



DOCTOR:

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL
CONGRESO DE LA REPUBLICA
CAPITOLIO NACIONAL- PRMER PISO
secretaria.general@camara.gov.co
BOGOTÁ, D.C.

ASUNTO: Respuesta radicado No. 2025E-VUVRAZ-048129 Cuestionario Proposición No. 038 de 2024, radicado 2025E-VUVRAZ-050078 (TRASLADO ANI No. 20253050159591 preguntas 2 y 8 C. ANI), Radicado 2025E-VUVRAZ-050528 (TRASLADO ANI No. 20256080161561)

Respetado Secretario Lacouture,

En atención al cuestionario con fundamento en la **proposición No. 38-24**, remitida a esta entidad mediante el radicado del asunto; de manera atenta, se brinda respuesta al cuestionario en lo que corresponde a la competencia del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, conforme a la información reportada por la Dirección Técnica y de Estructuración, de este Instituto, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO MINISTERIO DE 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 de la 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 de valorización? De igual manera, indique el sustento técnico utilizado para el cambio de zona de influencia en comparación a la resolución previa.***

En la Resolución de Distribución 3856 de 2024¹ en el artículo décimo noveno. anexos, 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*”, quedo contemplado que:

¹ “Por medio del cual se distribuye el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte para el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad y se modifica la Resolución 1729 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”

“(…) 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:

- Costos de administración
- Exentos
- Cartera (proceso coactivo e incobrables)
- 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)
- Descuentos por pronto pago
- Otros (impuestos, Gravamen Movimiento Financiero – GMF y costos asociados a traslados entre cuentas bancarias) (...)”

Sin embargo, 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 darán en el marco de lo contemplado en el numeral 7 del artículo 2.24.9 funciones del consejo directivo del Decreto 1068 de 2015, en el que se estipula que:

“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...”

Dicha junta directiva y de acuerdo con el artículo 2.24.8 del Decreto 223 de 2021, la composición de la junta directiva del FIP estará conformada por cinco (5) miembros designados de la siguiente manera:

1. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, quien lo presidirá;
2. El Ministro de Transporte o su delegado;
3. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;
4. Dos (2) miembros independientes elegidos por unanimidad por parte del Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, el Ministro de Transporte o su delegado y el Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.

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 del artículo 251 de la Ley 1819 de 2016:

1. 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.
2. 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 y la reglamentación que para el efecto se expida en desarrollo de dicha disposición.

Con relación al sustento técnico utilizado para el cambio de zona de influencia en comparación a la resolución previa, es pertinente señalar que, el inciso segundo del artículo 4.1.1.3.2 del Decreto 1625 de 2016², adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022³ y posteriormente reformado por el artículo 7 del Decreto 1618 de 2023⁴, establece: *“La decisión relativa a la determinación de la zona de influencia de que trata el inciso primero del presente artículo podrá ser modificada por el sujeto activo, en los actos administrativos de aplicación y distribución de la contribución nacional de valorización - CNV, atendiendo los criterios técnicos que se establecen en el artículo 4.1.1.3.3. del presente decreto.”*

Teniendo en cuenta que la CNV debe avanzar por varias etapas y subprocesos antes de su implementación definitiva, la información contenida en el acto administrativo de aplicación tiene carácter preliminar, y puede ser ajustada tanto en dicha etapa como en el acto administrativo de distribución.

Es importante aclarar que la etapa de originación con el subproceso de aplicación, funciona como un estudio de prefactibilidad técnico, jurídico y económico y la etapa de implementación con el subproceso de distribución, corresponde a un proceso de validación definitiva. Es decir, en esta última es donde se concreta la delimitación oficial del área beneficiada, para el caso en concreto el *“Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”*.

El Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en su calidad de sujeto activo, partió del estudio elaborado por Montaña y Borrero (2019) denominado *“Estructuración integral del proceso para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) a un proyecto piloto de*

² “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario en materia tributaria.”

³ “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.”

⁴ “Por medio del cual se modifican los numerales 2 y 5 del artículo 4.1.1.1.2., los artículos 4.1.1.1.3. y 4.1.1.2.1., el inciso 3 del artículo 4.1.1.2.2., los artículos 4.1.1.2.5., 4.1.1.3.1., el inciso 2 del artículo 4.1.1.3.2., el inciso 1 del artículo 4.1.1.3.4., los artículos 4.1.1.3.5., 4.1.1.3.6. y 4.1.1.4.1. a 4.1.1.4.5., el parágrafo 2 del artículo 4.1.1.4.8., los artículos 4.1.1.4.9. a 4.1.1.4.11. y 4.1.1.6.1., el primer inciso del artículo 4.1.1.6.2., el artículo 4.1.1.6.3., los incisos 1 y 2 del artículo 4.1.1.6.5., el artículo 4.1.1.7.1., el inciso 2 y el parágrafo 1 del artículo 4.1.1.8.1., los artículos 4.1.1.9.1. y 4.1.1.10.1. a 4.1.1.10.3., los incisos primero y tercero del artículo 4.1.1.11.1., el artículo 4.1.1.11.2., y el inciso 1 del artículo 4.1.1.12.1. de los Capítulos 1 a 4 y 6 a 12 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 4 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, en lo relacionado con el sujeto activo; los integrantes del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte; el término de implementación de la herramienta de información ciudadana; la administración de los recursos en especie obtenidos por cobro de la CNV; y el envío de información producto de censos prediales a las autoridades catastrales competentes.”

infraestructura de transporte, que sirva como herramienta de consecución de recursos de fondeo de infraestructura de carácter Nacional”, en los cuales se definieron los lineamientos técnicos y metodológicos preliminares, que tienen relación con la determinación de aspectos fundamentales como: la zona de influencia, la capacidad de pago, el método de distribución, y el censo predial y de propietarios con el cual se efectuó la identificación de predios exentos y excluidos de la CNV.

Sin embargo, en el año 2024 se efectuó una revisión de la zona de influencia, cotejando de manera física en terreno recorrido de los 11 municipios previamente identificados, y con trabajo de oficina a partir de las bases prediales obtenidas de manera oficial con los gestores catastrales de los municipios que conforman la misma.

Con estos estudios técnicos realizados por el sujeto activo, se observó que, en el municipio de Luruaco, que había sido incluido dentro de la Zona de Influencia determinada en la Resolución de Aplicación 1729 de 2023⁵ modificada y adicionada mediante la Resolución 2615 de 2024⁶ hoy en día comprende únicamente seis (6) predios de los nueve (9) que inicialmente se identificaban conforme la información catastral de las vigencias 2017 a 2019, y que estos carecían de acceso directo a la vía objeto de cobro, como que tampoco hacían parte de alguna vía conectora, sino que por el contrario, para lograr acceso a los seis (6) predios actuales se debía atravesar por otros predios privados ubicados por fuera de la Zona de Influencia; es decir, se logró determinar que este municipio no se beneficiaba de manera directa con la construcción de la vía *“Cartagena Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad”*, conllevando a una afectación negativa en términos de accesibilidad y desarrollo para dichos predios, y por consiguiente se excluyó de la zona de Influencia.

Por otra parte, en las visitas a campo al sector urbano de Barranquilla, se evidenció la necesidad de ajustar el límite de la zona de influencia, teniendo uno de los criterios conceptuales, la delimitación, las características físicas y urbanísticas. En consecuencia, teniendo en cuenta los sectores urbanos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, definidos en el Manual de Uso del Marco Geoestadístico Nacional en el proceso estadístico V.2.0 señalan *“una división cartográfica creada por el DANE con fines estadísticos conformada por secciones urbanas. Es la mayor división o máximo nivel de agregación definido dentro del perímetro censal de las cabeceras municipales y centros poblados”*.

En este sentido, de conformidad con el artículo 4.1.1.3.3 del Decreto 1255 de 2022, que detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia, tales como, 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 y los límites naturales; la zona de Influencia determinada en la Resolución No. 1729 de 2023 fue modificada en el artículo tercero de la Resolución No. 3856 de 2024, el cual señala:

⁵ *“Por medio de la cual se aplica la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte al Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”.*

⁶ *“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Resolución Número 1729 del 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.”*

“(…) ARTÍCULO TERCERO. ZONA DE INFLUENCIA. La zona o área de influencia de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte del proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, se delimitó a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico actualizado que comprende algunas de las propiedades (predios) ubicados en los municipios (nombrados de sur a norte) Cartagena de Indias, Santa Catalina, Piojó, Juan de Acosta, Tubará, Galapa, Puerto Colombia, Barranquilla, Soledad y Malambo. Los predios en específico son todos los que se encuentran delimitados 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, Castillo grande, El laguito y Manga, por el oriente recorre aproximadamente 0,9 kilómetros por la diagonal 22, 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, continúa por el costado oriental adentrándose al municipio 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 al municipio, desde Cartagena de Indias hasta encontrar el municipio de Piojo.

Piojó: por el norte la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente un (1) kilometro, mientras que por el sur y el oriente se adentra al municipio, desde Santa Catalina 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 al municipio, iniciando 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 desde Juan de Acosta hasta encontrar el municipio de Puerto Colombia.

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 municipio de 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: Por el norte limitando con el mar Caribe y un brazo del Río Magdalena, por el oriente con el arroyo de la 84 hasta la carrera 76 en donde el límite es definido por el sector identificado con código 080011000000000203, según el marco geoestadístico nacional, hasta la calle 85 aproximadamente 0.8 kilómetros hasta la carrera 64 y por el límite del sector con código 080011000000000305, 080011000000000308, 080011000000000403 y 080011000000000405.

Por el sur se adentra por un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la carretera Barranquilla – Cartagena, hasta la avenida circunvalar.

Soledad: Por el norte limita con el municipio de Barranquilla, al oriente hasta la calle 63 por

aproximadamente 1.3 kilómetros hasta tomar la calle 65 hasta al límite geográfico con Malambo ubicado al sur del municipio, por el occidente al límite geográfico con Galapa.

