

PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO DEL SECTOR MINERO ENERGÉTICO (PIGCCme 2050)								
LÍNEA ESTRATÉGICA	ACCIÓN	ID	ACTIVIDADES	RESPONSABLE ACTIVIDADES	ALIADOS - APOYO	CRONOGRAMA		
						CORTO PLAZO (2019-2020)	MEDIANO PLAZO (2021-2025)	LARGO PLAZO (2026-2030)
			del PIGGCCme con las políticas estratégicas y transversales sectoriales de equidad de género, transición justa y otras que sea necesario.					
		CBC.E2	Generar insumos que permitan diagnosticar y formular propuestas sobre la transición justa en la industria minera energética	MINENERGIA (OAAS)				
	CBC.F) Preparación empresarial	CBC.F1	Impulsar la formulación de Planes Integrales de Gestión del Cambio Climático Empresariales	MINENERGIA (OAAS)				

*El apoyo consiste en suministrar información para el desarrollo de la actividad.

(C. F.).

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040052145 DE 2021

(noviembre 2)

por la cual se adopta la metodología para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación.

El Viceministro de Transporte Encargado de las Funciones del Despacho de la Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades legales en especial las conferidas por los artículos 28 de la Ley 2155 de 2021, los numerales 6.1., 6.2., 6.5. y 6.10. del artículo 6° del Decreto número 87 de 2011 y el Decreto número 1376 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1° de la Ley 86 de 1989, por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento, dispone que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

Que el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación Y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Que los literales a) y c) del numeral 1 del citado artículo 3° de la Ley 105 de 1993 prescriben, respectivamente, que el principio de acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones

de acceso, comodidad, calidad y seguridad y, que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el numeral 3 del referido artículo 3° de la Ley 105 de 1993 dispone que el principio de la colaboración entre entidades implica que los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

Que el artículo 4° de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto General de Transporte, establece, entre otros, que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia.

Que el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró al brote del Coronavirus COVID-19 como una pandemia ante su velocidad de propagación y escala de transmisión, pandemia que, a la fecha, ha representado una amenaza global a la salud pública con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables.

Que en consideración a lo anterior, mediante Resolución número 385 del 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional y adoptó medidas con el objeto de prevenir, mitigar los efectos y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19 con vigencia inicial hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada, por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución número 844 de ese mismo año; por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de la misma anualidad a través de la Resolución número 1462 de 2020; por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución número 2230 del 27 de noviembre de 2020; por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución número 222 del 25 de febrero del mismo año; por quinta vez, hasta el 31 de agosto de 2021, por medio de la Resolución número 738 del 26 de mayo de esa anualidad y, por sexta vez, hasta el 30 de noviembre de 2021, mediante la Resolución número 1315 del 27 de agosto del mismo año.

Que, igualmente, con el objetivo de hacer frente a la extensión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y así preservar la salud y la vida de los habitantes del territorio nacional, se expidieron diversas normas en materia de orden público que implicaron restricciones a su libre circulación, cada una con diferentes particularidades y excepciones, entre ellas, se destacan los Decretos números 457, 531, 593, 636, 689, 749, 878, 990 y 1076 de 2020 que ordenaron el aislamiento preventivo obligatorio que finalizó el 1° de septiembre de esa anualidad.

Que, adicionalmente, en atención a la gravedad de la situación del país con ocasión de la citada pandemia y ante la necesidad de hacer frente a hechos imprevisibles y sobrevinientes que ponían en riesgo su estabilidad, se expidieron los Decretos Legislativos 417 del 17 de marzo y 637 del 6 de mayo de 2020 mediante los cuales se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional, con el propósito de permitir el establecimiento de medidas efectivas que conjuraran los efectos de la crisis, buscando la protección a los empleos de las empresas y de la prestación de los distintos servicios para Los habitantes del territorio colombiano.

Que, en atención a la citada pandemia, el Ministerio de Salud y Protección Social como entidad rectora en materia de salud pública en el país ha venido dando lineamientos sobre la ocupación de los vehículos de servicio público, acompañadas de las recomendaciones frente a las condiciones del servicio y el comportamiento de Los usuarios para evitar la propagación del virus en los sistemas de transporte público.

