

RESOLUCIÓN 198 -2025
(26 de septiembre de 2025)

Por la cual se decide la Actuación Administrativa para Determinar la Continuidad del Proyecto 'Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia' - Código BPIN 2021000060016- Código BPIN 2021000060016

**LA GERENTE DE LA REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN DE LA AMAZONÍA - RAP
AMAZONÍA,**

En ejercicio de sus atribuciones legales y estatutarias, en especial las conferidas en el Acuerdo Regional 002 de 2019 y

CONSIDERANDO

Que mediante Resolución 149 del 11 de agosto de 2025, se ordenó la apertura de la actuación administrativa tendiente a determinar la continuidad del proyecto "Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia" - Código BPIN 2021000060016, en aplicación de lo previsto en el artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020 y en los artículos 34 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Una vez agotada la actuación administrativa adelantada conforme a lo dispuesto en los artículos 34 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, así como en el literal j) del artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020, la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonía - RAP AMAZONÍA, en su calidad de entidad ejecutora, procede a adoptar decisión de fondo respecto a la continuidad del proyecto de inversión "Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia" - BPIN 2021000060016. La decisión se fundamenta en el acopio probatorio, el análisis técnico, jurídico, financiero y ambiental realizado, y en atención a los principios de planeación, legalidad, eficiencia y responsabilidad que rigen la gestión de los recursos del Sistema General de Regalías.

I. Competencia

El Municipio de Leticia - Amazonas, presentó el proyecto BPIN 2021000060016 denominado "Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia" al OCAD Centro Sur.

Mediante comunicación DAM-100 del 25 de marzo de 2022, el señor Jorge Luis Mendoza Muñoz, en su calidad de Alcalde del Municipio de Leticia - Amazonas, en representación de la entidad que presentó el proyecto al OCAD Centro Sur, solicitó el cambio de ejecutor del proyecto BPIN 2021000060016 denominado "Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia", proponiendo que la Región Administrativa y de Planificación de la

Amazonia – RAP AMAZONIA asumiera la calidad de entidad ejecutora y encargada de contratar la interventoría, en reemplazo del Fondo Mixto para el Desarrollo Regional inicialmente designado

En la sesión No. 05 no presencial del Órgano Colegiado de Administración y Decisión – OCAD Regional Centro Sur, realizada el 28 de marzo de 2022, el Ministerio de Minas y Energía, en representación del Gobierno nacional, emitió voto favorable para la aprobación del proyecto BPIN 2021000060016 denominado *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia"*, por un valor de \$18.944.714.453, al verificar que el mismo contaba con viabilidad técnica y concepto sectorial favorables emitidos por el Ministerio de Transporte el 15 de febrero de 2022, así como con la priorización de 77,5 puntos realizada el 14 de marzo de 2022 por la Gobernación de Caquetá y el Departamento Nacional de Planeación, cumpliendo los requisitos, objetivos y criterios de impacto regional previstos en la normativa vigente del Sistema General de Regalías

Mediante Acuerdo No. 05 del 30 de marzo de 2022, el Órgano Colegiado de Administración y Decisión – OCAD Regional Centro Sur, en ejercicio de las competencias previstas en los artículos 35, 37, 44 y 46 de la Ley 2056 de 2020 y en el Decreto 1821 de 2020, aprobó el proyecto identificado con BPIN 2021000060016 denominado *"Fortalecimiento de la Integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, por un valor total de \$18.944.714.453, financiado con recursos de la Asignación para la Inversión Regional del Sistema General de Regalías.

En el mismo acto se designó como entidad pública ejecutora a la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia – RAP AMAZONIA, asignándose para la ejecución de obra la suma de \$17.388.552.636 y para interventoría la suma de \$1.556.161.817, conforme a las Orientaciones Transitorias para la Gestión de Proyectos de Inversión expedidas por la Comisión Rectora del SGR.

El proyecto fue aprobado tras surtir el proceso de priorización y viabilización en el marco normativo aplicable, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 2056 de 2020, el Acuerdo 03 de 2021 de la Comisión Rectora del SGR y las disposiciones reglamentarias sobre la operación de los OCAD Regionales.

De conformidad con lo previsto en el artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020, las entidades ejecutoras de proyectos de inversión financiados con recursos del Sistema General de Regalías, en su condición de actores del Sistema de Seguimiento, Evaluación y Control, tienen la responsabilidad de decidir de manera motivada sobre la continuidad de los proyectos cuando se configuren situaciones de riesgo consolidadas, se evidencie ausencia de viabilidad técnica o jurídica, o en los eventos de fuerza mayor o caso fortuito, facultad que resulta indispensable para garantizar la legalidad, eficacia y eficiencia en la ejecución de los recursos públicos.

El artículo 1.2.1.2.24 del mismo Decreto dispone expresamente que las entidades designadas como ejecutoras no solo son responsables de adelantar la contratación de la interventoría y de suministrar información veraz, oportuna e idónea sobre la gestión de los proyectos, sino que,



adicionalmente, les corresponde implementar las acciones que resulten necesarias para encauzar el desempeño de los mismos y adoptar decisiones motivadas sobre su continuidad. En ese sentido, la norma reconoce a la entidad ejecutora no solo como operadora contractual, sino como garante de la pertinencia y viabilidad de los proyectos en su desarrollo, imponiéndole el deber jurídico de evaluar y decidir frente a eventuales contingencias que afecten la ejecución.

En consecuencia, la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia – RAP AMAZONIA, en su calidad de entidad ejecutora designada por el OCAD Regional Centro Sur para el proyecto BPIN 2021000060016 denominado *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia"*, es competente para evaluar, con base en el acervo probatorio y técnico recaudado, si subsisten las condiciones de viabilidad técnica, jurídica, financiera y ambiental del proyecto y, en caso de ausencia de estas, decidir mediante acto administrativo motivado sobre su no continuidad, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 2056 de 2020 y el Decreto 1821 de 2020.

II. Antecedentes

El proyecto denominado *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia"*, identificado con código BPIN 2021000060016, fue aprobado en el marco del Sistema General de Regalías y designada la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia – RAP AMAZONIA como entidad ejecutora, de conformidad con las decisiones del OCAD Regional Centro Sur.

Con el fin de dar cumplimiento a lo aprobado, la RAP AMAZONIA adelantó los procesos contractuales correspondientes. El contrato de obra pública 025-2022 fue suscrito el 12 de octubre de 2022 entre la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia – RAP AMAZONIA y el CONSORCIO VC 2022, identificado con NIT 901.644.247-4, representado legalmente por la Ingeniera Maryorie Castrillón Aguilar. El objeto contractual corresponde al proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia"*. El contrato tiene un valor de \$17.186.032.418 M/CTE, incluido IVA, y un plazo de ejecución de dieciocho (18) meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, la cual se suscribió el 10 de abril de 2024.

La interventoría se contrató inicialmente mediante el contrato N° 020-2022, suscrito el 19 de julio de 2022, con el CONSORCIO INTER PROYECTIZAMOS LETICIA 2. Posteriormente, el contrato fue objeto de cesión al CONSORCIO VÍAS URBANAS, representado legalmente por la ingeniera Nelly Amanda Alarcón Camargo, conforme a la Resolución correspondiente y al otrosí que formalizó la cesión. El valor del contrato de interventoría asciende a \$1.556.161.798 M/CTE, con un plazo de ejecución ajustado para acompañar el desarrollo de la obra.

Una vez suscrita el acta de inicio definitiva (07 de mayo de 2024) para obra e interventoría, se inició una fase de revisión de estudios y diseños.



En Comité realizado el 20 de septiembre de 2024, con la participación de la Gerencia, la Dirección de Planeación y los equipos técnicos y jurídicos de la RAP AMAZONIA, así como de los contratistas de obra e interventoría, se abordó el estado del proyecto *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia"*. En dicha sesión se analizó el presupuesto revisado y avalado por la interventoría a partir de la revisión de estudios y diseños, así como la necesidad de una prórroga de la suspensión contractual. Se constató que, pese a la entrega parcial de documentos técnicos y presupuestales por parte de la interventoría y el contratista de obra, aún no se contaba con un presupuesto definitivo, particularmente en lo relativo a ítems no previstos (NP) y sus soportes, lo que imposibilitaba el reinicio oportuno de las actividades.

La reunión concluyó con acuerdos específicos, entre ellos: la obligación del contratista de entregar la totalidad de documentos y presupuestos antes del 26 de septiembre de 2024; la realización de una mesa técnica presencial para validar dichos documentos; la revisión por parte de la interventoría de los NP antes del 28 de septiembre; y la prórroga de la suspensión de los contratos hasta el 15 de octubre de 2024. Todo ello quedó consignado en el acta respectiva, la cual refleja la falta de insumos técnicos y financieros necesarios para avanzar, así como la obligación institucional de documentar debidamente las decisiones en aras de garantizar transparencia, legalidad y adecuada planeación en el marco de la ejecución del proyecto.

En el marco de la Mesa Técnica No. 002 realizada el 10 de octubre de 2024 en las instalaciones de la RAP AMAZONIA, con la participación de representantes de la Dirección de Planeación Territorial, de la interventoría CONSORCIO VÍAS URBANAS y del contratista CONSORCIO VC 2022, se efectuó una revisión de los insumos entregados por los contratistas, incluido del balance de cantidades de obra, propuesta económica, estudios y diseños, ítems no previstos y memorias de cálculo ajustadas del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*. Durante la sesión la RAP AMOZONIA formuló objeciones por posibles inconsistencias entre las memorias de cálculo y los balances presentados, la ausencia de soportes en capítulos completos y la incorporación de ítems no previstos sin justificación técnica suficiente, lo que llevó a exigir al contratista la entrega integral y coherente de la documentación faltante y ajustada. Asimismo, se advirtió que algunos rendimientos y descripciones técnicas de los ítems no previstos resultaban imprecisos o contradictorios, lo que obligó a su corrección para salvaguardar la coherencia del proceso y la correcta formulación del eventual ajuste. La mesa concluyó con acuerdos orientados a obtener del contratista las subsanaciones y remitir la propuesta ajustada a la Secretaría de Planeación Departamental, en cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo 07 de 2022 del Sistema General de Regalías.

Mediante oficio RAP-028-2025 del 14 de febrero de 2025, la Dirección de Planeación de la RAP AMAZONIA remitió al Consorcio Vías Urbanas, en su calidad de interventor del Contrato de Interventoría del proyecto, la documentación necesaria para surtir el trámite de ajuste ante la Secretaría Técnica del OCAD Regional Centro Sur, en concordancia con lo dispuesto en el Acuerdo 007 de 2022 de la Comisión Rectora del SGR. En dicho documento se dejó constancia de los compromisos adquiridos en la mesa de seguimiento llevada a cabo el 12 de febrero de 2025 en Leticia, dentro de la auditoría de la Contraloría General de la República, y se recordó a la interventoría la obligación de revisar y suscribir la solicitud de ajuste, conforme lo exige el

Mediante comunicación de fecha 02 de abril de 2025 la Región Administrativa y de Planificación de la Amazonía –RAP AMAZONÍA–, solicitó a la Alcaldía de Leticia la creación y registro de un ajuste en el Banco de Proyectos de Inversión del SGR, de conformidad con lo previsto en el numeral 2 del artículo 4.5.1.2.3 del Acuerdo Único de la Comisión Rectora (Acuerdo 07 de

2022). La solicitud expuso razones técnicas, financieras y jurídicas que justifican el trámite, entre ellas la imposibilidad de intervenir los 1.500 metros inicialmente formulados debido a que 234,92 metros ya fueron pavimentados en un proyecto previo, lo cual restringe el alcance a 1.265 metros; la necesidad de introducir nuevas tecnologías constructivas como geoceldas y el aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD); la actualización de las redes de alcantarillado y acueducto conforme a la normativa vigente; y la incorporación de obras de drenaje y manejo de escorrentía en el humedal Simón Bolívar. Asimismo, se señaló que estas modificaciones generan la necesidad de adicionar \$4.746.777.484 al presupuesto inicial, lo que representa un incremento del 25,76 %, dentro del límite del 50 % permitido por la normativa. La solicitud se presentó con los anexos exigidos en el artículo 4.5.1.2.5 del Acuerdo 07 de 2022, incluyendo balance de ejecución física y financiera suscrito por la supervisión, revisión de estudios y diseños complementarios, planos actualizados y certificaciones de la interventoría, quedando formalmente acreditada la gestión de la entidad ejecutora para impulsar el trámite de ajuste en el marco del Sistema General de Regalías.

En la misma fecha, la Gerencia de la RAP AMAZONIA, en calidad de entidad ejecutora del proyecto, elevó formal solicitud ante la Secretaría Técnica del OCAD Regional Centro Sur para la creación y registro de un ajuste en el Banco de Proyectos del SGR, conforme al numeral 2 del artículo 4.5.1.2.3 del Acuerdo 07 de 2022. En dicha actuación se expusieron razones técnicas, financieras y jurídicas que fundamentaban la necesidad del ajuste, entre ellas: la reducción de la longitud efectivamente intervenible de 1.500 a 1.265 metros debido a la superposición de 234,92 metros pavimentados en un proyecto previo, lo cual hacía inviable su demolición por configurarse un posible detrimento patrimonial; la incorporación de tecnologías constructivas más adecuadas como geoceldas y el uso de materiales locales y residuos de construcción y demolición; la necesidad de actualizar las redes de acueducto y alcantarillado conforme a la Resolución 0799 de 2021, lo cual implicaba desplazar la red principal al costado occidental de la vía y diseñar redes tipo manija; y la proyección de nuevas obras de drenaje para el manejo de aguas lluvias y subsuperficiales. El ajuste solicitado ascendió a \$4.720.944.578, equivalente al 25 % del valor inicial, con lo cual el presupuesto del proyecto pasaría a \$23.665.659.031, encontrándose dentro del límite previsto en el literal b) del artículo 4.5.1.2.1 del Acuerdo 07 de 2022.

El ajuste al proyecto, como se ha indicado, se originó a raíz de los hallazgos detectados en la fase de revisión de estudios y diseños, proceso adelantado por el contratista de obra y avalado por la interventoría. Durante esta etapa se advirtió que la formulación inicial adolecía de falencias significativas, tales como la duplicidad con un tramo de 234,92 metros ya pavimentados en un proyecto anterior, la inexistencia de soluciones hidráulicas suficientes para atender el sistema hídrico del sector Simón Bolívar y la necesidad de incorporar tecnologías constructivas modernas y materiales ajustados a la normativa vigente. Estos factores evidenciaron que los diseños originales no garantizaban la funcionalidad integral de la vía ni la sostenibilidad de la inversión pública, razón por la cual la RAP AMAZONIA se vio obligada a iniciar el trámite formal de ajuste.

La interventoría, a través del concepto técnico emitido el 19 de agosto de 2025 (Oficio CVU-062-2025), analizó de manera integral las actualizaciones introducidas por el contratista en materia de redes hidráulicas, geotecnia, pavimentos y estructura financiera del proyecto. En su revisión



de las redes, constató que los planos y cálculos se habían ajustado al sistema MAGNA-SIRGAS, se habían subsanado observaciones previas y se habían recalculado los caudales con información actualizada de la estación Vásquez Cobo. Concluyó además que no se justificaba la construcción de un box culvert, al no existir cauces permanentes en la zona y resultar suficiente la red proyectada para el drenaje pluvial. En pavimentos y geotecnia, la interventoría avaló la incorporación de geoceldas en la subbase, la reutilización de residuos de construcción y demolición (RCD) y la estabilización con cemento, concluyendo que la propuesta era viable en términos técnicos y económicos. Asimismo, en el análisis de precios unitarios y costos recomendó mantener el uso de materiales locales por razones de logística y optimización financiera, validando los ajustes de cantidades y balances como parte de la dinámica normal de una obra de esta magnitud. En sus conclusiones, la interventoría recomendó dar continuidad al contrato de obra, señalando que las modificaciones introducidas en los estudios y diseños subsanaban las deficiencias detectadas, cumplían con la normatividad aplicable y resultaban técnicamente adecuadas para avanzar en la ejecución.