Galapa: Al norte con el límite geográfico del municipio de Barranquilla, al oriente con el límite geográfico de Soledad, el sur con el límite geográfico del municipio de Malambo y al occidente adentrándose al municipio 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, hasta el límite geográfico con el municipio de Sabanagrande

Parágrafo 1. Exclúyase de la zona de influencia del Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, al Municipio de Luruaco, Bolívar, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo.

Parágrafo 2. Amplíese la zona de influencia sobre la ciudad de Barranquilla en el límite oriental, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)"

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 "[Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php)" en el capítulo 5 "Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)" de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible 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 social especial, Enumere los proyectos, programa y estrategias que se ejecutaran con el recaudo en municipios, distritos y departamento donde se ubica la zona de influencia.**

La CNV es un instrumento de desarrollo económico que le permite a la Nación financiar y ejecutar obras de infraestructura vial, que aportan al desarrollo social y económico de las regiones.

En consecuencia, el Gobierno Nacional con el fin de aplicar la CNV como instrumento de financiación, fijó los lineamientos generales para el cobro de la contribución de este tributo, mediante la Ley 1819 de 2016⁷, como un instrumento de captura de valor que le permita adelantar estos proyectos a través de las entidades formuladoras del sector transporte, tales como: INVIAS, ANI e Aerocivil, de manera eficiente.

Así mismo, el Gobierno Nacional, en ocasión a la Ley 1819 de 2016 y el Conpes 3996 de 2020⁸ emitió el Decreto Reglamentario 1255 de 2022, modificado por el Decreto 1618 de 2023

⁷ "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."

⁸ "Lineamientos de política para la aplicación e implementación de la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional."

el cual define los lineamientos del proceso de CNV como el conjunto de reglas y directrices necesarias para determinar los costos y beneficios de una infraestructura. Es decir, el conjunto de reglas que permiten determinar el monto distribuible con el fin de iniciar la etapa del cobro de los recursos por concepto de contribución.

En ese mismo sentido, dicha reglamentación facultó al INVIAS como sujeto activo de la CNV, delegando la responsabilidad de la gestión tributaria y cobro del *“Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”*. Dicha facultad, le permite al Instituto realizar todas las acciones necesarias para el recaudo de la CNV; sin embargo, la administración y decisión de inversión de los recursos estará a cargo del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura - FIP de acuerdo con lo establecido en la Ley 2010 de 2019⁹ y los Decretos Reglamentarios 223 de 2021¹⁰ y 267 de 2024¹¹.

Por lo tanto, la aprobación y destinación de los recursos para la financiación de los proyectos de infraestructura se darán en el marco de lo contemplado en el numeral 7 del artículo 2.24.9 funciones del Consejo Directivo del Decreto 1068 de 2015¹² en el que se estipula:

“(...) 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. (...)”

Dicha Junta Directiva del FIP, de acuerdo con el Artículo 2.24.8 del Decreto 223 de 2021, está compuesta por cinco (5) miembros designados de la siguiente manera:

1. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, quien lo presidirá;
2. El Ministro de Transporte o su delegado;
3. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;
4. Dos (2) miembros independientes elegidos por unanimidad por parte del Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, el Ministro de Transporte o su delegado y el Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.

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:

1. Cubrir los gastos de administración y recaudo a la entidad designada como sujeto

⁹ “Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, el empleo, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la ley 1943 de 2018 y se dictan otras disposiciones.”

¹⁰ “Por el cual se adiciona la Parte 24 al Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, en lo relacionado con el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) de que trata el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019.”

¹¹ “Por el cual se modifican los artículos 2.24.2., 2.24.4., 2.24.11. y 2.24.14. y se adiciona el numeral 7 al artículo 2.24.14. de la Parte 24 del Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, respecto del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura (FIP).”

¹² “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público”

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.

2. 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 y la reglamentación que para el efecto se expida en desarrollo de dicha disposición.

Como se mencionó en la respuesta a la pregunta No. 1, en la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024¹³ en el ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO. ANEXOS, 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”, quedo 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:

- Costos de administración
- Exentos
- Cartera (proceso coactivo e incobrables)
- 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)
- Descuentos por pronto pago
- 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

¹³ “Por medio del cual se distribuye el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte para el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad y se modifica la Resolución 1729 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”

Nacional de Valorización del *“Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”*.

- 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 2.2 km aproximadamente como consecuencia de la emergencia invernal presentada en el 2022, como base a lo anterior, ¿Cómo se fundamentó 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.”¹⁴

Tal y como se señala, 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 2023¹⁵, 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 señalar 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 (2) 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 Otrosí No. 7.

¹⁴ Inciso 2, modificado por el Art. 280 de la Ley 2294 de 2023. *“(…) La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto”*

¹⁵ *“Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022- 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.*

- 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 pérdida de banca dentro de la emergencia invernal presentada en el 2022, la cual fue catalogada como la más intensa y prolongada 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 de Obra No. 3730 de 2024 y al Consorcio INGECOL el Contrato de Interventoría No. 3885 de 2024, ambos con fecha de inicio el 12 de noviembre de 2024, para la atención del sitio crítico en el km 85 del corredor vial Cartagena – Barranquilla, que se prevé sea entregado en 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:

“(...) 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 párrafo 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 (...)”.*

En el caso de la contribución de valorización el artículo 9º del Decreto 1604 de 1966¹⁶ 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

¹⁶ “Por el cual se dictan normas sobre valorización.”

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 esta 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 esta fuere superior al costo de la obra, el monto deberá ser igual a esta última. Es decir, entre los tres (3) 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.

El INVIAS en concordancia con 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 (3) variables para 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.
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 esta la de menor valor de las tres (3) 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 indexó 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 No. 2845 del 3 de agosto de 2022, el INVIAS adopta el procedimiento para la implementación del 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 dónde 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.***

Es necesario aclarar que las Resoluciones No. 1729¹⁷ de 26 de mayo de 2023 y No. 2615¹⁸ 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 lo relacionado con el aparte que señala “*Es importante detallar los estudios técnicos que soportan el cambio en la zona de influencia.*”, se debe precisar que si bien, el artículo 1° del Decreto 1618 de 2023 modificó los numerales 2 y 5 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en Materia Tributaria, adicionado por el artículo 1° del Decreto número 1255 de 2022, estableciendo:

“(…) 5. Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV. La aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV de proyecto(s) de infraestructura 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, Junta o máximo órgano directivo del sujeto activo de la CNV, y 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 sobre el (los) proyecto(s) de infraestructura que tenga(n) 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, el cual se materializa mediante acto administrativo de carácter general expedido por parte del Director General, Presidente o máximo directivo del sujeto activo en los términos aprobados por su respectivo Consejo, Junta o máximo órgano directivo. (…)”

En la respuesta dada a la pregunta del numeral 1, se establece con detalle la justificación jurídica y técnica de modificación de la zona de influencia. Sin embargo, en particular la

¹⁷ “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.”

¹⁸ “Por medio de la cual se modifica y adiciona la Resolución Número 1729 del 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.”

modificación de la zona de influencia quedó consignada en el acto administrativo de distribución de la CNV, Resolución No. 3856¹⁹ de 26 de agosto de 2024 y los estudios mediante los cuales se determinó este cambio, se encuentran en el Anexo No. 1 *[“Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad”](#)* en el capítulo 5 *“Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)”*, el cual se encuentra 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>.

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 ha llevado a cabo múltiples 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 porque se realiza la CNV y a quienes aplica, todo esto con posterioridad a la emisión 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. (...)”

Se señala 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.

¹⁹ “Por medio de la cual se distribuye el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte para el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barraquilla – Circunvalar de la Prosperidad y se modifica la Resolución 1729 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.”

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; de las cuales se anexan los soportes correspondientes en el archivo [denominado Anexo. Socializaciones CNV Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad](#) y que podrá ser parte de esta información consultada en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/fechas.php>

De igual manera se implementaron las herramientas de información y divulgación necesarias en el procesos de socialización a través de las 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 cabeza de la Gerencia de Fuentes de Financiación – GFF y su Grupo social de Valorización y Comunicaciones de INVIAS, se desarrollaron las estrategias de Diálogo Ciudadano y Comunicación estratégica, herramientas de información y divulgación necesaria para aclarar a la comunidad los aspectos de la CNV y otros necesarios para tales casos, la cual se muestra en la siguiente gráfica:



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

Como socialización externa se procedió a informar de manera accesible, oportuna y comprensible la existencia del proyecto de valorización: “*Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad*”, resaltando a la comunidad la importancia de cumplir con el aporte de **Contribución Nacional de Valorización** para el país, incluyendo las respuestas a los interrogantes del “*qué, cómo, cuándo, por qué, para qué y quiénes deben contribuir al Contribución Nacional de Valorización*”.

De igual forma se procedió a la articulación interinstitucional con Alcaldías Municipales, Organizaciones Sociales y Ministerio Público (Estrategia de Socialización CNV); a saber:

- Piojo: 2 de septiembre de 2024
- Juan de Acosta: 2 de septiembre de 2024
- Tubará: 3 de septiembre de 2024
- Puerto Colombia: 3 de septiembre de 2024
- Galapa: 4 de septiembre de 2024
- Soledad: 4 de septiembre de 2024
- Malambo: 5 de septiembre de 2024
- Santa Catalina: 19 de septiembre de 2024

En territorio se efectuó la socialización con Alcaldías Municipales y Gobernaciones en la ciudad de Barranquilla el día 2 de octubre de 2024.

A las comunidades en territorio se le efectuaron las siguientes socializaciones:

- Cartagena - Santa Catalina: 30 de octubre de 2024.
- Barranquilla - 31 de octubre de 2024.
- Puerto Colombia - 7 de noviembre de 2024.
- Juan de Acosta y Piojo - 8 de noviembre de 2024.