Que, en este sentido, con ocasión de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social inicialmente se expidió la Circular Externa Conjunta 4 del 9 de abril de 2020 entre el citado ministerio, el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Trabajo que exigió para Los vehículos de todas las modalidades de transporte, entre ellas, el servicio público transporte masivo, vetar porque durante el trayecto existiera una distancia entre cada usuario de por lo menos un (1) metro, lo cual implicó la reducción de la ocupación de los vehículos de transporte público.

Que, adicionalmente, se adoptaron diversos protocolos de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de la enfermedad COVID-19 en el sector transporte por parte del Ministerio de Salud y Protección Social, por medio de la Resolución número 677 de 2020, modificada por las Resoluciones 1537 y 2475 del mismo año y la vigente Resolución número 777 de 2021, en los cuales se tomaron medidas en relación con la ocupación de los vehículos de transporte público, incluyendo el transporte masivo, de acuerdo al comportamiento de la pandemia en los municipios, distritos y áreas metropolitana donde estos operan.

Que, en relación con lo anterior la Resolución número 2475 de 2020 dio potestad a las autoridades locales, en cabeza de los Alcaldes, para viabilizar la ocupación máxima del 70%, teniendo en cuenta la evolución de la pandemia en cada ciudad, siempre y cuando se cumplieran las medidas de bioseguridad allí dispuestas.

Que la Resolución número 777 del 2021 define que el aforo máximo de los vehículos de transporte público atenderá a los niveles de ocupación UCI en el respectivo departamento; así, si la ocupación UCI de un departamento es mayor al 85%, el transporte público de este deberá operar con un aforo de máximo del 70%, pero el aforo podrá aumentarse por

encima del 70% si la ocupación de camas UCI es inferior al 85%, sin que puedan generarse sobrecupos.

Que, el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021, *por medio de la cual se expide la Ley de Inversión Social y se dictan otras disposiciones*, estableció como apoyo a. os Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que, durante el 2021, la Nación, en conjunto con las entidades territoriales, podrá establecer esquemas de cofinanciación para estos sistemas de transporte destinados a cofinanciar los déficits operacionales originados por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Que, igualmente, el citado artículo 28 de la Ley 2155 de 2021 señaló que el déficit operacional deberá ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte para este propósito.

Que mediante memorando 20211010117613 del 6 de octubre de 2021, la entonces Viceministra de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo con el fin de adoptar la metodología para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID 19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación, con fundamento en lo siguiente:

“(…)

En cumplimiento del anterior mandato legislativo y, reconociendo los efectos económicos adversos generados en el sector transporte, particularmente, en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19, resulta oportuno establecer las medidas necesarias que permitan mitigar los mencionados efectos, entre las cuales se encuentran aquellas tendientes a apoyar financieramente la operación de los referidos sistemas y, de esta manera, garantizar la prestación del servicio público de transporte en condiciones de calidad y eficiencia en el territorio nacional.

(…)”

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° y el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23. del Decreto número 1081 de 2015, adicionado por el artículo 5° del Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, la presente resolución fue publicada en el sitio web del Ministerio de Transporte durante el periodo comprendido entre el 12 y el 26 de octubre de 2021, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de los ciudadanos y grupos de interés.

Que el Viceministro de Transporte mediante memorando 20211130127753 del 29 de octubre de 2021, certificó que durante la publicación del proyecto se presentaron observaciones por parte de grupos de interés las cuales fueron atendidas en su totalidad.

Que la Oficina de Asesora Jurídica conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto*. La presente resolución tiene por objeto adoptar la metodología de que trata el artículo 28 de la Ley 2155 de 2021, para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID 19), durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud Y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación, contenida en el Anexo Técnico que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación*. La presente resolución aplica a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

Artículo 3°. *Vigencia*. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Camilo Pabón Almanza.

