

RESOLUCIÓN NÚMERO 1729 DE 26 DE MAYO DE 2023

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad.”.

EL DIRECTOR GENERAL (E) DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias y en especial las conferidas en el artículo 7° numeral 7.4 del Decreto 1292 de 2021 y numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2, Artículo 4.1.1.3.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022 y

CONSIDERANDO:

Que el inciso 1 del artículo 317 de la Constitución Política de 1991, establece que: *“Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. (...)”* 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.

Que, 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”*.

Que el 29 de diciembre de 2016, el Congreso de la República expidió 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”*, la cual desarrolló la Contribución Nacional de Valorización, en la Parte XII, artículos 239 a 254.

Que la mencionada Ley en su artículo 239, definió la valorización, 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”*.

Que los artículos 240 a 254 de la Ley 1819 de 2016, prevén los siguientes elementos propios de la Contribución Nacional de Valorización: beneficio, zona de influencia, hecho generador, sujeto activo, sujeto pasivo, base gravable, tarifa, sistema para determinar costos y beneficios, método de distribución de la contribución, aplicación del cobro, plazos para distribuir, recaudo, formas de pago y bienes excluidos.

Que la ley en cita dispone en su artículo 249 que: *“El máximo órgano directivo del sujeto activo es el competente para aplicar el cobro de la Contribución Nacional de Valorización para cada proyecto de infraestructura, de acuerdo con los lineamientos de política pública definidos por el CONPES para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (...)”*.

Que a través del Documento CONPES 3996 del 1 de julio del 2020 se determinaron los lineamientos de política pública para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización 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.

Que 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

establecen definiciones, etapas, subprocesos, metodología de calificación y priorización, elementos para determinar el costo de los proyectos de infraestructura, así como los costos y beneficios de la Contribución Nacional de Valorización, liquidación, recaudo y cobro, formas de pago, cobro coactivo, destinación y administración de los recursos, actores y demás elementos necesarios para la implementación del tributo de Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte.

Que el numeral 2, 3 y 4 del 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022, expresa “(...)2. *Sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. El sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, conforme con lo establecido en los artículos 243 y 251 de la Ley 1819 de 2016 es la entidad designada por el Gobierno nacional en representación de la Nación, que tendrá a su cargo llevar a cabo todas las actividades inherentes al sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, tales como: 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. *Entidad originadora o responsable del proyecto de infraestructura. La entidad originadora o responsable del proyecto de infraestructura es la entidad del sector transporte responsable de la infraestructura de transporte susceptible de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.* 4. *Calificación y priorización de los proyectos o calificación. La calificación y priorización de los proyectos o calificación es la actividad mediante la cual se evalúa por el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte la viabilidad de aplicar la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte sobre un proyecto de infraestructura del sector transporte conforme con la metodología de que trata el artículo 4.1.1.2.4 de este decreto (...).*”

Por su parte, el numeral 5 del artículo ejusdem dispone que “*La aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV es la actividad dentro del subproceso de originación de la Contribución Nacional de Valorización -CNV del sector transporte, a través de la cual el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS en su calidad de sujeto activo, conforme lo autoriza el Artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, previo estudio técnico y jurídico de viabilidad, aprueba, mediante acuerdo, la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización -CNV del sector transporte sobre el proyecto de infraestructura que tenga la capacidad de generar la Contribución Nacional de Valorización -CNV del sector transporte, señalando el método a utilizar en el proceso de distribución, determinando de forma preliminar la base gravable, revisando o ajustando la zona de influencia y definiendo el término para realizar el proceso de distribución.*”

Que el artículo 4.1.1.1.3. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022, designa como sujeto activo del sector transporte al Instituto Nacional de Vías en los siguientes términos: “(...) *Designar como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte al Instituto Nacional de Vías (Invías) 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.*”

Que el Artículo 4.1.1.3.4. del mencionado Decreto dispone que “*El acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el acto administrativo que expide el Instituto Nacional de Vías (Invías) donde se contempla el método para el cálculo del beneficio individual para la distribución y liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) por cada proyecto de infraestructura presentado. En este acto administrativo se revisa y/o ajusta la zona de influencia determinada por la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura conforme con lo previsto en el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, se determina la base gravable de que trata el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, y se establece el término para realizar la distribución y liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), en desarrollo de lo previsto en el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016.*

El acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte deberá ser publicado en el Diario Oficial.”

