 2022 de 2020, que modificó la ley 1882 de 2018, se evidenció que otros sectores diferentes a la infraestructura de transporte utilizaban los modelos para formular.

En el año 2020 fue la implementación y entrada en funcionamiento de los pliegos tipo en otros sectores, si bien son documentos de obligatorio cumplimiento por las Entidades antes mencionadas en el presente documento, se ha evidenciado que la ejecución de ellos ha mejorado la pluralidad de oferentes, ha permitido que los procesos sean más transparentes, evitando así la limitación de las formulaciones, lo cual generaba un único oferente. De igual forma se logra una mayor agilidad en la presentación de las propuestas, debido a que los proponentes ya conocen los requisitos mínimos a solicitar por parte de las entidades, generando así una compra pública más ágil y segura.

En el año 2021, con la implementación de los pliegos tipo, Colombia logró continuar aumentando la presentación de oferentes en los procesos que las Entidades publicaban, pues en varias entidades se evidenciaba que antes de la implementación de los documentos tipo, se presentaban poco oferentes, es decir en promedio tres proponentes; Después de dicha implementación se podían presentar hasta más de 254 propuestas. Otro de los beneficios es la optimización de los procesos de contratación y recursos presupuestales de las entidades. Respecto a ello, se evidenció que, entre la publicación del proceso hasta la adjudicación de este, de tardaban solo 2,8 meses, pues las entidades teniendo los documentos base, han reducido los tiempos, debido que, ya varios requisitos se encuentran estandarizados y no es necesario realizar un estudio de mercado tan detallado como anteriormente se debía realizar.

Según el Observatorio Oficial de Contratación de la Agencia, conforme a la implementación de los documentos tipo se generó un ahorro por parte de las entidades de 9,8%, si se toma como referencia el valor del presupuesto adjudicado frente al presupuesto oficial. Esto representó en 2020, un ahorro de \$1,07 billones para las entidades y para 2021 la proyección fue lograr un ahorro de \$5,6 billones (Becerra, L. (3 de marzo de 2021). Con pliegos tipo se triplicaron los oferentes en licitaciones. El portafolio. <https://www.portafolio.co/economia/con-pliegos-tipo-se-triplicaron-los-oferentes-en-licitaciones-549708>).

Ahora bien, es importante determinar la obligatoriedad o fuerza vinculante de los pliegos tipo. El párrafo 3 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 facultó por primera vez al Gobierno Nacional para adoptar estándares generales en los pliegos de condiciones en estos términos:

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 (L. 1150, art. 2, 2007)

El artículo 2do, parágrafo 7mo de la Ley 1150 de 2007, dispone que; todos los documentos tipo que desarrolle la Agencia Nacional de Contratación Pública, deberán ser de obligatorio cumplimiento para las Entidades que deben regirse al Estatuto General de Contratación.

10.2. Efectividad De Los Pliegos Tipo

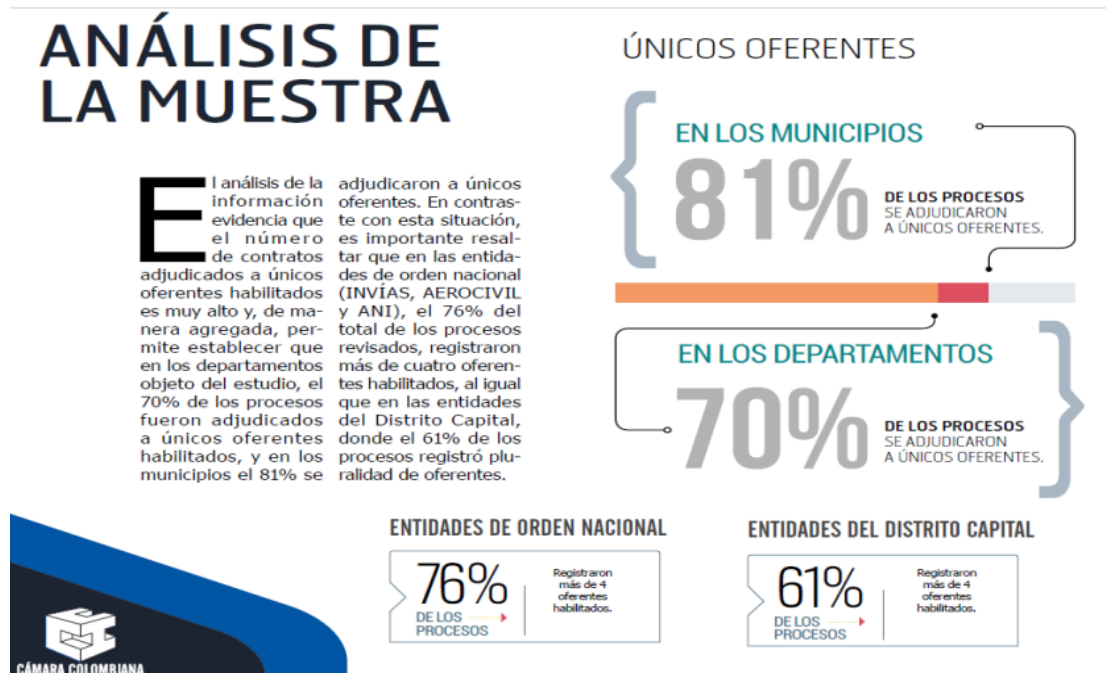
Respecto al principio de Efectividad, la Corte constitucional en sentencia C-826 de 2013, afirma que el mismo, se encuentra soportado en la Constitución política, en su artículo 2, tal cual se describió en el marco jurídico del presente documento; así como, en el 209 como principio de obligatorio acatamiento; en el 365 como uno de los objetivos en la prestación de los servicios públicos. En ese sentido, la eficacia es la traducción de los deberes constitucionales positivos, en el que se concreta en valor superior de la igualdad (CC, C-826/13, 2013).