ANEXO TÉCNICO

METODOLOGÍA PARA CALCULAR EL DÉFICIT OPERACIONAL DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) ORIGINADO POR LAS MEDIDAS DE RESTRICCIÓN DEL NIVEL DE OCUPACIÓN DE LA OFERTA DE SUS SERVICIOS DIRIGIDAS A CONTENER LA PROPAGACIÓN DEL SARS-COVID-2 (COVID-19) DURANTE LA VIGENCIA DE LA EMERGENCIA SANITARIA DECLARADA POR EL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL, PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN DE LA NACIÓN

Para el cálculo del déficit operacional el gerente de cada uno de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) presentará ante el Ministerio de Transporte certificación

del déficit operacional calculado con fundamento en la metodología que se establece a continuación junto con los respectivos soportes que acrediten dicho cálculo:

1. Determinar el indicador de costos operacionales cubiertos con recursos provenientes de los ingresos del sistema IRT, para la vigencia 2019, que se determina de la siguiente forma:

$$IRT = IVP_{2019} / CTO_{2019}$$

Donde:

IRT= Indicador de cobertura de costos operacionales con los ingresos por venta de pasajes del sistema para la vigencia 2019. Puede tomar un valor máximo de 1.

IVP₂₀₁₉= Ingresos del sistema de la vigencia 2019, correspondientes a los ingresos obtenidos del cobro de las tarifas a los usuarios del respectivo sistema.

CTO₂₀₁₉= Costos totales de operación para la vigencia 2019 (De acuerdo a los contratos de concesión y/o de operación).

2. Con base en el IRT calculado en el numeral anterior, se calculará el déficit operacional originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARS-COVID-2 (COVID-19), para los periodos comprendidos entre: i) El 12 de marzo de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 y, ii) el 1 de enero de 2021 hasta la fecha de terminación de la emergencia sanitaria determinada por el Ministerio de Salud y Protección Social, sin superar el último día de la vigencia fiscal 2021, de la siguiente forma:

$$DVA_n = (CTO_n * IRT) - IVP_n$$

Donde:

DVA_n= Déficit ajustado para la vigencia n.

IVP_n= Ingresos del sistema durante el período de vigencia de la emergencia sanitaria para a vigencia n, correspondientes a los ingresos obtenidos del cobro de las tarifas a los usuarios del respectivo sistema.

CTO_n= Costos totales de operación durante el período de vigencia de la emergencia sanitaria para la vigencia n (de acuerdo con los contratos de concesión y/o de operación).

n = cada uno de los períodos comprendidos entre: i) El 12 de marzo de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 y, ii) el 1 de enero de 2021 hasta la fecha de terminación de la emergencia sanitaria determinada por el Ministerio de Salud Y Protección Social, sin superar el último día de la vigencia fiscal 2021.

Para efectos del cálculo del déficit operacional, adicionalmente, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

A. Los costos de operación a los que hace referencia el presente Anexo Técnico son los determinados en los diferentes contratos de concesión o de operación, incluyendo todos los agentes del sistema. No se podrán asumir costos que modifiquen los contratos y/o la matriz de riesgos de estos.

B. En la estimación del déficit operacional de los sistemas no se deben incluir compromisos adquiridos por el municipio con los sistemas que no hayan podido ser cumplidos por cualquier motivo.

C. Para la estimación de los ingresos y costos del periodo comprendido entre la fecha de elaboración del informe respectivo y la fecha de finalización de la emergencia sanitaria, se debe utilizar análisis estadístico de la tendencia de la demanda, incluyendo la estacionalidad propia de los sistemas.

D. Para el cálculo del déficit no se tendrán en cuenta los aportes o transferencias ya realizados por las entidades territoriales para cubrir el déficit operacional derivado de la emergencia sanitaria producida por la pandemia del COVID-19, ni las fuentes de ingresos producto de los desembolsos obtenidos por la contratación de créditos con el fin de aliviar la caja y lograr la continuidad en la prestación del servicio.

E. Para el caso de sistemas en donde la operación sea realizada por el gestor, se debe realizar un ejercicio de costos operacionales. En ningún caso, se podrá entender este déficit como los ingresos que el sistema esperaba recibir previo a la primera emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución número 385 del 12 de marzo de 2020 con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19.

F. El gerente de cada ente gestor deberá remitir al Ministerio de Transporte certificación del déficit calculado de acuerdo a la metodología establecida, acompañado de archivo Excel con el desarrollo de las fórmulas determinadas en el anexo, estudio técnico que soporte los datos utilizados en el cálculo anterior, (incluyendo proyección de la demanda vigencia 2021, soportes suficientes y claros que permitan sustentar la información utilizada en el cálculo).

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), en un término de 20 días calendario evaluará la información remitida por el ente gestor y emitirá comunicación de verificación, siempre y cuando se cuente con la información completa.