El trámite ha estado marcado por múltiples intercambios y subsanaciones con las instancias nacionales y territoriales. El 14 de febrero de 2025 la RAP AMAZONÍA presentó al DNP el primer envío de información de ajuste. Posteriormente, y a medida que avanzaban las prórrogas de suspensión del contrato, se allegaron versiones sucesivas: V.2 el 1 de abril, V.3 el 30 de abril, V.4 el 21 de mayo, V.5 el 4 de junio y V.6 el 16 de junio de 2025, cada una respondiendo observaciones técnicas de la Secretaría Técnica y del DNP. El 2 de julio de 2025 el DNP registró en SUIFP la última versión del ajuste, paso necesario para la verificación sectorial, mientras que el 22 de julio de 2025 el Ministerio de Transporte emitió la ficha de verificación, formulando nuevas observaciones. En paralelo, la RAP AMAZONÍA gestionó cinco prórrogas de suspensión de los contratos de obra e interventoría (entre enero y agosto de 2025) para permitir el tiempo necesario para el análisis de las modificaciones.

En síntesis, la línea de tiempo del proyecto es la siguiente:

30/03/2022 – Mediante Acuerdo No. 05 del OCAD Regional Centro Sur, se aprueba el proyecto BPIN 2021000060016.

19/07/2022 – Suscripción de la minuta del contrato de interventoría No. 020 de 2022.

12/10/2022 – Suscripción de la minuta del contrato de obra No. 025 de 2022.

18/11/2022 – Registro presupuestal RP 922 por valor de \$17.186.032.418.

31/03/2023 – Comité de seguimiento No. 01. La interventoría solicita documentación extracontractual y no asiste al comité.

24/05/2023 – Comité de seguimiento No. 02. Conciliación para entrega de documentación pendiente.

30/06/2023 – Resolución 027 de 2023 – RAP AMAZONÍA. Se unifican términos para la suscripción del acta de inicio de obra.

X



17/07/2023 - Oficio PLANEA-128-2023. Solicitud a la Interventoría para firma del acta de inicio.

24/07/2023 - Informe de seguimiento a la supervisión No. 01. Se alerta incumplimiento por parte de la interventoría.

26/07/2023 - Oficio PLANEA-131-2023. Reiteración a la interventoría sobre la suscripción del acta de inicio.

25/10/2023 - Resolución 047 de 2023 - RAP AMAZONIA. Revoca resolución 021 del 30/06/2023.

26/10/2023 - Certificado de supervisión. Aprueba firma del acta de inicio de obra, relevando a la interventoría de esa obligación.

27/10/2023 - Acta de inicio de obra. Plazo de 18 meses hasta el 20/06/2024.

17/02/2024 - Informe de seguimiento a la supervisión No. 02. Traza acciones para garantizar inicio de actividades de obra.

27/02/2024 - Oficio GER-0083-2024. Solicitud de consentimiento para nulidad del artículo 2 de la Resolución 047/2023.

09/04/2024 - Otrosí No. 01 al contrato de interventoría. Cesión al Consorcio Vías Urbanas.

11/04/2024 - Respuesta favorable a oficio GER-0083-2024.

18/04/2024 - Resolución 048 de 2024 - RAP AMAZONIA. Se sana actuación contractual.

19/04/2024 - Comunicación al contratista de obra sobre la Resolución 048 de 2024.

02/05/2024 - Oficio GER-0125-2024. Invitación a firma del acta de inicio en la Gobernación de Amazonas.

07/05/2024 - Acta de inicio de obra e interventoría. Fecha de finalización: 06/11/2025.

06/06/2024 - Oficio CVU-013-2024 (Interventoría). Solicitud aprobación Acta parcial No. 01.

06/06/2024 - Oficio SPRV-083-2024. Supervisión certifica cumplimiento.

07/06/2024 - Radicación y aprobación de pólizas (RCE y cumplimiento).

10/05/2024 - Otrosí No. 01 al contrato de interventoría. Modificación forma de pago.

05/06/2024 - Pago No. 01 al contratista de obra.

19/06/2024 - Pago No. 01 al contratista de interventoría.

X



19/07/2024 – Pago No. 02 al contratista de Interventoría.

22/07/2024 – Suspensión 1. Del 22/07/2024 al 22/09/2024.

31/07/2024 – Solicitud de mesa técnica. Citación a mesa presencial (08 y 09 de agosto de 2024).

20/08/2024 – Solicitud de mesa técnica al OCAD Regional Centro Sur.

27/08/2024 – Mesa técnica DNP. Entregable: Carpeta 2.1.

28/08/2024 – Oficio RAP-175-2024. Solicitud presupuesto definitivo.

29/08/2024 – Oficio RAP-177-2024. Respuesta a compromisos de la Contraloría Delegada de Regalías.

03/09/2024 – Solicitud de mesa técnica al DNP.

18/09/2024 – Aprobación PMT CVU-050-2024. Entregable: Carpeta 4.

20/09/2024 – Mesa técnica virtual. Entregable: Carpeta 2.2.

23/09/2024 – Prórroga 1 a la suspensión 1. Del 23/09/2024 al 14/10/2024.

08/10/2024 – Oficio RAP-213-2024. Aprobación de nuevo director de interventoría.

10/10/2024 – Respuesta a oficio CVU-046-2024. Archivo digital de la valla del proyecto.

10/10/2024 – Mesa técnica revisión de estudios y diseños. Entregables: Carpetas 2.3 y 2.4.

15/10/2024 – Comité Gobernación Amazonas. Entregable: Carpeta 2.5.

21/10/2024 – Compromisos mesa de trabajo virtual (12/10/2024).

08/11/2024 – Suspensión 2. Del 08/11/2024 al 08/01/2025.

21/01/2025 – Prórroga 1 a suspensión 2. Del 08/01/2025 al 08/03/2025.

05/02/2025 – Mesa técnica virtual Gobernación Amazonas. Posturas sobre financiación del ajuste.

14/02/2025 – Trámite de ajuste inicial ante DNP. Envío de información.

11/03/2025 – Prórroga 2 a suspensión 2. Del 10/03/2025 al 09/05/2025.

01/04/2025 – Trámite ajuste DNP V.2. Envío ajustes.

30/04/2025 – Trámite ajuste DNP V.3. Envío ajustes.

13/05/2025 – Prórroga 3 a suspensión 2. Del 13/05/2025 al 13/06/2025.

21/05/2025 – Trámite ajuste DNP V.4. Envío ajustes.

04/06/2025 – Trámite ajuste DNP V.5. Envío ajustes.

13/06/2025 – Prórroga 4 a suspensión 2. Del 13/06/2025 al 13/07/2025.

16/06/2025 – Trámite ajuste DNP V.6. Envío ajustes.

02/07/2025 – Registro de ajustes en SUIFP por parte del DNP.

14/07/2025 – Prórroga 5 a suspensión 2. Del 14/07/2025 al 13/08/2025.

22/07/2025 – Ficha de verificación por parte del Ministerio de Transporte.

ESPACIO EN
BLANCO

X



III. Actuación administrativa

Como se reseñó, mediante Resolución 149 del 11 de agosto de 2025, se ordenó la apertura de la actuación administrativa tendiente a determinar la continuidad del proyecto "Fortalecimiento de la Integración Socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la Construcción de la Avenida Vásquez Cobo del Municipio de Leticia" - Código BPIN 2021000060016, en aplicación de lo previsto en el artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020 y en los artículos 34 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Durante la actuación administrativa, se tuvieron como terceros con interés a los contratistas de obra e interventoría del proyecto, así como a la Alcaldía de Leticia, a la Gobernación del Amazonas, al Ministerio de Transporte y a la Secretaría Técnica del OCAD Centro Sur, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011, librando las siguientes comunicaciones:

Oficio No GER-0208-2025 del 11/08/2025 dirigido al Contratista de Interventoría Consorcio Vías Urbanas, Comunicando el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0209-2025 del 11/08/2025 dirigido al Contratista de Obra Consorcio VC 2022, Comunicando el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0210-2025 del 11/08/2025 dirigido al Dr. Oscar Enrique Sánchez Guerrero, Gobernador del Departamento del Amazonas, Comunicando el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0211-2025 del 11/08/2025 dirigido al Dr. Elkin Jadrian Uní Heredia, Alcalde del Municipio de Leticia, Comunicando el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0212-2025 del 11/08/2025 dirigido al Ministerio de Transporte, Grupo de Pronunciamientos Técnicos Especiales, Comunicando el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Mediante Resolución 164 del 27 de agosto de 2025 se adicionó el decreto probatorio, ordenando la práctica de nuevas pruebas relacionadas con la posible superposición de tramos intervenidos en el marco del Plan Vial Municipal 2019, circunstancia que incide directamente en la determinación del alcance del proyecto BPIN 2021000060016.

Mediante Resolución 176 del 10 de septiembre de 2025 se amplió el término de la actuación prorrogándola por un mes más.

Para el recaudo probatorio, se libraron las siguientes comunicaciones:

Oficio No GER-0215-2025 del 11/08/2025 dirigido al Contratista de Interventoría Consorcio Vías Urbanas; Decreto de practica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025

8

Oficio No GER-0216-2025 del 11/08/2025 dirigido al Dr. Jhony Ferney Pinto Serafín Secretario de Planeación y Desarrollo Territorial; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025

Oficio No GER-0217-2025 del 11/08/2025 dirigido a la Dra. TANIA SANZ Directora De Infraestructura Departamental; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025

Oficio No GER-0218-2025 del 11/08/2025 dirigido a la Ing. Angie Camila Álvarez Hoyos, Apoyo técnico profesional Dirección de Planeación Territorial – RAP AMAZONIA; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0219-2025 del 11/08/2025 dirigido a la Dra. Ángela Andrea González Villa Secretaria de Planeación e Infraestructura Municipio de Leticia; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025

Oficio No GER-0220-2025 del 11/08/2025 dirigido a la Dra. Lady Cristina Cardona Lozada, Asesora Proyectos del Sistema General de Regalías – SGR Dirección de Planeación Territorial de la RAP AMAZONIA; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0221-2025 del 11/08/2025 dirigido al Dr. Jhon Jairo Arbeláez Galdino Director Territorial Amazonas CORPOAMAZONIA; Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0229-2025 del 25/08/2025 dirigido al Dr. Jhony Ferney Pinto Serafín, Secretario de Planeación y Desarrollo Territorial; Reiterando el Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0230-2025 del 25/08/2025 dirigido a la Dra. Tania Sanz Director De Infraestructura Departamental; Reiterando el Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0231-2025 del 25/08/2025 dirigido a la Dra. Ángela Andrea González Villa Secretaria de Planeación e Infraestructura Municipio de Leticia; Reiterando el Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

Oficio No GER-0232-2025 del 25/08/2025 dirigido a la JHON JAIRO ARBELÁEZ GALDINO Director Territorial Amazonas CORPOAMAZONIA; Reiterando el Decreto de práctica de Pruebas de acuerdo con el Acto Administrativo No 149 del 11 de agosto de 2025.

El 18 de septiembre de 2025 mediante oficio GER-00272-2025, se comunicó el cierre de etapa probatoria, dejando constancia de que todos los documentos y pruebas recaudadas en el marco de la presente actuación administrativa han estado permanentemente a disposición de los interesados en el repositorio de OneDrive que fue comunicado desde la apertura de la actuación mediante la Resolución 149 del 11 de agosto de 2025. En consecuencia, la oportunidad de pronunciarse sobre dichos insumos ha estado abierta y garantizada desde el inicio, permitiendo el acceso pleno a la información y la posibilidad de ejercer el derecho de defensa. No obstante, en aras de llevar una actuación ordenada, transparente y respetuosa del debido proceso, se

X



reitera expresamente a los interesados su posibilidad de presentar pronunciamientos, observaciones u objeciones.

En consecuencia, se informó a los interesados que contaban con plazo hasta el 25 de septiembre de 2025 para presentar pronunciamiento, observaciones u objeciones frente a las pruebas recaudadas, si así lo consideran.

Durante el plazo antes reseñado, se recibió el oficio CVU-063-2024 dirigido tanto a la RAP como al Grupo de Pronunciamientos Técnicos Especiales del Ministerio de Transporte.

iv. Fundamentos de la decisión a adoptar

1. Análisis probatorio

La actuación administrativa se inició en ejercicio de la competencia otorgada a la RAP AMAZONIA como entidad ejecutora del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 34 y siguientes de la Ley 1437 de 2011 y en el literal j) del artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020, que facultan a los ejecutores para decidir motivadamente sobre la continuidad de los proyectos cuando se configuren riesgos consolidados o se advierta ausencia de viabilidad técnica o jurídica. La finalidad de esta actuación es, precisamente, acopiar pruebas, escuchar a los terceros con interés y realizar un análisis integral de carácter técnico, jurídico, financiero y ambiental que permita adoptar una decisión motivada y transparente respecto de la continuidad del proyecto. Si bien el Ministerio de Transporte emitió un concepto sectorial en el marco del trámite de ajuste, la entidad consideró que no resultaba prudente limitar la discusión únicamente a la subsanación de observaciones de carácter técnico, en tanto los hallazgos identificados —como la superposición de un tramo ya pavimentado, la ausencia de obras de drenaje para el humedal Simón Bolívar y las contradicciones entre metas, productos y recursos— constituyen falencias estructurales que comprometen la esencia del proyecto aprobado. Por ello, antes de proceder a atender de manera puntual las observaciones ministeriales, la RAP AMAZONIA decidió abrir la actuación administrativa para revisar de fondo la viabilidad y pertinencia del proyecto en su conjunto, de modo que cualquier decisión que se adopte responda a un estudio integral y a la obligación legal de proteger los recursos públicos y garantizar el interés general.

Bajo ese entendido y como se anunció en el memorial de cierre, se acopiaron documentales que serán analizadas en este capítulo para la adopción de la decisión que resuelva el siguiente problema jurídico:

Si, a la luz de las falencias identificadas en la fase de revisión de estudios y diseños —entre ellas la superposición de 234,92 metros ya pavimentados, la omisión de obras hidráulicas esenciales para el manejo del humedal Simón Bolívar, la necesidad de actualizar redes de acueducto y alcantarillado conforme a la normativa vigente y la consecuente contradicción entre el alcance físico inicialmente formulado y la realidad del área de intervención—, resulta jurídicamente viable continuar con la ejecución del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la*

X



integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia mediante el trámite de ajuste, o si, por el contrario, debe declararse su no continuidad en aplicación de las competencias conferidas a la entidad ejecutora por el literal j) del artículo 1.2.10.1.4 y el artículo 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, en concordancia con el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del SGR que prohíbe modificaciones que impliquen un cambio en el alcance del proyecto.

Al expediente se incorporaron las siguientes documentales:

Proyecto BPIN 2021000060016 "Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia", versión inicial.

Del examen integral de los documentos que conforman el expediente del proyecto BPIN 2021000060016 se advierte, en primer lugar, una falta de coherencia entre el alcance aprobado en la fase de formulación (MGA y Documento Técnico del Proyecto) y las soluciones técnicas que posteriormente se han intentado implementar a través de subsanaciones, documentos aclaratorios y ajustes presupuestales. El proyecto fue aprobado por el OCAD Regional Centro Sur para la pavimentación de 1.500 metros lineales con estructura en pavimento rígido MR-40, incluyendo la actualización de redes de servicios públicos y drenaje. Sin embargo, una vez adelantados los levantamientos topográficos y estudios complementarios, se evidenció que las condiciones reales del terreno y del entorno urbano exigían variaciones sustanciales respecto a lo inicialmente planteado.

