

ACTA DE RECOMENDACIÓN No. 1 DE APLICACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN NACIONAL DE VALORIZACIÓN

PROYECTO VIAL CARTAGENA – BARRANQUILLA – CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD

1. ANTECEDENTES JURÍDICOS DE LA CNV

El inciso 1 del art. 317 de la Constitución de 1991, establece que la Nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social y que redunde en un incremento de la propiedad inmueble, podrá realizar el cobro de la Contribución de Valorización.

El artículo 23 de la Ley 105 de 1993 determina que *"La Nación y las Entidades Territoriales podrán financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la Contribución de Valorización"*.

Mediante la Ley 1819 de 2016 *"Por medio de la cual se adopta una Reforma Tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones"*, se estableció la Contribución Nacional de Valorización, definiéndola como *"Un gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos"* (Art. 239).

A través del Documento CONPES 3996 del 1 de julio del 2020 se determinaron los lineamientos de política pública para la aplicación de la CNV como mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura que recaen sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos.

Posteriormente, mediante el Decreto 1255 de 2022, *"Por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, se adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y se reglamenta el inciso 2 del Artículo 11 modificado por el Artículo 45 de la Ley 383 de 1997 y los artículos 12, y 13 del Decreto Legislativo 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1 de la Ley 48 de 1968 y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016"*, se establecieron las etapas, procesos, actuaciones y actores para la implementación del tributo de Contribución por Valorización del sector Transporte.

El Ministerio de Transporte mediante Resolución 20223040043135 de 25 de septiembre de 2022 adoptó la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización.

El 25 de abril de 2022, se instaló el Comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización del sector transporte -CNV y aprobó su reglamento interno, de conformidad con los establecido en el artículo 4.1.1.2.5. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022.



2. ANTECEDENTES TÉCNICOS DEL PROYECTO

Que el Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, corresponde a un proyecto de infraestructura de transporte del modo carretero que tiene las siguientes características técnicas:

El Proyecto está ubicado en los departamentos de Bolívar y Atlántico entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla. Incluye la vía de primer orden que hace parte de la transversal del Caribe, ruta 90A01 Cartagena - Barranquilla y la vía entre Malambo y Las Flores, conocida como la circunvalar de la Prosperidad, de Atlántico, con una longitud total estimada de origen - destino de 152,2 km.

Este proyecto vial está compuesto por dos contratos uno de asociación público-privada, de iniciativa pública, Cartagena- Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura y un contrato de Obra pública a Cargo del Instituto Nacional de Vías.

El proyecto es ejecutado a través de seis (6) unidades funcionales, para un total de 152,2 km, 5 peajes, cuya construcción finaliza el 31 de mayo de 2023, y cuyas especificaciones se detallan a continuación:

De esta manera, la Unidad Funcional 1, con una longitud de 7,5 km, entre el Anillo Vial de Crespo y La Boquilla, se destaca por la construcción de la segunda calzada, una calzada de servicio y ciclorruta, la rehabilitación de la calzada existente, la rehabilitación de 6 puentes existentes, la construcción de 5 nuevos puentes, 2 pasos peatonales y 1 paso de fauna.

Entre tanto, la Unidad Funcional 2 se caracteriza por la construcción del viaducto El Gran Manglar, sobre la Ciénaga de la Virgen, que se destaca como el más largo de Colombia y el tercero más largo de Latinoamérica, gracias a sus 5,4 km de longitud. El viaducto también tiene iluminación con paneles LED de energía solar y un sistema de tratamiento de aguas que evitan el aporte de sedimentos directamente hacia la Ciénaga.

En cuanto a la Unidad Funcional 3, que constituye la rehabilitación de 90,6 km de vía existente entre Cartagena y Barranquilla, también contó con la rehabilitación de 11 puentes existentes, de 2 estaciones de pesaje y 2 áreas de servicios.

Por su parte, la Unidad Funcional 4, entre Puerto Colombia y Barranquilla, consistió en el mejoramiento de la doble calzada existente, la construcción de 3 puentes vehiculares, 9 pasos peatonales y 2 intersecciones a desnivel.