Que a su vez, el artículo 6 del Decreto 1292 de 2021 *“Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías, Invías.”*, en su numeral 6.9 establece que el Consejo Directivo del INVIAS es la autoridad competente para aprobar la causación, distribución y cobro de la contribución de la valorización por la ejecución de obras de infraestructura de competencia del Instituto de la Contribución Nacional de Valorización en los proyectos de infraestructura de transporte que adelante el INVIAS.

Que el 25 de abril de 2023, se instaló el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV del sector transporte y aprobó su reglamento interno, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.1.1.2.5. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022.

Que el 5 de mayo de 2023, se realizó la segunda sesión del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV del sector transporte, en la cual la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, en su calidad de entidades originadoras o responsables del proyecto de infraestructura, presentaron el Proyecto de Valorización Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, para que fuera objeto de recomendación para la procedencia de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del sector transporte sobre este único proyecto presentado de conformidad con el artículo 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022.

Que en dicha sesión, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV, recomendó de manera unánime, la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización para el proyecto vial Cartagena- Barranquilla- Circunvalar de la prosperidad, previa revisión y validación de la documentación e información técnica y jurídica radicada por las entidades originadoras – responsables de los proyectos de Infraestructura, así como del *“Informe de revisión y validación de los aspectos técnicos y jurídicos para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización proyecto Barranquilla-Cartagena- Circunvalar de la prosperidad”*, elaborado por la Secretaría Técnica de dicho Comité, de conformidad con lo así ordenado por el artículo 10 del reglamento interno de dicha instancia.

Que luego de la recomendación emitida por el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV, el pasado 10 de mayo de 2023 se realizó Consejo Directivo del INVÍAS, con el fin de decidir sobre la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, sobre el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, a partir de las conclusiones contenidas en el estudio técnico y jurídico de viabilidad a cargo del INVÍAS, al que hace referencia el numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2. en concordancia con los artículos 4.1.1.3.1. y 4.1.1.3.5 del Decreto Nacional 1625 de 2016, adicionados por el artículo 1 del Decreto Nacional 1255 de 2022, y previa la verificación por parte de la Secretaría Técnica del Consejo Directivo del INVÍAS, del cumplimiento formal y sustancial de todas las actividades, estudios y actas que se incorporaron como soportes de la sesión y decisión de los integrantes del Consejo Directivo del INVÍAS.

Que, como consecuencia de lo anterior, el Consejo Directivo del INVIAS expidió el Acuerdo No. 02 del 19 de mayo de 2023 que autoriza la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad.

Que, de conformidad con lo previsto en el numeral 7.4 del Decreto 1292 de 2021, es función del Director General del INVIAS *“Distribuir mediante resolución la Contribución Nacional de Valorización y dictar, en general, las resoluciones y actos necesarios relacionados con este proceso”*

Que el Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, corresponde a un proyecto de infraestructura de transporte del modo carretero, 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.

Que 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 fue 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.

Que la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización en el Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad es un paso importante para garantizar la viabilidad financiera de nuevas obras de infraestructura con impacto en el área de influencia del proyecto, o para nuevos proyectos de infraestructura prioritarios para el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026; Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

Respecto de los beneficios que se esperan recibir con la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización en el proyecto vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad se destacan los siguientes:

- Mejora en la conectividad: La obra permitirá mejorar la conectividad entre dos de las ciudades más importantes de la costa caribe colombiana, lo que facilitará la movilidad de las personas, la distribución de mercancías y el acceso a los servicios.
- Impulso al desarrollo económico: La mejora en la conectividad y la movilidad generada por la obra, facilitará el desarrollo de actividades económicas en la región, como el turismo, la industria, el comercio y la agricultura.
- Reducción de costos y tiempos de viaje: La obra permitirá reducir los costos y tiempos de viaje entre Cartagena y Barranquilla, lo que tendrá un impacto positivo en la economía de la región, al facilitar el transporte de mercancías y la movilidad de las personas.
- Optimización en la calidad de vida: La obra permitirá mejorar la calidad de vida de las personas que habitan en la región, al facilitar el acceso a los servicios y oportunidades que ofrecen las ciudades de Cartagena y Barranquilla, así como la generación de empleo e impulso del desarrollo económico de la región.