La primera falencia detectada corresponde a la superposición de aproximadamente 235 metros de vía ya pavimentados en un proyecto previo, lo que reduce de hecho la meta física a 1.265 metros lineales. Esta situación no fue advertida ni depurada en la formulación inicial, configurando una falla de planeación que afecta los indicadores y productos aprobados. En consecuencia, surge un desajuste entre el objeto contractual, las metas propuestas y la realidad física del área de intervención. De allí que cualquier ajuste orientado a salvar esta inconsistencia implique alterar el alcance del proyecto, lo cual, según lo previsto en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022, resulta jurídicamente improcedente.

Adicionalmente, los diseños aprobados en 2021-2022 contemplaban el uso de materiales transportados desde otras regiones, bajo un esquema logístico complejo y de altos costos, mientras que los estudios técnicos posteriores concluyeron la necesidad de incorporar tecnologías alternativas como geoceldas y el aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD), con apoyo en materiales locales. Esta variación no constituye un ajuste menor de especificaciones, sino un rediseño integral de la estructura del pavimento, lo que refleja que la solución inicialmente aprobada no dialogaba con la realidad geotécnica y logística de la zona.

Otro aspecto crítico corresponde a las redes de acueducto y alcantarillado. Los documentos iniciales no contemplaban la exigencia normativa de diseñar redes independientes por calzada en presencia de separadores centrales, establecida en la Resolución 0799 de 2021. Este vacío fue subsanado de manera tardía, proponiendo trazados distintos, construcción de "manijas" X

para conexiones domiciliarias y modificaciones sustanciales de cantidades y análisis de precios unitarios. Se trata, nuevamente, de una deficiencia de origen que compromete la legalidad del proyecto y que difícilmente puede considerarse un ajuste dentro de los márgenes normativos del SGR.

El componente de drenaje y gestión ambiental presenta una omisión aún más grave. La formulación inicial no incluyó obras específicas de manejo de aguas superficiales ni estructuras de paso hidráulico para atender el humedal Simón Bolívar, pese a que constituye una condición ambiental crítica del territorio. La ausencia de un box culvert o de estructuras equivalentes compromete tanto la funcionalidad de la vía como la sostenibilidad de la inversión pública, exponiendo a la entidad ejecutora a contingencias en materia de licenciamiento y eventuales sanciones por intervención de un ecosistema estratégico sin obras de mitigación adecuadas.

En el ámbito financiero, el presupuesto aprobado se estructuró con precios de 2021-2022, por lo que se encuentra desactualizado frente a las condiciones de mercado de 2024-2025. A esto se suman ítems no previstos relacionados con redes, drenaje y manejo ambiental, que implican la necesidad de adicionar recursos en un 25,76 % sobre el valor inicial. Este incremento no solo tensiona la coherencia financiera del proyecto, sino que además genera la paradoja de contar con menos alcance físico y más costo, lo cual rompe el principio de proporcionalidad entre productos y recursos.

Finalmente, la reiterada expedición de documentos aclaratorios, subsanaciones y balances presupuestales demuestra que la estructuración original del proyecto fue débil, pues careció de insumos técnicos completos y consistentes al momento de su aprobación. Esta debilidad explica la imposibilidad de consolidar un cierre técnico integral posterior y confirma que la figura del ajuste resulta insuficiente para subsanar inconsistencias de fondo. En conclusión, el análisis probatorio evidencia que el proyecto presenta falencias estructurales en su planeación inicial, que se reflejan en inconsistencias de alcance, tipología constructiva, redes de servicios, componente ambiental y estructura presupuestal. Estos elementos no corresponden a ajustes menores, sino a transformaciones sustanciales que modifican el alcance del proyecto, lo cual lo hace improcedente a la luz de la normativa vigente del Sistema General de Regalías.

Documentos relativos a la revisión de estudios y diseños

El trámite de ajuste del proyecto BPIN 2021000060016 evidencia una secuencia de gestiones administrativas y técnicas que ponen de presente la complejidad y fragilidad de su estructuración inicial. El proceso se inició el 14 de febrero de 2025, cuando la RAP AMAZONIA radicó ante el Departamento Nacional de Planeación la primera versión del ajuste, orientada a subsanar las falencias detectadas en la fase de revisión de estudios y diseños. A partir de esa fecha, y en respuesta a observaciones sucesivas del DNP y de la Secretaría Técnica, se elaboraron y remitieron nuevas versiones del ajuste: la V.2 el 1 de abril, la V.3 el 30 de abril, la V.4 el 21 de mayo, la V.5 el 4 de junio y la V.6 el 16 de junio de 2025. Cada versión incorporó modificaciones en planos, análisis de precios unitarios, balances presupuestales y justificaciones técnicas, reflejando la necesidad permanente de corregir inconsistencias en la formulación inicial.

X



La reiteración de ajustes, en tan corto periodo de tiempo, demuestra que el proyecto no contaba con bases técnicas suficientemente sólidas al momento de su aprobación. Las observaciones sectoriales se centraron en deficiencias en el componente de drenaje, inconsistencias en redes de acueducto y alcantarillado frente a la normativa vigente, y la falta de justificación ambiental para el cruce del humedal Simón Bolívar. Asimismo, se cuestionó la coherencia entre la reducción del alcance físico de 1.500 a 1.265 metros lineales y la solicitud simultánea de adición presupuestal superior a los \$4.800 millones, situación que genera contradicción entre metas y recursos.

El proceso culminó, en esta fase, con la expedición de la Ficha de Verificación por parte del Ministerio de Transporte el 22 de julio de 2025, documento que consolidó las observaciones técnicas y ratificó la necesidad de ajustes adicionales antes de que el OCAD Regional pudiera decidir sobre la viabilidad del trámite. De esta manera, el expediente del ajuste refleja un esfuerzo institucional sostenido por subsanar falencias estructurales, pero al mismo tiempo evidencia que dichas inconsistencias exceden el marco de un ajuste ordinario, pues comprometen el alcance del proyecto aprobado, en contravía de lo dispuesto en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del SGR.

Oficio CVU-062

El documento emanado de la interventoría parte de una premisa concluyente: *"existen condiciones logísticas y técnicas para dar continuidad a la obra"* y, con base en esa apreciación, recomienda reactivar y continuar el Contrato de Obra 025-2022 apoyándose en las *"validaciones técnicas"* y en la Resolución 149 de 2025 de la RAP AMAZONIA. En términos probatorios, el propio CVU-062 estructura su conclusión sobre un haz de soportes que relaciona como anexos y que, de acuerdo con su texto, dan cuenta de correcciones de diseño, aprobaciones técnicas y verificación de costos y logística. En suma, el sentido del concepto es favorable a la continuidad, bajo el entendido de que las observaciones técnicas previas habrían quedado subsanadas.

En materia hidráulica, el CVU-062 reseña la Respuesta a observaciones de redes (Oficio ASE-24-VAZCOBO-03, 30/07/2024), donde se ajustan planos al sistema MAGNA-SIRGAS, se incorporan grillas, escalas y norte, se depuran convenciones y detalles constructivos y, crucialmente, se recalculan caudales con base en la estación Vásquez Cobo 2021-2023. El mismo anexo consigna que *"se da aprobación a los ajustes realizados"*. A ello suma un oficio del especialista hidráulico (03/08/2024) que certifica la subsanación total de las observaciones y la inexistencia de comentarios adicionales. Con estos dos soportes, el concepto sostiene que la red proyectada satisface el dimensionamiento hidráulico requerido tras la revisión.

Desde el punto de vista técnico, estos elementos prueban coherencia cartográfica, consistencia metrológica y actualización hidrológica; sin embargo, conviene advertir que el CVU-062 no desarrolla (dentro del propio cuerpo del concepto) una trazabilidad explícita entre los caudales recalculados y la capacidad final de las estructuras (sumideros, rejillas, secciones de conducción) frente a umbrales de diseño (p. ej., T de retorno, lámina de escorrentía crítica y tirantes admisibles en los puntos de control). Tal nivel de detalle, aunque puede obrar en los anexos, no se reproduce en la conclusión del concepto, lo que deja un espacio para requerir

X



curvas de capacidad, pérdidas de carga y verificación en condición crítica antes de adoptar decisiones definitivas.

El Oficio CVU-045-2024 (06/08/2024) —que el CVU-062 incorpora como anexo— aprueba los diseños de pavimentos y geotecnia, destacando: actualización de tránsito (2025-2045), verificación de apiques con resultados consistentes y la aprobación del uso de geoceldas, aprovechamiento de RCD y estabilización con cemento. Además, el anexo afirma que el diseño es viable técnica y económicamente. Este paquete técnico tiende a resolver las dudas sobre el método estructural adoptado para la subrasante y subbase, controlando deformaciones mediante confinamiento (geoceldas) y mejoramiento in-situ (cemento), con ventajas logísticas y de sostenibilidad (menores acarreos y reaprovechamiento de demoliciones).

Aun así, desde una perspectiva de aseguramiento de calidad, sería recomendable que el expediente consolide: i) módulos resilientes post-mejoramiento y su dispersión estadística, ii) ciclos de humedecimiento-secado esperados en la zona y su efecto en el CBR residual, iii) compatibilidad granulométrica y de plasticidad de los RCD con las especificaciones, y iv) validación de espesores equivalentes frente a espectros de carga (Ejes equivalentes) y vida de diseño. El anexo apunta la aceptación de la solución, pero el concepto no reproduce esos cálculos de verificación, lo cual conviene cerrar en la etapa decisoria.

El Oficio CVU-049-2024 (04/09/2024) evalúa la alternativa de traer material desde Puerto Asís y la califica de inviable por costos de transporte del orden de \$2.332.200/m³, recomendando materiales locales (seixo, arena). Esta definición es relevante porque ancla el diseño estructural a un abastecimiento local, reduciendo el riesgo de desabastecimiento y variaciones de precio por flete. Por su parte, el Balance versión 5 (18/11/2024) reporta ajustes en anchos de vía, longitudes de tuberías, geodren y bordillos, caracterizándolos como "cambios propios de la dinámica normal de obra". Ambos anexos soportan la tesis de que las optimizaciones y ajustes han sido trazables y orientadas a eficiencia, no a un rediseño sustantivo del alcance.

El Oficio CVU-058-2025 (03/01/2025) —también citado por el concepto— recomienda no continuar con la suspensión, indicando que el contratista cuenta con materiales, equipos y personal en sitio. Esto refuerza el argumento de capacidad operativa para reactivar, un aspecto que el CVU-062 usa como soporte "logístico" para la continuidad.

El concepto señala igualmente un "concepto jurídico por parte de la interventoría", concebido para fortalecer la conclusión de reactivación bajo la órbita de la Resolución 149 de 2025. En términos probatorios, este anexo no sustituye el análisis normativo propio del ejecutor, pero sí visibiliza la postura del tercero técnico frente a las condiciones de contrato y los hitos del trámite.

El punto fuerte del CVU-062 es su trazabilidad interna: cada afirmación material (ajustes cartográficos, recalce hidrológico, aprobación de diseños y verificación de costos/logística) remite a un anexo con fecha, oficio y conclusión explícita, lo que cohesiona el expediente. Así, por ejemplo, para pavimentos y geotecnia, la aprobación y la viabilidad técnica/económica provienen del CVU-045-2024, mientras que en hidráulica la subsanación total es atribuida al oficio del especialista del 03/08/2024 y a la respuesta ASE-24-VAZCOBO-03 con recalce de caudales y aprobación de ajustes.

Ahora bien, hay vacíos que conviene delimitar antes de convertir esta conclusión en decisión pública: i) el concepto no reproduce (dentro de su cuerpo) modelaciones hidráulicas “antes-después” ni capacidad de drenaje con detalle (coeficientes de escorrentía, intensidades de lluvia de diseño, verificación de niveles piezométricos y sedimentos), pese a aludir a su subsanación en anexos; ii) en pavimentos, si bien se aprueba la solución, el concepto no expone la sustentación numérica (módulos, deformaciones admisibles y fatiga) que normalmente acompaña la adopción de geoceldas y estabilización; y iii) en costos/logística, la recomendación por materiales locales se soporta en el diferencial de fletes, pero sería deseable cerrar la brecha con análisis de mercado, disponibilidad y control de calidad de bancos locales (petrografía, Los Ángeles, absorción, sanidad).

Lo que el CVU-062 consigna como aprobación de pavimentos/geotecnia (06/08/2024) dialoga con otros antecedentes técnicos allegados por las partes (p. ej., comunicaciones de obra y respuestas a observaciones), en los que se infiere una ruta de revisión y aprobaciones sucesivas. En esta línea, el intercambio técnico previo sobre pavimentos y geotecnia —con entregas, observaciones y respuestas— culmina en la aprobación reseñada por el CVU-062, consolidando la narrativa de subsanación progresiva y toma de decisiones sobre el método constructivo. (Véase, por ejemplo, la aprobación de pavimentos y geotecnia reseñada en el anexo 3 del CVU-062).

Desde el prisma estrictamente técnico-documental, el CVU-062 acredita: a) subsanación de observaciones hidráulicas con actualización cartográfica y recalce de caudales; b) aprobación de pavimentos/geotecnia con adopción de geoceldas, RCD y estabilización; c) inviabilidad logística de traer materiales externos y pertinencia de insumos locales; y d) condiciones operativas para reactivar la obra. Todo ello sustenta la recomendación de continuidad que el documento formula.

No obstante, para una decisión administrativa plenamente robusta, es prudente que la entidad ejecutora —más allá de la postura de interventoría— integre en su análisis de fondo: (i) la verificación hidráulica con respaldo numérico completo y criterio de riesgo residual; (ii) la validación estructural detallada del paquete de pavimentos bajo los escenarios de carga y clima locales; y (iii) la demostración de disponibilidad y calidad de materiales locales, para blindar el cierre financiero y evitar desequilibrios por precios o especificaciones.

Concepto rendido por la asesora Lady Cristina Cardona Lozada (20 de agosto de 2025)

En primer lugar, la asesora explica la metodología aplicada, basada en cuatro fases: revisión normativa (Acuerdo 07 de 2022 y Decreto 1821 de 2020), análisis documental (balances, memorias de cálculo, fichas sectoriales, conceptos de interventoría y observaciones del DNP), evaluación técnica-jurídica-financiera, y formulación de conclusiones. Esto refleja un enfoque sistemático que fortalece la legitimidad del concepto.

En cuanto a los aspectos sustanciales, el documento reconoce que el ajuste surgió de falencias detectadas en la fase de revisión de estudios y diseños, como:

- La superposición de 234,92 metros ya pavimentados, que reduce de manera material el alcance físico (de 1.500 a 1.265 metros).
- La ausencia de obras hidráulicas para el humedal Simón Bolívar, cuya omisión compromete la funcionalidad de la vía y genera riesgos ambientales.
- La necesidad de adoptar soluciones técnicas distintas a las aprobadas (geoceldas, reutilización de RCD, nuevas configuraciones de redes).

Si bien la interventoría avaló estos cambios como viables técnica y económicamente, la asesora resalta que tales modificaciones **alteran sustancialmente las especificaciones iniciales** y, por ende, podrían significar un cambio de alcance.