Así mismo, la Unidad Funcional 5, entre Malambo y Galapa, se caracteriza por la construcción de 17 km de doble calzada nueva, de 5 pasos peatonales, de 1 intersección a nivel, 1 intersección a desnivel, 1 puente vehicular, 1 área de servicios, 1 estación de pesaje, el Centro de Control de Operaciones (CCO) y 2 pasos de fauna.

Finalmente, en la Unidad Funcional 6, entre Galapa-Vía al mar-Las Flores, se destaca la construcción de 19,7 km de doble calzada nueva, 4 intersecciones a desnivel, 12 pasos peatonales, 13 pasos de fauna, 4 puentes vehiculares, 1 deprimido y 1 intersección a desnivel.



Tabla 1. Unidades funcionales del corredor Barranquilla Cartagena y Circunvalar de la Prosperidad

UNIDAD FUNCIONAL	KMS	DESCRIPCION	MUNICIPIOS	OBRAS	ENTIDAD RESPONSABLE
UF1	7,5	(PR0+000-PR7+500) ANILLO VIAL DEL CRESPO- LA BOQUILLA	Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> 1,55km de construcción de segunda calzada 3,21 km de calzadas sencillas 7,3 km rehabilitación de calzada sencilla 1 puente peatonal Blas El Teso 1 Puente vehicular las Américas 	ANI
UF2	5,4	(PR1+905-PR7+500) VIADUCTO SOBRE LA CIÉNAGA DE LA VIRGEN	Cartagena y Santa Catalina	4,77 km Viaducto	ANI
UF3	90,6	(PR7+500 AL PR 16+000) Cartagena - Barranquilla	Cartagena, Santa Catalina, Piojó, Juan de Acosta, Tubará y Puerto Colombia	<ul style="list-style-type: none"> 90.6 km PR 7+500 (K 7+323) - PR 16+000 (K 16+685): Operación y mantenimiento. PR 16+000 (K 16+685) - PR 88+060 (K 88,790) - Rehabilitación. PR 88+060 (K 88,790) - PR 97+150 (K 98+060) - Rehabilitación Operación y mantenimiento 	ANI
UF4	12 S	(PR97+150-PR109+133) MEJORAMIENTO DOBLE CALZADA	Puerto Colombia y Barranquilla	<ul style="list-style-type: none"> 2 intersecciones a desnivel (Puerto Colombia y salgar) 5 puentes peatonales 3 mejoramientos de puentes vehiculares 	INVIAS
UF5	17	(PR0+000-PR7+500) MALAMBO - GALAPA DOBLE CALZADA	Barranquilla y Soledad	<ul style="list-style-type: none"> 7 retornos en ambos sentidos Intersección a nivel Caracoli Intersección a desnivel PIMSA con la vía 2516 Puente vehicular arroyo San Blas Puente peatonal: k16+060 Galapa 1 construcción área de pesaje k3+300 1 estación de peaje en PR 11+700. 1 estación CCO k12+200 Obras de urbanismo y paisajismo Señalización e ITS 	ANI
UF6	19,7	(GALAPA, VÍA AL MAR- LAS FLORES) DOBLE CALZADA	Galapa y Malambo	<ul style="list-style-type: none"> 3 intersecciones a desnivel (cordialidad, vía Juan Mina, vía al mar) Construcción de área de pesajes k25+900 C.I., k26+170 C.D 	ANI

				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construcción estación de peaje k19+300 ▪ 2 puentes peatonales 	
--	--	--	--	--	--

Fuente: INVIAS, 2023.

Ilustración 1. Especificaciones de la obra



Fuente: ANI – MAB, 2023.

Que, con la puesta en servicio se benefician cerca de 3 millones de personas en Cartagena, Barranquilla, Santa Catalina, Piojó, Juan de Acosta, Tubará, Soledad, Puerto Colombia, Malambo y Galapa, así como también todo el transporte de pasajeros y carga, pues la nueva vía agiliza la movilización y el acceso hacia la zona portuaria sobre el río Magdalena.

