



Bogotá D.C.

Doctor

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

Secretario General Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

[Secretaria.general@camara.gov.co](mailto:Secretaria.general@camara.gov.co)

Carrera. 7 No 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Ciudad

Asunto: Respuesta a su Proposición No. 038 - Debate de Control Político sobre Contribución Nacional de Valorización del Proyecto Cartagena - Barranquilla.  
Radicados MT No. 20253030777422, 20253030794852 y 20253030820462

Respetado Secretario, reciba un cordial saludo,

En atención a los radicados del asunto, mediante los cual solicitó a esta Cartera ministerial y a sus entidades adscritas, Instituto Nacional de Vías - Invías y Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, entre otros temas, información relacionada con la Contribución Nacional de Valorización del Proyecto Cartagena - Barranquilla, a continuación, se brinda respuesta en los siguientes términos, de conformidad con las competencias asignadas al Ministerio de Transporte y con base en los datos que reposan en sus sistemas de información:

## **CUESTIONARIO MINISTERIO DEL TRANSPORTE**

- 1. "Teniendo en cuenta, que como ente coordinador, controlador y evaluador de la gestión de las entidades adscritas al Ministerio y encargado de velar por la debida ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos a su cargo, como es el caso del CNV Barranquilla - Cartagena Circunvalar de la Prosperidad, informe la metodología técnicamente definida para establecer que el uso del recaudo impactara a los municipios, distritos y departamentos objeto del cobro por valorización? De igual manera, indique el sustento técnico utilizado para el cambio de zona de influencia en comparación a la resolución previa".***

Sobre el particular, el Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto No. 087 de 2011, es el organismo del Gobierno nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación técnica y económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

La Ley 105 de 1993, en su artículo 23, señaló: *"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."*

Específicamente, 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."*, en su artículo 239 definió este instrumento de financiación 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"*

1

---

## **Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



*o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos.” Esta ley determinó los elementos esenciales de este tributo.*

Posteriormente, se expidió el documento CONPES 3996 de 2020, *“Lineamientos de política para la aplicación e implementación de la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional”*.

Continuando con el marco normativo, el Gobierno nacional expidió el Decreto Único Reglamentario 1255 de 2022 *“por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria”*, modificado por el Decreto 1618 de 2023. Este Decreto reglamentó la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte, como gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles y mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por proyectos de infraestructura de transporte.

Así mismo, la norma en comento fijó las etapas y subprocesos para la aplicación de la CNV sector transporte, a saber:

1. Origenación

- 1.1. Identificación y adopción de la metodología de calificación de proyectos.
- 1.2. Uso de la metodología de calificación de proyectos.
- 1.3. Aplicación de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte.

2. Implementación

- 2.1. Distribución.
- 2.2. Socialización.
- 2.3. Liquidación de la tarifa.
- 2.4. Gestión tributaria.
- 2.5. Seguimiento y cierre.
- 2.6. Administración de los recursos.

Así las cosas, hoy, el marco jurídico vigente habilita al Gobierno nacional y a los gobiernos territoriales, a identificar instrumentos de financiación que permitan ampliar las fuentes de pago de las infraestructuras de transporte; así, debe señalarse que, la Contribución Nacional de Valorización - CNV- en el siglo pasado se convirtió y usó como una fuente de financiación representativa para la financiación de infraestructura del orden nacional.

Con base en el marco general señalado anteriormente y ante los grandes retos de inversión en infraestructura vial y las múltiples necesidades en materia presupuestal, para el Gobierno nacional, la Contribución Nacional de Valorización - CNV se convierte en una alternativa eficaz para financiar obras de interés público que este país requiere, y en muchas otras zonas en donde el estado llegará a través de este mecanismo de financiación, lo cual, no solo genera impacto positivo en el crecimiento económico del país, sino que genera beneficios económicos y sociales para las regiones en donde el gobierno ha decidido adelantar este tipo de obras.

Para el caso específico del cobro de contribución de valorización de la vía Cartagena – Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, se ha realizado lo siguiente:

- Recomendación por parte del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización
- Aprobación del cobro recomendado por el comité, por parte del Consejo Directivo del INVÍAS

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTetf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





- Expedición de la Resolución 1729 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"*.
- Posteriormente, el INVIAS expidió la Resolución 3856 de 26 de agosto de 2024 por la cual se hizo la distribución de la CNV para el proyecto.
- Acorde a lo dispuesto en el Decreto Único Reglamentario 1255 de 2022 *"por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria"*, el INVIAS realizó la actualización y verificación del censo predial que inició el 25 de octubre de 2024 y finalizó el 30 de noviembre. Así mismo, de manera conjunta se adelantaron por parte de esa Entidad las jornadas de socialización a través de diferentes escenarios.
- En la actualidad, durante la vigencia 2025, el INVIAS ha iniciado las actuaciones administrativas tendientes a la liquidación individual de la tarifa.

Igualmente, para el caso específico del cobro de contribución de valorización de la vía Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, se tiene que el sujeto activo es el Instituto Nacional de Vías – INVIAS-.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente comunicación, teniendo presente que sus inquietudes hacen referencia al proceso de cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte para el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad a cargo del INVIAS, como sujeto activo de la misma, los interrogantes específicos serán atendidos por dicha Entidad.