En caso de que no se presente de manera completa, el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte requerirá al solicitante la información faltante y el interesado contará con el término de un (1) mes para completar la solicitud. Una vez vencido el plazo sin que el solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

(C. F.).

UNIDADES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES

Agencia Nacional de Contratación Pública

Colombia Compra Eficiente

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 336 DE 2021

(noviembre 2)

por la cual se aplaza y se dispone la implementación gradual y progresiva de los Documentos tipo de obra pública de infraestructura social.

El Director General, en ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las que le confiere el parágrafo 7° del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto Ley 4170 de 2011 creó la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, entidad adscrita al Departamento Nacional de Planeación, como ente rector de la contratación pública, la cual tiene como objetivo desarrollar e impulsar políticas y herramientas orientadas a la organización y articulación de los partícipes en los procesos de compras y contratación con el fin de lograr una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado.

Que el artículo 1° de la Ley 2022 de 2020, por la cual se modifica el artículo 4° de la Ley 1882 de 2018, otorgó a la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– la competencia para adoptar documentos tipo que serán de obligatorio cumplimiento a la actividad contractual de todas las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Dicha norma, establece que, la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– determinará el cronograma y definirá el procedimiento para implementar gradualmente los documentos tipo, en coordinación con las entidades técnicas o especializadas correspondientes que aplicarán dichos documentos.

Que el artículo 11 de la Resolución 160 de 2020 expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, “por cual se adopta el procedimiento para implementar los documentos tipo y se define el sistema para su revisión”, dispone que la Agencia en cualquier momento, ante el cambio de circunstancias fácticas o jurídicas sobre las cuales se sustentó la adopción de los Documentos Tipo o la identificación de apartes o reglas que requieran modificaciones o ajustes, realizará su revisión y adoptará las modificaciones a que haya lugar mediante acto administrativo motivado.

Que, con el fin de desarrollar medidas de fortalecimiento, eficiencia y transparencia que permitan aprovechar las grandes inversiones que se realizan en el país en materia de infraestructura física, promover la pluralidad de oferentes y adoptar buenas prácticas contractuales que garanticen el adecuado manejo de los recursos públicos, la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– expidió la Resolución 219 del 6 de agosto de 2021 “por la cual se adoptan los documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social”. Atendiendo esas mismas razones se expidió la Resolución 220 del 6 de agosto de 2021, “por la cual se adoptan los documentos tipo complementarios para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social relacionados con el sector educativo”.

Que, en un principio, la Resolución 219 del 6 de agosto de 2021 estableció en su artículo 6° que su contenido entraría a regir a partir de su publicación, y aplicará “[...] en los procedimientos de selección de licitación de obra pública de infraestructura social, cuyo aviso de convocatoria sea publicado a partir del 30 de agosto de 2021”, y en igual sentido, dispuso el artículo 4° de la Resolución 220 del 6 de agosto de 2021.

Que el Ministerio de Educación remitió a la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente el oficio con radicado P20210826007694 del 25 de agosto de 2021, mediante el que solicitó revisar y prorrogar los tiempos de implementación de los documentos tipo adoptados mediante las Resoluciones 219 y 220 del 6 de agosto de 2021. Esto sustentado en que “[...]los responsables de su implementación son mucho más amplios y con condiciones particulares frente a su autonomía territorial y capacidad de gestión, por lo que es muy importante desarrollar esas fases de sensibilización, retroalimentación y capacitación sobre la documentación y anexos adoptados en el

proyecto tipo, con tiempos técnicamente más amplios y suficientes que permitan contar con una implementación idónea y efectiva”.

Que la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente expidió la Resolución 261 del 27 de agosto de 2021 “por la cual se aplaza la entrada en vigencia de los documentos tipo para los procesos de licitación de obra pública de infraestructura social y los documentos tipo complementarios para procesos de licitación de obra pública de infraestructura social relacionados con el sector educativo”, mediante la cual se modificaron los artículos 6° y 4° de las Resoluciones 219 y 220 de 2021, respectivamente. Esto atendiendo lo manifestado por el Ministerio de Educación, como órgano rector del sector educativo, que llevó a asta Agencia a concluir que “[...] lo mejor para una adecuada implementación de los documentos tipo adoptados mediante las Resoluciones 219 y 220 de 2021, es la de aplazar la fecha de entrada en vigencia y la obligatoriedad de los documentos tipo para aquellos procesos de licitación de obra pública de infraestructura social, así como los relacionados con el sector educativo, cuyo aviso de convocatoria sea publicado a partir del 2 de noviembre del 2021”.