Que, de acuerdo con lo señalado en el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, la zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización "es el territorio que conforma el conjunto de bienes inmuebles rurales, urbanos o de cualquier clasificación, o categoría establecida en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial o el instrumento respectivo, hasta donde se extienda el beneficio generado por la ejecución del proyecto". En el mismo sentido, el Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, determinó en su artículo 4.1.1.3.2. que la zona de influencia será

determinada por la entidad originadora del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos en los términos previstos en el presente artículo, conforme con lo previsto en el inciso 2 del Artículo 241 de la Ley 1819 de 2016.

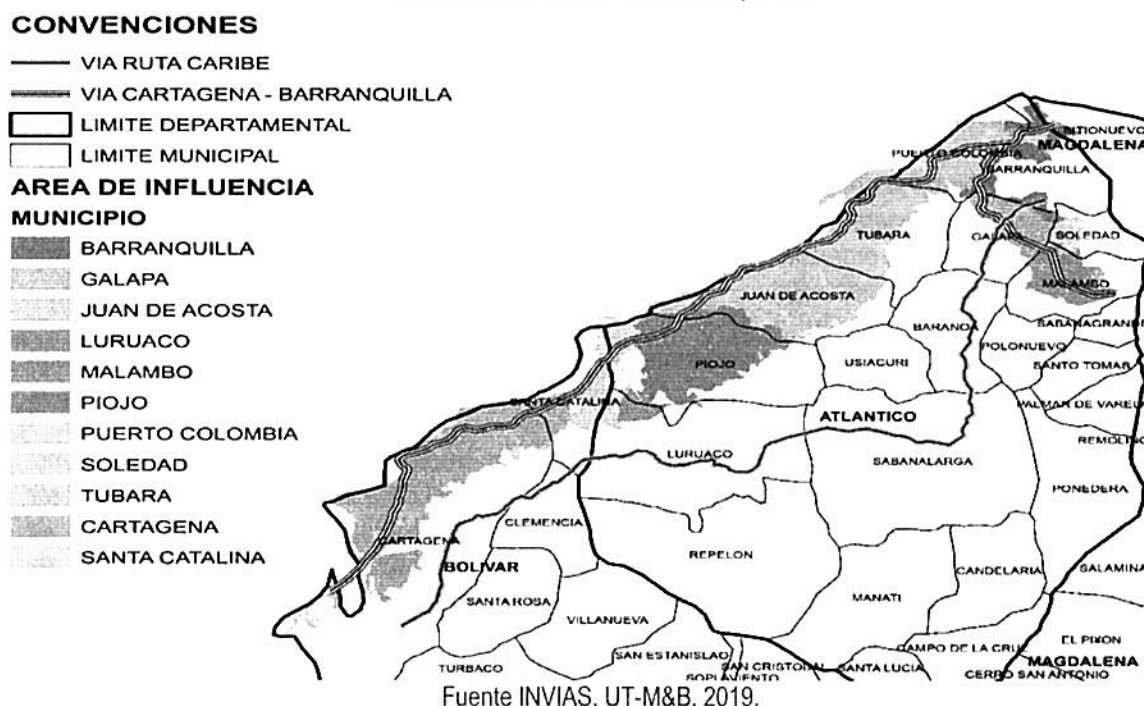
Por su parte, el artículo 4.1.1.3.3. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia así:

1. *“La determinación del área de impacto o beneficio de la obra teniendo en cuenta el tipo de obra de infraestructura de transporte, según los impactos positivos generados en movilidad, accesibilidad o mayor valor económico en los inmuebles.*
2. *La ubicación de los inmuebles de la zona de impacto o beneficio del proyecto, dentro del régimen general de clasificación del suelo, usos, tratamientos urbanísticos contenidos en los planes de ordenamiento, planes básicos o esquemas de ordenamiento territorial, y/o sus normas reglamentarias.*
3. *La identificación del sector catastral, barrio, comuna, vereda o cualquier otra división político-administrativa del municipio en su clasificación urbana, rural o de expansión urbana.*
4. *La identificación de barreras naturales para la propagación del beneficio, tales como: cuerpos de agua, accidentes geográficos, entre otros, cada uno de los cuales deberá ser evaluado no solo en su componente ambiental sino en su relación con la conectividad/movilidad del territorio posiblemente beneficiado por el proyecto de infraestructura de transporte objeto de la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte.*
5. *La identificación de barreras artificiales para la propagación del beneficio como:*
 - 5.1 *Otras infraestructuras de transporte que por su funcionalidad proveen de conectividad/movilidad en mejores condiciones (tiempo y costos) o similares a las que provee el proyecto de infraestructura de transporte objeto de valorización -CNV del sector transporte en el mismo territorio.*
 - 5.2 *Infraestructura de transporte de cualquier funcionalidad, que por su falta de mantenimiento impidan totalmente la conectividad que se generaría a través del proyecto de infraestructura de transporte objeto de contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte en el territorio.*
6. *La identificación de áreas sujetas a exclusión de la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte en los términos del Artículo 253 de la Ley 1819 de 2016.*
7. *Las características generales de los predios que hacen parte o se derivan de la base catastral y/o del censo identificando usos, destinos económicos y estratificación socioeconómica de los inmuebles.”*

Teniendo en cuenta lo anterior, la zona de influencia del proyecto Cartagena - Barranquilla y

Circunvalar de la Prosperidad, se delimitó a partir de una serie de procesos analíticos y metódicos que depuran de la pre - delimitación inicial de cinco (5) kilómetros y analiza el factible aprovechamiento generado por el proyecto vial en los predios que se incluyen dentro de la zona de influencia delimitada, la cual se detalla correctamente en los límites prediales o de manzana catastral, evitando errores de topología sobre el recorte.

Ilustración 2. Zona de influencia depurada



3. ELEMENTOS ESENCIALES DEL TRIBUTO

Son los elementos esenciales del tributo que constituyen los aspectos básicos que permiten comprender las características e impactos de un potencial uso de la Contribución Nacional de Valorización.

3.1. Sujeto activo

La Ley 1819 de 2016 en su artículo 243, define al sujeto activo de la CNV en los siguientes términos:

“Es sujeto activo de la contribución de valorización la Nación, a través de la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, o de la entidad a la que se le asignen funciones para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización.” Adicionalmente, el Decreto 1625 de 2016 adicionado por el decreto 1255 de 2022, en su artículo 4.1.1.1.3. designó como *“sujeto activo de la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte al Instituto Nacional de Vías - INVIAS que será el responsable de llevar a cabo las actividades inherentes*

al sujeto activo de la contribución, dentro de las que se encuentran: la recaudación que comprende la liquidación, la aplicación y la distribución, la devolución, la fiscalización, la discusión; y el cobro que comprende todas las actividades inherentes al cobro persuasivo y coactivo de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte."

3.2. Sujeto pasivo

De acuerdo a lo señalado en el Ley 1819 de 2016 en su artículo 244, el sujeto activo de la CNV se define como:

"(...) el propietario o poseedor de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto de infraestructura. Responderán solidariamente por el pago de la contribución el propietario y el poseedor del predio. Cuando se trate de predios sometidos al régimen de comunidad serán sujetos pasivos de la contribución los respectivos propietarios, cada cual en proporción a su cuota, acción o derecho del bien indiviso. Cuando se trate de inmuebles vinculados y/o constitutivos de un patrimonio autónomo serán sujetos pasivos de la contribución los respectivos fideicomitentes y/o beneficiarios del respectivo patrimonio. Si el dominio del predio estuviere desmembrado por el usufructo, la contribución será satisfecha por el usufructuario."

En este sentido, y a partir de los análisis realizados en la Consultoría de UT-M&B, 2019 el total de predios dentro de la zona de influencia es:

52.478 predios gravables.