Ahora bien, frente a su requerimiento se tiene que, en la Resolución de Distribución 3856 de 2024 expedida por el INVIAS, en su artículo 19, quedó establecido que, como parte integral de dicho acto administrativo, hacían parte entre otros los siguientes anexos:

*"Anexo No. 1. Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad."*

En dicha Memoria Técnica, en el capítulo 6 *"Sustento de la determinación definitiva del monto distribuible"* se justifica la metodología para el recaudo. La memoria técnica se encuentra disponible para consulta pública en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

- 2. "Según la resolución 1729 del 26 de mayo de 2023, el recaudo será para infraestructuras de transporte conexas a las vías objeto de la CNV con el fin de superen brechas y permitir la consecución de justicia espacial, Enumere los proyectos, programas y estrategias que se ejecutaran con el recaudo en municipios, distritos y departamentos donde se ubica la zona de influencia".**

La administración y decisión de inversión de los recursos estará a cargo del Fondo de Fuentes Alternativa de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura - FIP de acuerdo con lo establecido en la Ley 2010 de 2019 y los Decretos Reglamentarios 223 de 2021 y 267 de 2024.

Por lo tanto, la aprobación y destinación de los recursos para la financiación de los proyectos de infraestructura se dará en el marco de lo contemplado en el numeral 7 del artículo 2.24.9 funciones del Consejo Directivo del Decreto 1068 de 2015:

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



*"(...) 7. Aprobar la destinación de recursos del fondo que sirvan como fuente de pago de los proyectos de infraestructura que sean presentados, así como la integración y segregación de los recursos. (...)"*

En consecuencia, los recursos que se perciban por concepto de la CNV aplicado al "Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad", serán invertidos conforme con lo previsto en el artículo 149 la Ley 2010 de 2019, y el artículo 2.24.4 del Decreto 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, y el inciso segundo de artículo 251 de la Ley 1819 de 2016.

En la misma línea, como se mencionó en la respuesta a la pregunta No. 1, en la Resolución de Distribución 3856 de 2024 expedida por el INVIAR, en su artículo 19, quedó establecido que, como parte integral de dicho acto administrativo, hacían parte entre otros los siguientes anexos:

*"Anexo No. 1. Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad."*

En dicha Memoria Técnica, en el capítulo 6 "Sustento de la determinación definitiva del monto distribuible", en el subcapítulo "Inversión del Monto Distribuible recaudado", quedó contemplado que:

*"(...) La inversión de los recursos recaudados por concepto del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en el proyecto Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, será efectuado en la región caribe, que se encuentra comprendida en la zona de influencia del proyecto de CNV y sus alrededores."*

*Dicha inversión, se enmarcará en proyectos de infraestructura vial que se encuentren ubicados en la zona de influencia del proyecto de CNV y sus alrededores, relacionados en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 "Colombia potencia mundial de la vida", en los planes de desarrollo departamentales y municipales y en los proyectos asociados al Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total liderado por el Instituto Nacional de Vías."*

*El valor del recaudo que trata el párrafo anterior hace referencia al Valor Base para Inversión en Zona de influencia VBIZI, que es el valor disponible para inversión en infraestructura una vez descontados los siguientes valores:*

- 1 Costos de administración
- 2 Exentos
- 3 Cartera (proceso coactivo e incobrables)
- 4 Servicio de la deuda (valores asociados a las operaciones de crédito que realice el FIP o el que haga sus veces, para traer a valor presente el valor futuro del recaudo)
- 5 Descuentos por pronto pago
- 6 Otros (impuestos, Gravamen Movimiento Financiero – GMF y costos asociados a traslados entre cuentas bancarias) (...)"

Es importante indicar que, a la fecha, no se encuentran definidos los proyectos de infraestructura vial susceptibles de financiación con el valor del recaudo de la Contribución Nacional de Valorización del "Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad", y tal como se señaló, serán invertidos conforme con lo previsto en el artículo 149 la Ley 2010 de 2019, el artículo 2.24.4 del Decreto 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y el inciso segundo de artículo 251 de la Ley 1819 de 2016.

**3. "Según la ANI en este momento, la vía presenta eventos adicionales que derivan en el cierre de la segunda calzada desde el PR 84+900 al 87+175, es decir 2.2Km**

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTetF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





***aproximadamente como consecuencia de la emergencia invernal presentada en el 2022, como base a lo anterior, ¿Como se fundamenta el cobro del CNV en un proyecto sin culminar? ¿Cómo se calculó el valor de la base distribuible?"***

El cobro de la CNV se fundamentó de conformidad con lo permitido expresamente en la norma. Al respecto, el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, establece *la aplicación del cobro de la contribución*, señalando que:

*"(...) La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar antes o durante la ejecución del proyecto."*

Tal y como se indica, la norma prevé que la CNV puede aprobarse antes y durante la ejecución del proyecto e inclusive, el artículo 280 de la Ley 2294 de 2023, determinó que se podría aprobar y aplicar el cobro de la contribución antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto.

De conformidad con lo anterior, el cobro de la CNV para el *"Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad"* se aprobó y aplicó durante la ejecución del proyecto, siendo importante resaltar que, a la fecha, la etapa de ejecución no ha terminado.

En línea con lo anterior se debe mencionar que:

- a. El proyecto Cartagena-Barranquilla nace de una concesión de primera generación que conecta integralmente las dos ciudades. Luego migra a un contrato de cuarta generación que optimiza esta conectividad de forma integral y en el marco del cual se identifican tramos que deben ser desarrollados de manera articulada entre el contrato de concesión de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el INVIAS mediante obra pública, logrando así la conectividad integral que es el objetivo fundamental del proyecto.
- b. Para lograr el desarrollo integral y funcional del proyecto, se celebró el Convenio Interadministrativo de Cooperación entre la ANI- y el INVIAS, No. 1316 (numeración INVIAS), No. 029 (numeración ANI) del 8 de septiembre del 2015 *"Para coadyuvar la ejecución del proyecto denominado "Segunda Calzada Cartagena- Barraquilla" a cargo del Instituto Nacional de Vías en desarrollo del programa de obra pública "Vías para la Equidad"*. Convenio que se encuentra vigente hasta el 30 de junio de 2025 conforme el otro sí No. 7.
- c. En este momento, el tramo correspondiente al INVIAS, construido hasta el 31 de mayo de 2023, presenta eventos adicionales que derivan en el cierre de la segunda calzada desde el PR 84+900 al 87+175 es decir 2.2 Km aproximadamente, como consecuencia de la perdida de banca dentro de la emergencia invernal presentada en el 2022, la cual fue catalogada como la más intensa y prologada que se ha presentado en el país, según los registros de precipitación existentes presentados por el IDEAM y la UNGRD.
- d. El 31 de octubre de 2024, se terminaron las obras de atención del PR86+380 al 86+430 reduciendo el cierre a 600 metros aproximadamente. De otra parte, el INVIAS adjudicó al Consorcio Cartagena 021 el contrato para la atención del sitio crítico en el km 85 del corredor vial Cartagena – Barranquilla, que se prevé sea entregado para el primer semestre del año 2025 y así dar al servicio la totalidad de los 10.08 km de la segunda calzada del PR 77+090 al PR 87+175 de la ruta 90A01.