Se establecen las siguientes condiciones preliminares respecto del método, zona de influencia y término para la aplicación:

- 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 parágrafo 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,

Ci = Contribución predio i

Ai = Avalúo predio i

di = Distancia predio i obra

MD = Monto distribuible

X = Número total de predios en zona de influencia

β = Parámetro de beneficio

- Base gravable o monto distribuible

El artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, establece que 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 constantes de 2022.

- b. Beneficio: De acuerdo con 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 con 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. 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.

- Zona de influencia preliminar

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*”.

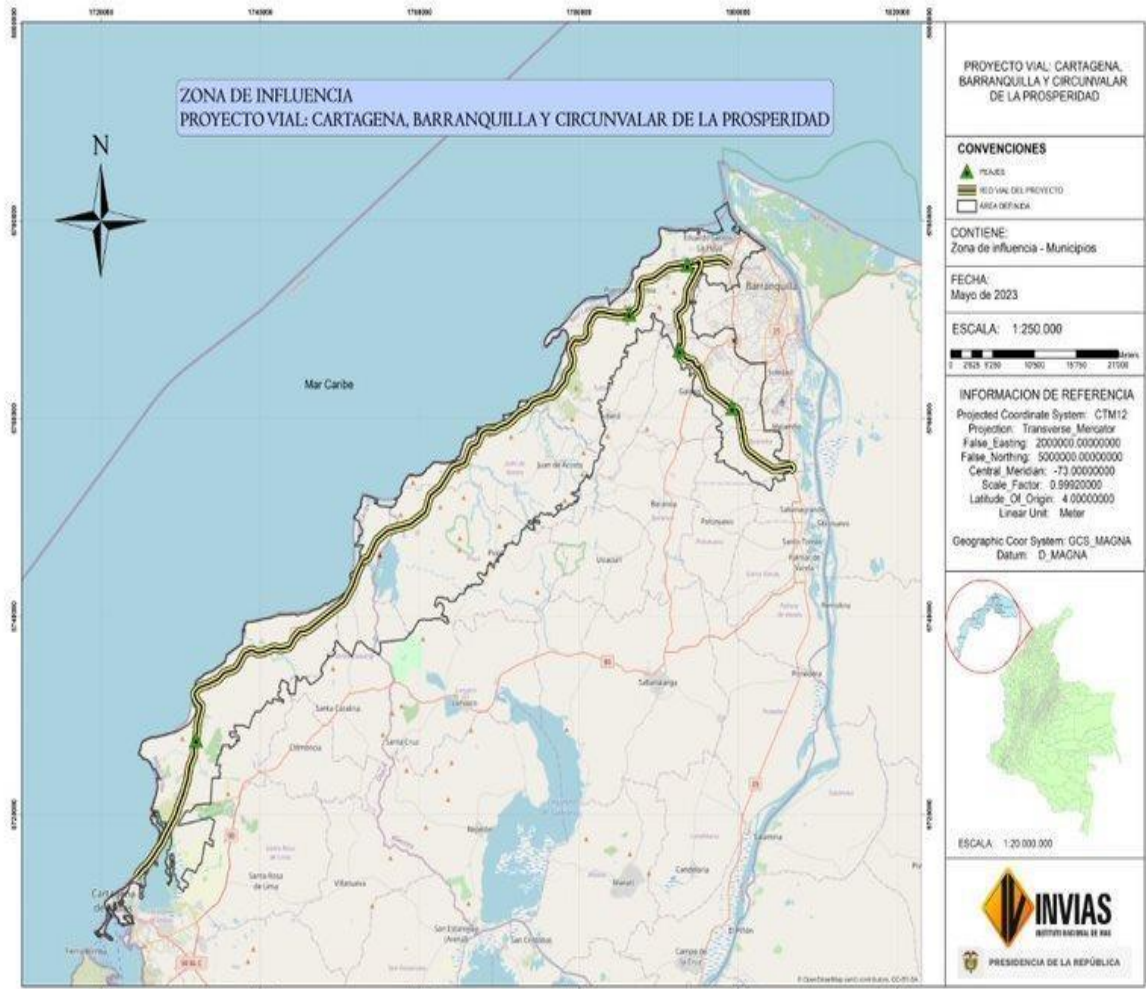
En el mismo sentido, el Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, determinó en su artículo 4.1.1.3.2. que la zona de influencia será determinada por la entidad originadora del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos en los términos 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 la Contribución Nacional 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 la 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. En este sentido, la zona de influencia es la siguiente:



Fuente INVIAS, UT-M&B, 2019.