3.3. Hecho generador

De acuerdo a lo señalado en el Ley 1819 de 2016 en su artículo 242, el hecho generador se define como: *"(...) la ejecución de un proyecto de infraestructura que genere un beneficio económico al inmueble."* En este sentido, el proyecto de infraestructura del que trata este documento es el señalado en el numeral 2 de este documento denominado Características del Proyecto vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la prosperidad.

3.4. Base gravable o monto distribuible

El artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, establece qué conforma la base gravable en los siguientes términos:

"La base gravable de la contribución la constituirá el costo del proyecto de infraestructura y los gastos de recaudación de las contribuciones dentro del límite de beneficio que el proyecto produzca a los inmuebles ubicados dentro de su zona de influencia."

Entiéndase por costo del proyecto, todas las inversiones y gastos que el proyecto requiera hasta su liquidación, tales como, pero sin limitarse, al valor de las obras civiles, obras por servicios públicos, costos de traslado de redes, ornato, amoblamiento, adquisición de bienes inmuebles, indemnizaciones por expropiación y/o compensaciones, estudios, diseño, interventoría, costos

ambientales, impuestos, imprevistos, costos jurídicos, costos financieros, promoción, gastos de administración cuando haya lugar.

Los elementos para determinar el costo de los proyectos de infraestructura serán reglamentados por el Gobierno nacional, teniendo en cuenta las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los proyectos y/o los valores de los contratos.”

Adicionalmente, el Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022 en su artículo 4.1.1.5.1. señaló en su parágrafo 1, en relación a los elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura considerando las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los Proyectos y/o los valores de los contratos que, *“si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución.”*

En este sentido, a continuación, se presentan los montos relacionados con el costo del proyecto, el beneficio y la capacidad de pago estimados de los sujetos pasivos del tributo.

- a. **Costo del proyecto:** Como ya se ha señalado, el Decreto 1625 adicionado por el Decreto 1255 de 2022 en su artículo 4.1.1.5.1. determina los elementos que deben tenerse en cuenta para la determinación del costo del proyecto de infraestructura.

Teniendo en cuenta lo anterior, el costo del proyecto (CAPEX) señalado es de \$2.019.415.910.000 a precios corrientes de 2022.

- b. **Beneficio:** De acuerdo a lo señalado en el Ley 1819 de 2016 en su artículo 240, el beneficio *“se define de acuerdo con la afectación positiva que adquiere o ha de adquirir el bien inmueble en aspectos de movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con ocasión directa de la ejecución de un proyecto de infraestructura. Para calcular el beneficio se debe tener en cuenta la distancia y el acceso al proyecto, el valor de los terrenos, la forma de los inmuebles, los cambios de uso de los bienes, la calidad de la tierra y la topografía, entre otros.”*

El método utilizado por la UT M&B 2019 para calcular el beneficio fue por analogía o comparación con obras similares, de acuerdo a lo señalado en el artículo 248 de la citada Ley. Este método, consiste en seleccionar una obra o proyecto ya ejecutado y en pleno funcionamiento, con características similares de la obra que se va a cobrar, para luego aplicar estos resultados a la obra para la cual se utilizará la CNV. Con los datos de la analogía por obras similares que se investigaron, se obtuvo que el gradiente del beneficio oscila en el rango de 1 a 1,3. Esto produjo un beneficio estimado igual \$7.246.071.653.431 que corresponden a los 59.956 predios dentro de la zona de influencia.

- c. **Capacidad de pago:** De acuerdo a lo ya señalado en relación a la capacidad de pago en el Decreto 1255 de 2022, específicamente en lo relacionado a *“si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la*



contribución.”, la UT M&B 2019 encontró que la capacidad de pago de 52.478 unidades prediales es de \$724.544.292.852 a precios de 2022.

Dicha cifra se estimó a partir de la siguiente metodología.