Ahora bien, frente a cómo se calculó el valor de la base distribuible, la Ley 1819 de 2016 en su artículo 245 define la base gravable o monto distribuible como:

## **Ministerio de Transporte**

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.**

**Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





*"(...) 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, el 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.

Adicionalmente, el Decreto 1255 de 2022 establece en el parágrafo 1 del artículo 4.1.1.5.1. 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 el mismo sentido, la Sentencia C-155 de 2003 con relación a la base gravable estableció lo siguiente: *"(...) En este punto la Corte considera que, de alguna manera, el artículo 338 de la Constitución orienta los parámetros a tener en cuenta para la determinación de la base gravable, en la medida en que faculta a las autoridades (administrativas) para fijar la tarifa a partir de los costos de los servicios y los beneficios reportados (...)"*

Así las cosas, en el caso de la contribución de valorización el artículo 9º del Decreto 1604 de 1966 señala los elementos referentes a la base gravable, a partir de los cuales puede cuantificarse el monto total sobre el que se causa el gravamen y que será objeto de distribución entre los contribuyentes, así:

*"(...) Artículo 9º.- Para liquidar la contribución de valorización se tendrá como base impositiva el costo de la respectiva obra, dentro de los límites del beneficio que ella produzca a los inmuebles que han de ser gravados, entendiéndose por costo todas las inversiones que la obra requiera, adicionadas con un porcentaje prudencial para imprevistos y hasta un treinta por ciento (30%) más, destinado a gastos de distribución y recaudación de los tributos. (...)"*

En ese sentido, la definición del monto distribuible es el resultado del análisis de los costos de la obra, el beneficio producido por ésta y la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución. En todo caso, el monto distribuible nunca puede superar la capacidad de pago y cuando ésta fuere superior al costo de la obra, el monto deberá ser igual a esta última. Es decir, entre los tres elementos (costo de la obra, beneficio y capacidad de pago) que constituyen el insumo para definir la base gravable, siempre se preferirá aquel que beneficie más al contribuyente.

En consecuencia, el INVIAS, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 1819 de 2016, el Conpes 3996 de 2020 y el Decreto Reglamentario 1255 de 2022 en su capítulo 4 y sus modificatorios, definió tres variables a tener en cuenta para la determinación del monto distribuible (Base Gravable) del proyecto sujeto de cobro de la Contribución Nacional de Valorización – CNV- Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad. Dichas variables son las siguientes:

1. **Beneficio:** *"El beneficio es 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 de transporte"*, de conformidad con lo establecido en el Artículo 240 de la Ley 1819 de 2016
2. **Costo de la obra:** Costos (CAPEX) incurridos para el desarrollo del proyecto a precios 2024.

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





3. **Capacidad de pago:** Capacidad de pago que tiene el sujeto pasivo que se encuentra dentro de la zona de influencia del proyecto susceptible de cobro.

Una vez identificadas y valoradas las variables anteriormente descritas, el INVIAS determinó como valor a distribuir la suma de **\$2.398.083.249.671**, siendo ésta la de menor valor de las tres variables analizadas.

La determinación de la suma (monto distribuible) que se pretende recaudar por medio del mecanismo de la CNV y que se menciona en el párrafo anterior, es el resultado de ajustar el valor de las inversiones de capital en función de la inflación u otros indicadores económicos relevantes para reflejar mejor los cambios en el costo de los insumos y mantener el poder adquisitivo de los fondos asignados a proyectos de inversión. Es decir, se indexa a valor presente (2024) los costos (Capex) de inversión del proyecto susceptible del cobro, de acuerdo con la información técnica del proyecto.

Para este ejercicio se utilizó el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles ICOCIV, que reemplazo al Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP) y que mediante Resolución 2845 del 3 de agosto de 2022, el INVIAS adopta el procedimiento para la implementación del índice de costos de la construcción de obras civiles (ICOCIV) aplicable a los contratos de obra con fórmula de ajuste.

4. ***"Teniendo en cuenta que, las resoluciones 1729 del 26 de mayo de 2023 y Resolución 2615 del 27 de junio de 2023 se basan en "estudios previos" aprobados con el consejo directivo del INVIAS, ¿informe cuáles son los sustentos jurídicos para su aprobación y donde se puede corroborar dicha información? Enviar copia de los estudios, las aprobaciones y las actas de cada reunión de este. Es importante detallar los estudios técnicos que soportan el cambio en la zona de influencia"***

En primer lugar, es necesario aclarar que las Resoluciones 1729 de 26 de mayo de 2023 y 2615 de 27 de junio de 2023 están relacionadas con la etapa de originación del proyecto y el subproceso de aplicación. Todos los anexos relacionados con la mencionada etapa se encuentran publicados en el siguiente enlace del portal web del Instituto Nacional de Vías - INVIAS <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/valorizacion>, accediendo a la categoría Anexos Resoluciones de aplicación <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/valorizacion/anexos-resoluciones-de-aplicacion>.