- Término para realizar el proceso de Distribución.

De conformidad con el parágrafo único del artículo 4.1.1.3.6 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el decreto 1255 de 2022, se define que, en los términos del Artículo 250 de la Ley 1819 de 2016, el sujeto activo tendrá hasta cinco (5) años a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización CNV de cada proyecto para establecer, mediante acto administrativo las contribuciones individuales a los sujetos pasivos de la misma.

Sin embargo, de conformidad con lo establecido en el numeral 4 **“Términos para realizar el proceso de distribución”** del acuerdo 02 de 2023 aprobado por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la distribución y liquidación de la contribución de valorización sobre el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad se recomendó realizarse dentro de los tres (3) años contados a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización CNV.

Hacen parte integral del presente acto administrativo el *“Informe de revisión y validación de los aspectos técnicos y jurídicos para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización proyecto Barranquilla-Cartagena- Circunvalar de la prosperidad”, emitido por la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, basado en los estudios técnicos y jurídicos adelantados mediante la Consultoría 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”, de UT-M&B 2019, derivada del Convenio Interadministrativo Número 1185 de 2017; el Acta de recomendación del Comité de calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte-CNV de fecha 5 de mayo de 2023 y el Acuerdo No 02 del 19 de mayo de 2023 emitido por el Consejo Directivo del INVIAS, mediante el cual se autoriza la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte.*

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO Y DETERMINACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN. Aplíquese el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad.

ARTÍCULO SEGUNDO. BASE GRAVABLE O MONTO DISTRIBUIBLE. La base gravable o monto distribuible de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte para el proyecto indicado en el artículo primero del presente acto administrativo se fija en **SETECIENTOS VEINTICUATRO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS** en pesos constantes de 2022 (**\$724.544.292.852 a precios de 2022.**), que expresados en Unidades de Valor Constante del mismo año es igual a: **19.064.948,23 UVT (DIECINUEVE MILLONES SESENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y OCHO)**, que corresponde a la capacidad de pago señalada previamente, incluido el costo de administración del recaudo, equivalente al 1.9% de dicha cifra.

ARTÍCULO TERCERO. ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR. La zona o área de influencia de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte del proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, se pre – delimitó inicialmente a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico que comprende algunas de las propiedades (predios) ubicados en los municipios (nombrados de sur a norte) Cartagena de Indias, Santa Catalina, Luruaco, Piojó, Juan de Acosta, Tubará, Galapa, Puerto Colombia, Barranquilla, Soledad y Malambo. Los predios en específico son todos los que se encuentran delimitados de dentro de los linderos que a continuación se transcriben:

Cartagena de Indias: por el sur y el occidente con el mar Caribe en el sector de Bocagrande y Manga, por el oriente recorre aproximadamente 0,9 kilómetros hasta encontrar la Avenida Pedro de Heredia, continua su extensión por la mencionada avenida hasta la Avenida Paseo Bolívar, vía con la cual continua la delimitación hasta encontrar la Avenida Santander. La delimitación por el oriente continúa encontrando el mar caribe abarcando el aeropuerto Rafael Núñez, continúa por el costado oriental adentrándose el polígono cinco (5) Kilómetros aproximadamente del eje vial de la vía Cartagena - Barranquilla hasta encontrar el municipio de Santa Catalina.

Santa Catalina: por el occidente y el norte la zona se delimita con el mar Caribe, mientras que, por el sur con el límite geográfico de Cartagena de Indias, por el oriente se adentra 5 Kilómetros aproximadamente del eje vial de la vía Cartagena – Barranquilla, desde Cartagena de Indias hasta encontrar el municipio de Luruaco.