Dicha cifra se estimó a partir de la siguiente metodología. Se estableció como un porcentaje del valor comercial de cada unidad predial. El valor comercial que se registra es el resultado de un tratamiento estadístico a partir del avalúo catastral consignado en el registro 1 y el registro 2 catastrales. Las recomendaciones que se consideran pertinentes para soportar la capacidad de pago se describen a continuación:

- a) Utilizar como parámetro el 2% del valor comercial en zonas urbanas y el 1.5% en zonas rurales.
- b) En zonas suburbanas, vivienda campestre y usos turísticos podría llegar al 3% del valor comercial por su alta rentabilidad y capacidad excedente del propietario.
- c) Adicionalmente, se determinó un tope de pago de contribución de valorización equivalente al recaudo de tres (3) de impuestos prediales.

3.5. Sistema

En numeral 3.4 de esta acta, ya se presentaron los valores estimados para el costo del proyecto y el beneficio estimado del mismo. No obstante, es importante recordar que sobre el particular la Ley 1819 de 2016 en su artículo 247, señala que *“el sistema para determinar los costos y beneficios asociados a la obra de infraestructura estará integrado por el costo del proyecto, de acuerdo con la base gravable, y la distribución del beneficio generado a los sujetos pasivos de la contribución. Se calcula el costo del proyecto según la base gravable y se determinará cuantitativamente el beneficio generado por el proyecto considerando el conjunto de situaciones, fórmulas, proyecciones y todos aquellos factores sociales, económicos, geográficos y físicos que relacionados entre sí incrementen el valor económico de los inmuebles, ubicados en la Zona de Influencia para Contribución Nacional de Valorización, frente a una situación sin proyecto.*

3.6. Método

De acuerdo a lo señalado en el Ley 1819 de 2016 en su artículo 248 *“para distribuir la Contribución Nacional de Valorización se deberá realizar un censo que defina plenamente a los propietarios o poseedores de cada uno de los predios ubicados en la zona de influencia definida, y un censo predial acompañado de las circunstancias físicas, económicas, sociales y de usos de la tierra. Dichos elementos permitirán adelantar el cálculo del beneficio individual con base en el cual se definirá la contribución de valorización que cada uno de los sujetos pasivos de la zona de influencia debe pagar.”* El citado artículo sugiere, además, 9 métodos de distribución y de cálculo del beneficio. Señala en su párrafo también que *“corresponde a la autoridad competente determinar el método a aplicar en cada proyecto de valorización, para la distribución y liquidación de la contribución de valorización por cada proyecto de infraestructura, para lo cual podrá proponer métodos técnicos adicionales a los aquí listados.*

Por otra parte, el Decreto 1255 de 2022 en su artículo 4.1.1.4.7., sobre la selección del método de distribución de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, señaló que: *"en el acto administrativo de aplicación de la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte de que trata el Artículo 4.1.1.3.4 del presente Decreto, se deberá seleccionar el método de distribución del beneficio que será aplicado y desarrollado en el acto administrativo de distribución de la contribución de valorización -CNV del sector transporte atendiendo lo previsto en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016."*

En este sentido, a partir de los análisis efectuados por la UT-M&B, 2019 se presenta a continuación el método de distribución elegido para el proyecto de CNV, el cual hace parte de los métodos permitidos en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 denominado avalúos ponderados por la distancia:

$$C_i = \frac{A_i}{d_i^\beta} * \frac{MD}{\sum_{i=1}^x \frac{A_i}{d_i^\beta}}$$

Donde,

C_i = Contribución predio i

A_i = Avalúo predio i

d_i = Distancia predio i obra

MD = Monto distribuible

X = Número total de predios en zona de influencia

β = Parámetro de beneficio

4. FASE DE ORIGINACIÓN DEL PROYECTO BARRANQUILLA-CARTAGENA

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1625 de 2016 adicionado por el Decreto 1255 de 2022, en especial lo dispuesto en el Artículo 4.1.1.2.1. la originación de la contribución nacional de valorización- CNV del sector transporte se define como *"(...) el subproceso a través del cual las entidades responsables del proyecto de infraestructura identifican los proyectos de infraestructura de transporte que podrán ser objeto del tributo y solicitan la calificación ante el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte, quien adoptará la recomendación de aplicar la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para el proyecto."*