Las evidencias se encuentran en el [Anexo. Socializaciones CNV Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad. Articulación interinstitucional.](#)

Así mismo en territorio del 7 al 16 de diciembre de 2024, puerta a puerta en los 10 municipios de la zona de influencia del proyecto y de manera puntual se realizaron las siguientes socializaciones en las cuales se entregaron más de 17.530 plegables (equivalente al 11.90% de los posibles contribuyentes), así:

- Barranquilla: 5.000 plegables
- Cartagena: 4.000 plegables
- Santa Catalina: 230 plegables (100% de los contribuyentes)
- Juan de Acosta: 1.000 plegables
- Piojo: 300 plegables (100% de los contribuyentes)
- Tubará: 1.000 plegables
- Puerto Colombia: 2.000 plegables
- Galapa: 1.000 plegables
- Malambo: 1.000 plegables

Las evidencias se encuentran en el [Anexo. Socializaciones CNV Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad. Entregas plegables.](#)

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.

De igual forma a través del grupo social de la GFF se realizaron capacitaciones necesarias de manejo de la Micro Web y las herramientas de divulgación e información necesarias para dar respuestas oportunas al contribuyente en los casos necesarios, y se dieron los parámetros establecidos como necesarios de cada paso en el desarrollo de los procesos para los contribuyentes y lo establecido por la ley de transparencia de la entidad en las piezas de divulgación que se distribuyeron en los municipios; todo esto de acuerdo con los parámetros establecidos por el INVIAS, a través de la Dirección Técnica de Estructuración y en cabeza de la Gerencia de Fuentes de Financiación y el grupo social, entre otras dependencias misionales de la entidad.

Por lo anterior, se reitera que estas acciones han permitido garantizar el principio de publicidad y transparencia, así como brindar espacios de diálogo, resolución de inquietudes y participación 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 CNV, ¿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 como insumo principal el censo predial elaborado por el INVIAS en el marco de la Ley 1819 de 2016, es decir, no se llevaron a cabo mesas de trabajo con entidades ni gestores catastrales, debido a que para este proceso de consecución de información se adelantaron gestiones de consulta a los diferentes gestores catastrales designados en cada uno de los municipios contenidos en la zona de influencia, para llevar a cabo las labores de formación, actualización y conservación de la información catastral tal como está consignado en el Decreto 1983 del 2019²⁰, cuyo procedimiento se regula mediante la Resolución No. 388 de 2020²¹ emitida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC y se reafirma en la Ley 2237²² del 2022.

La actividad de consulta y solicitud de información se llevó a cabo mediante comunicaciones escritas dirigidas individualmente a cada gestor, en las cuales se solicitó la entrega de la información gráfica y alfanumérica correspondiente a la vigencia catastral 2024 para cada municipio incorporado en la zona de influencia; la relación de la actividad de despacho de solicitudes escritas se puede verificar en la tabla incorporada a continuación, en la que se referencia número de radicado y fecha de expedición de cada misiva; la misma contiene también la reseña de los números de radicados y las fechas con que se recibieron las respuesta por parte de cada gestor:

No	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	GESTOR CATASTRAL	GESTOR CATASTRAL	RADICADO DE SOLICITUD	RADICADO DE RESPUESTA	FECHA DE RESPUESTA
1	ATLANTICO	JUAN DE ACOSTA	IGAC	Solicitud a los gestores catastrales la información base de datos catastral (cartográfica y alfanumérica) con el registro 1 y 2	2024S-VBOG003162	2500DGC_2024_0000137_EE	21/2/2024
2		PIOJO	IGAC				
3		TUBARA	IGAC				
4		MALAMBO	DAPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA		2024S-VBOG003161	303_2024003658	9/2/2024
5		SOLEDAD	MUNICIPIO DE SOLEDAD		2024S-VBOG003160	SPM_475-2024	21/03/2024
6		GALAPA	AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA		2024S-VBOG003158	AMB-SPTC-005-2024	15/1/2024
7		PUESTO COLOMBIA	-AMBQ-				

²⁰ " Por el cual se modifican los artículos [2.24.2.](#), [2.24.4.](#), [2.24.11.](#) y [2.24.14.](#) y se adiciona el numeral [7](#) al artículo 2.24.14. de la Parte 24 del Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, respecto del Fondo de Fuentes."

²¹ " Por el cual se modifican los artículos [2.24.2.](#), [2.24.4.](#), [2.24.11.](#) y [2.24.14.](#) y se adiciona el numeral [7](#) al artículo 2.24.14. de la Parte 24 del Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, respecto del Fondo de Fuentes."

²² " Por el cual se modifican los artículos [2.24.2.](#), [2.24.4.](#), [2.24.11.](#) y [2.24.14.](#) y se adiciona el numeral [7](#) al artículo 2.24.14. de la Parte 24 del Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, respecto del Fondo de Fuentes."

No	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	GESTOR CATASTRAL	GESTOR CATASTRAL	RADICADO DE SOLICITUD	RADICADO DE RESPUESTA	FECHA DE RESPUESTA
8	BOLIVAR	BARRANQUILLA	DISTRITO DE BARRANQUILLA		2024S-VBOG003163	QUILLA-24-037011	5/3/2024
9		CARTAGENA DE INDIAS	UAECD		2024S-VBOG003164	2024EE11546_TRA2024S-VBOG-003164	14/3/2024
10		SANTA CATALINA	IGAC		2024S-VBOG003162	2500DGC_2024_0000137_EE	21/2/2024

Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere a la información de propietarios, la misma resultó de la complementación de la información obtenida en los registros catastrales entregados por los gestores (registros 1 y 2) en los que están consignado los datos de los predios en sus componentes físico, jurídico y económico, con la información remitida por la Superintendencia de Notariado y Registro - SNR, a través del oficio SNR2024EE033989 de fecha 18 de abril de 2024, en el cual se remitió a este Instituto la información relacionada con los propietarios actuales según la última transferencia de dominio, para los predios de los municipios de la zona de influencia y la aportada a través del oficio SNR2024EE045420 de fecha 20 de mayo de 2024, en la cual se remitieron dos (2) bases de datos en documento Excel correspondiente a los dos (2) sistemas misionales que maneja la SNR sobre los propietarios de la zona de influencia que cuentan con más de un (1) predio en la nación (multipropietarios).

Para el proceso de identificación de los predios excluidos se llevaron a cabo consultas a las diferentes entidades gubernamentales y actores privados que tienen injerencia en la situación normativa, física o económica de las áreas y predios que están dentro de la zona de influencia, elevando comunicaciones donde se solicitó la información necesaria para poder establecer que predios cumplen con las circunstancias para ostentar esta condición.

En primera instancia se realizó un cruce de los predios del censo predial con las diferentes coberturas emitidas por entidades gubernamentales de temáticas como parques naturales, territorios colectivos, zonas delimitadas como de alto o mediano riesgo, zonas de reservas naturales, áreas de espacio público, áreas de cementerios y bóvedas, predios de propiedad de la iglesia católica u otras religiones y predios propiedad de naciones extranjeras.

Para el tema de áreas de espacio público se procedió a identificar vías, plazas, parques zonas verdes, zonas duras, entre otros dentro de las bases catastrales, esta información se contrastó con las bases prediales de INVIAS y se solicitó a las alcaldías municipales la información que cada una tuviera en relación con el tema; estas comunicaciones se describen en el siguiente cuadro:

No	Municipio	Radicado	Fecha Radicado
1	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020106	12/04/2024
2	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020962	12/04/2024
3	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020970	12/04/2024
4	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020939	12/04/2024
5	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020964	12/04/2024
6	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020966	12/04/2024
7	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020934	12/04/2024
8	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020936	12/04/2024
9	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020955	12/04/2024
10	Alcaldía de Barranquilla	2024S-VBOG-020972	12/04/2024

Fuente: Elaboración propia

Para los territorios colectivos (resguardos indígenas, territorios étnicos y demás) se apeló a la información entregada por la Agencia Nacional de Tierras - ANT la cual fue solicitada en el oficio 2024462001593302 contestado el 1 de abril de 2024 con el radicado 202450006164221 donde se manifiesta la existencia de seis (6) territorios colectivos titulados.

Para la identificación de los predios baldíos se realizó una identificación en las bases de datos catastrales, los predios que figuran como propiedad de la nación o de entidades gubernamentales (ANI, ANT, INCORA, INCODER, ETC), la solicitud de la información a la ANT se efectuó por medio del oficio 202362004330462 con respuesta mediante radicado 2024443005923101 del 1 de marzo de 2024, reportando 74 predios baldíos en la zona de influencia.

Para los parques naturales se consultó la capa del Sistema Nacional de Áreas Protegidas - SINAP y adicionalmente se solicitó por medio de oficio 2023E1039949 de fecha 30 de agosto de 2023, dirigido al Ministerio de Ambiente la información oficial de las áreas protegidas existentes dentro del área de influencia, la respuesta fue remitida por el mencionado ministerio por medio del oficio 21022024E2002661 de fecha 08 de febrero de 2024, en el cual se manifestó que la fuente oficial es la página del RUNAP; una vez hecho el respectivo cruce de información se evidenció que en la zona de influencia existen dos (2) reservas naturales de la sociedad civil, un (1) distrito regional de manejo integrado y un (1) parque natural regional. Para la identificación de zonas de patrimonio arqueológico de la nación se elevó comunicación al Instituto Nacional de Antropología e Historia – ICANH, dando respuesta con el radicado 2024184200030982 con fecha 23 de abril de 2024.