Luruaco: involucra a los predios localizados dentro de un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la Circunvalar de la Prosperidad hasta encontrarse con los límites del municipio de Piojó.

Piojó: por el norte la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente un (1) kilómetro, mientras que por el sur y el oriente se adentra cinco (5) Kilómetros aproximadamente del eje vial de la vía Cartagena – Barranquilla, desde Santa Catalina y Luruaco hasta encontrar el municipio de Juan de Acosta.

Juan de Acosta: por el norte la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente diecinueve (19) kilómetros hasta encontrar el límite geográfico con el municipio de Tubará, mientras que por el oriente adentra cinco (5) Kilómetros aproximadamente del eje vial de la vía Cartagena – Barranquilla, desde Piojó hasta encontrar el municipio de Tubará.

Tubará: por el norte la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente quince (15) kilómetros hasta encontrar el límite geográfico con el municipio de Puerto Colombia, mientras que por el oriente adentra cinco (5) Kilómetros aproximadamente del eje vial de la vía Cartagena – Barranquilla, desde Juan de Acosta hasta encontrar el municipio de Tubará.
Puerto Colombia: por el norte y occidente la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente catorce (14) kilómetros hasta encontrar el límite geográfico con el

Barranquilla, por el oriente se delimita la zona con el límite geográfico con Barranquilla, mientras que por el sur se delimita la zona de influencia con el límite geográfico con Barranquilla y Tubará.

Barranquilla: el área de influencia está delimitada por un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la carretera Barraquilla – Cartagena, en la zona norte involucra a los predios de la zona norte y occidente de la ciudad.

Soledad: involucra a los predios localizados al occidente del municipio que se encuentren en un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la Circunvalar de la Prosperidad.

Galapa: involucra a los predios localizados dentro de un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la circunvalar de la prosperidad.

Malambo: involucra a los predios localizados dentro de un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la Circunvalar de la Prosperidad.

ARTÍCULO CUARTO. MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO. Se adopta como método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte del proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad que se establece en el presente acto administrativo, el de avalúo ponderado por la distancia, para lo cual el Instituto Nacional de Vías, liquidará el gravamen en proporción al avalúo catastral de los bienes inmuebles que se benefician con las obras, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio a esta.

La Contribución se liquidará de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde,

Ci = Contribución predio i

Ai = Avalúo predio i

di = Distancia predio i obra

MD = Monto distribuible

X = Número total de predios en zona de influencia

β = Parámetro de beneficio

ARTÍCULO QUINTO. TÉRMINO PARA LA DISTRIBUCIÓN. De conformidad con lo establecido en el ítem 4 “**Términos para realizar el proceso de distribución**” del acuerdo 02 de 2023 aprobado por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la distribución y liquidación de la contribución de valorización sobre el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad deberá realizarse dentro de los tres (3) años contados a partir de la fecha de expedición del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEXTO. VALIDACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS PEDIALES DE LOS INMUEBLES EXCLUIDOS Y EXENTOS DE LA DISTRIBUCIÓN DEL COBRO DE VALORIZACIÓN. Previo a las operaciones de liquidación, distribución y asignación de la Contribución Nacional de valorización que aquí se aplica, el INVIAS en calidad de sujeto activo realizará un proceso de identificación de las condiciones señaladas en los artículos Séptimo y octavo del presente acto administrativo, y que determinan las unidades prediales susceptibles de exclusión y exención, a fin de establecer su viabilidad.

Parágrafo primero. Por predio exento deberá entenderse aquel inmueble que hace parte de la zona de influencia establecida en el presente Acto, que por estar incurso en alguna de las causales previstas en el artículo 7 ibídem, si bien debe ser tenido en cuenta al momento de determinar la base gravable o monto distribuible, no puede ser objeto de asignación y en consecuencia no puede ser sujeto pasivo de la obligación, debiendo asumir la Nación el pago de dicha asignación individual.

Parágrafo segundo. Por predio excluido deberá entenderse aquel inmueble que se encuentra dentro de la zona de influencia establecida en el presente Acto, pero que por estar in curso en algunas de las causales previstas en el artículo 8 ibidem, no será tenido en cuenta al momento de individualizar el monto distribuible objeto de asignación, ni están obligados a pagar la contribución por valorización aquí establecida.