En cuanto a la etapa de distribución, la Resolución 3856 de 26 de agosto de 2024 y sus documentos anexos, se encuentran disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php> o en el siguiente link del portal web del INVIAS <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/valorizacion/anexos-de-resoluciones-de-distribucion/18202-memoria-tecnica-proyecto-cartagena-barranquilla-circunvalar-de-la-prosperidad>.

5. ***"Informe detalladamente la población que se beneficiará, el presupuesto destinado y los proyectos priorizados según los planes de desarrollo nacional y municipales por cada municipio del departamento del Atlántico"***

Tal como se ha informado, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en concordancia con la Ley 1819 de 2016, el CONPES 3996 de 2020, el Decreto Reglamentario 1255 de 2022 en su capítulo 4 y el Decreto Modificatorio 1618 de 2023, definió tres variables para tener en cuenta para la determinación del monto distribuible del proyecto sujeto de cobro de la Contribución Nacional de Valorización - CNV, Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad. Dichas variables son las siguientes:

1. **Beneficio:** *"El beneficio es 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*

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





de la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte”, de conformidad con lo establecido en el Artículo 240 de la Ley 1819 de 2016

2. **Costo de la obra:** Costos (CAPEX) incurridos para el desarrollo del proyecto a precios 2024.
3. **Capacidad de pago:** Capacidad de pago que tiene el sujeto pasivo que se encuentra dentro de la zona de influencia del proyecto susceptible de cobro.

Una vez identificadas y valoradas las variables anteriormente descritas, el INVIAS determinó como valor a distribuir la suma de COP \$ 2.398.083.249.671, siendo ésta la de menor valor entre las tres variables analizadas.

La determinación de la suma (monto distribuible) que se pretende recaudar por medio del mecanismo de la CNV y que se menciona en el párrafo anterior, es el resultado de tomar una parte del beneficio adquirido en el valor del inmueble producto de la ejecución del proyecto de infraestructura vial y que se obtiene matemáticamente de ajustar el valor de las inversiones de capital en función de la inflación u otros indicadores económicos relevantes, para reflejar los cambios en el costo de los insumos y mantener el poder adquisitivo de los fondos asignados a proyectos de inversión. Es decir, se realizó una indexación a valor presente (2024) de los costos (Capex) de inversión del proyecto susceptible del cobro.

Ahora bien, los recursos que se perciban por concepto de la Contribución Nacional de Valorización serán invertidos conforme con lo previsto en el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, y el artículo 2.24.4 del Decreto 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, y el inciso segundo del artículo 251 de la Ley 1819 de 2016, así:

- Servir como fuente de pago para el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de su incorporación en el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP), en los términos del artículo 149 de la Ley 2010 de 2019.
- Cubrir los gastos de administración y recaudo a la entidad designada como sujeto activo los cuales no podrán exceder del 30% del monto total de la distribución tal y como lo consigna el numeral 3.3.3 del documento CONPES 3996 de 2020 en consonancia con el inciso primero del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016.

**6. “Informe la coordinación y articulación adelantada como ministerio y sus entidades adscritas como INVIAS y ANI con los gobernadores de Atlántico y Bolívar, los alcaldes de los municipios para minimizar el impacto en la economía de sus poblaciones.**

**7. Informe si como Ministerio ha iniciado planes de socialización y concertación con la ciudadanía de los departamentos de Atlántico y Bolívar, y cuales son conclusiones para el exitoso cobro del CNV”.**

En cumplimiento del deber de información y participación ciudadana frente al proceso de cobro por CNV para “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”, el INVIAS como sujeto activo de este proyecto, a la fecha, ha adelantado diferentes acciones de socialización y divulgación orientadas a garantizar el acceso efectivo a la información por parte de la comunidad ubicada en la zona de influencia del proyecto, dando a conocer el qué, quién, cómo, cuándo, dónde y por qué se realiza la CNV y a quiénes aplica, todo esto con posterioridad a la emisión

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





20-05-2025

del acto administrativo de distribución y previo a la notificación del acto administrativo de liquidación individual.

Frente a los mecanismos de socialización debe tenerse en cuenta el artículo 4.1.1.4.2. del Decreto 1255 de 2022, que establece:

*"(...) **Plan de divulgación y socialización.** El Instituto Nacional de Vías - INVIAS, deberá estructurar y llevar a cabo un plan de divulgación y socialización a través del cual se informe de manera oportuna y adecuada a los ciudadanos, por medio de los diferentes canales idóneos, sobre la existencia del proyecto de valorización, su alcance, las formas de pago, los canales tecnológicos para cumplir de manera ágil con el pago de la obligación y de manera pormenorizada el proyecto sobre el que se aplica la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte, señalando sus virtudes y el beneficio que genera para la población en la zona de influencia. (...)"*

Es preciso indicar que para dichas socializaciones se desarrollaron las convocatorias a la ciudadanía, los gremios, asociaciones comunales y demás grupos de interés, ubicados dentro de la zona de influencia de tal manera que tuvieran conocimiento sobre la aplicación y distribución, la destinación del recaudo, la zona de influencia, el beneficio generado por la ejecución de la CNV y sirvan de canal de comunicación entre el gobierno y la comunidad.

Dichas socializaciones se llevaron a cabo en los diferentes escenarios dispuestos dando así información clara y oportuna a la comunidad, durante los tiempos establecidos por la norma en el marco de la obligatoriedad de la CNV en cada una de las etapas para el seguimiento y cierre del proyecto.