En el marco de este subproceso, y en aras de realizar una adecuada estructuración integral del proceso para la aplicación de la contribución nacional de valorización- CNV se llevó a cabo la consultoría con la Unión Temporal Montaña y Borrero para la *"Estructuración integral del proceso para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) a un proyecto piloto de infraestructura de transporte, que sirva como herramienta de consecución de recursos de fondeo de infraestructura"*



nacional", llevada a cabo a través del Convenio Interadministrativo - derivado Número 1185 de 2017 con la Financiera de Desarrollo Nacional.

El proyecto vial Cartagena-Barranquilla y Circunvalar De Prosperidad fue seleccionado tras la aplicación de la metodología de calificación de proyectos¹, la cual fue posteriormente adoptada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 20223040043135 del 25 de julio de 2022, como la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura susceptibles de la aplicación de la contribución nacional de valorización.

A partir de los resultados de la Consultoría (UT-M&B, 20199) que arrojaron una calificación favorable para la aplicación de la valorización al proyecto, las entidades Agencia Nacional de Infraestructura- ANI e Instituto Nacional de Vías- INVIAS, en su calidad de entidades originadoras o responsables del proyecto de infraestructura, el día 24 de abril de 2024 remitieron los documentos soporte del proyecto vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, a fin que la Secretaría Técnica del Comité, realizara la verificación y validación de los criterios que establece la metodología de calificación, es decir la Resolución No. 20223040043135 del 25 de julio de 2022 del Ministerio de Transporte.

Con base en los documentos aportados, los cuales se enuncian, y se analizan en el "Informe de revisión y validación para la aplicación de la Contribución Nacional de valorización"², la Secretaría Técnica del Comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización del sector Transporte, validó la información técnica y jurídica, de conformidad con lo establecido en el numeral 5° del artículo 10 del reglamento, relativo a la funciones de la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la contribución nacional de valorización del sector Transporte.

El 5 de mayo de 2023, se llevó a cabo la segunda sesión del Comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización del sector Transporte³, en donde la ANI, en nombre propio y del INVIAS, como entidades originadoras, realizó la presentación de los aspectos técnicos y jurídicos⁴ del proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, y sometió a los miembros del comité la aprobación de recomendación para la aplicación de la contribución nacional de valorización-CNV del sector transporte, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 4.1.1.2.4 del Decreto 1624 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022.

Es importante aclarar que el proyecto no se sometió a la calificación y priorización de que trata el artículo 4.1.1.2.2. del decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del decreto 1255 de 2022, sino al procedimiento que establece el parágrafo del artículo 4.1.1.2.4. de la precitada norma, por ser el único proyecto que se presentó en la sesión del 5 de mayo, y que establece que *"De no existir un número plural de proyectos para seleccionar en la aplicación de la contribución de valorización- CNV del sector transporte, bastará que el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización-CNV del Sector Transporte, mediante acta recomiende la procedencia de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte"*

¹ Entregable 3 de la consultoría

² Documento que se anexa a esta recomendación y que forma parte integral con el mismo.

³ Sesión 2 llevada a cabo el día 5 de mayo de 2023.

⁴ Los aspectos principales y conclusiones están plasmados en el documento de "presentación del proyecto Barranquilla- Cartagena" y documento "Resumen Ejecutivo del proyecto" que se incluye en la carpeta de la Secretaría Técnica.

sobre el único proyecto presentado. Lo anterior, teniendo en cuenta aspectos como potencial de captura de valor, costos que demande su recuperación y validación previa de la capacidad de pago”.

El proyecto se sometió a votación del Comité, con asistencia de todos los miembros facultados con voz y voto para participar en el proceso de calificación y priorización de los proyectos de infraestructura objeto de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte de conformidad con lo establecido en los artículos 4.1.1.2.2, 4.1.1.2.3 y 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, y de acuerdo con las funciones previstas en el artículo 5 del reglamento del Comité de Calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte.