Desde la perspectiva **presupuestal**, el concepto señala que el ajuste implica una adición de \$4.879.297.740 (25,76 %), dentro del límite permitido (50 %), pero con dos problemas: i) la brecha financiera exige nuevas fuentes de cofinanciación no garantizadas, y ii) existe una contradicción entre el aumento de recursos y la reducción del alcance físico.

En lo **jurídico**, se reconoce que el procedimiento ha cumplido la ruta del Acuerdo 07 de 2022 (radicación, subsanaciones, prórrogas, revisión sectorial). Sin embargo, el artículo 4.5.1.1 impide ajustes que cambien el alcance del proyecto. Así, el concepto concluye que la superposición del tramo pavimentado y la omisión de obras hidráulicas son fallas estructurales de planeación que no son subsanables mediante ajuste, sino que reconfiguran el proyecto aprobado.

La asesora, en consecuencia, recomienda declarar **inviable la continuidad del trámite del ajuste**, pues subsanar observaciones del Ministerio de Transporte o del DNP solo prolongaría un proceso que culminará en improcedencia o en infracción normativa. El énfasis está en proteger la legalidad, la eficiencia del gasto y la responsabilidad fiscal de la RAP.

En síntesis, esta prueba muestra que, pese a haberse surtido el procedimiento con disciplina, los problemas estructurales de planeación (alcance reducido, falta de obras hidráulicas y rediseños sustanciales) hacen improcedente el ajuste bajo el Acuerdo 07 de 2022, por lo que se recomienda a la RAP desistir de subsanaciones y adoptar una decisión motivada sobre la no continuidad.

Concepto Técnico No. DTA - S/E - N° 007-25 de Corpoamazonia

A partir del "Concepto Técnico Ambiental" emitido por CORPOAMAZONÍA y sus anexos cartográficos y normativos, se advierte que el documento tiene un carácter eminentemente técnico y de apoyo —no es un acto administrativo—, pero fija con claridad obligaciones y condicionantes ambientales que inciden de fondo en la viabilidad del proyecto y del ajuste. El concepto surge a partir de la mesa realizada el 5 de agosto de 2025 con el Gobernador del Amazonas y la RAP AMAZONÍA, convocada para revisar el estado del proyecto y las medidas a adoptar. Con base en visita técnica, georreferenciación (coordenadas WGS84) y confrontación con instrumentos de ordenamiento (Determinantes Ambientales, PBOT de Leticia y Plan de Manejo del Sistema Hídrico Simón Bolívar), identifica dos puntos críticos dentro del área de influencia directa: (i) un "corredor de fauna silvestre" que intersecta el corredor vial y (ii) un paso

X

hidráulico requerido sobre el drenaje del sistema hídrico Simón Bolívar, donde se concluye la necesidad de proyectar un box culvert y, adicionalmente, pasos de fauna tipo "eco-ducto" para restablecer conectividad ecológica.

En lo técnico, el documento muestra la trazabilidad espacial: mapas de ubicación, superposición con la Estructura Ecológica Principal del PBOT y delimitación del área de influencia del Plan de Manejo del sistema hídrico. Esta evidencia objetiva contradice la hipótesis de que el tramo no atraviesa elementos ambientales sensibles. La visita de campo corroboró presencia de flujo hídrico y conectividad biótica (corredores de primates como *Saimiri sciureus* y *Sagulus fuscicollis*), lo que obliga a diseñar medidas de manejo que eliminen el "efecto barrera" de la vía. Desde la ingeniería, ello implica: estudios hidrológicos e hidráulicos específicos (curvas IDF locales, caudales de diseño, niveles de energía y socavación), dimensionamiento de un box culvert con capacidad para crecientes y tránsito de sedimentos, diseño de obras de entrada y salida (aletas, transiciones, dissipadores), y compatibilidad geométrica con la estructura de pavimento; en paralelo, diseños de pasos de fauna (altura, claro libre, texturas, guías vegetadas, cerramientos, señalización) articulados a un plan de manejo y monitoreo.

La omisión de estas obras en la formulación original no solo revela una falencia técnica, sino que compromete de manera directa la viabilidad jurídica del proyecto, puesto que la intervención en el humedal Simón Bolívar y en el corredor de fauna exige, de conformidad con la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 y la Resolución 1402 de 2018, la obtención de permisos de ocupación de cauce y licenciamiento ambiental previo. Al no haberse contemplado ni presupuestado dichos componentes, el proyecto se encuentra expuesto a sanciones administrativas, a la imposibilidad de obtener las autorizaciones requeridas y, en consecuencia, a un bloqueo normativo que impide su ejecución legal. En otras palabras, no se trata de un simple ajuste menor, sino de un vacío estructural en la planeación, que genera un incumplimiento insubsanable de las obligaciones ambientales y convierte al proyecto en inviable desde la perspectiva técnica, financiera y regulatoria.

En lo jurídico-normativo, el concepto ancla sus conclusiones en el régimen ambiental aplicable: Ley 2811 de 1974 (art. 102) y Decreto 1541 de 1978 (art. 93) para la autorización de ocupación de cauce; Decreto 1076 de 2015 (Régimen de licenciamiento/ocupación de cauces); Resolución 1402 de 2018 (metodología general de EIA) y la Ley 99 de 1993 para la competencia de la autoridad ambiental. Adicionalmente, recuerda que las autoridades pueden exigir como condición de licenciamiento la construcción de pasos de fauna cuando un tramo vial afecte un ecosistema estratégico. Esto significa que, aun si el proyecto no requiere Licencia Ambiental completa, sí exige permisos y/o autorizaciones previas (ocupación de cauce) y la inclusión de obras de mitigación obligatorias (eco-ductos) como parte del diseño definitivo.

La omisión de las obras hidráulicas y de conectividad ecológica en la formulación original no constituye un simple vacío técnico, sino que compromete la viabilidad jurídica y ambiental del proyecto. Conforme al artículo 49 de la Ley 99 de 1993, toda actividad que pueda causar deterioro grave a los recursos naturales o al ambiente requiere licencia ambiental previa, lo cual aplica de manera expresa a intervenciones en humedales y cauces. De igual forma, el Decreto 1076 de 2015, en su artículo 2.2.3.2.1.2, regula la ocupación de cauces, playas y lechos, señalando que cualquier construcción que altere su dinámica exige autorización de la autoridad

ambiental competente. A ello se suma la Resolución 1402 de 2018, que adopta la metodología general para la elaboración de estudios de impacto ambiental y precisa que las obras de drenaje mayor y las intervenciones en sistemas hídricos estratégicos deben contar con modelaciones hidrológicas e hidráulicas actualizadas, incluyendo escenarios de cambio climático.

En el mismo sentido, la Guía Ambiental de Pasos de Fauna Silvestre en Infraestructura Lineal (MinAmbiente, 2018) establece que la construcción de pasos de fauna no es optativa, sino condición de licenciamiento cuando una vía interfiere con corredores ecológicos estratégicos. El hecho de que el proyecto no contemple ni los estudios técnicos (IDF locales, caudales de diseño, socavación, compatibilidad geométrica) ni los permisos ambientales indispensables (licencia, ocupación de cauce, autorización de pasos de fauna), coloca a la iniciativa en un estado de inviabilidad estructural.

En otras palabras, el proyecto no cumple con los requisitos básicos para ser ejecutado dentro del marco legal vigente del SGR y de la normatividad ambiental nacional, lo que implica que continuar su trámite equivaldría a convalidar una formulación deficitaria, expuesta a sanciones, demandas e imposibilidad de obtener las autorizaciones regulatorias.

Las consecuencias para el proyecto y para el ajuste son sustantivas. Primero, el alcance técnico originalmente formulado (pavimento y redes sin obras mayores en el humedal Simón Bolívar) resulta insuficiente: debe incorporarse un componente ambiental-hidráulico de alto impacto (box culvert y medidas de conectividad de fauna) que no estaba previsto ni presupuestado. Segundo, tales adiciones demandan nuevos estudios (hidrología/hidráulica, modelación de crecientes, diseños de pasos de fauna, geotecnia local asociada a cimentaciones del box, manejo de socavación y erosión, compatibilidad con redes existentes), trámites ante la autoridad ambiental y, previsiblemente, recursos adicionales y reprogramación de plazos. Tercero, la necesidad de incorporar estas obras en el mismo sitio del proyecto y dentro de su objetivo funcional cuestiona si el ajuste mantiene inalterado el alcance en los términos del artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 (objetivos, productos y localización). Al añadir un box culvert y pasos de fauna —productos que no estaban en la formulación— y modificar la solución técnica de drenaje urbano-ambiental, se configura un cambio sustancial de productos y de condiciones de intervención que excede un ajuste menor.

El concepto también pone en evidencia riesgos de cumplimiento si se insiste en ejecutar sin estas medidas: potencial afectación de cauce sin autorización (sanciones y suspensión de obra), pérdida de funcionalidad de la vía por inundaciones, afectación de conectividad ecológica (conflictos fauna-vehículos y siniestralidad), e inconsistencia con los determinantes ambientales y con el PBOT —lo que podría impedir recepción de obras por la autoridad urbanística-ambiental. En suma, la pieza probatoria es sólida, está sustentada en visita técnica, cartografía oficial y marco legal, y exige redimensionar el proyecto para incluir (y financiar) el componente ambiental e hidráulico. Si tales componentes no se integran al diseño y al presupuesto del ajuste, se mantiene la falta de idoneidad técnica y la inobservancia normativa; si se integran, la magnitud del cambio sugiere que el ajuste deviene improcedente por alteración del alcance conforme al Acuerdo 07 de 2022. Por cualquiera de las dos vías, el documento soporta la tesis de que la continuidad en los términos actuales es inviable y que una decisión motivada debe valorar seriamente la no continuidad o la reformulación integral del proyecto.

Concepto ATS-018-2025 del 20 de agosto de 2025

El concepto rendido por la ingeniera civil Angie Camila Álvarez, en calidad de apoyo a la supervisión, constituye una prueba técnica de especial relevancia dentro de la actuación administrativa, en la medida en que aborda la funcionalidad e idoneidad técnica y financiera del proyecto a la luz de las condiciones reales de ejecución y del marco normativo del Sistema General de Regalías. La profesional deja expresamente consignada una metodología que combina revisión documental y normativa (Ley 80 de 1993, Ley 2056 de 2020, Decreto 1821 de 2020 y Acuerdo 007 de 2022), análisis técnico de diseños y cálculos, evaluación financiera y de riesgos, lo que dota al documento de rigor y transparencia metodológica.

En cuanto al contexto contractual, el informe resume de manera precisa los contratos de obra e interventoría que soportan la ejecución del proyecto. El contrato de obra No. 025 de 2022, suscrito con el Consorcio VC 2022 por un valor de \$17.186.032.418, tuvo acta de inicio el 7 de mayo de 2024 y ha estado marcado por sucesivas suspensiones y prórrogas, con un avance financiero inferior al 1%. El contrato de interventoría No. 020 de 2022, inicialmente con el CONSORCIO INTER PROYECTIZAMOS LETICIA 2 y posteriormente cedido al CONSORCIO VÍAS URBANAS, fue celebrado por un valor de \$1.556.161.798 e inició en la misma fecha, también con pagos marginales. Este panorama evidencia un nivel de ejecución incipiente, coherente con el hecho de que gran parte del tiempo transcurrido se ha destinado a la revisión de estudios y diseños y al trámite de ajustes, lo cual es relevante para concluir que no se comprometen obras consolidadas en caso de adoptarse una decisión de no continuidad.

En el análisis técnico, el concepto identifica como hallazgo central la superposición de un tramo de 234,92 metros ya pavimentados en concreto rígido, ejecutados en un proyecto previo hacia el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo, lo que reduce el alcance físico real de 1.500 a 1.265 metros lineales, es decir, un 15,66%. Este hecho fue detectado por el propio contratista en la fase de revisión de estudios y diseños y validado por la interventoría, constituyendo una falencia estructural de planeación que invalida la coherencia entre las metas, el presupuesto aprobado y la realidad física de la obra. La consecuencia directa es la inutilidad técnica de intervenir un tramo que ya cuenta con infraestructura en servicio, el sobredimensionamiento de diseños y presupuestos formulados en 2022, y el riesgo jurídico y financiero de generar duplicidad de inversión pública, contraria a los principios de planeación, eficiencia y uso racional de los recursos del Estado.

Otro hallazgo de gran impacto es la ausencia de obras hidráulicas de gran capacidad para el manejo del humedal Simón Bolívar. El proyecto, en su formulación inicial, no contempló la construcción de un box culvert ni de estructuras equivalentes que aseguren la conectividad hidráulica, la evacuación de avenidas y el control de socavación. Esta omisión compromete la funcionalidad de la vía y la sostenibilidad ambiental de la inversión, al tiempo que expone a la entidad ejecutora a contingencias legales por licenciamiento y a sanciones en materia ambiental. La ingeniera resalta que no existen diseños ni presupuesto específico para atender esta condición crítica, lo que transforma la necesidad de un ajuste menor en un cambio sustancial del alcance del proyecto.



El documento también recoge y valora insumos de la Secretaría de Planeación e Infraestructura de Leticia, los cuales señalan múltiples inconsistencias en las redes húmedas proyectadas. Se destacan la falta de modelación sanitaria y pluvial hasta puntos de descarga, la utilización de parámetros desactualizados de población y tránsito, la ausencia de estudios de suelos y de empalmes con las redes existentes, así como la omisión del tramo crítico en asbesto cemento identificado en el PMAA 2016. Estas falencias evidencian que el ajuste no se limita a corregir detalles puntuales, sino que supone una reconfiguración integral de las redes y de su comportamiento hidráulico, con implicaciones que exceden lo permitido en el marco del Acuerdo 007 de 2022.

En materia financiera, la ingeniera explica la paradoja de que, a pesar de la reducción del alcance físico en 15,66%, el proyecto requiere una adición presupuestal de \$4.879.297.740 para cubrir los sobrecostos derivados de la actualización de precios, la inclusión de nuevos ítems y las exigencias técnicas sobrevenidas. Esto rompe la coherencia metas-recursos y configura un escenario en el que se piden más recursos para ejecutar menos producto, lo que se traduce en un cambio del alcance prohibido por el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 007 de 2022.

Finalmente, el concepto concluye que el proyecto enfrenta riesgos técnicos, financieros, ambientales y jurídicos que consolidan su inviabilidad. La ingeniera recomienda la no continuidad del mismo, resaltando que la figura del ajuste resulta improcedente en la medida en que los cambios propuestos no corrigen deficiencias menores, sino que transforman de manera sustancial el objeto aprobado, lo que únicamente podría resolverse con la reformulación integral de un nuevo proyecto.

Este documento, con sus anexos, constituye una prueba determinante en la actuación, pues demuestra que el proyecto no cumple las condiciones técnicas, ambientales ni presupuestales necesarias para continuar bajo la modalidad de ajuste, y habilita a la entidad ejecutora para decidir motivadamente su no continuidad, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1821 de 2020 y el Acuerdo 007 de 2022.

Oficio 6085 del 27 de agosto de 2025. Gobernador del Amazonas

El oficio expedido por la Gobernación del Amazonas (27 de agosto de 2025, radicado 6085) constituye una respuesta formal al oficio GER-0229-2025 de la RAP AMAZONIA y aporta un elemento probatorio clave en el análisis de la actuación administrativa.

En primer lugar, el documento reconoce expresamente que el proyecto “*Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia – BPIN 2021000060016*” fue aprobado con recursos del Sistema General de Regalías (SGR), mediante el Acuerdo No. 05 de 2022 del OCAD Regional Centro Sur, bajo la fuente Asignación para la Inversión Regional. Este reconocimiento contextualiza la responsabilidad de las entidades ejecutoras y beneficiarias en el marco del régimen aplicable (Ley 2056 de 2020 y Acuerdo 07 de 2022).