Que los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura social tienen como destinatarios una gran cantidad de entidades de distintos sectores, quienes requieren apropiarse de su contenido para poder aplicarlo adecuadamente en sus procesos de selección, principalmente, en lo relacionado con los requisitos habilitantes y factores de evaluación, aspecto de gran relevancia en la aplicación de los documentos tipo del que dependen sus beneficios en materia de pluralidad de oferentes y evaluación de propuestas. Para generar dicha apropiación la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, de manera virtual, ha realizado capacitaciones dirigidas a las entidades y la ciudadanía, para que estas puedan conocer la forma en la que deben aplicarse tales documentos tipo, sin embargo, no se ha recibido la asistencia esperada por parte de las entidades estatales, a pesar de la amplia publicidad que se realizó a cada convocatoria, por lo que se ha estimado indispensable la realización de más jornadas de capacitación antes de la entrada de vigencia de los documentos tipo de infraestructura social.

Que, recientemente, la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente expidió la Resolución 304 del 13 de octubre de 2021 “Por la cual se modifican los Documentos Tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente”. Esta resolución fue expedida en atención a que el artículo 1° del Decreto 680 del 22 de junio de 2021 modificó la definición de Servicios Nacionales del artículo 2.2.1.1.1.3.1. del Decreto 1082 de 2015, estableciendo que un servicio es colombiano si además de ser prestado por una persona natural colombiana o por un residente en Colombia, por una persona jurídica constituida de conformidad con la legislación colombiana o por un proponente plural conformado por estos o por estos y un extranjero con trato nacional, usa los bienes nacionales relevantes definidos por la entidad estatal para la prestación del servicio que será objeto del Proceso de Contratación o vinculen el porcentaje mínimo de personal colombiano según corresponda. Esta modificación hizo necesario adecuar el contenido de los documentos tipo expedidos por la Agencia, entre ellos los de infraestructura social, a efectos de modificar la regulación de los documentos base relativa a los factores de evaluación de apoyo a la industria nacional e incorporación de componente nacional en servicios extranjeros, razón por la que se expidió la Resolución 304 del 13 de octubre de 2021.

Que ante la necesidad de realizar más capacitaciones para socializar el contenido de los documentos tipo de infraestructura social adoptados por la Resolución 219 de 6 de agosto de 2021, así como los documentos tipo complementarios relacionados con el sector educativo expedidos mediante la Resolución 220 de 6 de agosto de 2021, al igual que la modificación realizada a los mismos por la Resolución 304 de 13 de octubre de 2021, se ha estimado que lo más adecuado para garantizar la debida aplicación del contenido de los documentos tipo es aplazar la entrada en vigencia de los mismos, adoptando un esquema de implementación gradual y progresiva. Esto para que, los ciudadanos y funcionarios de las entidades con menos capacidad institucional, puedan participar de las jornadas de capacitación que organiza esta Agencia antes de comenzar a aplicar el contenido de los documentos tipo, lo que permitirá que la transición a la aplicación de dichos documentos sea lo menos traumática posible para su gestión contractual, al contar con los conocimientos requeridos para su implementación.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 6° de la Resolución 219 del 6 de agosto de 2021. Modifíquese el artículo 6° de la Resolución 219 del 6 de agosto de 2021, modificado por la Resolución 261 del 27 de agosto de 2021, por medio de la cual se expidieron los documentos tipo para procesos de licitación de obra pública de infraestructura social, en los siguientes términos:

“Artículo 6°. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación y comenzará a aplicarse, de manera gradual y progresiva, en los procedimientos de selección de licitación de obra pública de infraestructura social de acuerdo con el siguiente cronograma:

1. Las entidades de los sectores central y descentralizado de la Rama Ejecutiva del orden nacional deberán aplicar lo dispuesto en esta resolución en los procedimientos de selección de licitación de obra pública de infraestructura social, cuyo aviso de convocatoria sea publicado a partir del 2 de noviembre de 2021.