Materialmente se podría afirmar que los Documentos tipo, constituyen garantías tanto para el Estado como para los sujetos que deseen contratar con él, sin embargo, de un estudio realizado por el Observatorio Oficial de Contratación Estatal a inicios del 2021, se pudo determinar que 3 años después de su implementación aun emergen dudas que ponen en riesgo su adecuada implementación, pues dicho estudio reveló que solo el 17% de las entidades estatales aplica adecuadamente la figura de los documentos tipos, mientras que un 70% los ejecuta parcialmente omitiendo, modificando o alterando el contenido de los mismos. Adicional a ello, los representantes de las instituciones estudiadas manifiestan que las modificaciones hechas en los procesos no afectan de ninguna manera la transparencia en los procesos de selección y mucho menos la pluralidad de proponentes. Situación que evidentemente preocupa, puesto que las

entidades consideran poder ejecutar los procesos de contratación de manera discrecional, cuando la ley ha establecido lo contrario. (Pérez, 2021).

Ahora bien, vale la pena precisar respecto al postulado anterior que, si bien Colombia Compra Eficiente cuenta con el Observatorio de Contratación Estatal, no cuenta con facultades de control e investigación de Pliegos tipo de manera formal, pues dichas funciones están en cabeza de la Contraloría, Procuraduría y Fiscalía como entes de control. Colombia Compra Eficiente tal y como se expondrá a continuación, solo prevé las diversas políticas públicas en materia de contratación estatal.

Para el año 2018, el Observatorio de la Contratación, realizó un análisis de 1.026 contratos, de los cuales 280 (27,3%) eran de orden nacional y los otros 746 contratos (72,7%) eran de orden subnacional (Alcaldía, entidades descentralizadas, Gobernaciones y el Distrito Capital). Al realizar el análisis de la muestra, se evidenció que se adjudicaron a únicos oferentes en el 70% en los departamentos y 81% en los municipios. En el caso de las Entidades de orden Nacional en el 76% de los procesos, se presentaron más de cuatro oferentes (Observatorio de contratación, 2018), así:

Figura 1*Ilustración análisis de la muestra 2018.*

Nota. La figura representa en análisis a nivel departamental y municipal en los cuales se presentaban únicos oferentes. Tomado del Observatorio de contratación, 2018.

A nivel distrital, la Veeduría Distrital de Bogotá, pudo determinar que, para el 2018 el aumento de oferentes ha aumentado exponencialmente debido a:

La adopción de los pliegos tipo ha permitido garantizar la libre concurrencia en los procesos, reflejada en la nutrida participación de oferentes a los mismos, como es el caso de las Alcaldías Locales de Teusaquillo (60 propuestas), San Cristóbal (26 propuestas), Los Mártires (36 propuestas), Puente Aranda (16 propuestas), y Suba (11 propuestas) en los que la Veeduría Distrital realizó acompañamiento (Veeduría Distrital de Bogotá, 2018, p. 74).

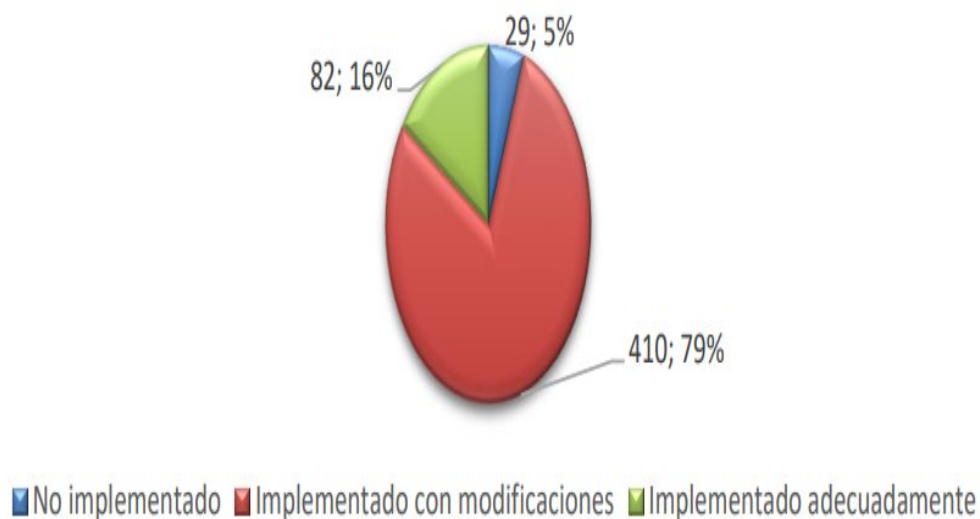
De acuerdo al portal de Colombia ágil (2019), con la entrada en vigencia de la Ley 1882 de 2018, y con la implementación de los pliegos tipo en materia de transporte se dio un aumento de procesos de contratación, y surgen una serie de beneficios que se pueden resumir en que:

- Aumentaron en promedio 122 procesos después de la adopción de los documentos tipo.
- Disminuye el tiempo desde que la entidad publica el aviso de convocatoria hasta la adjudicación del contrato, en promedio 5 días.
- Después de la adopción de los documentos tipo aumentó el número de oferentes, porque ya no participan en promedio seis sino 32.

Este autor realiza una síntesis de los procesos que se llevaron a cabo en el 2019 con documentos tipo a nivel nacional, sin embargo, de dicho análisis logró constatar que un gran porcentaje de esos procesos se implementaron con modificaciones en los pliegos tipo, como se puede observar en la figura 2:

Figura 2.

Implementación de documentos tipo en procesos convocados en el período 2019.

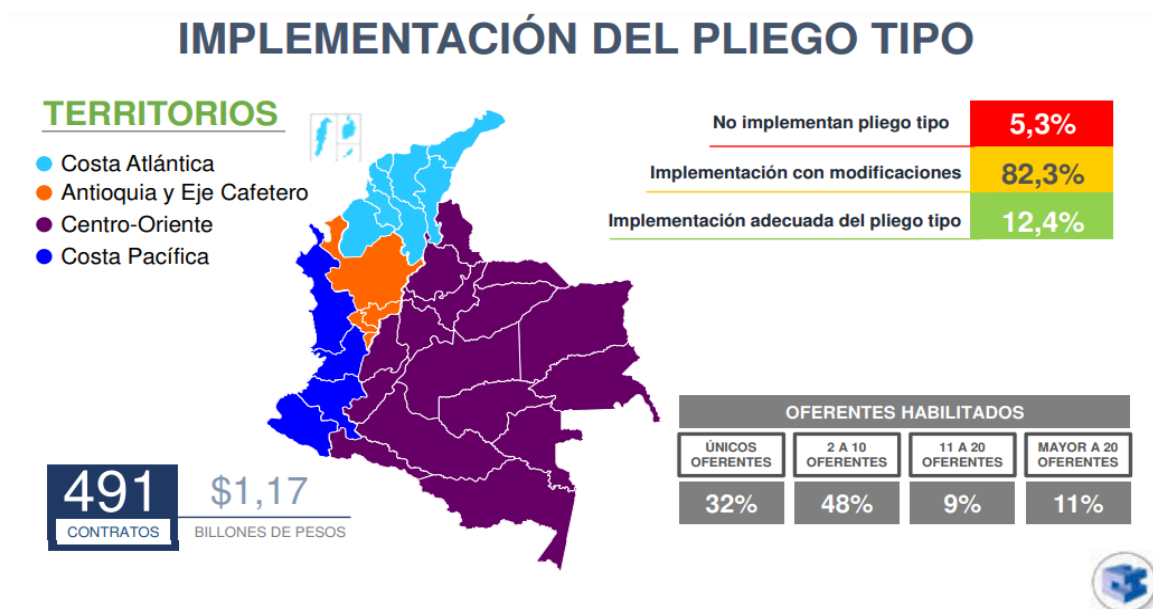


Nota. La figura representa la implementación de los documentos tipo en el cual se evidencia como un gran porcentaje de entidades realizan diferentes modificaciones a dichos documentos. Tomado de Cárdenas, J. (2020). *Análisis de la implementación de los documentos tipo en la*

Contratación Pública en Colombia, a partir de la ley 1882 de 2018. [Tesis Posgrado, Universidad militar Nueva Granada].
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/37181/CardenasMolinaJulioJulian2020.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

A nivel territorial la Cámara Colombiana de Infraestructura también expuso una gráfica, en la cual se evidencia mayor adjudicación de contratos a únicos oferentes, esto derivado de una menor acogida de los Pliegos tipo en su integridad, así:

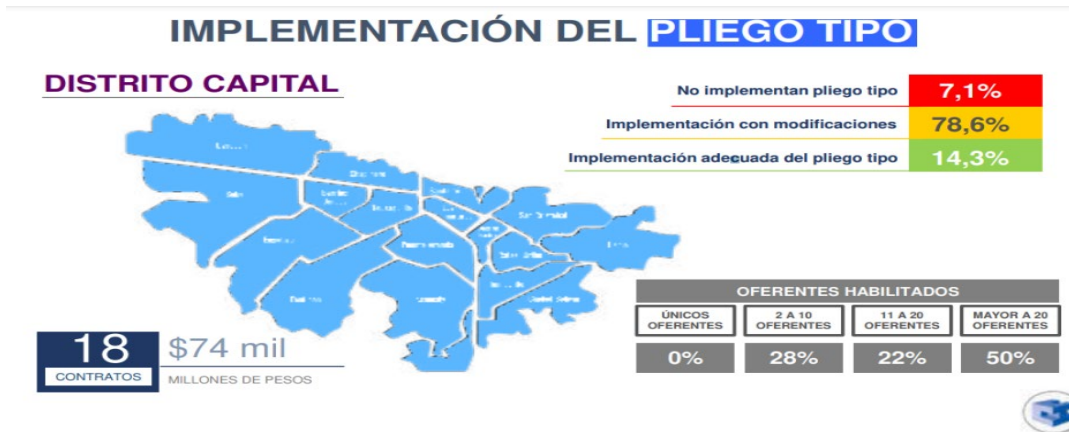
Figura 3
Implementación del pliego tipo en Territorios



Nota. La figura representa la implementación de los documentos tipo en diferentes territorios del país, en los cuales un porcentaje mayor realiza modificaciones al mismo generando tasas altas de únicos oferentes habilitados. Tomado de la Cámara Colombiana de Infraestructura, 2019, p.13.

En el Distrito Capital de Bogotá, se observa igualmente la implementación del pliego tipo de infraestructura de transporte de manera discrecional, es decir con modificaciones, pero ninguno adjudicado a un único proponente, así:

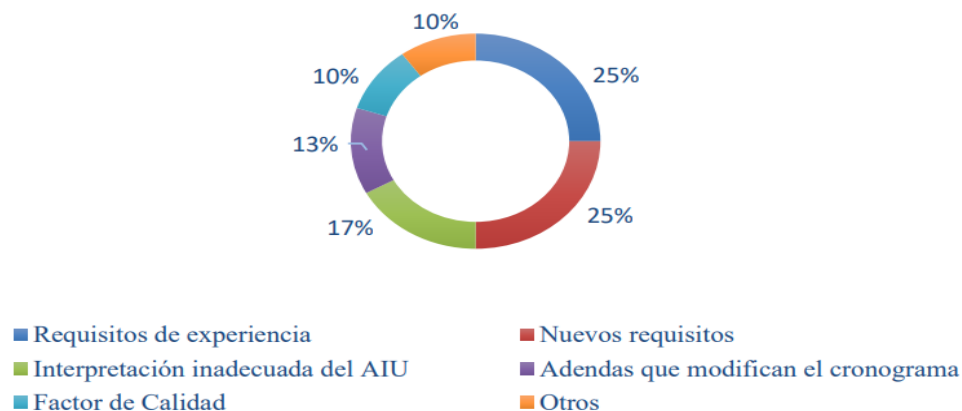
Figura 4.
Implementación del pliego tipo en Distrito Capital.



Nota. La figura representa la implementación de los documentos tipo en el Distrito Capital del país, en los cuales un porcentaje mayor de Entidades realiza modificaciones, pero no generan tasas altas de únicos oferentes, es decir que los ajustes realizados a los documentos tipo, no pertenecen a los requisitos habilitantes o ponderables. Tomado de la Cámara Colombiana de Infraestructura, 2019, p.15.

Del mismo estudio se puede extraer que los cambios más relevantes se efectúan con respecto a las siguientes modificaciones:

Figura 5.
Principales modificaciones realizadas a los pliegos tipo.



Nota. La figura representa las principales modificaciones que se realizan en los documentos tipo por parte de las Entidades, entre ellos se evidencia que se incluyen nuevos requisitos. Tomado de la Cámara colombiana de infraestructura, 2020, p. 7).

Para el 2020, como ya se mencionó previamente, se evidenció que, solo el 17% de las Entidades Estatales cumplió con los documentos tipo y no realizó ninguna modificación a ellos, de igual manera el 70% de dichas Entidades, realizó ajustes a los documentos y los aplicó de manera parcial. Respecto a esta situación, José Andrés O'Meara, director de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente de la época, señaló que las modificaciones hechas a los pliegos no afectan de manera alguna la transparencia y pluralidad de los oferentes. Por el contrario, afirma que, gracias a los Pliegos tipo se logró un ahorro de \$1 billón de pesos de la optimización de recursos, además que aumento la presentación de oferentes al pasar de un promedio de entre 1 y 3 oferentes a un promedio de 44 oferentes. (Asuntos legales, 2021).

Figura 6.