En segundo término, el oficio hace alusión al procedimiento de ajuste y recuerda que, conforme al Acuerdo 07 de 2022, artículo 4.5.1.2.4, cuando los proyectos requieran un concepto técnico

único sectorial (CTUS), este debe ser emitido por la entidad sectorial competente. En este caso, el Ministerio de Transporte emitió observaciones técnicas a través de la plataforma SUIFP el 22 de julio de 2025, dejando constancia de inconsistencias que no permitieron un concepto plenamente favorable, sino "con observaciones". Esto revela que el proyecto aún no alcanzaba una validación técnica suficiente para garantizar su viabilidad.

Adicionalmente, la comunicación aclara un punto trascendental: el Departamento del Amazonas, como entidad aportante de recursos, se declara sin competencia para pronunciarse de fondo sobre la continuidad del proyecto, al considerar que corresponde al Ministerio de Transporte y a la instancia ejecutora (la RAP AMAZONIA) adelantar los análisis técnicos y jurídicos necesarios. Este aspecto es relevante porque delimita las competencias y demuestra que, incluso para el propio aportante, persisten dudas sobre la viabilidad técnica del ajuste.

Finalmente, el oficio resalta que, en caso de que el proyecto requiera cambios sustanciales en su ejecución, debe aplicarse lo previsto en el artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020: la decisión motivada de continuar o no con la ejecución recae en la entidad ejecutora, previa certificación del interventor o supervisor. Este énfasis refuerza la obligación de la RAP de adoptar una determinación fundamentada, teniendo como base las observaciones técnicas y los riesgos identificados.

En conclusión, esta prueba evidencia que el proyecto no logró subsanar plenamente las observaciones técnicas del sector transporte, que persisten dudas jurídicas sobre su alcance, y que la responsabilidad última de decidir sobre la continuidad recae en la RAP AMAZONIA, en coordinación con los Informes de Interventoría y la normativa del SGR. Este documento, por tanto, es clave para sustentar la improcedencia de continuar con la ejecución del proyecto en sus condiciones actuales.

Oficio 700-6328 del 5 de septiembre de 2025. Secretaría de Planeación – Departamento del Amazonas

El documento expedido por la Secretaría de Planeación y Desarrollo Territorial del Amazonas, fechado el 5 de septiembre de 2025, constituye una revisión técnica integral de la documentación remitida por la RAP AMAZONIA en el trámite de ajuste del proyecto BPIN 2021000060016, *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*.

El análisis se centra en tres falencias críticas. La primera corresponde a las deficiencias en las obras de drenaje. En visita técnica se identificó que el proyecto cruza el sistema hídrico del barrio Simón Bolívar, el cual presenta capacidad hidráulica insuficiente. Se advierte que el ajuste no incorpora obras complementarias de conducción y evacuación de aguas, situación que puede derivar en riesgos de inundación, socavación de la estructura y deterioro prematuro del pavimento. Se subraya la necesidad de definir cálculos hidrológicos e hidráulicos precisos y de implementar estructuras adecuadas para garantizar la estabilidad de la vía.

La segunda falencia se refiere a la inexistencia de componentes de urbanismo y ambientales. El ajuste únicamente contempla la reposición de pavimento y redes sanitarias y pluviales,



omitiendo elementos fundamentales del diseño urbano original, como separadores viales, zonas verdes, pasos peatonales y pasos de fauna. La omisión compromete el cumplimiento de estándares de accesibilidad, seguridad y sostenibilidad ambiental. Incluso, se observa que el proyecto excluye el componente de arborización previsto, cuya evaluación técnica resulta indispensable para garantizar compatibilidad con la estructura de pavimento.

La tercera falencia señalada es la reducción del alcance físico del proyecto. Mientras que el diseño inicial contemplaba 1.500 metros de pavimento rígido, el ajuste reduce la meta a 1.265 metros, con el argumento de que 135 metros ya fueron atendidos en otro contrato. Esta reducción plantea incertidumbre en el cumplimiento de los objetivos del proyecto, afecta el esquema de cofinanciación y limita la integralidad de la intervención, configurando un cambio sustancial de alcance.

En conclusión, la Secretaría de Planeación del Amazonas determina que el ajuste propuesto compromete la viabilidad técnica, funcional y jurídica del proyecto, al modificar sustancialmente su alcance y excluir componentes claves de drenaje, urbanismo y sostenibilidad ambiental. En consecuencia, recomienda replantear el proyecto incluyendo dichos elementos, de manera que se asegure la integralidad y sostenibilidad del corredor vial.

v. **Alegaciones de terceros**

Oficio CVU-063-2024 del 24 de septiembre de 2025 dirigido a la RAP AMAZONIA y al Ministerio de Transporte.

En este documento, la Interventoría responde observaciones del proceso de revisión del ajuste del proyecto BPIN 2021000060016 y anuncia que aporta "soportes técnicos, financieros y jurídicos", organizados por bloques temáticos. Consta la referencia a los destinatarios (Gerencia de la RAP y Grupo de Pronunciamientos Técnicos Especiales del Ministerio), el asunto específico y la identificación contractual.

En el bloque "Estructura de la vía", la interventoría hace dos afirmaciones: Primero, aclara que una distancia de transporte de "800 km" hacía parte de un escenario exploratorio de diseños 2016-2017 y que el proyecto "utilizará materiales locales (8 km)", con lo cual pretende desactivar un sobre costo logístico por acarreo. Segundo, sostiene que el cambio de solución a geoceldas, con aprovechamiento de RCD, "optimiza la sostenibilidad y el desempeño del pavimento", e incluso menciona un "análisis comparativo beneficio/costo"; también liga el incremento de costos a "mayor durabilidad y reducción de mantenimiento" y reconoce la "reducción de longitud" por la existencia de un tramo ya construido, aportando un "cuadro de balance contractual" como soporte.

Técnicamente, estas líneas buscan justificar la adopción de una estructura distinta de la aprobada originalmente (pavimento rígido tradicional) sobre la base de desempeño y logística, y presentan la reducción de alcance físico como un hecho sobreviniente que "se justifica" y se incorpora al balance. No obstante, la propia aceptación de una menor longitud ejecutable, por razones de superposición con obra previa, es un reconocimiento de afectación material del alcance del proyecto (metas físicas), lo que enlaza con la restricción del Acuerdo 07/2022 (los



ajustes no pueden cambiar alcance), tema que trasciende lo técnico y se cruza con la viabilidad normativa del ajuste.

En “Redes húmedas (sanitario, pluvial y acueducto)”, la interventoría indica que los cambios en diámetros y materiales obedecen a “condiciones hidráulicas y disponibilidad de insumos”, que se anexan memorias, planos de detalle y un cuadro “ítem por ítem” de nuevos NP; y precisa que en acueducto los NP “corresponden a accesorios y acometidas... sin alterar capacidad ni alcance del sistema”. El énfasis es doble: (i) subsanar calidad documental (planos y memorias completos, coherencia de especificaciones) y (ii) presentar las novedades presupuestales como ajustes instrumentales, no sustanciales. En sí mismo, lo primero es positivo —mejora de información y consistencia—; lo segundo requiere confrontarse con el conjunto de cambios de la propuesta (redes en ambas calzadas, diámetros y tipologías) para verificar si, sumados, permanecen dentro del mismo “alcance” definido por objetivos, productos y localización.

La carta remite a soportes previos para demostrar que las observaciones técnicas fueron subsanadas. En redes hidráulicas, por ejemplo, invoca la respuesta del especialista hidráulico del 3 de agosto de 2024, que declara “atendidas en su totalidad” las observaciones a planos y memorias (coordinadas MAGNA-SIRGAS, grillas, escalas, depuración de convenciones), y que no mantiene comentarios adicionales. Igualmente, el oficio ASE-24-VAZCOBO-03 del 30 de julio de 2024 muestra el detalle de ajustes exigidos por la interventoría (sistema de coordenadas, grillas, escalas, norte, depuración de convenciones) y su atención por el diseñador. En pavimentos y geotecnia, las respuestas técnicas de consultores (julio-agosto de 2024) registran la actualización de tránsito al horizonte 2025-2045 y la aceptación de geoceldas por CBR $\approx 1,1\%$ como medida de mejoramiento de subrasante, con validación del uso de materiales locales —bajo licencias ambientales— debido a inviabilidad logística de traer material distante.

Este acervo de anexos respalda la narrativa de la interventoría plasmada más ampliamente en su concepto técnico integral del 19 de agosto de 2025 (CVU-062), que concluye: (i) redes hidráulicas “cumplen normativa” y “no requieren box culvert”; (ii) pavimentos y geotecnia “viables técnica y económicamente”; (iii) balances y APU “ajustados correctamente”; y (iv) “existen condiciones logísticas y técnicas para dar continuidad a la obra”, recomendando reactivar el Contrato 025-2022. Ese mismo documento lista los oficios soporte (hidráulico, pavimentos y costos) y su sentido favorable. Es importante resaltar que esta posición técnica de la interventoría —coherente entre la respuesta CVU-063 y el concepto CVU-062— está orientada a demostrar suficiencia de la “nueva” solución y a calificar los cambios como propios de la dinámica del proyecto.

Desde la perspectiva probatoria, la fortaleza de la respuesta CVU-063 reside en: (a) orden y trazabilidad documental (identifica anexos y corrige observaciones formales de planos y memorias); (b) consistencia con los conceptos específicos de especialistas (hidráulica, geotecnia, pavimentos) que dan por subsanados comentarios; y (c) argumentación de desempeño (geoceldas + RCD) y logística (materiales locales) para explicar variaciones de costos y de método constructivo. Sin embargo, la misma prueba también expone flancos que deben ser valorados por la entidad ejecutora en clave SGR: i) la admisión de una reducción efectiva de longitud por superposición con obra existente —“se incluye... evidencia del tramo ya construido que justifica la reducción de longitud”— extrapola la discusión técnica al terreno del

X



"alcance" (metas físicas), eje central de la improcedencia de ajustes que modifiquen alcance; ii) la carta afirma que los NP en acueducto "no alteran capacidad ni alcance", pero no desagrega su efecto acumulado junto con las nuevas redes por calzada (doble línea) ni confronta si los indicadores de producto se mantienen incólumes; y iii) aunque los anexos hidráulicos cierran observaciones de planos, la postura de "no caja" (box culvert) contrasta con los criterios ambientales sobre ocupación de cauce y conectividad ecológica que obran en otras pruebas del expediente (lo que hace necesario un análisis de compatibilidad regulatoria antes de concluir viabilidad del ajuste).

En síntesis, como elemento de juicio, la CVU-063-2024 es una defensa técnica del ajuste: compila y alinea soportes para acreditar que las observaciones fueron resueltas y que la solución rediseñada es funcional y coste-eficiente. A la vez, deja plasmados dos hechos relevantes para la decisión administrativa: la reducción de la meta física por tramo ya construido y la transformación de especificaciones constructivas y de redes. Ambos deben contrastarse con la regla del Acuerdo 07/2022 sobre ajustes sin cambio de alcance y con los conceptos sectoriales/ambientales del expediente, antes de concluir si el ajuste es procedente o si esas variaciones, por su entidad, rebasan lo ajustable y conducen a la no continuidad del proyecto bajo las condiciones actuales.

Oficio del 9 de septiembre de 2025. CONSORCIO VC 2022

El documento titulado "Contestación a la Resolución 149 de 2025" presentado por el CONSORCIO VC 2022 comporta de la manifestación formal del contratista de obra frente a la actuación, y anuncia que busca ejercer su derecho de defensa y contradicción en los términos de los artículos 29 de la Constitución Política y 40 y 41 del CPACA.

En el escrito, el contratista expone antecedentes contractuales, interpreta las resoluciones expedidas por la RAP AMAZONÍA y plantea su visión sobre las causas de la suspensión, los ajustes técnicos, la superposición de tramos ya pavimentados, la necesidad o no del box culvert y el equilibrio económico. Así mismo, solicita expresamente la continuidad del contrato y la reactivación de las obras, así como el reconocimiento de perjuicios derivados de la suspensión prolongada. Tales planteamientos, por su naturaleza, no son elementos objetivos de convicción ni documentos de carácter técnico independientes, sino argumentos de parte que buscan incidir en la decisión administrativa.

El contratista sostiene que la suspensión prolongada y el trámite de ajuste han generado perjuicios económicos que deben ser reconocidos. Sin embargo, esta afirmación carece de respaldo probatorio autónomo: no aporta balances financieros, liquidaciones de costos ni dictámenes periciales que permitan acreditar un nexo causal directo entre la suspensión y los supuestos perjuicios. En cambio, lo que sí está acreditado en el expediente es que la suspensión fue solicitada y aceptada en varios otrosíes, como consecuencia de la necesidad de subsanar inconsistencias técnicas y ambientales que hacían inviable continuar con la obra en las condiciones originales.

De igual manera, el contratista cuestiona la necesidad de un box culvert en el área del humedal Simón Bolívar, argumentando que la red proyectada es suficiente. En relación con la

superposición del tramo de 234,92 metros ya pavimentados, el contratista la presenta como una circunstancia subsanable. Finalmente, el contratista insiste en que los rediseños aprobados con geoceldas y RCD constituyen mejoras técnicas.

En conclusión, el escrito del contratista refleja su interés legítimo en defender la ejecución del contrato y obtener un resarcimiento económico.

Huelga anotar, que si bien es cierto que la ejecución del proyecto se encuentra inescindiblemente vinculada a los contratos de obra e interventoría celebrados para su desarrollo, no puede perderse de vista que la actuación administrativa actualmente en curso se circunscribe estrictamente a la aplicación de las normas rectoras del Sistema General de Regalías. En consecuencia, el análisis que aquí se adelanta no se orienta a establecer responsabilidades contractuales ni a resolver las controversias derivadas de la ejecución de dichos contratos, pues estas deben ser dilucidadas en escenarios administrativos y jurídicos distintos, conforme a la Ley 80 de 1993 y demás disposiciones que regulan la contratación estatal.

El objeto de la presente actuación se centra en determinar la viabilidad o no de la continuidad del proyecto *"Fortalecimiento de la Integración socioeconómica del departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"* – BPIN 2021000060016, a la luz de los parámetros previstos en el Acuerdo 07 de 2022 y en el Decreto 1821 de 2020. De este modo, las decisiones que aquí se adopten tendrán efectos en el marco del SGR, particularmente en la administración de los recursos asignados y en la salvaguarda de los principios de eficiencia, eficacia y uso racional del gasto público, sin perjuicio de las actuaciones contractuales posteriores que correspondan a la RAP como ejecutora o a los contratistas involucrados.

Los demás terceros no se pronunciaron.

desajuste entre metas, productos y recursos asignados. Este hallazgo no solo afecta los indicadores de producto, sino que también refleja una falla de origen en la estructuración, pues no fue advertido en la MGA ni en el Documento Técnico aprobado por el OCAD Regional Centro Sur.

En segundo lugar, los conceptos técnicos recabados dan cuenta de cambios sustanciales en las especificaciones constructivas. La transición de un pavimento rígido MR-40 con materiales externos a una solución basada en geoceldas, estabilización con cemento y aprovechamiento de RCD, avalada por la interventoría, constituye un rediseño integral de la estructura vial, más allá de un ajuste propio de la dinámica de obra. Aunque tales cambios presentan ventajas logísticas y ambientales, su magnitud compromete la coherencia entre el proyecto aprobado y el proyecto que efectivamente se pretende ejecutar.