Para la identificación de zonas de cesión y zonas de alto riesgo no mitigable se procedió a consultar los documentos de ordenamiento territorial de cada municipio y contrastar las coberturas generadas en dichos documentos con la zona de influencia ZI, para lo cual se enviaron comunicaciones a las alcaldías municipales con el fin de contar con los documentos actualizados. La relación de las comunicaciones se encuentra en la siguiente tabla:

No.	Municipio	Tipo de Ordenamiento Territorial
1	Cartagena	Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2023
2	Barranquilla	Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2012-2032
3	Galapa	Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) 2013-2016
4	Malambo	Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2013
5	Soledad	Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2022-2034
6	Puerto Colombia	Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) 2000
7	Juan de Acosta	Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) 2001
8	Piojo	Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) 2001-2009
9	Santa Catalina	Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) 2003-2011
10	Tubará	Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) 2013

Fuente: Elaboración propia

En lo referente a los predios correspondientes a cementerios, predios propiedad de la iglesia católica u otras iglesias y predios de propiedad de naciones extranjeras se enviaron comunicaciones puntuales las cuales se referencian a continuación.

No.	Radicado Salida INVIAS	Fecha Salida	Entidad Destino
1	2024S-VBOG-020118	10-04-2024	Conferencia Episcopal de Barranquilla
2	2024S-VBOG-020120	10-04-2024	Conferencia Episcopal de Cartagena
3	2024S-VBOG-020126	10-04-2024	Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes
4	2024S-VBOG-020121	10-04-2024	Ministerio del Interior
5	2024S-VBOG-020112	10-04-2024	Parques Nacionales Naturales de Colombia
6	2024S-VBOG-020116	10-04-2024	Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD)
7	2024S-VBOG-020106	12-04-2024	Alcaldía de Barranquilla
8	2024S-VBOG-020955	12-04-2024	Alcaldía de Cartagena
9	2024S-VBOG-020962	12-04-2024	Alcaldía de Galapa
10	2024S-VBOG-020964	12-04-2024	Alcaldía de Juan de Acosta
11	2024S-VBOG-020966	12-04-2024	Alcaldía de Malambo
12	2024S-VBOG-020939	12-04-2024	Alcaldía de Pijó
13	2024S-VBOG-020970	12-04-2024	Alcaldía de Puerto Colombia
14	2024S-VBOG-020972	12-04-2024	Alcaldía de Santa Catalina
15	2024S-VBOG-020934	12-04-2024	Alcaldía de Soledad
16	2024S-VBOG-020936	12-04-2024	Alcaldía de Tubará
17	2024S-VBOG-020951	12-04-2024	Capillas de la Fe
18	2024S-VBOG-020800	12-04-2024	Corporación Autónoma Regional del Atlántico
19	2024S-VBOG-020802	12-04-2024	Establecimiento Público Ambiental de Barranquilla
20	2024S-VBOG-020918	12-04-2024	Establecimiento Público Ambiental de Cartagena
21	2024S-VBOG-020946	12-04-2024	Funeraria Universal - Sociedad Hermanos de La Caridad
22	2024S-VBOG-020925	12-04-2024	Grupo Recordar
23	2024S-VBOG-020942	12-04-2024	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM)
24	2024S-VBOG-020958	12-04-2024	Jardines de Paz
25	2024S-VBOG-020930	12-04-2024	Funeraria los Olivos
26	2024S-VBOG-031670	21-05-2024	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
27	2024S-VBOG-033576	27-05-2024	Dirección General Marítima (DIMAR)
28	2024S-VBOG-020129	10-04-2024	Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique – CARDIQUE*

Fuente: Elaboración propia

Como se puede constatar, toda la información base para la realización del censo predial fue obtenida por medio de comunicaciones oficiales debidamente documentadas y de consultas de datos abiertos existentes en las plataformas digitales de las entidades correspondientes cumpliendo con las disposiciones del Decreto 1078 de 2015²³ por el que se promueve la interoperabilidad y el uso de estándares abiertos entre entidades públicas.

Todo el proceso de consecución y procesamiento de la información esta detallado y soportado con los respectivos anexos técnicos en el documento Anexo No. 1 *[“Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad” en el capítulo 7 “Descripción del Censo Predial, de propietarios y poseedores realizado, en el capítulo 8 “Unidades de Valorización” y en el capítulo 9 “Descripción de exclusiones y exenciones” de la resolución de distribución y que se encuentra disponibles en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>](#)*

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.

Es cierta la afirmación de que **“No es cierto que el desarrollo de Barranquilla y Cartagena se deba exclusivamente a dicha vía”**. Desde una perspectiva técnica, resulta insostenible

²³ “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones”.

atribuir el desarrollo de una ciudad o región a un (1) solo corredor de infraestructura vial.

A partir de este planteamiento, se identifican tres (3) marcos de análisis que han guiado al Instituto Nacional de Vías - INVIAS en su tarea de dar cumplimiento a las exigencias normativas de la Contribución Nacional de Valoración – CNV; a saber: i) la relación transporte, ii) las vías y iii) los precios del suelo. En este sentido, y teniendo en cuenta que la misma Ley acentúa que los beneficios son mucho más que la valorización del suelo, a continuación, se procede a detallar el tercer marco de análisis, correspondiente a los precios del suelo.

En efecto, la ocupación territorial se manifiesta en los procesos de migración; los hogares buscan mejores oportunidades de forma que la pobreza multidimensional y el desempeño fiscal local, refleja la complejidad de las dinámicas socioeconómicas actuales.

Partiendo de la economía espacial, y en particular del análisis de la ocupación del territorio, al considerar que el eje central del desarrollo económico y social está estrechamente vinculado al uso y apropiación del suelo. La forma en que se ocupa el territorio se expresa, entre otros aspectos, en los procesos migratorios, donde los hogares se desplazan en busca de mejores oportunidades. Esta dinámica, a su vez, se refleja en indicadores como la pobreza multidimensional y el desempeño fiscal local, los cuales evidencian la complejidad de las actuales dinámicas socioeconómicas.

La migración, vista como un recurso social, puede revitalizar regiones decrecientes, compensando la declinación poblacional y enriqueciendo el capital humano local o acelerar las desigualdades de los sistemas de ciudades (Schwartzman, 2017). La pobreza multidimensional, entendida a través de la privación en varias dimensiones como la salud, educación y nivel de vida, se ve afectada por las dinámicas territoriales en sentido positivo y negativo. De una parte, la población migra a ciudades con mejores condiciones de vida a las ofrecidas por la localidad en la que vive. De otra parte, no obstante, su reducido capital humano puede llevarle a ocupar sitios en donde se acentúa la pobreza (Fitchen, 1995; Newland, 2017). La distribución territorial del desarrollo económico y social, por lo tanto, es un factor relevante para entender y abordar efectivamente la pobreza multidimensional.

El desempeño fiscal local, por otro lado, juega un papel esencial en la capacidad de un territorio para fomentar el desarrollo sostenible y equitativo. Las inversiones en capital territorial, como la educación y los activos productivos, tienen un efecto transformador en la reducción de la pobreza, evidenciando la importancia de políticas fiscales y económicas bien orientadas (Lafuente, Aguilera, & Bayan, 2019; Joassart-Marcelli, Musso & Wolch, 2005). No se puede dejar de señalar que las *dinámicas informales* de los sistemas de ciudades, como el de la Costa Norte de Colombia, se transmiten a los precios del suelo. Ahora bien, las intervenciones y reformas territoriales que buscan una mayor eficiencia y participación democrática pueden tener un impacto significativo en la provisión de bienes públicos, incidiendo directamente en la reducción de la pobreza (Ebinger, Kuhlmann, & Bogumil, 2019).

Dentro de estas intervenciones y reformas, es necesario abordar la eficiencia impositiva para promover la actividad productiva y el mejoramiento de las condiciones de vida. La evidencia internacional y local sobre los beneficios de acentuar la tributación a la propiedad y en particular sobre el precio del suelo son centrales ((Hamilton, 1976; Ramírez, Díaz, & Bedoya, 2017). En este sentido, la política fiscal a nivel territorial ofrece una vía para regular

desequilibrios en el desarrollo territorial y promover un crecimiento económico nacional más integrado y equilibrado (Brumnik et al., 2014; Hofman, & Guerra, 2007). A pesar de alguna evidencia que señala un efecto menor de la inversión pública, también hay otra que sugiere como las inversiones públicas y privadas tienen un efecto importante sobre el crecimiento económico (Aschauer, 1989; Ramirez, & Nazmi, 2003).

De otro lado, es necesario contemplar un marco de investigación particular sobre la relación de infraestructura de transporte, las inversiones públicas, y su efecto notorio sobre el mercado inmobiliario. En particular, las mejoras en el transporte dan lugar a importantes sobrepuestos en los mercados locales de suelo residencial y comercial. La inversión pública desempeña un papel importante en el estímulo del mercado inmobiliario y fundamentalmente del suelo espacialmente (Wu, 2012; Zheng & Kahn, 2013; Baird et al., 2020). La valorización, entendida como el incremento en el valor de los predios debido a inversiones públicas en infraestructura, tiene raíces conceptuales que se remontan a la teoría económica clásica.

Adam Smith, en su obra "La Riqueza de las Naciones" (1776), ya observó cómo las mejoras en las vías de comunicación y el acceso a mercados generaban un aumento en el valor de las tierras circundantes. Este fenómeno, que Smith asociaba a la "renta de la tierra", es el antecedente del concepto moderno de valorización. Más adelante, David Ricardo, en sus "Principios de Economía Política y Tributación" (1817), profundizó en la idea de la renta diferencial, explicando cómo la calidad de la tierra y su ubicación relativa influyen en su valor. En esencia, estos autores clásicos sentaron las bases para comprender cómo las inversiones públicas pueden generar beneficios privados a través de la valorización del suelo (Smith, 1776; Ricardo, 1817).

El concepto de valorización también se entrelaza con la teoría de los bienes públicos y las externalidades. Las inversiones en infraestructura, como carreteras, parques, o redes de saneamiento, generan externalidades positivas al aumentar el bienestar general y reducir los costos de producción y transporte (Musgrave & Musgrave, 1989). Estas externalidades, al no ser reflejadas completamente en los precios del mercado, pueden llevar a una subinversión en bienes públicos si no se consideran mecanismos de recuperación de valor. No obstante, las obras de infraestructura al presionar al alza los precios de los inmuebles, la valorización de estos, conllevan afectaciones a la población de propietarios inmobiliarios vulnerables y en este sentido se necesita la CNV para la defensa de la comunidad con las mayores probabilidades de afectación.