Aplicación de pliegos tipo en el año 2021.



Nota. La figura representa los porcentajes de Entidades que modificaron o no los documentos tipo de manera parcial, así mismo el porcentaje de Entidades que no aplicó dichos pliegos. Tomado de Pérez, V. 25 de marzo de 2021). Cinco dudas sobre los documentos tipo para las obras públicas de infraestructura. Asuntos Legales.

<https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/cinco-dudas-sobre-los-documentos-tipo-para-las-obras-publicas-de-infraestructura-3144051>.

Ahora bien, teniendo en cuenta estos resultados, que, aunque si han sido benéficos para la contratación desde el 2018, aun permiten ciertas prácticas que no se adecuan a los postulados que derivaron su implementación. Por lo que se plantea el cuestionamiento a cerca de la verdadera vinculatoriedad y obligatoriedad de los pliegos tipo, pues se sigue evidenciando la amplia discrecional de las entidades respecto a las condiciones de contratación de estos y que a su vez derivan actos de corrupción al interior de las entidades estatales.

Por otro lado, otro factor que se debe tener en cuenta es que la estandarización de condiciones habilitantes y aquellas que otorgan puntaje, mediante los pliegos tipo, pueden traer consecuencias negativas, como lo son; la restricción a ciertos oferentes que no pueden acreditar en la totalidad las circunstancias de tiempo, modo y lugar solicitadas, por lo que dichos pliegos se deberían adecuar a la realidad socioeconómica de cada una de las regiones del país, logrando así estándares de competitividad en equidad. Respecto a esto Gutiérrez (2021) señala que; la implementación de documentos tipo de licitación de obra de infraestructura de transporte podrían limitar ciertos aspectos, los cuales pueden perjudicar a los oferentes que se encuentren interesados en los procesos licitatorios, entre estos aspectos se encuentran:

Visita a la obra. Este requisito, si bien en la versión 3 publicada el 28 de noviembre de 2021, establece que la Entidad podrá o no solicitar la visita de obra, esto con el fin de conocer el lugar de intervención, los riesgos que podrían presentarse y los costos adicionales que conllevaría el proyecto. Por lo cual, dicha visita podría verse como gastos adicionales para el futuro oferente, ya que depende de las condiciones geográficas del sector podrían acarrear mayores costos en la presentación de la propuesta, debido a que se debe considerar los costos de desplazamiento y el personal que debe acudir a ello.

Disponibilidad y condiciones funcionales de la maquinaria de obra. Este compromiso corresponde a la suscripción de un formato, en el cual el proponente deberá utilizar maquinaria menor a veinte (20) años de antigüedad, y si se encuentra repotenciada, este término se contará a partir de la repotenciación. En este caso, el oferente estaría supeditado antes de la adjudicación del contrato de adquirir maquinaria que, de no adjudicarse el contrato, perderá su inversión.

Por otro lado, existen ciertos factores de calidad, que sobre el papel son opcionales para los oferentes, pero el hecho de que un oferente no los presente, reduce la posibilidad de resultar adjudicarle el contrato, porque en últimas esos ‘pequeños’ detalles resultan determinantes en el proceso de selección. Este es el caso particular de algunas MiPymes, que no están en la capacidad económica, logística y de infraestructura de competir con grandes empresas, que, si cuentan con recursos adicionales, y que facilitan la consecución de esos estándares de calidad.

Ahora bien, se presume que, los pliegos tipo se encuentran sujetos a mecanismos de contradicción, establecidos por el derecho administrativo, específicamente en la Ley 1437 de 2011, por los medios de impugnación de nulidad y nulidad con restablecimiento del derecho, teniendo en cuenta que estos medios son procedentes siempre y cuando se lesione eventualmente un derecho subjetivo. Depende de la etapa en que se interpongan, varían los efectos, que pueden versar desde la suspensión del proceso de contratación, la parálisis del proceso de obra, entre otros, menos lesivos que responden a la presunción de legalidad que por excelencia les asiste a estos pliegos.

11. Diseño Metodológico

Para el desarrollo de la presente investigación se pretende utilizar un método inductivo y dogmático, por medio del cual se realice un análisis jurídico de la implementación de la legislación nacional en relación a los pliegos tipos y su incidencia en la contratación estatal, especialmente en cuanto a sus principios. La aplicación del método se ejecutará conforme a lo señalado por Agudelo (2018), según el cual, “(...) al partir de un problema social que revierte categorías jurídicas, el investigador deberá hacer elección de las unidades de análisis objeto de investigación. Para ello pueden ser unidades de análisis: individuos, grupos, empresas o incluso países” (p. 36).

Los documentos de Colombia Compra Eficiente son la fuente primaria de este artículo, ya que genera pautas y parámetros a la hora de investigar y emitir un procedimiento conforme a derecho respecto a la implementación de los Pliegos Tipo de Infraestructura de Transporte en Procesos de Licitación de Obra Pública, específicamente respecto al periodo del 2018 (Fecha de inicio) al 2021 (Año sobre el cual ya se puede tener material de investigación).