En el componente de redes de servicios, las pruebas documentales evidencian que la formulación original desconoció exigencias normativas como las establecidas en la Resolución 0799 de 2021, relativas a la obligación de diseñar redes independientes por calzada en presencia de separadores centrales. Esta omisión generó la necesidad de introducir modificaciones de trazados, manijas y empalmes que no estaban contemplados, incrementando cantidades y costos. A ello se suma la insuficiencia de las obras de drenaje mayor: ni la MGA ni los diseños iniciales incluyeron el manejo del sistema hídrico Simón Bolívar ni la construcción de un box culvert o estructuras equivalentes, situación confirmada por CORPOAMAZONIA y la Secretaría de Planeación del Amazonas. Esta ausencia compromete la funcionalidad de la vía y la legalidad ambiental de la intervención, pues requiere permisos de ocupación de cauce y medidas de conectividad ecológica que nunca fueron previstas ni financiadas.

Desde el punto de vista financiero, los balances y memorias de cálculo aportados muestran que el ajuste implica una adición de \$4.879.297.740, equivalente al 25,76 % del valor inicial, con la paradoja de que se solicita más dinero para ejecutar menos alcance físico. Este desajuste rompe la proporcionalidad entre metas y recursos, genera dependencia de nuevas fuentes de cofinanciación aún no aseguradas y compromete la sostenibilidad financiera del proyecto.

La secuencia procedimental —que incluyó seis versiones del ajuste radicadas entre febrero y junio de 2025, la expedición de prórrogas sucesivas de la suspensión contractual y la ficha de verificación sectorial emitida por el Ministerio de Transporte el 22 de julio de 2025— confirma que, pese a los ingentes esfuerzos institucionales por subsanar, persisten inconsistencias críticas que exceden el marco de un ajuste permitido. Conforme al artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022, los ajustes no pueden modificar el alcance del proyecto, entendido como sus objetivos, productos o localización; sin embargo, las pruebas demuestran que el ajuste propuesto afecta de manera directa estos elementos, configurando una causal de improcedencia.

El acervo probatorio permite afirmar que el proyecto presenta deficiencias insubsanables de planeación que se traducen en cambios de alcance técnico, ambiental y financiero. Los documentos allegados, aunque reflejan esfuerzos por salvar la iniciativa, muestran que continuar con el trámite de ajuste significaría convalidar un rediseño sustancial, contrario a la

V



normativa del SGR. Por ello, los hallazgos probatorios orientan a considerar jurídicamente inviable la continuidad del proyecto bajo su formulación actual. Véase:

Superposición de 234,92 metros ya pavimentados

El levantamiento topográfico y la localización-replanteo efectuados tras el acta de inicio (07/05/2024), bajo coordenadas MAGNA-SIRGAS y con verificación de ejes, cotas y secciones, evidenciaron que el último tramo del corredor —234,92 m en sentido hacia el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo— ya se encuentra ejecutado en concreto rígido por un proyecto previo ajeno al BPIN 2021000060016. El registro planimétrico y altimétrico (estaciones, PK, perfiles longitudinales y transversales) permitió corroborar continuidad geométrica, espesores y juntas de la estructura existente, descartando confusiones por bacheos o parches aislados. Esta constatación se complementó con inspección visual, lectura de juntas, texturas y fechados de obra, así como con confrontación de la traza proyectada frente al inventario vial municipal.

Las implicaciones técnicas inmediatas que derivan del análisis del trabajo de localización y replanteo, son las siguientes:

- Reducción real del alcance físico: la meta de 1.500 m lineales formulada en la MGA se reduce materialmente a 1.265 m ejecutables. Este hecho altera los indicadores de producto (m.l. de calzada, m² de losa, bordillos asociados, señalización y demarcación) y desalinean el presupuesto aprobado, originalmente dimensionado para 1.500 m.
- Riesgo de duplicidad de inversión: intervenir (demoler y reconstruir) un segmento recientemente pavimentado sería técnicamente innecesario y económicamente ineficiente, además de potencialmente constitutivo de detrimento patrimonial (principio de responsabilidad fiscal, Ley 610 de 2000). Mantener la infraestructura existente evita esa duplicidad, pero confirma la reducción de alcance respecto de la meta aprobada.
- Compatibilidad geométrica e hidráulica: conservar 234,92 m existentes exige resolver transiciones estructurales y geométricas en las juntas de empalme (niveles, pendientes, radios, superelevaciones), así como el ajuste de cotas de escurrimiento para evitar "escalones hidráulicos" y empozamientos en los puntos de encuentro entre pavimento nuevo y existente. Esto obliga a redimensionar obras de drenaje superficial (cunetas, sardineles, sumideros, rejillas) y verificar tirantes admisibles.
- Interferencias con redes: el tramo ya ejecutado puede tener redes enterradas renovadas con especificaciones distintas a las previstas en el proyecto. Cualquier reconexión o "manija" debe respetar los as-built existentes, lo que implica recalcular cantidades y APU de acometidas, cajas, pozos y tramos de empalme, afectando el balance de costos y la programación.
- Calidad funcional del corredor: las transiciones viejo-nuevo deben cumplir los criterios de regularidad superficial (IRI), capacidad estructural y seguridad vial (fricción, drenaje, visibilidad). No prever detalles constructivos de empalme puede traducirse en fisuración por reflexión, asentamientos diferenciales y pérdida acelerada de servicio.

Efectos contractuales, programáticos y presupuestales



- a) Productos y metas: la reducción a 1.265 m desnaturaliza la meta física aprobada y, por ende, los productos comprometidos. Ajustar "a posteriori" la longitud no es una mera modificación de cantidades: implica cambiar el alcance del proyecto (objetivos/productos), lo cual no es ajustable en los términos del Acuerdo 07 de 2022 (art. 4.5.1.1).
- b) Cronograma y costos indirectos (AIU): al acortarse el frente útil de intervención, cambian lógicas de planeación (rendimientos, frentes simultáneos, logística), con impacto en uso de equipos, campamentos, y costos indirectos por unidad de producto. Esto distorsiona los costos medios previstos y obliga a recalibrar APU.
- c) Coherencia financiera: la paradoja técnica-financiera es clara: menos longitud ejecutable con mayor costo global por actualización de precios y nuevos ítems, lo que rompe la proporcionalidad metas/recursos e invalida la hipótesis de ajuste "no sustancial".

Conforme al Acuerdo 07 de 2022, art. 4.5.1.1, un ajuste es viable solo si no cambia el alcance (objetivos, productos o localización). La superposición de 234,92 m reduce la meta principal y modifica el producto "**vía pavimentada de 1.500 m**", afectando la cuantía del producto comprometido. A la luz de los principios de planeación, economía y eficiencia (art. 209 CP; régimen SGR), demoler obra nueva es antitécnico y antieconómico; pero no demoler confirma que el proyecto no puede cumplir su producto meta, es decir, supone un cambio de alcance.

Bajo el Decreto 1821 de 2020 (arts. 1.2.10.1.4 y 1.2.1.2.24), la entidad ejecutora debe decidir motivadamente la continuidad cuando se evidencie ausencia de viabilidad técnica o riesgos consolidados. La superposición constituye un riesgo de planeación consolidado, por ende, es preciso proponer las opciones técnicas y sus límites:

- Opción A – Demoler y reconstruir: descartable por ineficiencia, impacto ambiental y riesgo fiscal; además, no agrega funcionalidad adicional.
- Opción B – Conservar el tramo y ajustar meta: exige redimensionar metas y productos, rearmar balances y APUs, y justificar una meta inferior con mayor presupuesto, lo que trasgrede la prohibición de cambiar alcance por la vía del ajuste.
- Opción C – Reformulación integral: requeriría una nueva estructuración con metas, productos y costos coherentes con la realidad física. Esto rebasa el instrumento de "ajuste" y demanda un nuevo ciclo de viabilización/aprobación.

En consecuencia, la superposición de 234,92 m de pavimento evidencia un déficit de planeación que invalida la coherencia entre la meta aprobada (1.500 m) y la realidad ejecutable (1.265 m). Cualquier intento de "acomodar" el proyecto por la vía del ajuste implica modificar el alcance —prohibido por el art. 4.5.1.1 del Acuerdo 07— o incurrir en una duplicidad de inversión técnicamente injustificada. El hallazgo, por sí solo, configura una causal de improcedencia del ajuste y un indicio de inviabilidad del proyecto en los términos actuales, habilitando a la entidad ejecutora, conforme al Decreto 1821 de 2020, para valorar la decisión de no continuidad.

Ausencia de obras hidráulicas y ambientales para el humedal Simón Bolívar

La revisión técnica de los documentos del proyecto BPIN 2021000060016 puso en evidencia que la formulación inicial omitió completamente el diseño y la incorporación de obras de drenaje mayor y de protección ambiental para el cruce del sistema hídrico del barrio Simón Bolívar, área que constituye un humedal urbano estratégico con funciones ecológicas y sociales esenciales para la ciudad de Leticia. La carencia de tales estructuras no se trata de un vacío menor, sino de una deficiencia estructural de planeación que compromete de manera directa la viabilidad técnica, ambiental, jurídica y financiera del proyecto. Las implicaciones técnicas de esta falencia son:

- Riesgo de inundaciones y pérdida de funcionalidad de la vía: sin un box culvert o estructura equivalente que asegure continuidad hidráulica, las lluvias intensas propias del régimen amazónico pueden provocar empozamientos, desbordamientos y socavación de la subrasante. Esto reduce drásticamente la vida útil del pavimento e incrementa la frecuencia de mantenimiento correctivo.
- Deficiencia en el dimensionamiento hidráulico: la ausencia de cálculos hidrológicos locales (curvas IDF, caudales de diseño, niveles de energía) y de diseños estructurales (aletas, dissipadores, transiciones) impide garantizar que el corredor soporte crecientes ordinarias y extraordinarias, además del tránsito de sedimentos propios del humedal.
- Impacto ambiental y pérdida de conectividad ecológica: al no contemplar pasos de fauna ni medidas de conectividad, la vía se convierte en una barrera física que fragmenta ecosistemas, interrumpe corredores de primates y aves, y altera flujos bióticos, lo que deriva en mortalidad de fauna, conflictos vehículo-fauna y pérdida de biodiversidad.
- Compatibilidad geométrica y estructural: la inserción de un box culvert o de pasos de fauna después de iniciada la obra implica recalcular perfiles viales, espesores de pavimento y cimentaciones. No hacerlo conlleva un diseño incongruente e inestable.

Implicaciones jurídicas y regulatorias

- Licenciamiento ambiental: la Ley 99 de 1993 [art. 49] establece que toda actividad que pueda producir deterioro grave al ambiente requiere licencia previa. A su vez, el Decreto 1076 de 2015 [art. 2.2.3.2.1.2] exige autorización de la autoridad ambiental para la ocupación de cauces. La omisión de obras hidráulicas equivale a pretender intervenir un humedal sin los permisos indispensables.
- Determinantes ambientales y ordenamiento territorial: el PBOT de Leticia y los determinantes de CORPOAMAZONIA reconocen el humedal Simón Bolívar como área de protección. El desconocimiento de esta condición en la MGA inicial genera una contradicción normativa que expone al proyecto a demandas y sanciones administrativas.
- Improcedencia de ajuste: el Acuerdo 07 de 2022 [art. 4.5.1.1] prohíbe ajustes que impliquen cambio de alcance (objetivos, productos o localización). La inclusión extemporánea de un box culvert y de pasos de fauna no es un ajuste menor: supone un nuevo producto no previsto en la aprobación inicial.

A esto se suman las implicaciones de orden financiero, véase:

- a) Sobrecostos y adición presupuestal: diseñar e incorporar un box culvert, disipadores, aletas y pasos de fauna exige estudios geotécnicos, hidrológicos y estructurales adicionales, así como una partida presupuestal significativa que no está contemplada en el valor inicial. Estos costos elevan en más del 25 % el presupuesto original, generando un desbalance entre metas físicas reducidas y mayor inversión.
- b) Incertidumbre en cofinanciación: la falta de apropiación de recursos para atender este vacío compromete la programación financiera y retrasa el cronograma de ejecución.

En resumidas cuentas, la ausencia de obras hidráulicas y ambientales para el cruce del humedal Simón Bolívar constituye una falencia insubsanable de planeación. No puede ser tratada como un simple ajuste dentro de los márgenes normativos del SGR, porque implica adicionar productos y modificar la esencia del proyecto aprobado. Esta omisión compromete la funcionalidad de la vía, la sostenibilidad ambiental de la inversión y el cumplimiento del marco jurídico ambiental nacional.

Desde la perspectiva del Sistema General de Regalías, insistir en subsanar este vacío por la vía del ajuste equivaldría a cambiar el alcance del proyecto, lo cual es jurídicamente improcedente y técnicamente inviable. La única salida estructural sería una reformulación integral que contemple estudios hidráulicos, diseños de box culvert y pasos de fauna, y presupuestación coherente. En consecuencia, este hallazgo refuerza la conclusión de que el proyecto, en sus condiciones actuales, no puede continuar bajo la figura del ajuste y debe ser objeto de decisión motivada de no continuidad conforme a lo previsto en el Decreto 1821 de 2020 [arts. 1.2.10.1.4 y 1.2.1.2.24].

Redes de acueducto y alcantarillado sin ajuste a la normativa vigente (Resolución 0799 de 2021)

En el análisis integral del proyecto BPIN 2021000060016 se evidenció que la formulación inicial de las redes de acueducto y alcantarillado no se ajustó a lo dispuesto en la Resolución 0799 de 2021 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, que establece el Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico (RAS). Este vacío normativo representa una deficiencia estructural de planeación que compromete tanto la legalidad del proyecto como su viabilidad técnica y funcional, con implicaciones técnicas tales como:

- a) Diseño incompleto de redes sanitarias y pluviales: la MGA inicial omitió la exigencia de diseñar redes independientes para cada calzada, condición obligatoria cuando existe separador central. Al no prever esta separación, se generan trazados imprecisos y conexiones cruzadas que afectan la capacidad hidráulica y aumentan el riesgo de obstrucciones, inundaciones y fallas estructurales.
- b) Inexistencia de modelación hidráulica integral: la información revisada evidencia que no se proyectaron modelaciones de caudales sanitarios y pluviales hasta sus puntos de descarga, lo cual impide verificar pérdidas de carga, velocidades críticas, presiones y capacidad de evacuación en episodios de lluvias extremas.
- c) Empalmes deficientes con redes existentes: los documentos iniciales no contemplaron la articulación con las redes de acueducto y alcantarillado existentes en Leticia. En particular, se identificó un tramo de tubería en asbesto cemento, señalado en el PMAA

X

- 2016, que no fue previsto para reemplazo ni modernización. La omisión de esta situación genera incompatibilidad técnica y riesgo sanitario.
- d) Trazados improvisados y "manijas" para acometidas domiciliarias: la propuesta de ajuste incluyó tardíamente manijas y empalmes de servicio, lo que refleja improvisación en el diseño y la necesidad de redibujar cantidades de obra y análisis de precios unitarios.
 - e) El RAS 2021 (Resolución 0799 de 2021) es de cumplimiento obligatorio en proyectos financiados con recursos públicos. La omisión de este estándar vulnera principios de legalidad, planeación y sostenibilidad.
 - f) La Ley 142 de 1994 y la Ley 99 de 1993 obligan a que los sistemas de servicios públicos se diseñen y operen bajo criterios de eficiencia y protección ambiental. La omisión normativa expone al ejecutor a responsabilidades disciplinarias y fiscales por aprobar un diseño inconsistente con la regulación vigente.
 - g) Según el Acuerdo 07 de 2022 [art. 4.5.1.1], los ajustes son improcedentes cuando implican un cambio de alcance. Al tener que rediseñar las redes para cumplir la normativa vigente, se configuran nuevos productos y trazados distintos a los aprobados, lo que constituye un cambio sustancial.
 - h) Sobrecostos significativos: la incorporación tardía de redes independientes y de nuevas tuberías implica mayores longitudes, excavaciones, empalmes y accesorios. Esto eleva el presupuesto en montos no previstos inicialmente.
 - i) Desajuste metas-recursos: mientras el alcance físico se reduce (de 1.500 a 1.265 metros lineales de pavimento), el presupuesto se incrementa por los costos adicionales de rediseño y construcción de redes, lo que genera una contradicción financiera en el principio de proporcionalidad del gasto público.
 - j) Riesgo de adiciones sucesivas: al no haberse proyectado de manera integral desde el inicio, cada subsanación o ajuste abre la puerta a nuevos requerimientos de recursos, creando incertidumbre presupuestal y riesgo de desfinanciamiento.