Así mismo, se implementaron las herramientas de información y divulgación necesarias en el procesos de socialización a través de los cuales se ha informado de manera constante y a través de diferentes canales, a la ciudadanía sobre la existencia del proyecto, *la formas de pago, los canales tecnológicos para cumplir de manera fácil con el pago de la obligación, el monto a recaudar por concepto de la CNV y de manera puntual, el "Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad", señalando sus virtudes y el beneficio que este genera para la población ubicada dentro de la zona de influencia directa.*

En la estrategia de divulgación a las diferentes comunidades y municipios del área de influencia, a través de medios locales, territoriales y digitales como micrositio web, reuniones en territorio, puntos de atención al contribuyente en el territorio, medios de comunicación locales y territoriales, perifoneo, redes sociales, mensajes de texto, correo electrónico y llamadas telefónicas se efectuaron acciones de difusión y distribución de la información como: el ABC de CNV, la importancia y beneficios del cobro de la contribución del sujeto pasivo, beneficios del recaudo oportuno, cronograma de socialización en territorio, canales de pago, atención al contribuyente, fechas importantes de pronto pago con beneficios, tasas de interés, tasas de mora, entre otros.

Por lo expuesto, estas acciones han permitido garantizar el principio de publicidad y transparencia, así como brindar espacios de diálogo, resolución de inquietudes y participación activa de la comunidad en el proceso como lo establece el proceso de implementación de la CNV.

**8. "Informe si han realizado mesas de trabajo con el DNP, IGAC, DANE o DPS para la debida identificación de los ciudadanos exentos y sujetos activos del cobro del CVN, ¿basados en la idoneidad de las entidades para la distribución de la población?"**

Para dar respuesta a este numeral, es preciso resaltar que para la consolidación del censo predial del "Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad", se tomó

9

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





como insumo principal el censo predial elaborado por el INVIAS en el marco de lo exigido por la Ley 1819 de 2016 y el Decreto Único Reglamentario 1255 de 2022, lo que permitió adoptar la decisión en materia de exclusiones y exenciones, todo lo cual se encuentra debidamente soportado en la Resolución 3856 de 26 de agosto de 2024 y sus documentos anexos, los cuales se encuentran disponibles para consulta al público en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

#### **9. "Informe cómo se financian los peajes actualmente en el área de influencia en cuestión"**

Aun cuando no es clara la pregunta, se informa que los peajes son una tasa **que solo se cobra por el uso de la vía**, y que se sustenta por un factor fundamental: el desgaste del pavimento que producen los vehículos; por consiguiente, entre mayor peso de carga, mayor tarifa. El artículo 21 de la Ley 105 de 1993, señala que el cobro del peaje es obligatorio a todos los usuarios que transiten con sus vehículos la vía, con excepción solo de las motos, bicicletas, los vehículos de bomberos, ambulancias, vehículos de hospitales, de la fuerza pública y autoridades de policía judicial.

Los Contratos de Concesión tienen como finalidad la articulación entre el Estado y unos particulares para atender una necesidad, como en este caso, la atención de un corredor vial de enorme importancia estratégica para el país. Estos concesionarios, que, si bien son particulares, cumplen una función delegada por parte del Estado para, además de construir, también operar, mantener, rehabilitar y financiar todas las situaciones que presente el corredor vial objeto de la Concesión, por supuesto bajo la supervisión, evaluación y control por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 4165 de 2011.

Según lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Ley 4165 de 2011, es la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, la entidad que tiene a su cargo la función de elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.

La determinación para la instalación de un peaje o su conservación depende de una serie de variables tales como: **1) Estudio de tráfico** (Tráfico por Día - TPD), **2) Modelo financiero** de viabilidad (Rentabilidad del Concesionario, prestación de servicios a través de unidades de servicio instaladas - Grúa, Carro Taller y Ambulancia, y suficiencia de recursos para mantenimiento preventivo, correctivo y rutinario), y **3) Nivel de servicio de la vía** (variable de velocidad, tiempo recorrido, libertad de maniobra, seguridad vial, y costos de operación).

El Ministerio de Transporte, como cabeza de sector, expidió las Circulares MT Nos. 20181300236291, 20181400303461 y 20211340013661 del 16 de junio de 2018, 3 de agosto de 2018 y 08 de enero de 2021, respectivamente, con las cuales establece el trámite de actos administrativos de peajes, y tarifas diferenciales y sus prórrogas, reubicaciones, concepto vinculante previo, entre otros.

Sin embargo, es pertinente aclarar que la responsabilidad de la radicación del: 1) proyecto de resolución, 2) sustento técnico, 3) soportes de socialización, 4) análisis del componente social, 5) la base legal que las respalda y 6) los respectivos estudios que la soporten, (antecedentes y demás información) recae sobre la entidad adscrita solicitante, ya sea, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - Invías.

Al ser radicada la solicitud en esta Cartera ministerial, esta solicitud es analizada inicialmente por la Oficina de Regulación Económica - ORE, que de conformidad con las funciones que le asisten en el Decreto 087 de 2011, emitirá concepto previo favorable, de encontrarlo procedente y posteriormente

10

#### **Ministerio de Transporte**

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





revisará la Oficina Asesora de Jurídica – OAJ y una vez viabilizada desde el componente jurídico, previo a su suscripción, debe publicar en la página web de la entidad, por el término de quince (15) días calendario, conforme lo establece el numeral 8º del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo y del artículo 2º de la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el fin que estos puedan ser objeto de opiniones, sugerencias o propuestas alternativas, por parte de la ciudadanía, surtir el proceso de socialización y garantizar la participación ciudadana como lo establece la Ley, para poder expedir el acto administrativo.

