Bogotá, 21 de enero de 2024

Doctor

**DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTAÑEDA**

Ministro

**MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

[diego.guevara@minhacienda.gov.co](mailto:diego.guevara@minhacienda.gov.co)

Doctora

**MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**

Ministra

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

[mcgarciaa@mintransporte.gov.co](mailto:mcgarciaa@mintransporte.gov.co)

Doctor

**JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA**

Director

**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS**

[jcmontenegro@invias.gov.co](mailto:jcmontenegro@invias.gov.co)

***Ref.:***  *Plan de choque - cuentas por pagar a constructores*

*y consultores de obra pública, a cargo del Invías*

Respetados ministros y director,

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) ha recibido en los últimos meses un sinnúmero de alertas por parte de firmas constructoras y consultoras de obra pública, relativas a las dificultades financieras derivadas del no de pago de las actas radicadas ante el Instituto Nacional de Vías (Invías).

Si bien es cierto que el Gobierno nacional avanza en la búsqueda de soluciones que permitan honrar el pago de estos recursos adeudados, tal como fue manifestado en la reunión celebrada ayer en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, desafortunadamente, queremos reiterar que a la fecha las cuentas por pagar, reflejadas en más de 5.700 actas, superan el billón de pesos.

Esta deuda, puntualmente, afecta a 57 proyectos declarados de importancia estratégica nacional como, por ejemplo, la Transversal del Catatumbo, la variante San Francisco-Mocoa (Nariño-Putumayo), la vı́a Popayán-Isnos, Popayán-La Plata (Cauca-Huila), San José del Guaviare-Calamar, Conexión Alta Guajira, Curos-Málaga (Santander) y la conectividad Arauca-Casanare, entre otros proyectos.

Todas estas obras a cargo del Invías son, justamente, las que resultan más sensibles para este gobierno, en cuanto se concentran en regiones que requieren de una importante inversión pública y se constituyen en una valiosa oportunidad para la generación de empleo. Estamos hablando de iniciativas neurálgicas cuya inversión asciende a cerca de $13 billones, aprobadas todas ellas, en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y contenidas dentro de los programas bandera del presidente de la República: ‘Caminos Comunitarios de la Paz Total’, ‘El programa de la red fluvial’ y ‘Colombia Avanza’. De este último programa, vale la pena destacar las vías Matuya-San Cristóbal, Mompox-Pinillos (Bolívar) y Samaniego-La Llanada (Nariño).

Sumado a ello, preocupa que, con corte a 30 de noviembre de 2024, de acuerdo con el propio Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el presupuesto de inversión del Invías obligado corresponde a tan solo el 38,7% de lo asignado, cifra sin precedente en la historia reciente y solo comparable con lo sucedido en el 2020 cuando fue declarada la emergencia económica, social y ambiental por la pandemia Covid-19.

La solución propuesta por la cartera de Hacienda, mediante la realización de pagos mensuales que amortizarían la deuda acumulada a 31 de diciembre de 2024, necesariamente causará una parálisis de la obra pública, en la medida en que no habría ejecución física de obra en el primer semestre del 2025, dado que no contaría con recurso inmediato para su correspondiente pago.

De no resolverse de manera inmediata esta problemática, ello generará no solo la referida parálisis, sino que, a su vez, podría llevar a la quiebra a muchas empresas, en particular a las pequeñas y medianas (Pymes), además de generar efectos negativos sobre la productividad y el crecimiento económico. Ello, sin dejar de lado que esta ruptura en la conmutatividad de los contratos como consecuencia de los incumplimientos mencionados, conlleva a la necesaria indemnización a los contratistas, por los perjuicios ocasionados (daño emergente y lucro cesante). Esto puede generar responsabilidades personales de los funcionarios, en tanto existe un inminente riesgo de detrimento patrimonial.

Asimismo, resulta perentorio resolver la problemática evidenciada en 1.100 cuentas, por cerca de $100.000 millones, y cuyos recursos estaban contabilizados en la reserva presupuestal de la vigencia 2023. Teniendo en cuenta que estos no fueron obligados en diciembre de 2024, como es de su conocimiento, en la vigencia fiscal 2025 pasaron a ser “vigencias expiradas”, situación que agrava, en grado sumo, el flujo de caja de los contratistas y consultores de obra pública.

En efecto, el Invías tendrá que cubrir el monto de la vigencia expirada con recursos del Presupuesto General de la Nación del 2025 asignado a la entidad y sin comprometer (de hecho, habrá un aplazamiento de estos recursos disponibles, por el déficit fiscal del Presupuesto General de la Nación, anunciado por el propio Gobierno). Además, se tendrán que surtir numerosos trámites adicionales ante el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y al interior del propio Invías. Lo anterior, pondría en riesgo, incluso, el pago efectivo de las obligaciones.

Por tales razones, señores ministros y director, hacemos un llamado urgente al Gobierno nacional a que se adopte un plan de choque para el pago inmediato de lo adeudado con corte a 31 de diciembre de 2024 y se garantice un flujo de caja para las obras que se ejecuten en la presente vigencia. En otras palabras, solicitamos respetuosamente que se apruebe el PAC por la totalidad de los recursos adeudados a la fecha, con el fin de evitar los impactos negativos ya referidos sobre la buena ejecución de los proyectos de obra pública, a cargo del Invías, especialmente, en aquellas regiones más apartadas del país y cuyas comunidades son las primeras beneficiadas.

Cordialmente,

**JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER**

Presidente Ejecutivo