La especulación, entendida como la compra de tierras en anticipación a la valorización, puede inflar artificialmente los precios y generar burbujas inmobiliarias (Harvey, 2012). Esto puede dificultar el acceso a la vivienda y generar procesos de gentrificación, donde los residentes de menores ingresos son desplazados por otros de mayores recursos. Capturar una parte del mayor valor del suelo, el beneficio de las obras sobre los precios del suelo permite a los gobiernos tener recursos para reducir el impacto sobre los menos favorecidos. De igual manera, como este gobierno ha defendido, se necesita excluir a esta población del pago del tributo. Es evidente que la Contribución Nacional de Valorización es un mecanismo para que los beneficiarios directos, con mayor riqueza e ingresos, de la inversión contribuyan a su financiación y se corrijan las fallas del mercado.

Esta contribución, un gravamen sobre el incremento del valor de los inmuebles, se justifica por

varios motivos que convergen en la necesidad de una distribución más equitativa de los beneficios y cargas del desarrollo (Bahl & Linn, 1992). Aún más, al recuperar parte del valor generado por la inversión, el gobierno puede garantizar la sostenibilidad de la inversión, financiando futuros proyectos y evitando la dependencia exclusiva de impuestos generales, que gravan a toda la población, incluso aquellos que no se benefician directamente de la infraestructura (Bird, 2010). De esta manera, se promueve una mayor eficiencia en el uso de los recursos públicos y se alivia la presión sobre las arcas del Estado. Esto es particularmente relevante en contextos de limitaciones fiscales, donde la asignación eficiente de recursos es esencial para el desarrollo. De esta forma, se busca un equilibrio entre el beneficio privado generado por la inversión y el bienestar general (Smolka, 2013).

Finalmente, en una perspectiva jurídica, la Ley 1819 de 2016 en el artículo 248, sobre el *Método de distribución de la contribución*, señala que “(...) *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. (...)*” (negrilla fuera de texto). El suelo en su condición natural es una mercancía sin valor, de nuevo, éste se lo da la ocupación del territorio. Las personas y las empresas al querer localizarse en un sitio evalúan los beneficios que tendrían de esta localización y ofrecen pagar la mayor renta del suelo posible, o arriendo por el lugar, para eliminar la competencia y es allí en donde aparece el precio del suelo. Es decir, sin oferta de renta por el suelo no hay precio del suelo.

Como la renta del suelo es la variable central que explica como la ocupación va detrás del incremento de la renta del suelo y como esta se exagera en predios donde se realizan inversiones de infraestructura de transporte, la ley exige la estimación del beneficio entendido como el mayor valor del suelo. Es decir, el legislador es consciente de la existencia de mayores beneficios sobre la sociedad de la construcción de bienes públicos como las vías, no obstante, para no generar distorsiones sobre los mercados solo pide se calcule el beneficio sobre el suelo y se captura una parte de este para financiar los costos de las obras y los gastos administrativos. Establecer los otros beneficios no los exige la ley, por cuanto no espera aplicar impuestos a los ciudadanos, solo contribuciones a los beneficiados que capitalizan la renta.

No obstante, esta administración ha realizado estudios más allá de los exigidos, como el [análisis de la economía de la Costa Norte](#), que se adjunta a este documento.

En los cuales utilizó las siguientes referencias:

- Aschauer, D. A. (1989). Public investment and productivity growth in the Group of Seven. *Economic perspectives*, 13(5), 17-25.
- Baird, M. D., Schwartz, H., Hunter, G. P., Gary-Webb, T. L., Ghosh-Dastidar, B., Dubowitz, T., & Troxel, W. M. (2020). Does large-scale neighborhood reinvestment work? Effects of public-private real estate investment on local sales prices, rental prices, and crime rates. *Housing policy debate*, 30(2), 164-190.
- Bahl, R. W., & Linn, J. F. (1992). Urban public finance in developing countries. Oxford University Press.

- Bird, R. M. (2010). Taxation and Development: What Have We Learned from Fifty Years of Experience?. Working Paper 2010-08, International Tax Program, University of Toronto.
- Brumnik, R., Klebanova, T., Guryanova, L., Kavun, S., & Trydid, O. (2014). Simulation of Territorial Development Based on Fiscal Policy Tools. *Mathematical Problems in Engineering*, 2014.
- Ebinger, F., Kuhlmann, S., & Bogumil, J. (2019). Territorial reforms in Europe: effects on administrative performance and democratic participation. *Local government studies*, 45(1), 1-23.
- Fitchen, J. M. (1995). Spatial Redistribution of Poverty through Migration of Poor People to Depressed Rural Communities 1. *Rural Sociology*, 60(2), 181-201.
- Harvey, D. (2012). Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution. Verso.
- Hamilton, B. W. (1976). Capitalization of intrajurisdictional differences in local tax prices. *The American Economic Review*, 743-753.
- Hofman, B., & Guerra, S. C. (2007). Ensuring inter-regional equity and poverty reduction. In *Fiscal equalization: Challenges in the design of intergovernmental transfers* (pp. 31-59). Boston, MA: Springer US.
- Joassart-Marcelli, P. M., Musso, J. A., & Wolch, J. R. (2005). Fiscal consequences of concentrated poverty in a metropolitan region. *Annals of the Association of American Geographers*, 95(2), 336-356.
- Lafuente, Esteban and Aguilera, Pablo and Bayan, Manoj Chandra, The Transformative Effect of Investments in Territorial Capital on Poverty Reduction: Evidence from Rural Mexico (October 1, 2019). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3462686> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3462686>
- Musgrave, R. A., & Musgrave, P. B. (1989). Public Finance in Theory and Practice (5th ed.). McGraw-Hill.
- Newland, K. (2017). Migration as a factor in development and poverty reduction: the impact of rich countries' immigration policies on the prospects of the poor. In *Impact of Rich Countries' Policies on Poor Countries* (pp. 187-213). Routledge.
- Ramírez, J. M., Díaz, Y., & Bedoya, J. G. (2017). Property tax revenues and multidimensional poverty reduction in Colombia: A spatial approach. *World Development*, 94, 406-421.
- Ramirez, M. D., & Nazmi, N. (2003). Public investment and economic growth in Latin America: An empirical test. *Review of Development Economics*, 7(1), 115-126.

- Ricardo, D. (1817). Principios de economía política y tributación (Ed. por Francisco Cabrillo, 2001). Alianza Editorial.
- Smith, A. (1776). Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones (Trad. por Wenceslao Roces, 2003). Fondo de Cultura Económica.
- Smolka, M. O. (2013). Implementing value capture in Latin America: Policies and tools for more equitable urban development. Lincoln Institute of Land Policy.
- Schwartzman, F. (2017). "Inequality Across and Within US Cities around the Turn of the Twenty-First Century," Economic Quarterly, Federal Reserve Bank of Richmond, issue Q1-Q4, pages 1-35.
- Wu, W. (2012). Does public investment spur the land market? evidence from transport improvement in Beijing.
- Zheng, S., & Kahn, M. E. (2013). Does government investment in local public goods spur gentrification? Evidence from Beijing. Real Estate Economics, 41(1), 1-28.

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? (...)***

De conformidad con lo señalado en la respuesta al punto 1 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**”, el estudio de Montaña Borrero del año 2019 denominado “*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 de carácter Nacional*”, en los cuales se definieron los lineamientos técnicos y metodológicos preliminares, que tienen relación con la determinación de aspectos fundamentales como: la zona de influencia, la capacidad de pago, el método de distribución, y el censo predial y de propietarios con el cual se efectuó la identificación de predios exentos y excluidos de la CNV, es información preliminar y fue utilizado por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS como punto de partida en la etapa de originación en el subproceso de aplicación del “*Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad*”, los cuales en el año 2024 fueron actualizados, y elaborados otros de acuerdo con los lineamientos técnicos, así:

CAPACIDAD DE PAGO. Los estudios de capacidad de pago en el cobro de la CNV, tarea que impuso un gran reto a la administración pública desde el punto de vista metodológico y técnico; en el entendido, de una parte que, la contribución recae sobre predios cuyos propietarios o poseedores pueden tener como su residencia de vivienda, o como fuente de ingreso al tenerlos alquilados, y de otra, porque se necesitan algunos supuestos mínimos en términos del mercado financiero, las condiciones de la residencia en el lugar y aproximar la capacidad de los hogares para adquirir una canasta de bienes y servicios que garantice la subsistencia. Para efectos de este proyecto, la capacidad de pago apuntó a que los hogares, dentro de la zona de influencia, asumieran una obligación tributaria sin perjuicio de su derecho a adquirir esa canasta básica de bienes y servicios.

Este tipo de estudio se enfoca en representar el patrón de consumo de un hogar, que es una consecuencia directa del deseo natural de alcanzar un nivel de satisfacción máximo, de acuerdo con sus gustos, los precios vigentes y a las posibilidades monetarias que posee (Muñoz et al, 2012; DANE 2021-2022). Se puede señalar que el gasto de los hogares no solo se desagrega en grandes componentes, sino que también desagrega un gasto de subsistencia, de confort y finalmente de estatus social o lujo. En este sentido, es importante tomar como referencia ese gasto mínimo de los hogares. Un índice de capacidad de pago se puede expresar de manera general como:

$$I_i = \frac{\hat{x}_{ij} - \tilde{x}_j}{\text{Max}(\hat{x}_{ij} - \tilde{x}_j)} (0)$$

En donde \hat{x}_{ij} corresponde a los gastos del hogar i en el bien j. Por su parte \tilde{x}_j es el gasto mínimo o norma social de los bienes básicos j. Si el índice es negativo o igual a cero, el hogar no tiene capacidad de pago. El hogar de máxima capacidad de pago tiene un valor de 1. En el numerador se tiene la diferencia del gasto de un hogar cualquiera frente al mismo gasto del hogar con menores recursos. De otra parte, el denominador indica la situación del hogar con las mejores condiciones de ingreso. El índice compara cada hogar con el mínimo y la mejor condición de ingresos.