Para las comunidades que residen, trabajan o estudian en la zona impactada por el peaje, y los vehículos de transporte de pasajeros que hacen su recorrido entre los municipios, la tarifa por concepto de peaje es significativamente inferior a la de otro cualquier otro vehículo que transite por la zona. Es decir, para las comunidades residentes, la tarifa de peaje no se les cobrará por el valor total, sino por un valor inferior, y a esto se le llama Tarifa Especial Diferencial, siempre y cuando cumplan una serie de requisitos que indica el acto administrativo que regula la ubicación y tarifas de los peajes para esta vía.

Para el proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad se cuenta tarifas diferenciales en los siguientes peajes:

- **Puerto Colombia (Resolución 20253040017615 de 2025):** Define el valor y numero de cupos de tarifa diferencial para las categorías IE y IIE
- **Peaje Papiros (Resolución 20243040030055 de 2024):** Define el valor de la tarifa diferencial para las categorías IE y IIE
- **Peaje Marahuaco (Resoluciones 20243040002365 de 2024 y 20213040053515 de 2021):** Las cuales establecen el valor de la tarifa diferencial para la categoría IV, y el valor y numero de cupos de tarifa diferencial para las categorías IE y IIE, respectivamente.
- **Peajes Papiros, Galapa y Juan Mina (Resolución 20213040054525 de 2021):** Se modifican las tarifas establecidas en el Artículo 2 la Resolución 1378 de 2024 y se reducen las tarifas de estos peajes.

**10. "No es cierto que el desarrollo de Barranquilla y Cartagena se deban exclusivamente a dicha vía, presente soporte económico y medible del beneficio que esta vía ha traído a dichas ciudades que sustenten la necesidad de una valorización como la propuesta".**

Como ya se informó, la Ley 105 de 1993 en su artículo 23 señaló: "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."

Específicamente, 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.", en su artículo 239 definió este instrumento de financiación 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." Esta ley determinó los elementos esenciales de este tributo.

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Posteriormente, se expidió el documento CONPES 3996 de 2020, *"lineamientos de política para la aplicación e implementación de la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional"*.

Continuando con el marco normativo, el Gobierno nacional expidió el Decreto Único Reglamentario 1255 de 2022 *"por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria"*, modificado por el Decreto 1618 de 2023. Este Decreto reglamentó la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte, como gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles y mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por proyectos de infraestructura de transporte.

En el marco de lo anterior, el INVIAS como sujeto activo para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del proyecto Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, ha adelantado las fases, subprocesos y estudios que se requieren en el marco de la Ley 1819 de 2016 y el Decreto Único Reglamentario 1255 de 2022, los cuales se encuentran disponibles para consulta al público en el micrositio web de Valorización de INVIAS

<https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

En los anteriores términos se atiende su solicitud, no sin antes indicar que esta Cartera Ministerial se encuentra atenta a resolver cualquier inquietud adicional sobre el particular.

Atentamente,



**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**  
Ministra de Transporte

Anexo: Oficio traslado Invias MT 20251080574081

Aprobó: Liliana María Ospina Arias – Viceministra de Infraestructura  
Yurany Pérez Castro – Asesora 1020 Grado 13

Revisó: Elizabeth Marín – Asesora Viceministerio de Infraestructura  
Andrea Ramírez – Viceministerio de Infraestructura

Elaboró: Luis Enrique Cortés –Viceministerio de Infraestructura

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

**Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





**GERSEL  
PÉREZ**  
MI REPRESENTANTE

Subsecretaría General

Fecha: Agosto 14-2024  
Hora: 4:40 PM

## PROPOSICIÓN

Proposición: **28 AGO 2024**  
**RAÚL ENRIQUE VILA HERNÁNDEZ**  
Subsecretario General

Por medio de la presente en cumplimiento del artículo 114 numeral 1, de la ley 5ta de 1992, solicito se cite a Control Político a la Ministra de Transporte Dra. MARÍA CONSTANZA GARCÍA AICASTRO, Director General del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Dr. JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) Ing. FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ

Lo anterior, fundamentado en la inequidad que se vive en la Región Caribe, con respecto al Cobro de la CONTRIBUCION NACIONAL DE VALORIZACIÓN del proyecto CARTAGENA-BARRANQUILLA, que coloca en riesgo la movilidad, trabajo, educación y vivienda de los pobladores de la zona, toda vez que, se le impone un gravamen que por sus condiciones socioeconómicas y geográficas sería imposible de pagar afectando la vida digna de los ciudadanos.

La falta de previsión de las carteras citadas, impone una carga extrema a quienes serían los sujetos activos de la CNV, sin concertación, máxime cuando a la vía que se pretende valorizar esta inconclusa, desconociendo preceptos constitucionales y jurisprudenciales que exigen en la creación de tributos, gravámenes o impuestos total claridad de lo cobrado, recaudo y proyecciones de ejecución.

Por tanto, para el debido desarrollo del Debate de control político y según lo estipulado en el artículo 233 y 234 de la ley 5 de 1992, anexamos cuestionarios.