Ahora bien, a pesar de que la información fue suministrada en su totalidad por distintas fuentes oficiales, legales y doctrinales, si existe un compromiso por parte de las investigadoras de realizar un análisis jurídico crítico, a cerca de los puntos débiles de los pliegos tipo, y objetivamente generar sugerencias que contribuyan a su continuo avance y al consecuente beneficio de la administración.

12. Resultados de investigación

12.1. Importancia de los pliegos tipo de infraestructura de transporte a Entidades sometidas al Estatuto de Contratación

Determinar si con la implementación obligatoria de los pliegos tipo, se ve afectada la estipulación el principio de autonomía administrativa en Colombia, teniendo en cuenta la realidad de los procesos de contratación pública en infraestructura de transporte en Colombia.

Poder establecer si las entidades durante el periodo del 2018 al 2021, implementaron los documentos tipo en materia de infraestructura de transporte de forma adecuada, y de no ser así, si las modificaciones realizadas fueron transgresiones a la esencia misma del tipo.

Poder cuantificar en porcentajes claros si la implementación de pliegos tipo ha permitido mayor competencia y pluralidad de oferentes, dando aplicación a los principios de selección objetiva, planeación y transparencia dentro de los procesos de adjudicación contractual.

El impacto que se espera predicar con el desarrollo de este artículo es que a través de la consolidación de resultados que evidencien las fortalezas y debilidades en la aplicación de estos pliegos, se demuestre la necesidad de la implementación integra de los mismos, a fin de que se cumplan los objetivos sobre los cuales fueron creados. Además, que las entidades competentes ejerzan funciones sancionatorias para los sujetos que no cumplan a cabalidad estos pliegos, que involucren temas tan importantes como la economía estatal.

12.2. Impactos que ha generado la implementación de los documentos tipo para las Entidades sometidas al Estatuto General de Contratación.

Llevar a cabo la ejecución de los pliegos tipo a nivel nacional logro aumentar la postulación de diferentes oferentes a los procesos de contratación, entre tanto que, con la

regulación previa, a los procesos contractuales se recibían pocas propuestas o únicos oferentes, y en la actualidad se presentan mas ofertas, debido a la implementación de los pliegos tipo, lo cual ha generado que las empresas pequeñas y medianas, tengan la oportunidad de presentar sus propuestas, ya que los requisitos mínimos implementados son más factibles de cumplir.

Por lo anterior otros de los beneficios ha sido la optimización en los procesos contractuales y recursos presupuestales en las entidades, debido a que las propuestas y pueden desarrollar de forma más ágil ya que se conocen los requisitos ha solicitar por parte de la s entidades.

Por lo tanto, se logró un impacto positivo en las entidades, por los incalculables beneficios tanto económicos y de tiempo conseguidos ante la implementaron de los pliegos tipo, además de la tranquilidad y transparencia para todos los ciudadanos.

De igual manera, se ha podido determinar que con la implementación obligatoria de los pliegos tipo, se ve afectada la estipulación el principio de autonomía administrativa en Colombia, teniendo en cuenta la realidad de los procesos de contratación pública en infraestructura de transporte en Colombia.

Así mismo, la implementación de pliegos tipo ha permitido mayor competencia y pluralidad de oferentes, dando aplicación a los principios de selección objetiva, planeación y transparencia dentro de los procesos de adjudicación contractual.

12.3. debilidades y fortalezas de la implementación de los documentos tipo de infraestructura de Transporte, en los procesos de licitación de obra pública.

Una de las fortalezas principales que se evidenciaron con la implementación de los documentos tipo es el evitar que las entidades públicas continuaran direccionando los procesos licitatorios en las condiciones de experiencia, capacidad técnica y jurídica, lo cual conllevaba a

disminuir la presentación de oferentes y buscando favorecer a un solo proponente, por lo cual, la implementación de los pliegos tipo como anteriormente se mencionaba ha permitido que grandes y pequeñas empresas puedan ofertar y tener mayores oportunidades al momento de las evaluaciones por parte de la entidad.

Otra fortaleza es la generación de eficiencia al momento de la participación de los oferentes, debido a que, permite que sea más ágil la presentación de las ofertas teniendo en cuenta que los participantes ya conocen las condiciones mínimas requeridas para los procesos de infraestructura de transporte.

Por otra parte, no es posible determinar que los pliegos tipo en su totalidad puedan suplir las necesidades de las entidades, como tampoco, se pueda garantizar la eliminación de prácticas corruptas que se presentan en los procesos. por lo cual la debilidad más importante que se presenta es principalmente para las Entidades Estatales, puesto que los documentos tipo que se elaboren no se ajusten a las necesidades específicas de cada Entidad.