El hallazgo relativo a las redes de acueducto y alcantarillado demuestra que el proyecto fue formulado sin acatar la normativa técnica vigente y con omisiones críticas en su planeación. No se trata de un simple ajuste en cantidades o trazados menores, sino de una reconfiguración integral del diseño de redes, que implica modificar productos, actividades y costos de manera sustancial.

Por lo tanto, este vacío convierte el ajuste en jurídicamente improcedente, al implicar un cambio de alcance prohibido por el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022. A su vez, expone al proyecto a riesgos técnicos (fallas en la evacuación pluvial y sanitaria), financieros (sobrecostos no contemplados) y jurídicos (responsabilidad fiscal y disciplinaria por incumplimiento normativo).

En consecuencia, la omisión del cumplimiento del RAS 2021 constituye un hallazgo que refuerza la tesis de la no continuidad del proyecto, salvo que se reformule integralmente con diseños completos, actualizados y ajustados a la normativa técnica y ambiental vigente.

Necesidad de geoceldas, redes independientes y aprovechamiento de RCD no contemplados en la formulación inicial

En el marco del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la Integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, se identificó que los diseños y la MGA inicial no contemplaron tecnologías y componentes constructivos que resultaron indispensables al momento de la revisión de estudios y diseños. Entre ellos se destacan: i) la utilización de geoceldas para estabilización de la subrasante y control de deformaciones, ii) el diseño de redes independientes de acueducto y alcantarillado en cada calzada, conforme al RAS 2021 (Resolución 0799 de 2021), y iii) el aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD) como material alternativo en capas granulares. Las implicaciones detectadas en este estadio del proyecto, son las siguientes:

- a) Geoceldas: La formulación inicial planteaba una estructura rígida convencional MR-40, con materiales transportados de larga distancia. Sin embargo, los estudios geotécnicos posteriores evidenciaron la necesidad de incorporar geoceldas para mejorar la capacidad portante del terreno y mitigar deformaciones diferenciales. Esta solución implica un rediseño completo de la sección estructural del pavimento, variando espesores, métodos constructivos y especificaciones de control de calidad. No se trata de un ajuste menor, sino de un cambio en la tipología constructiva del proyecto.
- b) Redes independientes: La necesidad de duplicar las redes de acueducto y alcantarillado en cada calzada, por la existencia de separador central, supone nuevos trazados, mayores longitudes de tubería, excavaciones adicionales y nuevas conexiones. La omisión en la formulación inicial refleja una deficiencia de planeación que altera sustancialmente las cantidades de obra y el presupuesto.
- c) RCD como material granular: El diseño aprobado en 2022 no preveía la reutilización de RCD, pero los ajustes posteriores recomendaron su incorporación para reducir costos de acarreo y mitigar impactos ambientales. Este cambio introduce la obligación de contar con protocolos de selección, trituración, clasificación y ensayos de laboratorio para verificar propiedades mecánicas (granulometría, CBR, sanidad, absorción, plasticidad), lo cual no estaba presupuestado ni especificado en la MGA inicial.

El hallazgo demuestra que el proyecto fue aprobado con un diseño rígido y tradicional que no correspondía a las condiciones reales del terreno ni a la normativa vigente en materia de redes. La necesidad sobrevenida de incorporar geoceldas, redes independientes y reutilización de RCD no puede considerarse un ajuste menor dentro del marco del SGR, sino una reformulación integral de la solución técnica.

En consecuencia, la figura del ajuste resulta jurídicamente improcedente en los términos del artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022, por cuanto estas modificaciones cambian el alcance del proyecto aprobado. Desde la perspectiva financiera, el incremento presupuestal rompe la coherencia metas-recursos y expone al proyecto a riesgos de desfinanciamiento.

Este hallazgo consolida la conclusión de que el proyecto, en las condiciones actuales, presenta una inviabilidad técnica, jurídica y financiera, por lo cual la RAP AMAZONÍA, como entidad ejecutora, se encuentra habilitada para decidir motivadamente su no continuidad, en aplicación de lo dispuesto en los artículos 1.2.10.1.4 y 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020.



Prórrogas sucesivas sin avance físico sustancial

Uno de los elementos más críticos que emergen del análisis documental del proyecto BPIN 2021000060016 es la reiterada suscripción de prórrogas y suspensiones contractuales sin que se haya evidenciado un avance físico significativo en la obra. Este fenómeno revela problemas estructurales de planeación, gestión y viabilidad técnica del proyecto, y constituye un indicador claro de ineficiencia en la ejecución de recursos del Sistema General de Regalías (SGR).

Desde la firma del contrato de obra No. 025 de 2022 y su acta de inicio el 7 de mayo de 2024, el proyecto ha estado marcado por continuas suspensiones y prórrogas. Inicialmente, la suspensión obedeció a la necesidad de revisar los estudios y diseños, así como de tramitar ajustes ante el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte. Sin embargo, esta situación se prolongó de manera reiterada, con al menos cinco prórrogas entre 2024 y 2025, todas con el argumento de subsanar observaciones técnicas, ambientales y presupuestales, pero sin que en el terreno se materializaran avances de obra superiores al 1 %.

En otras palabras, durante un lapso superior a un año desde la firma del acta de inicio, los hitos de ejecución han estado centrados en trámites administrativos y en la corrección de falencias de formulación, sin que el proyecto haya pasado de la etapa de ajustes a la ejecución física de actividades sustanciales en el corredor vial.

La reiteración de prórrogas refleja que el proyecto adolece de un déficit estructural de formulación. Si desde la fase de estudios y diseños se hubieran identificado de manera adecuada los elementos críticos —como la superposición de tramos ya pavimentados, la necesidad de obras hidráulicas en el humedal Simón Bolívar y el rediseño de redes y pavimentos—, no habría sido necesario recurrir a ajustes tan profundos ni detener la ejecución de manera indefinida. La falta de avance físico evidencia que la obra se ha convertido en un escenario de ensayo técnico-administrativo, lo cual compromete la eficiencia de los recursos públicos.

El artículo 209 de la Constitución Política y el artículo 3 de la Ley 2056 de 2020 obligan a que la gestión de los recursos del SGR se realice bajo principios de eficiencia, eficacia y sostenibilidad. La suscripción de prórrogas sucesivas sin un avance físico sustancial contradice directamente tales principios, configurando una situación de riesgo consolidado que habilita al ejecutor, en virtud del artículo 1.2.10.1.4 literal j) del Decreto 1821 de 2020, a decidir motivadamente sobre la no continuidad del proyecto.

Asimismo, el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 establece que los ajustes no pueden alterar el alcance del proyecto aprobado. La reiteración de suspensiones y prórrogas con el propósito de corregir vacíos técnicos y ambientales demuestra que el trámite de ajuste se ha convertido en un mecanismo para reconfigurar integralmente el proyecto, excediendo los márgenes normativos y vulnerando el principio de legalidad.

Así pues, las prórrogas sucesivas sin avance físico real constituyen una manifestación objetiva de la inviabilidad técnica y operativa del proyecto, pues muestran que, aun con múltiples oportunidades de subsanación, no ha sido posible consolidar una solución ejecutable dentro del

marco normativo del SGR. Además, consolidan un escenario de ineficiencia en el uso de los recursos públicos, contrario a los principios de planeación y racionalidad del gasto.

Por estas razones, el hallazgo respalda la conclusión de que el proyecto no puede continuar bajo la modalidad de ajuste, y que lo jurídicamente procedente es la declaratoria de no continuidad, en aplicación de las competencias otorgadas a la RAP AMAZONÍA por los artículos 1.2.10.1.4 y 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, y en observancia de las reglas de improcedencia de ajustes contenidas en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022.

5. Riesgos Identificados

El análisis integral de las pruebas recaudadas en esta actuación administrativa permite advertir riesgos significativos en distintos frentes, los cuales deben ser valorados de manera prioritaria por la entidad ejecutora al momento de decidir sobre la continuidad o no del proyecto BPIN 2021000060016. Estos riesgos se enmarcan en lo dispuesto por el artículo 1.2.10.1.4 del Decreto 1821 de 2020, que obliga a las entidades ejecutoras a adoptar decisiones motivadas frente a situaciones de riesgo consolidadas que comprometan la viabilidad técnica, jurídica o financiera de las inversiones financiadas con recursos del SGR.

En primer lugar, se identifica el riesgo de eventual detrimento patrimonial derivado de la duplicidad de obras. La superposición de 234,92 metros ya pavimentados constituye un gasto innecesario si se llegara a ejecutar la totalidad del proyecto tal como fue formulado originalmente, pues implicaría destinar recursos del Sistema General de Regalías a intervenir un tramo vial que ya cumple con las condiciones de transitabilidad. Esta duplicidad no solo quebranta el principio de eficiencia en el uso de los recursos públicos [art. 209 C.P. y art. 3 de la Ley 2056 de 2020], sino que expone a la RAP AMAZONIA y a sus funcionarios a eventuales procesos de responsabilidad fiscal ante la Contraloría General de la República, en caso de que se materialice un daño al patrimonio del Estado.

En segundo término, existen contingencias legales relevantes. Si se insiste en continuar con la ejecución en condiciones de inviabilidad técnica, los contratistas podrían interponer acciones contractuales derivadas de los incumplimientos o de las suspensiones prolongadas, reclamando reconocimientos económicos adicionales. De igual forma, la ciudadanía o terceros interesados podrían acudir a mecanismos de tutela para exigir la protección de derechos colectivos al medio ambiente y al acceso a una infraestructura adecuada, lo que aumentaría la presión judicial sobre el proyecto. Además, la omisión de obras ambientales indispensables, como el box culvert o estructuras equivalentes y los pasos de fauna en el humedal Simón Bolívar, podría derivar en denuncias penales o disciplinarias contra los funcionarios responsables, por presunta vulneración de normas ambientales [Ley 99 de 1993, Decreto 1076 de 2015].

En tercer lugar, se advierte un impacto reputacional y fiscal de gran magnitud en caso de avanzar en un proyecto con falencias estructurales de planeación. La RAP AMAZONÍA, en su calidad de ejecutora designada, es responsable de garantizar la correcta destinación de los recursos del Sistema General de Regalías y de adoptar decisiones que preserven el interés general. La insistencia en continuar un proyecto debilitado técnica, jurídica y financieramente podría ser interpretada como una gestión ineficiente e irresponsable, deteriorando la confianza de las

comunidades beneficiarias, de los entes de control y de las demás entidades territoriales que integran la RAP AMAZONIA. Asimismo, comprometería la calificación de la gestión institucional en el Índice de Gestión de Proyectos de Regalías (IGPR), con repercusiones directas en la asignación de recursos futuros.

En suma, los riesgos identificados abarcan los planos fiscal, jurídico, ambiental, reputacional e institucional, todos los cuales confluyen en una conclusión inequívoca: la continuidad del proyecto en las condiciones actuales comprometería gravemente la sostenibilidad financiera y la legalidad de la inversión, generando responsabilidades de orden fiscal, disciplinario y penal que pueden y deben ser prevenidas mediante la adopción de una decisión motivada de no continuidad, conforme lo autoriza el Decreto 1821 de 2020 y el Acuerdo 07 de 2022.

6. Consideraciones jurídicas

En el marco de la actuación administrativa que ocupa a la RAP AMAZONIA, y con base en lo analizado hasta ahora, que pone en evidencia los hallazgos técnicos, financieros y ambientales identificados en la ejecución del proyecto BPIN 2021000060016, *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, se tiene que el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del Sistema General de Regalías es categórico al establecer que los ajustes solo son procedentes en la medida en que no alteren el alcance de los proyectos. Para estos efectos, el "alcance" se entiende como la sumatoria de los objetivos generales y específicos, los productos y la localización de la inversión. En el caso concreto, las Inconsistencias detectadas —la reducción de la longitud a intervenir por la superposición de 234,92 metros pavimentados, la necesidad de incorporar un box culvert o estructuras equivalentes para el humedal Simón Bolívar, el rediseño integral de las redes de acueducto y alcantarillado, y la adopción de nuevas tecnologías de pavimentación como geoceldas y RCD— no constituyen ajustes menores, sino transformaciones sustanciales de los productos y de las condiciones técnicas de la obra. En la práctica, tales cambios equivalen a reformular un nuevo proyecto, lo que resulta jurídicamente improcedente dentro de la figura del ajuste.

La Ley 2056 de 2020 y el Decreto 1821 de 2020 atribuyen a las entidades designadas como ejecutoras la responsabilidad de garantizar la correcta aplicación de los recursos del Sistema General de Regalías. De manera específica, el artículo 1.2.10.1.4 literal j) del Decreto 1821 de 2020 faculta a los ejecutores para decidir motivadamente sobre la continuidad de los proyectos cuando se presenten riesgos consolidados o cuando se evidencie la ausencia de viabilidad técnica o jurídica. Esta facultad se complementa con lo dispuesto en el artículo 1.2.1.2.24 del mismo decreto, que señala la responsabilidad de las entidades ejecutoras en la toma de decisiones que encaucen el desempeño de los proyectos de inversión, incluyendo la decisión sobre su continuidad. En ese sentido, la RAP AMAZONIA no solo cuenta con la competencia normativa para adoptar la decisión de no continuidad, sino que además se encuentra obligada a ejercerla cuando se evidencian falencias estructurales de planeación que hacen improcedente el ajuste solicitado.

El principio de legalidad, consagrado en el artículo 6 de la Constitución Política y en el artículo 3 de la Ley 2056 de 2020, impone a los gestores de los recursos del SGR la obligación de actuar



dentro de los estrictos marcos normativos que regulan la ejecución de proyectos de inversión. De este principio se deriva que no es jurídicamente admisible avalar la continuidad de un proyecto cuando las modificaciones propuestas exceden las posibilidades previstas en la norma y configuran un cambio de alcance. De igual forma, el control fiscal, previsto en los artículos 267 y siguientes de la Constitución, exige garantizar que los recursos de regalías se apliquen con criterios de eficiencia, eficacia y economía. Permitir la continuidad de un proyecto con falencias de origen, que además requiere una adición presupuestal del 25,76 % frente a un alcance físico reducido, generaría un escenario de eventual detrimento patrimonial que comprometería la responsabilidad de la entidad ejecutora y de sus funcionarios.

Desde la perspectiva jurídica, la RAP AMAZONIA se encuentra ante un escenario en el que el trámite de ajuste es improcedente por modificar el alcance del proyecto en contravía de lo dispuesto en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022. A la vez, cuenta con la competencia normativa para declarar la no continuidad, conforme a los artículos 1.2.10.1.4 literal j) y 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, decisión que constituye no solo una facultad sino un deber en aras de proteger el principio de legalidad y salvaguardar el patrimonio público bajo los lineamientos del control fiscal.