Para efectos de la CNV, aquellas utilizadas en Colombia, se usan generalmente algunas encuestas complementadas con los valores de los inmuebles, sin abordar la perspectiva cuantitativa con profundidad. Tal como se explicará más adelante, la metodología aplicada a este proyecto tiene como fundamento teórico este sistema lineal de gasto y se concreta en la definición de una capacidad de pago global, para la zona de influencia, y también una capacidad de pago individual asociada al hogar propietario de cada predio dentro de dicha zona. Como elementos complementarios a la definición de esta capacidad de pago, se señalarán análisis adicionales que permiten identificar hogares propietarios de predios con ciertas características que permitirán incorporarlos en la categoría exentos y, además, elementos que permiten definir condiciones favorables de pago para los contribuyentes.

En la evaluación de la capacidad de pago de los hogares, se propuso un método simple soportado en los planteamientos conceptuales sobre el sistema de gasto de los hogares residentes con estimaciones regionales que permitieron aproximarse al ingreso estimado de

cada hogar propietario. En términos microeconómicos, un individuo tiene un ingreso que configura una restricción presupuestaria y una función de utilidad definida en un espacio de bienes. Los individuos enfrentan un problema de optimización que tiene dos opciones. En primer lugar, puede fijar su presupuesto y busca la cesta de bienes que maximiza su utilidad o, en segundo lugar, fija el nivel de utilidad y minimiza el costo en virtud de su presupuesto.

Sea el método que se use el resultado es el mismo, el ingreso lo gasta completamente en los bienes que consume como lo expresa la siguiente ecuación,

$$Y_i = \alpha_1 A_i + \alpha_2 B_i + \alpha_3 V_{e_i} + \alpha_4 V_{i_i} + \alpha_5 E_i + \alpha_6 S_i + \alpha_7 T_i + \alpha_8 C_i + \alpha_9 Ed_i + \alpha_{10} Sp_i + \alpha_{11} O_i + \alpha_{12} Tx_i + \alpha_{13} Dr_i \quad (1)$$

La ecuación muestra la agregación de bienes en alimentos, bebidas, vestuario, vivienda, enseres, salud, transporte, cultura, educación, servicios personales, otros pagos, impuestos y bienes durables. Nótese que, si se tiene la participación del gasto de vivienda, se puede estimar el ingreso del hogar. Ahora bien, la más reciente estimación de la estructura de gasto de hogares en Colombia se ha realizado para la región Metropolitana de Bogotá, (SDP, 2022), con datos de 2021 de la Encuesta Multipropósito. La estimación de la participación del gasto en vivienda en el nivel de gasto de los hogares alcanzó el 44,9% para el dominio urbano y 44,3% para el dominio rural. Para el caso de la región Caribe, el análisis más reciente, llevado a cabo por Mejía et al, (2022) con información de la Encuesta Nacional de Presupuesto de los Hogares, elaborada y publicada por el DANE para el año 2017, encontró que el peso de la canasta de vivienda en dicha región correspondió al 26% del nivel de gasto de los hogares. Para ajustar a las condiciones de mercado, se toman los simuladores de crédito de los bancos para el préstamo de vivienda.

La renta del suelo y la capacidad de pago.

En términos económicos, de acuerdo con la teoría Bid Rent, la localización de un hogar o una empresa depende de la renta ofertada por la localización, (Fujita & Thisse, 2002). Esta renta se deriva de la diferencia entre las ventas y los costos asociados a cada actividad localizada en un sitio específico en la circunferencia:

$$\Psi(r) = p * q(r) - c(r) \quad (2)$$

En esta ecuación, $\Psi(r)$ es la renta ofertada por la actividad localizada en la distancia r , p los precios del producto, $q(r)$ la producción y $c(r)$ los costos. Estos hacen referencia al costo de transporte de llevar la mercancía al distrito central de negocios, DCN. Es importante señalar que en el DCN se presenta la mayor accesibilidad posible, de forma que todas las actividades urbanas ofrecen todo su beneficio en forma de renta del suelo por localizarse allí. Este es el principio central de la teoría de la renta del suelo ofertada. Bajo condiciones de homogeneidad del producto, sin diferenciación, los beneficios de la actividad son drenados por el propietario del suelo en forma de renta del suelo. Nótese que allí se señala como cada localización tiene el mayor uso económico de toda las actividades económicas, es decir, no hay un costo de oportunidad en cada predio, el suelo drena las ganancias de productividad.

La actividad que en cada localización se desarrolla es la que oferta la mayor renta del suelo de

todas las ofertas realizadas por todas las actividades económicas en una ciudad. Este es el punto central de conexión de la capacidad de pago y la renta del suelo. Cada hogar o empresa se localiza en donde puede pagar la máxima renta exigida por el mercado. La ecuación (3) indica que el agente económico toma su ingreso, descuenta los costos de desarrollar una actividad y el resto lo asigna al pago de la renta del suelo. Ahora bien, dos cosas adicionales se deben señalar aquí para la CNV. La primera hace referencia al precio del suelo como renta capitalizada:

$$Ps_i = \frac{R_i}{r} (3)$$

En la ecuación (3) Ps_i es el precio de un inmueble, R_i es la renta económica que se paga por el uso económico de este inmueble y r es la tasa de interés; se aprecia que la variable central es la renta del suelo pagada por cualquiera de las i actividades económicas. Nótese que los precios de los inmuebles se derivan de la renta del suelo y esta es el resultado de todas las variables que los agentes económicos valoran para desarrollar una actividad económica. Por su parte, el denominador es la tasa de interés que para los efectos de la CNV se usa la DTF 360 del Banco de la República, de un recurso a término fijo en el momento actual. Como la tasa de interés cambia para reflejar las condiciones del mercado, pero la renta del suelo depende de las actividades económicas desarrolladas en la localización, esta no cambia con la frecuencia que sí lo hace r , entonces se toma una tasa de interés de largo plazo para que los precios del suelo no se vean sometidos a las variaciones de corto plazo de esta última.

En segundo lugar, el precio del suelo es el afectado por las inversiones en infraestructura. Estas mejoran la accesibilidad de los suelos y mejoran su conexión con los circuitos económicos. Adicionalmente, incrementan el valor del suelo, al generar dinámicas económicas distintas y más productivas que las realizadas antes de existir la infraestructura. Al ser la renta del suelo residual no tiene afectación sobre la actividad residencial y económica; cualquier carga impositiva sobre el precio del suelo es no distorsiva de la actividad económica. Así las cosas, en tercer lugar, al vivir en una propiedad se debe pagar un arriendo, que es la renta que se paga por un inmueble. A partir de lo anterior, se diseña un mecanismo de cálculo de la capacidad de pago para todo proyecto de inversión en infraestructura pública sobre la base del gasto en vivienda. El ingreso corriente es el punto de partida adecuado para establecer la capacidad de pago. Con la participación del gasto en vivienda se realiza una estimación del ingreso en cada localización, de esta forma si se retoma la ecuación (1), y se muestra en esta perspectiva la ecuación (3) se tiene:

$$PI_i = \frac{\alpha_4 \bar{V}_i}{r} (4)$$

$$\alpha_4 \bar{V}_i = rPI_i (5)$$

Es decir, el precio del inmueble que ocupa un hogar paga la mayor renta del mercado en cada una de las localizaciones de los municipios del país, Nótese entonces que, con los precios de venta de los inmuebles, PI_i de la ecuación (4) se determina el valor del arriendo en el mercado como lo señala la ecuación (5), pero recuérdese que de la ecuación (4), $\alpha_4 \bar{V}_i$ es la porción del

ingreso que se paga en gastos de vivienda. Este gasto permite estimar el ingreso total del hogar. Si se toma el salario mínimo per cápita como el corte de los hogares con capacidad de pago, todos los predios que tengan precios superiores a este corte, sus propietarios tendrían capacidad de pago.

Para mayor detalle remitirse al Anexo No. 1 [*“Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad” en el capítulo 13 “Sustento de la cuantificación de la capacidad de pago y del estudio de beneficio económico”*](#) de la resolución de distribución y que se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

BENEFICIO, de acuerdo con el artículo 240 de la Ley 1819 de 2016 frente al beneficio, el cual, se reitera que 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, se señala que, 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.

De esta manera se realizaron estudios para estimar los efectos de las intervenciones en cada uno de los municipios; estos dependiendo, como señala la ley, de muchos factores, pero lo importante fue establecer con precisión el efecto neto de la obra; que para este caso frente al método de avalúos ponderados por distancia, se distribuye la contribución en proporción al avalúo de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio al proyecto, artículo 248 de la señalada Ley 1819 de 2016²⁴, como señala la expresión:

$$C_i = \left(\frac{A_i}{d_i^\beta} \right) * FC \quad (6)$$

En donde,

$$FC = \frac{MD}{\sum_{i=1}^n \frac{A_i}{d_i^\beta}} \quad (7)$$

Aquí C_i es la contribución de cualquiera de los predios, A_i es el avalúo comercial del predio en referencia, d_i es la distancia del predio a la obra, MD es el monto distribuible, FC es el factor de conversión definido como el cociente del monto distribuible y la sumatoria de los avalúos divididos por la distancia a cada uno de los predios. Finalmente, el parámetro β es la relación avalúo-distancia a la obra. Como se puede apreciar en esta formulación, se acepta que hay un beneficio con la distancia y los predios la asumieron en el precio o avalúo del inmueble. En este método el parámetro estructural es β de forma que se necesita estimarlo en los distintos municipios del corredor Cartagena- Barranquilla.