13. Conclusiones

Con la entrada en vigencia de la Ley 1882 de 2018, se generaron nuevas reglas en materia contractual, con la incorporación de los denominados ‘Documentos o pliegos tipo’, los cuales tienen como fin asegurar la transparencia y la pluralidad de procesos de selección llevados cabo en la gestión pública nacional, sin embargo, se observa que a la fecha en que se redacta este artículo no se ha realizado un análisis minucioso por parte de las entidades competentes sobre los efectos de implementación a partir del 15 de enero de 2018, hasta la última normatividad: Ley 2022 de 2020.

A través de las características extraídas de la investigación socio-jurídica, en primera medida se extrae información respecto a los fundamentos que han tenido las autoridades para implementar los pliegos tipo, llegando a determinar que efectivamente era necesario y su aplicación en los términos establecidos por la ley puede beneficiar en muchos aspectos la administración pública, más allá del ámbito meramente contractual.

Con la puesta en marcha de los pliegos tipo se ha incrementado la presentación de oferentes en las diferentes modalidades, debido a que, los estándares realizados por Colombia Compra Eficiente, no se encuentran limitados para un único oferente, si no que al contrario permiten que pequeñas y grandes empresas tengan la oportunidad de participar.

De igual manera, la implementación de estos documentos ha generado mayor agilidad en la elaboración de las propuestas por parte de futuros oferentes, por consecuencia de que conocen los requisitos mínimos a evaluar.

Aunado a lo anterior es preciso mencionar que el impacto que hasta el momento se ha generado con la implementación de los pliegos tipo en las entidades ha sido positivo y su aporte

a la contratación es significativo ante las mejoras por sus condiciones estándar que regulan y controlan las malas prácticas antes desarrolladas por algunas empresas.

14. Referencias

- Barbosa, J. Rojas, R. Soto, M. (2019). *Análisis de pliegos tipo para la transparencia en la adjudicación de proyectos de infraestructura de transporte en Colombia, en comparación con países como Argentina y República dominicana* [Trabajo de grado]. Facultad de ingeniería Universidad Piloto de Colombia. Repositorio Institucional.
- <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/6535/DOCUMENTO%20TRABAJO%20DE%20INVESTIGACION%CC%81N%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Becerra, L. (2021). Con pliegos tipo se triplicaron los oferentes en licitaciones. *El portafolio*. <https://www.portafolio.co/economia/con-pliegos-tipo-se-triplicaron-los-oferentes-en-licitaciones-549708>).
- Cámara colombiana de Infraestructura. (2020). *Observatorio de contratación. Resultados del 01 de abril al 31 de agosto de 2019*. <https://infraestructura.org.co/16congreso/presentaciones/observatorio-contratacion.pdf>
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2019). *Observatorio de contratación Resultados del 01 de abril al 31 de agosto de 2019*. <https://infraestructura.org.co/16congreso/presentaciones/observatorio-contratacion.pdf>
- Cárdenas, J. (2020). *Análisis de la implementación de los documentos tipo en la Contratación Pública en Colombia, a partir de la Ley 1882 de 2018* [Trabajo de especialización]. Universidad Militar Nueva Granada. Repositorio Institucional.
- <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/37181/CardenasMolinaJulioJulian2020.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Colombia ágil. (2019). *Intervenciones Documentos tipo para obra pública de infraestructura de transporte*. <https://www.colombiaagil.gov.co/tramites/intervenciones/documentos-tipo-para-obra-publica-de-infraestructu>

Colombia Compra Eficiente. (2019). *Guía para la comprensión e implementación de los Documentos Tipo de licitación de obra de infraestructura de transporte*. https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documentos/guia_documentos_tipo_obra_publica_-_transporte_.pdf

Colombia Compra Eficiente. (2021). Concepto C-295 de 2021 – Respuesta a consulta P20210506003909. https://www.asocapitales.co/nueva/wp-content/uploads/2020/06/Col-Compra-Eficiente-Concepto-2021-N0003909_295_20210622.pdf

Colombia Compra Eficiente. (2022). *Circular Externa 001 de 2022*. Agencia Nacional de Contratación Pública. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=123007g>

Colombia Compra Eficiente. (s. f.). *Glosario*. <https://www.colombiacompra.gov.co/ciudadanos/glosario>

Colombia Compra Eficiente. (s. f.). *Preguntas frecuentes*. <https://colombiacompra.gov.co/ciudadanos/preguntas-frecuentes/colombia-compra-eficiente>.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (s. f.). *Acerca de Gestión pública*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas.

Consejo de Estado [CE], Sala Contenciosa Administrativa. Julio 19, 2001. Consejero Ponente Alier Eduardo Hernández Enríquez. No 11001-03-26-000-1996-3771-01(12037). (Colombia). Obtenido el 15 de mayo de 2022.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=13311#:~:text=de%20condiciones7.,La%20libre%20conurrencia%20permite%20el%20acceso%20al%20proceso%20licitatorio%20de,o%20del%20llamado%20a%20licitar.>

Consejo de Estado [CE], Sala Contenciosa Administrativa. Marzo 22, 2011. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Sentencia Exp. 38924 de 2012. (Colombia).