ARTÍCULO SEPTIMO. EXENCIONES. Se tendrán en cuenta para el cobro de valorización como predios exentos aquellos que sí son gravados, pero que a través de una decisión administrativa del Estado y a partir de análisis que aproximen la capacidad de pago de los hogares propietarios de predios dentro de una zona de influencia sujeta a la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte, podrán pagar una parte del tributo asignado y a los cuales les serán ofertadas condiciones de pago que compadezcan esta situación.

Parágrafo: En este sentido, serán predios exentos de la contribución nacional de valorización aquellas unidades prediales que se identifique sean propiedad de hogares que, de acuerdo al Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales – SISBEN, estén categorizados como pobres extremos (A1-15) o pobres moderados (B1-B7) a la fecha de distribución del tributo. Dicha exención será equivalente al 50% de la asignación.

ARTÍCULO OCTAVO. UNIDADES PEDIALES EXCLUIDAS. De conformidad con lo previsto en el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016, serán unidades prediales excluidas los contemplados en la normatividad.

ARTÍCULO NOVENO. MODIFICACIONES AL ACTO ADMINISTRATIVO DE APLICACIÓN. De conformidad con lo previsto en el Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, el acto administrativo de aplicación podrá ser sujeto de revisión y ajuste previo a la expedición del acto administrativo de distribución y liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización.

ARTÍCULO DECIMO. ÁMBITO NORMATIVO. El procedimiento administrativo de asignación, cobro y recaudo de la contribución de valorización se realizará de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren.

ARTÍCULO DECIMO PRIMERO. NOTIFICACIONES. Los actos administrativos de asignación y distribución de la contribución Nacional de valorización del sector transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, las comunicaciones relacionadas con su facturación, los actos administrativos proferidos dentro del trámite de discusión de la asignación en sede administrativa, así como aquellos que se profieran dentro del proceso de cobro coactivo, cuando a ello haya lugar, deberán notificarse y/o remitirse a la dirección del predio. Lo anterior sin perjuicio de la utilización de los demás mecanismos de comunicación y/o notificación que para el efecto utilice el INVIAS.

ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO. PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL. De conformidad con lo previsto en el Artículo 4.1.1.3.4. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, el presente acto administrativo deberá publicarse en el Diario Oficial.

ARTÍCULO DECIMO TERCERO. ANEXOS. Hacen parte integral del presente Acto administrativo de aplicación los siguientes anexos:

Anexo No.1 Descripción detallada del proyecto vial Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad.

Anexo No.2 Plano delimitación de la zona de influencia (cartografía) del proyecto vial Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad

Anexo No. 3 Estudio Montaña & Borrero Entregable 4.1

Anexo No.4 Documento ejecutivo proyecto Piloto Cartagena - Barranquilla vía de la Prosperidad

Anexo No.5 Ficha de calificación Proyecto Piloto Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad

Anexo No.6 Informe de revisión y validación por parte de la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del sector Transporte

Anexo No.7 Formato 3B – Secretaria Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del sector Transporte

Anexo No.8 Acta No. 2 sesión del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del sector Transporte para la recomendación del Proyecto Piloto Cartagena - Barranquilla Circunvalar Prosperidad.

Anexo No.9 Acta de Recomendación No. 1 de Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización Proyecto vial Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad.

Anexo No.10 Acta de la sesión 04 del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías, para la aprobando del Proyecto Piloto Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad.

Anexo No.11 Acuerdo No 02 del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías, aprobando el Proyecto Piloto Cartagena - Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad.

Parágrafo: Los anexos de la presente resolución podrán ser consultados en la página web de Instituto Nacional de Vías -INVIAS.

ARTÍCULO DECIMO CUARTO. VIGENCIA. El presente Acto Administrativo rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

Dada en Bogotá D.C., a los 26 días del mes de mayo de 2023

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

JUAN JOSE OYUELA SOLER
Director General (E)

Elaboró: Diana Garcia Rodriguez/Gerente Grupo Fuentes de Financiación 
Revisó: Edgar Jesus Rojas /Director Técnico y de Estructuración 
Helen Ricardo Ibarra/ Abogada DEO 