²⁴ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=79140>

Así, se estimaron distintos modelos, de forma agregada para todos los predios y separando los distintos municipios. Posteriormente se introdujeron aspectos de la estructura urbana, la distancia al centro del municipio, y del sistema de ciudades de la costa norte del país como la distancia del predio a la entrada más cercana al municipio, distancia a la playa y la distancia al centro de Barranquilla, y de Cartagena a la inversa de cada predio para capturar la importancia económica de algunos municipios como subcentros en este corredor. Ahora bien, el beneficio está asociado a la relación entre transporte y usos del suelo. Esta relación es la que importa, por cuanto lo señalado anteriormente implica que la dinámica económica se modifica con la infraestructura de transporte. Estos cambios se reflejan en los cambios de los precios de los distintos usos del suelo. Este es el aspecto relevante en la determinación del beneficio. El beneficio esperado será el valor del cambio de precios de un uso a otro más rentable por la probabilidad de cambio de uso como lo señala la ecuación (8).

$$BE_{i,j} = \sum_{i,j}^n Pr_{ij} CPrS_{ij} (8)$$

En la ecuación $BE_{i,j}$ corresponde al beneficio esperado del predio i en el municipio j . Por su parte Pr_{ij} es la probabilidad de cambio de uso del suelo y $CPrS_{ij}$ el cambio de precio de un uso base, agrícola a uno superior. Para este ejercicio se agruparon los distintos usos de los predios del corredor. Se asignan valores crecientes en cada uso para estimar un modelo probabilístico ordenado. Estas estimaciones indican las probabilidades de cambio de precio en el uso y permiten calcular los efectos marginales de cada variable. Se estimaron modelos para cada uno de los municipios en los usos que contenía la base para cada uno de ellos.

Para mayor detalle remitirse al Anexo No. 1 “*Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad*” en el capítulo 13 “*Sustento de la cuantificación de la capacidad de pago y del estudio de beneficio económico*” de la resolución de distribución y que se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

Ahora bien, en relación con el sustento técnico utilizado para el cambio de zona de influencia en comparación a la resolución previa, se reitera lo manifestado en la respuesta al punto 1 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**”, por lo que es pertinente señalar que, el inciso segundo del artículo 4.1.1.3.2 del Decreto 1625 de 2016²⁵, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022²⁶ y posteriormente reformado por el artículo 7 del Decreto 1618 de 2023²⁷, establece: “*La decisión relativa a la determinación de la zona de influencia de que trata*

²⁵ “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario en materia tributaria.”.

²⁶ “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.”

²⁷ “Por medio del cual se modifican los numerales 2 y 5 del artículo 4.1.1.1.2., los artículos 4.1.1.1.3. y 4.1.1.2.1., el inciso 3 del artículo 4.1.1.2.2., los artículos 4.1.1.2.5., 4.1.1.3.1., el inciso 2 del artículo 4.1.1.3.2., el inciso 1 del artículo 4.1.1.3.4., los artículos 4.1.1.3.5., 4.1.1.3.6. y 4.1.1.4.1. a 4.1.1.4.5., el parágrafo 2 del artículo 4.1.1.4.8., los artículos 4.1.1.4.9. a 4.1.1.4.11. y 4.1.1.6.1., el primer inciso del artículo 4.1.1.6.2, el artículo 4.1.1.6.3., los incisos 1 y 2 del artículo 4.1.1.6.5., el artículo 4.1.1.7.1., el inciso 2 y el parágrafo 1 del artículo 4.1.1.8.1., los artículos 4.1.1.9.1. y 4.1.1.10.1. a 4.1.1.10.3., los incisos primero y tercero del artículo 4.1.1.11.1., el artículo 4.1.1.11.2., y el inciso 1 del artículo 4.1.1.12.1. de los

el inciso primero del presente artículo podrá ser modificada por el sujeto activo, en los actos administrativos de aplicación y distribución de la contribución nacional de valorización - CNV, atendiendo los criterios técnicos que se establecen en el artículo 4.1.1.3.3. del presente decreto.”

En este sentido, y teniendo en cuenta que la CNV debe avanzar por varias etapas y subprocesos antes de su implementación definitiva, la información contenida en el acto administrativo de aplicación tiene carácter preliminar, y puede ser ajustada tanto en dicha etapa como en el acto administrativo de distribución.

Es importante aclarar que la etapa de originación con el subproceso de aplicación, funciona como un estudio de prefactibilidad técnico, jurídico y económico y la etapa de implementación con el subproceso de distribución, corresponde a un proceso de validación definitiva. Es decir, en esta última es donde se concreta la delimitación oficial del área beneficiada, para el caso en concreto el *“Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”*.

Bajo este contexto, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en su calidad de sujeto activo, partió del estudio elaborado por Montaña y Borrero (2019) denominado *“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 de carácter Nacional”*, en los cuales se definieron los lineamientos técnicos y metodológicos preliminares, que tienen relación con la determinación de aspectos fundamentales como: la zona de influencia, la capacidad de pago, el método de distribución, y el censo predial y de propietarios con el cual se efectuó la identificación de predios exentos y excluidos de la CNV.

Sin embargo, en el año 2024 se efectuó una revisión de la zona de influencia, cotejado de manera física en terreno recorrido de los once (11) municipios previamente identificados, y con trabajo de oficina a partir de las bases prediales obtenidas de manera oficial con los gestores catastrales de los municipios que conforman la misma.

Con estos estudios técnicos realizados por el sujeto activo, se observó que, en el municipio de Luruaco que había sido incluido dentro de la Zona de Influencia determinada en la Resolución de Aplicación 1729 de 2023²⁸ modificada y adicionada mediante la Resolución 2615 de 2024²⁹ hoy en día comprende únicamente seis (6) predios de los nueve (9) que inicialmente se identificaban conforme la información catastral de las vigencias 2017 a 2019, y que estos carecían de acceso directo a la vía objeto de cobro, como que tampoco hacían parte de alguna vía conectora, sino que por el contrario para lograr acceso a los seis (6) predios actuales se debía atravesar por otros predios privados ubicados por fuera de la Zona de Influencia; es

Capítulos 1 a 4 y 6 a 12 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 4 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, en lo relacionado con el sujeto activo; los integrantes del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte; el término de implementación de la herramienta de información ciudadana; la administración de los recursos en especie obtenidos por cobro de la CNV; y el envío de información producto de censos prediales a las autoridades catastrales competentes.”

²⁸ “Por medio de la cual se aplica la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte al Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”.

²⁹ “Por medio de la cual se modifica y adiciona la Resolución Número 1729 del 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.”

decir, se logró determinar que este municipio no se beneficiaba de manera directa con la construcción de la vía “*CARTAGENA BARRANQUILLA - CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD*”, conllevando a una afectación negativa en términos de accesibilidad y desarrollo para dichos predios, y por consiguiente se excluye de la Zona de Influencia.

Por otra parte, en las visitas a campo al sector de urbano de Barranquilla, se evidenció la necesidad de ajustar el límite de la zona de influencia, teniendo uno de los criterios conceptuales, la delimitación las características físicas y urbanísticas. En consecuencia, teniendo en cuenta los Sectores Urbanos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, definidos en el Manual de uso del marco geoestadístico Nacional en el proceso estadístico V.2.0 señalan *“una división cartográfica creada por el DANE con fines estadísticos conformada por secciones urbanas. Es la mayor división o máximo nivel de agregación definido dentro del perímetro censal de las cabeceras municipales y centros poblados”*.

En este sentido, de conformidad con el artículo 4.1.1.3.3 del Decreto 1255 de 2022, que detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia tales como, 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; y los límites naturales; la Zona de Influencia determinada en la Resolución No. 1729 de 2023 fue modificada en el artículo tercero de la Resolución No. 3856 de 2024, el cual señala:

***“(…) ARTÍCULO TERCERO. ZONA DE INFLUENCIA.** La zona o área de influencia de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte del proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, se delimitó a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico actualizado que comprende algunas de las propiedades (predios) ubicados en los municipios (nombrados de sur a norte) Cartagena de Indias, Santa Catalina, Piojó, Juan de Acosta, Tubará, Galapa, Puerto Colombia, Barranquilla, Soledad y Malambo. Los predios en específico son todos los que se encuentran delimitados 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, Castillogrande, El laguito y Manga, por el oriente recorre aproximadamente 0,9 kilómetros por la diagonal 22, 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, continúa por el costado oriental adentrándose al municipio 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 al municipio, desde Cartagena de Indias hasta encontrar el 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 al municipio, desde Santa Catalina 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 al municipio, iniciando 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 desde Juan de Acosta hasta encontrar el municipio de Puerto Colombia.

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 municipio de 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: Por el norte limitando con el mar Caribe y un brazo del Río Magdalena, por el oriente con el arroyo de la 84 hasta la carrera 76 en donde el límite es definido por el sector identificado con código 080011000000000203, según el marco geoestadístico nacional, hasta la calle 85 aproximadamente 0.8 kilómetros hasta la carrera 64 y por el límite del sector con código 080011000000000305, 080011000000000308, 080011000000000403 y 080011000000000405.

Por el sur se adentra por un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la carretera Barraquilla – Cartagena, hasta la avenida circunvalar.

Soledad: Por el norte limita con el municipio de Barranquilla, al oriente hasta la calle 63 por aproximadamente 1.3 kilómetros hasta tomar la calle 65 hasta al límite geográfico con Malambo ubicado al sur del municipio, por el occidente al límite geográfico con Galapa.

Galapa: Al norte con el límite geográfico del municipio de Barranquilla, al oriente con el límite geográfico de Soledad, el sur con el límite geográfico del municipio de Malambo y al occidente adentrándose al municipio 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, hasta el límite geográfico con el municipio de Sabanagrande

Parágrafo 1. Exclúyase de la zona de influencia del Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, al Municipio de Luruaco, Bolívar, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo.

Parágrafo 2. Amplíese la zona de influencia sobre la ciudad de Barranquilla en el límite oriental, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)"

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 "[Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](#)" en el capítulo 5 "Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)" de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

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.