Constitución política de Colombia [Const. P.]. (1991). Colombia. Obtenido el 15 de mayo de 2022. <https://www.ramajudicial.gov.co/documents/10228/1547471/CONSTITUCION-Interiores.pdf>

Corte Constitucional [CC]. Abril 15, 2020. M.P.: A. Linares. Sentencia 119 de 2020. (Colombia). Obtenido el 10 de mayo de 2022.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/C-119-20.htm>

Corte Constitucional [CC]. Noviembre 13, 2013. M.P.: L. Vargas. Sentencia C-826 de 2013. (Colombia). Obtenido el 10 de mayo de 2022.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2013/C-826-13.htm>

Decreto 342/2019. Marzo 5, 2019. Presidente de la república de Colombia. Obtenido el 3 de marzo de 2022:

<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20342%20DEL%2005%200DE%20MARZO%20DE%202019.pdf>

Decreto 4170/2011. Noviembre 3, 2011. Presidente de la república de Colombia. Obtenido el 3 de marzo de 2022:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=44643>

Decreto 594/2020. Abril 25, 2020. Presidente de la república de Colombia. Obtenido el 3 de marzo de 2022:

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20594%20DEL%2025%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf>

Decreto extraordinario 2880 /1959, octubre 24, 1959. Presidente de la república de Colombia.

Obtenido el 3 de marzo de 2022: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1804462>

Escobar, G. (2018). Pliegos tipo: ¿Transparencia en la contratación pública? (Artículo de opinión) Escobar & Carvajal.

Gutiérrez, D. (2021). *Retos, conveniencia, limitaciones, eficacia y eficiencia de los pliegos tipo en concordancia con principios de la contratación pública en Colombia* [Título de grado, Universidad Católica de Colombia]. Repositorio Institucional.

<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/26005/1/ARTICULO%20FINAL.pdf>

Kelsen, Hans (2008). Revista sobre enseñanza del derecho. *Academia*, 183-198.

http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_academia/revistas/12/la-doctrina-del-derecho-natural-y-el-positivismo-juridico.pdf

Ley 1150/2007. Julio 16, 2007. Diario Oficial. [D.O.]: 52052. Obtenido el 3 de marzo de 2022:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1150_2007.html

Ley 1882/2018. Enero 18, 2018. Diario Oficial. [D.O.]: 50477. Obtenido el 3 de marzo de 2022:

<https://intranet.secretariajuridica.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/ley-18822018#:~:text=Descripci%C3%B3n%3A,y%20se%20dictan%20otras%20disposiciones.&text=Este%20documento%20es%20de%20tipo,Marco%20Legal%20de%20la%20Entidad.>

Ley 2022/2020. Julio 22, 2020. Diario Oficial. [D.O.]: 51383. Obtenido el 20 de marzo de 2022:

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202022%20DEL%2022%20DE%20JULIO%20DE%202020.pdf>

Ley 2195/2022. Enero 18, 2022. Diario Oficial. [D.O.]: 52052. Obtenido el 20 de marzo de

2022: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119961>

Ley 4 /964. Septiembre 30, 1964. Diario Oficial. [D.O.]: 31481. (Colombia). Obtenido el 1 de

junio de 2022 <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1559149>

Ley 80/1993. Octubre 28, 1993. Diario Oficial. [D.O.]: 1.094. (Colombia). Obtenido el 3 de

marzo de 2022 http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0080_1993.html

Observatorio de contratación. (2018). Cámara Colombiana de Infraestructura.

<http://www.infraestructura.org.co/nuevapagweb/ObservatorioContratacion/ObservatoriodoContratacion2018..pdf>

Pérez, V. (2021, marzo). Cinco dudas sobre los documentos tipo para las obras públicas de

infraestructura. <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/cinco-dudas-sobre-los-documentos-tipo-para-las-obras-publicas-de-infraestructura-3144051>

Resolución 0045/2020, febrero 14, 2020. Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia

Compra Eficiente. (Colombia). Obtenido el 3 de marzo de 2022:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=94867&dt=S>

Resolución 142/2020, septiembre 1, 2020. Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia

Compra Eficiente. (Colombia).

Roa, J. Sary, E. Rubio, F. (2017). *Desarrollo de las etapas en la contratación de obras de*

infraestructura vial con entidades estatales [Título de grado, Universidad Cooperativa de Colombia]. Repositorio Institucional.

[https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/6944/1/2017_desarrollo_etapas_con
tratacion.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/6944/1/2017_desarrollo_etapas_con_tratacion.pdf)

Veeduría Distrital de Bogotá. (2018). Balance de logros y retos de ciudad: Bogotá 2016-2017.

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/balance_de_logros_y_retos_de_ciudad_bogota_2016_-_2017_veeduria_distrital.pdf