**GERSEL LUIS PÉREZ ALTAMIRANDA**  
Representante a la Cámara  
Departamento del Atlántico.

Armando Zabaraín

Andrés Montes

ANTONIO ZABARAÍN

Johana May

F. I. M.  
R. I. Z. M.

Ana Rocelía Monsalvo

Fernán Gómez  
COMORES

Carlos Meier





## CUESTIONARIO MINISTERIO DEL TRANSPORTE

1. Teniendo en cuenta, que como ente coordinador, controlador y evaluador de la gestión de las entidades adscritas al Ministerio y encargado de velar por la debida ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos a su cargo, como es el caso del CNV Barranquilla-Cartagena- Circunvalar de la Prosperidad, informe la metodología técnicamente definida para establecer que el uso del recaudo impactara a los municipios, distritos y departamentos objeto del cobro por valorización? De igual manera, indique el sustento técnico utilizado para el cambio de zona de influencia en comparación a la resolución previa.
2. Según la resolución 1729 del 26 de mayo de 2023, el recaudo será para infraestructuras de transporte conexas a las vías objeto de la CNV con el fin de superen brechas y permitir la consecución de justicia espacial, Enumere los proyectos, programas y estrategias que se ejecutaran con el recaudo en municipios, distritos y departamentos donde se ubica la zona de influencia.
3. Según la ANI en este momento, la vía presenta eventos adicionales que derivan en el cierre de la segunda calzada desde el PR 84+900 al 87+175, es decir 2.2Km aproximadamente como consecuencia de la emergencia invernal presentada en el 2022, como base a lo anterior, ¿Cómo se fundamente el cobro del CNV en un proyecto sin culminar? ¿Cómo se calculo el valor de la base distribuable?
4. Teniendo en cuenta que, las resoluciones 1729 del 26 de mayo de 2023 y Resolución 2615 del 27 de junio de 2023 se basan en "estudios previos" aprobados con el consejo directivo del INVIAS, ¿informe cuáles son los sustentos jurídicos para su aprobación y donde se puede corroborar dicha información? Enviar copia de los estudios, las aprobaciones y las actas de cada reunión de este. Es importante detallar los estudios técnicos que soportan el cambio en la zona de influencia.
5. Informe detalladamente la población que se beneficiará, el presupuesto destinado y los proyectos priorizados según los planes de desarrollo nacional y municipales por cada municipio del departamento del Atlántico.
6. Informe la coordinación y articulación adelantada como ministerio y sus entidades adscritas como INVIAS y ANI con los gobernadores de Atlántico y Bolívar, los alcaldes de los municipios para minimizar el impacto en la economía de sus poblaciones.
7. Informe si como Ministerio ha iniciado planes de socialización y concertación con la ciudadanía de los departamentos de Atlántico y Bolívar, y cuales son conclusiones para el exitoso cobro del CNV.

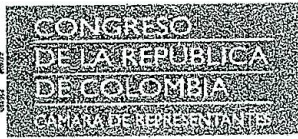
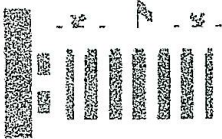
20-038

GERSEL



nh



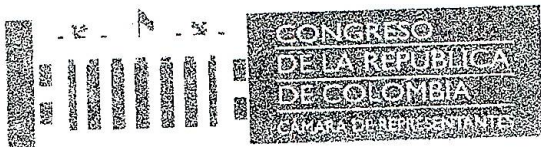


**GERSEL  
PÉREZ**  
MI REPRESENTANTE

8. Informe si han realizado mesas de trabajo con el DNP, IGAC, DANE o DPS para la debida identificación de los ciudadanos exentos y sujetos activos del cobro del CVN, ¿basados en la idoneidad de las entidades para la distribución de la población?
9. Informe cómo se financian los peajes actualmente en el área de influencia en cuestión
10. No es cierto que el desarrollo de Barranquilla y Cartagena se deban exclusivamente a dicha vía, presente soporte económico y medible del beneficio que esta vía ha traído a dichas ciudades que sustenten la necesidad de una valorización como la propuesta.

Nº-038





## CUESTIONARIO INVIAS.

1. Explique por qué la valorización del proyecto Cartagena – Barranquilla, Circunvalar de la Prosperidad se basa en un estudio técnico de 2019, ¿en lugar de un estudio actualizado a 2024 que refleje las condiciones actuales de los predios y el impacto real de la obra? ¿Cómo justifican la exactitud y relevancia de un estudio que tiene varios años de antigüedad? De igual manera, dichos estudios resultaron en una zona de influencia que se ha visto afectada, ¿cuáles son los estudios técnicos que sugieren modificar la zona de influencia?
2. Informe cuál es la metodología utilizada para determinar el kilometraje que se incluye en la valorización del proyecto Cartagena – Barranquilla, así mismo cómo fue calculado y justificado el kilometraje teniendo en cuenta las actualizaciones en las obras y las posibles variaciones en la extensión real de las mismas.
3. En relación con el tramo Barranquilla - Puerto Colombia, que fue objeto de intervención hace algunos años, especifique el financiamiento de esas obras.
4. Respecto a los kilómetros de la vía entre Tubará y Juan de Acosta que no forman parte de la concesión y que están inconclusos desde 2015, informe la razones de la demora en casi una década, y cómo planean garantizar su finalización.
5. Dado que la Ley estipula que los recursos de la valorización deben cubrir los gastos de administración y financiar proyectos de infraestructura, confirmen si los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la ejecución de los proyectos previstos en la zona de influencia del proyecto Cartagena – Barranquilla. ¿Se encuentra incluido el tramo restante de la doble calzada Cartagena – Barranquilla?
6. ¿Cuál es la justificación técnica y económica para no haber actualizado los estudios de valorización desde 2019, considerando los cambios en las condiciones económicas y sociales en los últimos cinco años de la zona?
7. ¿Cómo se financian los peajes actuales de la zona de influencia? ¿En qué se invierte el recaudo?
8. ¿Cuál es la zona de influencia definida para este proyecto y dónde están publicados los estudios de la Resolución 1729 de 2024 que soportan su ampliación?