Con base en la presentación del proyecto piloto Barranquilla-Cartagena y Circunvalar De la Prosperidad⁵, y el “Informe de revisión y validación de los aspectos técnicos y jurídicos para la Aplicación de la contribución nacional de valorización- Proyecto Barranquilla-Cartagena y Circunvalar De Prosperidad⁶” que recoge el análisis de las condiciones técnicas, financieras y jurídicas y las ventajas y desventajas presentadas por la Secretaría técnica del comité y en el cual recomienda la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del proyecto vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la prosperidad, el Comité de calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de acuerdo con lo dispuesto en los numerales 2 y 5 del reglamento del comité, por votación unánime de sus miembros:

RECOMIENDA

1. La aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte (CNV) al proyecto vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad.
2. Que los recursos obtenidos por concepto de esta contribución puedan ser destinados a:
 - a) Proyectos incluidos en el Plan Plurianual de inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia Mundial de la vida” con enfoque social e impacto regional”.
 - b) Ejecución de proyectos de infraestructura en el área de influencia del proyecto.
 - c) El reconocimiento de déficit económico derivado de la aplicación del Decreto 050 de 2023 en el proyecto, en caso de que no sea posible cubrirlo a través del fondo de contingencias.
 - d) Las demás que se consideren en el marco del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP⁷)

⁵ Realizada por la ANI a nombre propio y del INVIAS como entidades originadoras del proyecto vial Barranquilla- Cartagena.

⁶ Realizada por la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la contribución nacional de valorización del sector transporte, y que contiene el formato 3B que consta de la calificación del proyecto.

⁷ Artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, Decreto 1068 de 2015, adicionado por el artículo 1 del decreto 223 de 2021, modificado por el Decreto 1137 de 2021.

3. Determinar cómo término máximo para que el sujeto activo aplique la CNV el 31 de mayo de 2023.

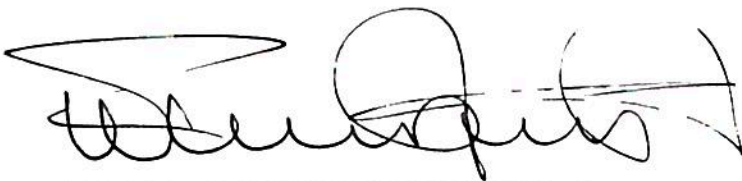
ANEXOS

Hacen parte integral de la presente acta de recomendación los siguientes documentos:

1. Acta de reunión de la sesión No. 2 del Comité de calificación y priorización de la CNV
2. Informe de revisión y validación de los aspectos técnicos y jurídicos para la Aplicación de la contribución nacional de valorización- Proyecto Barranquilla-Cartagena y Circunvalar De Prosperidad⁸.
3. Formato 3B- Ficha de validación

Una vez se firme la presente acta, se remitirá al Sujeto Activo de la contribución Nacional de valorización para que se inicie la Actividad de Aplicación.

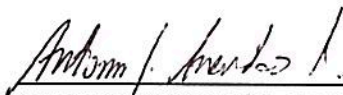
En constancia firman el 05 de mayo de 2023



WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte



JUAN MANUEL RUSSY ESCOBAR (DELEGADO)
Secretario General
Ministerio de Hacienda y Crédito Público



ANTONIO AVENDAÑO AROSEMENA (DELEGADO)
Director Ordenamiento y Desarrollo Territorial
Departamento Nacional de Planeación

⁸ Documento elaborado por la Secretaría Técnica (INVIAS) del Comité de Calificación y Priorización de la contribución nacional de valorización del sector transporte.



JONATHAN DAVID BERNAL GONZÁLEZ

Presidente (E) Agencia Nacional de Infraestructura



JUAN JOSÉ OYUELA SOLER

Director General (E) del Instituto Nacional de Vías

Proyectó: Diana Paola García Rodríguez- Gerente Fuentes de Financiación
Revisó: Juan José Oyuela Soler- Director (e) INVIAS- Secretario Técnico Comité