Del análisis integral de los antecedentes, pruebas y normativa aplicable, se concluye que el proyecto BPIN 2021000060016 - *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, presenta falencias estructurales que impiden su continuidad bajo la figura de ajuste prevista en el Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del SGR.

En primer término, la superposición de 234,92 metros ya pavimentados, la omisión de obras hidráulicas y ambientales necesarias para el manejo del humedal Simón Bolívar, y la necesidad de rediseñar integralmente las redes de servicios y la estructura del pavimento son inconsistencias que exceden la noción de ajustes menores y constituyen una alteración sustancial del alcance del proyecto. Esta situación activa la prohibición establecida en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022, según el cual los ajustes no pueden implicar cambios en los objetivos, productos o localización de la inversión aprobada.

En segundo lugar, la competencia de la RAP AMAZONIA para decidir la no continuidad se encuentra expresamente prevista en el literal j) del artículo 1.2.10.1.4 y en el artículo 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, que facultan y obligan a las entidades ejecutoras a adoptar decisiones motivadas cuando se configuran riesgos consolidados o se evidencie ausencia de viabilidad técnica o jurídica. Este mandato no es una mera potestad discrecional, sino un deber funcional encaminado a garantizar el correcto uso de los recursos del Sistema General de Regalías y la preservación del interés general.

En tercer lugar, la continuidad del proyecto en sus condiciones actuales supondría un riesgo cierto de afectación al principio de legalidad y al principio de planeación, así como una potencial vulneración del principio de eficiencia del gasto público, todos ellos previstos en el marco constitucional y en la Ley 2056 de 2020. Permitir la ejecución de un proyecto con un alcance reducido, pero con un presupuesto incrementado en un 25,76 %, sin incorporar adecuadamente las obras ambientales indispensables, configuraría un escenario de posible detrimento

X



patrimonial, con consecuencias de responsabilidad fiscal para la entidad ejecutora y sus funcionarios.

En cuarto lugar, la reiterada necesidad de subsanar observaciones, prorrogar suspensiones contractuales y reformular balances presupuestales confirma que el proyecto careció de insumos técnicos sólidos al momento de su formulación, lo cual refuerza la conclusión de que las inconsistencias actuales no pueden corregirse mediante ajustes, sino únicamente a través de la estructuración de un nuevo proyecto de inversión que responda a las condiciones reales del territorio y a los estándares normativos vigentes.

En consecuencia, desde la perspectiva jurídica, la RAP AMAZONIA debe declarar la no continuidad del proyecto en el marco del SGR, decisión que se fundamenta en:

- La improcedencia del ajuste por modificación del alcance [art. 4.5.1.1, Acuerdo 07 de 2022].
- La competencia y deber del ejecutor para decidir motivadamente sobre la continuidad [art. 1.2.10.1.4 lit. j y art. 1.2.1.2.24, Decreto 1821 de 2020].
- La necesidad de salvaguardar el principio de legalidad y el control fiscal de los recursos públicos [arts. 267 y ss. C.P., Ley 2056 de 2020].

Así, la conclusión jurídica ineludible es que la RAP AMAZONIA debe decidir la no continuidad del proyecto, liberando los recursos no ejecutados para su reorientación conforme a los fines del Sistema General de Regalías, evitando prolongar un trámite de ajuste inviable y protegiendo los intereses colectivos asociados al buen uso del patrimonio público.

Para adoptar una determinación motivada sobre la continuidad o no del proyecto BPIN 2021000060016, la RAP AMAZONIA debe aplicar criterios técnicos, jurídicos y de política pública, en armonía con los principios rectores del Sistema General de Regalías (SGR), entre ellos la eficiencia, eficacia, economía, sostenibilidad y legalidad [Ley 2056 de 2020, art. 3].

El primer criterio es el de viabilidad técnica. La actuación administrativa ha puesto en evidencia falencias estructurales en la formulación inicial, tales como la superposición de 234,92 metros ya pavimentados, la omisión de obras hidráulicas indispensables en el humedal Simón Bolívar y la necesidad de rediseñar la estructura de pavimento mediante tecnologías no previstas originalmente (geoceldas, RCD). Estos elementos no constituyen simples ajustes, sino transformaciones sustantivas del objeto aprobado, lo cual configura un cambio de alcance prohibido por el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022. En consecuencia, el proyecto carece de viabilidad técnica en los términos en que fue aprobado y registrado.

El segundo criterio es el de legalidad y seguridad jurídica. El Decreto 1821 de 2020, en sus artículos 1.2.10.1.4 y 1.2.1.2.24, establece que las entidades ejecutoras tienen la competencia y la obligación de decidir motivadamente sobre la continuidad de los proyectos cuando se evidencien riesgos consolidados o ausencia de viabilidad técnica o jurídica. Persistir en el trámite de un ajuste que contraviene la prohibición expresa de modificar el alcance equivaldría a desconocer la normativa del SGR, exponiendo a la RAP AMAZONIA y a sus funcionarios a

posibles acciones de control fiscal, disciplinario y penal. Por lo tanto, el respeto al principio de legalidad exige optar por la no continuidad.

El tercer criterio es el de eficiencia en el uso de los recursos públicos. La paradoja del proyecto es que, a pesar de reducir su alcance físico en un 15,66 %, requiere una adición presupuestal cercana al 25,76 %. Es decir, se demandan más recursos para ejecutar menos productos, lo cual rompe la proporcionalidad metas-recursos y vulnera los principios de eficiencia y economía [art. 209 C.P. y art. 3 de la Ley 2056 de 2020]. Avanzar en estas condiciones podría derivar en un detrimento patrimonial por duplicidad de obras y sobrecostos no justificados.

El cuarto criterio es el de sostenibilidad ambiental. La omisión de un box culvert o estructuras equivalentes y de pasos de fauna en el humedal Simón Bolívar no solo compromete la funcionalidad técnica de la vía, sino que también implica la imposibilidad de obtener los permisos ambientales requeridos (licencia, ocupación de cauce, autorizaciones de conectividad ecológica) conforme a la Ley 99 de 1993 y al Decreto 1076 de 2015. La falta de este componente convierte al proyecto en inviable desde el punto de vista ambiental, lo que refuerza la conclusión de improcedencia del ajuste.

Finalmente, el criterio de responsabilidad fiscal e institucional impone que la RAP AMAZONIA, en su calidad de ejecutora, privilegie la protección del erario y la confianza pública en la gestión de los recursos del SGR. La insistencia en continuar un proyecto técnicamente débil y jurídicamente improcedente podría afectar la calificación del Índice de Gestión de Proyectos de Regalías (IGPR) y limitar el acceso futuro a nuevas asignaciones, con perjuicio para toda la región amazónica.

En conclusión, la ponderación de los criterios descritos —viabilidad técnica, legalidad, eficiencia, sostenibilidad ambiental y responsabilidad institucional— conduce de manera consistente a la determinación de no continuar con la ejecución del proyecto en las condiciones actuales, decisión que se ajusta a las competencias de la RAP como ejecutora, conforme al Decreto 1821 de 2020 y al Acuerdo 07 de 2022.

7. Conclusión

Del análisis integral de las pruebas recaudadas y de la aplicación del marco normativo vigente, se concluye que el proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"* presenta falencias estructurales en su formulación inicial que resultan insubsanables en el marco del Sistema General de Regalías (SGR). Entre ellas se destacan la superposición de 234,92 metros de vía ya pavimentados, la omisión de obras hidráulicas esenciales para el manejo del humedal Simón Bolívar, la necesidad de rediseñar redes y estructuras de pavimento con tecnologías no contempladas en la formulación inicial, y la contradicción entre la reducción del alcance físico y el incremento presupuestal solicitado. Estas circunstancias no constituyen simples ajustes, sino transformaciones sustanciales del alcance aprobado, lo cual es expresamente improcedente según lo dispuesto en el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del SGR.

X



La motivación suficiente para declarar la no continuidad del proyecto se sustenta en la obligación de la RAP AMAZONIA, como entidad ejecutora, de garantizar la legalidad de las decisiones, salvaguardar el interés general y proteger los recursos públicos frente a eventuales riesgos de detrimento patrimonial, contingencias legales y afectaciones ambientales. Así lo dispone el artículo 1.2.10.1.4 literal j) y el artículo 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, al establecer que corresponde a los ejecutores decidir motivadamente sobre la continuidad de los proyectos cuando se evidencie ausencia de viabilidad técnica o jurídica.

En este orden, se debe precisar que la presente decisión se circunscribe estrictamente al ámbito del Sistema General de Regalías y a la competencia de la RAP AMAZONIA como ejecutora, diferenciando esta actuación de la gestión contractual derivada de los contratos de obra e interventoría suscritos bajo la Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias. En efecto, la declaratoria de no continuidad implica que tanto el contrato de obra No. 025 de 2022 como el contrato de interventoría No. 020 de 2022 queden en condición de inejecutabilidad, dado que desaparece la causa que les dio origen —la ejecución del proyecto aprobado por el OCAD Regional Centro Sur—.

Ahora bien, en respeto de los principios de solución alternativa de conflictos, la RAP AMAZONIA acudirá en primera instancia al mecanismo de arreglo directo con los contratistas para procurar una terminación anticipada de común acuerdo, evitando mayores controversias y protegiendo los intereses de las partes. En caso de no prosperar dicho mecanismo, se agotarán los instrumentos previstos en la Ley 80 de 1993, y, de persistir diferencias insalvables, se acudirá en última instancia a la jurisdicción de lo contencioso administrativo, como garante de la legalidad y del debido proceso.

De este modo, la decisión de no continuar con la ejecución del proyecto no solo se encuentra debidamente motivada en razones técnicas, jurídicas, financieras y ambientales, sino que también incorpora una ruta ordenada y transparente para atender los aspectos contractuales conexos, garantizando la correcta defensa del patrimonio público y el respeto a los derechos de los contratistas.

De otra parte, en cumplimiento del deber legal consagrado en el artículo 38, numeral 25, de la Ley 1952 de 2019 – Código General Disciplinario, que establece como obligación de los servidores públicos “denunciar los delitos, contravenciones y faltas disciplinarias de los cuales tuviere conocimiento, salvo las excepciones de ley”, esta entidad compulsará copias de las piezas procesales pertinentes a los organismos competentes de control. La finalidad es que se investigue, en el marco de sus atribuciones, si en la formulación del proyecto, su proceso de aprobación en el OCAD Regional Centro Sur, la aceptación de la designación de la RAP AMAZONIA como entidad ejecutora, así como en la celebración de los contratos de obra e interventoría, se presentaron posibles irregularidades de carácter penal, disciplinario o fiscal que deban ser objeto de investigación.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE



ARTÍCULO PRIMERO. Declarar la no continuidad del proyecto de inversión identificado con código BPIN 2021000060016, denominado *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, aprobado mediante Acuerdo No. 05 de 2022 del OCAD Regional Centro Sur, en razón a que, conforme al análisis probatorio surtido en la presente actuación administrativa, se configuran falencias estructurales de que comprometen la viabilidad técnica, financiera, ambiental y jurídica del mismo, así como a las situaciones de riesgos expuestas en la parte motiva.

La decisión se adopta en ejercicio de las competencias atribuidas a la RAP AMAZONÍA en su condición de entidad ejecutora, de conformidad con lo previsto en los artículos 1.2.10.1.4, literal j), y 1.2.1.2.24 del Decreto 1821 de 2020, en concordancia con el artículo 4.5.1.1 del Acuerdo 07 de 2022 de la Comisión Rectora del Sistema General de Regalías.

ARTÍCULO SEGUNDO. Ordenar la liberación de los recursos no ejecutados asociados al proyecto de Inversión BPIN 2021000060016, denominado *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, para que sean reincorporados al Sistema General de Regalías conforme a lo previsto en los artículos 77 y 79 de la Ley 2056 de 2020 y las disposiciones reglamentarias que regulan la ejecución presupuestal y la destinación de los recursos liberados.

La Dirección de Planeación de la RAP AMAZONÍA deberá efectuar las gestiones correspondientes ante el Departamento Nacional de Planeación y la Secretaría Técnica del OCAD Regional Centro Sur, a fin de registrar en el Banco de Proyectos de Inversión y en el aplicativo dispuesto para el seguimiento del SGR, la liberación efectiva de dichos recursos y su consecuente disponibilidad para la financiación de nuevas iniciativas en el marco del Sistema.

PARÁGRAFO 1. Ordénese a la Dirección de Planeación de la RAP AMAZONÍA la elaboración y presentación, dentro de los diez (10) días siguientes a la ejecutoria del presente acto, del balance financiero consolidado del proyecto BPIN 2021000060016. Dicho balance deberá reflejar con precisión los recursos ejecutados y comprometidos, así como los saldos no ejecutados, con el fin de determinar los montos exactos a liberar y asegurar la trazabilidad presupuestal en el Sistema General de Regalías.

PARÁGRAFO 2. Una vez en firme el presente acto administrativo, la Dirección de Planeación de la RAP AMAZONÍA deberá realizar la actualización correspondiente en las plataformas del Sistema General de Regalías, dejando constancia del estado de no continuidad del proyecto BPIN 2021000060016 y del saldo de recursos a liberar, en concordancia con lo previsto en el Decreto 1821 de 2020 y el Acuerdo 07 de 2022.

ARTÍCULO TERCERO. En virtud de la decisión de no continuidad del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*, los contratos de obra No. 025 de 2022 y de interventoría No. 020 de 2022 se encuentran en condición de inejecutabilidad. En consecuencia, se ordena al Director de Planeación territorial

de la RAP AMAZONÍA, adelantar las gestiones administrativas necesarias para procurar, en primer lugar, la terminación anticipada por mutuo acuerdo con los contratistas, conforme a los principios de solución alternativa de controversias previstos en la Ley 80 de 1993. De no ser posible dicho arreglo, se dará aplicación a los mecanismos previstos en la misma ley y, en última instancia, se acudirá a la jurisdicción de lo contencioso administrativo para obtener la declaratoria correspondiente.

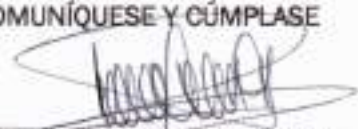
ARTÍCULO CUARTO. Compulsar copias del presente expediente a la Procuraduría General de la Nación, a la Fiscalía General de la Nación y a la Contraloría General de la República, para que, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, adelanten las investigaciones a que haya lugar sobre posibles irregularidades en la formulación, aprobación, designación de ejecutor y contratación del proyecto BPIN 2021000060016 *"Fortalecimiento de la integración socioeconómica del Departamento del Amazonas mediante la construcción de la Avenida Vásquez Cobo del municipio de Leticia"*.

ARTÍCULO QUINTO. Comunicar la presente decisión al contratista de obra, al contratista de interventoría, a la Alcaldía de Leticia, a la Gobernación del Amazonas y al Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte y Secretaría técnica del OCAD centro sur, en su calidad de terceros con interés, de conformidad con lo previsto en los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011.

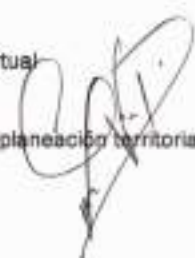
En la misma comunicación se les informará que contra este acto administrativo procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme a lo dispuesto en el artículo 74 *ibídem*.

ARTÍCULO SEXTO. Una vez en firme el presente acto administrativo, publíquese en la página web oficial de la RAP AMAZONÍA y en los demás medios institucionales dispuestos para garantizar su publicidad.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE


LEIDY JOHANA CRUZ PALENCIA
Gerente RAP AMAZONÍA


Revisó: YEISSON HAWER VELASCO GUARNIZO – asesor contractual


Revisó: MANUEL ALEJANDRO VELÁSQUEZ PARRA – Director de planeación territorial