Nº-038



4h





9. ¿En qué año se realizó el pago de la valorización correspondiente al tramo Barranquilla-Puerto Colombia?
10. ¿Cómo se llevó a cabo la ejecución del alcance del proyecto respecto a la Circunvalar de la Prosperidad, teniendo en cuenta que el análisis se basa en el estudio de La Montaña?
11. ¿Se ha modificado las coordenadas de la zona de influencia del estudio de La Montaña de 2019? Qué estudios se tienen para soportar las modificaciones adicionales.
12. Para las obras Anillo Vial de Crespo y Segundas Calzadas que ejecutó la concesión Vía al Mar, se debió determinar la aplicación de la contribución de valorización antes y durante la ejecución del proyecto. Dichas obras fueron terminadas en 2016, por ello ¿el plazo para la aplicación estaría vencido? ¿Cómo se explica la inclusión de estas obras en el proyecto de valorización si el alcance del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad en estas obras es exclusivo para operación y mantenimiento?
13. ¿Cómo explica el cambio de número de unidades prediales en el distrito de Barranquilla? Toda vez que en el estudio de 2019 aparecen 16.933 y actualmente están mostrando una cifra de 89.168? ¿Se debe este aumento en la modificación de coordenadas de la zona de influencia? ¿Por qué la modificación de coordenadas de la zona de influencia se da solo en el distrito de Barranquilla?

Nº-038





## CUESTIONARIO AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

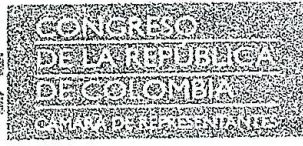
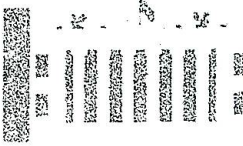
1. Informe ¿cuánto tuvo que aportar Barranquilla y el Departamento del Atlántico por la obra de Valorización de la vía Barranquilla - Puerto Colombia?
2. ¿Cuánto es el tiempo estimado para la entrega de la doble calzada Cartagena - Barranquilla?
3. Informe ¿Cómo se financian los peajes que abarca la vía Barranquilla-Cartagena y Circunvalar de la prosperidad actualmente?
4. Como entidad originadoras o responsables del proyecto de infraestructura, informe detalladamente la línea de tiempo para la viabilidad del recaudo del CNV en la vía Barranquilla-Cartagena, Circunvalar de la Prosperidad y los beneficios para los pobladores de la zona.
5. Informe si como entidad trabajan coordinadamente con el INVIAS para la proyección del recaudo, la distribución y la inversión del mismo.
6. ¿Cuál es el beneficio de la ANI al ser el sujeto pasivo del CNV?
7. Teniendo en cuenta que, el proyecto vial proviene de una asociación público-privada, de iniciativa pública, Cartagena- Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, que se enmarca en la primera ola del programa de concesiones 4G, que mejora y amplía la infraestructura vial existente del país, ¿participaran del recaudo los socios privados de la APP?
8. La concesión actual no contempla la terminación de la doble calzada de la vía Cartagena – Barranquilla y dicha concesión tiene vigencia hasta el 2040 ¿Existe algún proyecto que contemple la terminación de los 60 kilómetros restantes de la doble calzada de la vía Cartagena – Barranquilla?
9. ¿Cuál es el alcance de las obras por unidad funcional del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad? ¿Cuál es el porcentaje de participación del costo según el alcance de la intervención prevista?

Nº-038



bh





**GERSEL  
PÉREZ**  
MI REPRESENTANTE

### PROPOSICIÓN ~~ADITIVA~~ <sup>presentada</sup>

Conforme a la proposición de debate de control político <sup>presentada</sup> ~~aprobada~~ por la Plenaria de la Cámara de Representantes el día 14 de agosto de 2024 sobre los fundamentado en la inequidad que se vive en la Región Caribe, con respecto al Cobro de la CONTRIBUCION NACIONAL DE VALORIZACIÓN del proyecto CARTAGENA-BARRANQUILLA, que coloca en riesgo la movilidad, trabajo, educación y vivienda de los pobladores de la zona, toda vez que, se le impone un gravamen que por sus condiciones socioeconómicas y geográficas sería imposible de pagar afectado la vida digna de los ciudadanos, solicitó se cite al señor Ministro de Hacienda

Asimismo, se invite a los señores Gobernadores de Atlántico y Bolívar, con el fin de contextualizar a los asistentes lo realizado desde sus competencias con respecto al tema.

Cuestionarios adicionales a los citando:

### CUESTIONARIO MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

1. ¿Cuál ha sido el monto total de recursos asignados por el Ministerio de Hacienda para el proyecto Cartagena-Barranquilla y la Circunvalar de la Prosperidad? Por favor, especifique si estos recursos provienen del presupuesto general de la nación, créditos, o contribuciones de valorización.
2. ¿Cómo se ha estructurado la financiación del proyecto en términos de fuentes de recursos y distribución de costos?  
¿Qué porcentaje del financiamiento ha sido cubierto por la Nación y cuánto por otras fuentes, como la contribución de valorización?
3. ¿Qué medidas ha implementado el Ministerio de Hacienda para asegurar que los recursos destinados al proyecto se utilicen de manera eficiente y se evite la sobrecoeste en la obra?  
¿Existen auditorías o mecanismos de control específicos para este proyecto?
4. ¿Qué impacto ha tenido el proyecto Cartagena-Barranquilla y la Circunvalar de la Prosperidad en el déficit fiscal del país?  
¿Se han tenido que reasignar recursos de otros proyectos o sectores para cubrir los costos de esta obra?
5. ¿Cuál ha sido el rol del Ministerio de Hacienda en la aprobación y ejecución de la contribución nacional de valorización (CNV) aplicada al proyecto?  
¿Cómo se ha garantizado que los fondos recaudados por valorización se destinen específicamente a la infraestructura prevista en este proyecto?
6. Informe cuantos procesos de CNV se han realizado en la vía Barranquilla- Cartagena desde su entrega?
7. ¿Cómo se está utilizando el dinero recaudado en los peajes ubicados en la zona de influencia de la valorización?
8. ¿Qué mecanismos de control existen para asegurar que los recursos adicionales recaudados en los peajes se apliquen específicamente a las obras de infraestructura previstas en la zona de influencia?

**GERSEL LUIS PÉREZ ALTAMIRANDA**

Representante a la Cámara  
Departamento del Atlántico

Nº 038