Como punto de partida, debe señalarse que el método de distribución seleccionado para el “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”, corresponde al método de Avalúo Ponderado por Distancia, en consonancia con lo señalado en el Decreto 1255 de 2022 y el artículo sexto de la Resolución No. 3856 de 2024, consistente en la distribución de la contribución en proporción al avalúo comercial de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio al proyecto. En este sentido, no contempla ninguna asociación a la longitud del corredor vial.

El artículo sexto de la misma Resolución No. 3856 de 2024, establece:

“(…) ARTÍCULO 6.- MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO. De conformidad con lo establecido en el artículo cuarto de la Resolución 1729 de 2023, modificada por la Resolución 2516 del 27 de junio de 2024, el método de distribución del beneficio con el cual se distribuirá la Contribución Nacional de Valorización, corresponde al método de avalúos ponderados por la distancia, para lo cual el Instituto Nacional de Vías, liquidará el gravamen en proporción al avalúo comercial 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, de acuerdo con la siguiente fórmula en consonancia con lo establecido en la parte considerativa del presente acto administrativo.

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

Sujeto a las siguientes restricciones:

$$\begin{aligned} C_i &\geq \text{costo de administración}_i \\ C_{ia} &\leq \text{Tope de capacidad de pago}_{ia} \\ C_{Ti} &\leq C_{ia} * \text{plazo para pagar la contribución} \end{aligned}$$

Donde:

C_i = Contribución predio i
 A_i = Avalúo predio i*
 d_i = Distancia predio i obra**
 MD = Monto distribuible
 x = Número total de predios en zona de influencia
 β = Parámetro de beneficio
 C_{ia} = Contribución máxima anual del predio i
 C_{Ti} = Contribución total del predio i

*De conformidad con lo establecido en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 literal i) se tomará el avalúo comercial del predio

**La distancia calculada del predio a la obra será la denominada distancia Euclidiana.

se deben tener en cuenta las siguientes restricciones con relación a la Contribución Individual (C_i):

- a) $C_i \geq \text{Costo de administración}_i$: Esta restricción permite garantizar que la contribución de cada predio, este al menos cubriendo la repartición de los costos de administración

totales de todos los predios de la zona de influencia. Se obtiene dividiendo el valor de costos totales de administración entre la cantidad total de predios de la ZI. Los costos de administración corresponden a la sumatoria de los recursos económicos necesarios, para adelantar el proceso de la asignación de la CNV Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad.

- b) $C_{ia} \leq T$ ope capacidad de pago_{ia}. El objetivo de esta restricción es establecer que la contribución no supere su capacidad de pago en una vigencia (un año). C_{ia} corresponde a la contribución máxima anual de un predio.*
- c) $C_{Ti} \leq C_{ia} * \text{plazo para pagar la contribución}$: Esta restricción indica que la contribución total de un predio siempre será menor o igual a la Contribución máxima anual del predio i por el número de plazo para pagar la contribución, que para el presente cobro será de 5 años o vigencias. En tal sentido la sumatoria de los pagos de todas las vigencias no superara en ningún caso el valor de $C_{Ti} (...)$*

Como se observa, una de las variables dentro del método utilizado corresponde a la distancia del predio a la obra, que es muy diferente a la longitud total del “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”, la cual no es una variable dentro del método del cálculo de la CNV para el proyecto.

Ahora, no obstante que la longitud total del “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”, no es una variable dentro del método del cálculo de la Contribución Nacional de Valorización, a continuación, se explica cuál es la longitud del proyecto y como está dividida:

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



Fuente: Elaboración propia

Ahora bien, conforme el memorando individual 2025I-VB06-026651 de fecha 2 de mayo de 2025, la Gerencia del Grupo Norte, frente al “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad” informó que el mismo, está dividido en 6 unidades funcionales facilitando su ejecución, gestión y supervisión, las cuales se indican en la siguiente tabla y en el cual se indica la longitud en kilómetros para cada unidad funcional generando un total de 152,2 km.

Unidades funcionales del tramo Vial.

UF	KMS	DESCRIPCIÓN	COORDENADAS	MUNICIPIOS	OBRAS	ENTIDAD RESPONSABLE	CAPEX (Millones)
UF1	7,5	(PR0+000-PR7+500) ANILLO VIAL DEL LA CRESPO-BOQUILLA	(PR0+000 Latitud: 10°26'59.65"N Longitud: 75°31'1.78"O) (PR7+500 Latitud: 10°29'26.61"N Longitud: 75°28'57.07"O)	Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> 1,55 Km de construcción de segunda calzada 1,64 Km de calzada sencilla 7,3 Km rehabilitación de calzada sencilla 1 puente peatonal Blas El Teso1 Puente vehicular las Américas 	ANI	COP 178.330,78
UF2	5,4	(PR1+905-PR7+500) VIADUCTO LA SOBRE CIÉNAGA DE LA VIRGEN	(PR1+905 Latitud: 10°27'40.65"N Longitud: 75°30'16.08"O) (PR7+500 Latitud: 10°29'26.61"N Longitud: 75°28'57.07"O)	Cartagena y Santa Catalina	Construcción segunda calzada – Viaducto 5,4 Km	ANI	COP 930.261,43
UF3	90,6	(PR7+500 AL PR 98+060) Cartagena -	(PR7+500 Latitud: 10°29'26.61"N Longitud: 75°28'57.07"O)	Cartagena, Santa Catalina, Piojó, Juan de Acosta,	Operación y mantenimiento 9,4 Km.	INVIAS / ANI	COP 36.828,58

UF	KMS	DESCRIPCIÓN	COORDENADAS	MUNICIPIOS	OBRAS	ENTIDAD RESPONSABLE	CAPEX (Millones)
		Barranquilla	(PR98+080 Latitud: 10°59'33.64"N Longitud: 74°56'40.44"O)	Tubará y Puerto Colombia	• Rehabilitación, operación y mantenimiento 81,18 Km.		
UF4	12	(PR97+150-PR109+133) MEJORAMIENTO DOBLE CALZADA	(PR97+150 Latitud: 10°59'26.15"N Longitud: 74°56'39.12"O) (PR109+133 Latitud: 11°0'45.17"N Longitud: 74°50'31.56"O)	Puerto Colombia y Barranquilla	Mejoramiento y adecuación a ley 105/93 y operación y mantenimiento, mejoramiento puentes existentes 12 Km	ANI	COP 113.694,45
UF5	17	MALAMBO GALAPA DOBLE CALZADA	(P INICIO Latitud: 10°49'32.19"N Longitud: 74°46'5.64"O) (P FIN Latitud: 10°54'56.20"N Longitud: 74°52'25.61"O)	Barranquilla Soledad y	Construcción doble calzada 17,0 Km	ANI	COP 370.498,58
UF6	19,7	(GALAPA, VÍA AL MAR- LAS FLORES) DOBLE CALZADA	((P INICIO Latitud: 10°54'56.20"N Longitud: 74°52'25.61"O) (P FIN Latitud: 11°2'19.67"N Longitud: 74°49'38.44"O)	Galapa Malambo y	• Construcción doble calzada 12 Km. • Construcción doble calzada con conexión elevada en K32+400 - 7,7 Km	ANI	COP 389.802,09

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 “Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad” en el capítulo 2 “Descripción y caracterización de la obra o del proyecto de infraestructura Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad” y capítulo 4 “Sustento de la definición del método adoptado en el acto de aplicación y con base en el cual se realiza la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte” de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

3. En relación con el tramo Barranquilla – Puerto Colombia, que fue objeto de intervención hace algunos años, especifique el financiamiento de esas obras.

Mediante oficio con No. de radicado [2025S-VBOG-029403 de fecha 12 de mayo de 2025](#), el cual se anexa a la presente, se dio traslado a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, de conformidad con lo señalado en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, “*Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*”, sustituido por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, para que en el marco de sus competencias, de respuesta a esta pregunta en los términos y plazos establecidos en la Ley 5ª de 1992.

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 las razones de la demora en casi una década, y como planean garantizar su finalización.

Respecto al tramo que indica en la pregunta y como se especificó en la respuesta al punto 2 de

este “**CUESTIONARIO INVIAS**”, la Gerencia Grupo Norte informó a la Gerencia de Fuentes de Financiación mediante memorando con No. de radicado 2025I-VBOG-026651 de fecha 2 de mayo de 2025, que este tramo se encuentra dentro de la unidad funcional 3, a través del contrato de obra 1674 de 2015 ejecutado por el contratista Mario Huertas Cotes MHC cuyo objeto es: *“Mejoramiento mediante la Construcción de Segunda Calzada, gestión social, predial y ambiental, de conformidad con los estudios y diseños aprobados para dicho corredor. Se tiene prevista la intervención en el sector PR75+000 al PR88+060. Incluye los puentes necesarios para el desarrollo del proyecto del presente alcance, garantizando la movilidad del tramo a ejecutar, como referencia se presenta la siguiente localización: 1 K75+961, K78+900, K79+500, K80+513, K81+700 y K82+600, sin perjuicio de los demás que se requieran”*; cuyo control y seguimiento se efectúa mediante el Contrato de Interventoría No. 1738 de 2015 suscrito con el Consocio Desarrollo Vial.

Este contrato contempló los estudios y diseños para la construcción de 12.1 Km, y se estableció la construcción de 9.1 Km de la longitud de la Segunda Calzada.

Durante la ejecución del contrato se presentaron varias situaciones que afectaron la duración de este, las cuales se relacionan a continuación:

- Se pudo determinar que todos los predios que se requerían presentaban un mayor valor del contemplado, por ser un sector turístico. Adicional a lo anterior, en 31 predios fue necesario adelantar procesos de expropiación, lo que generó que el valor contemplado para la gestión predial desbordará los recursos inicialmente proyectados y se requiriera mayor tiempo para el trámite de adquisición predial. Tema que no podía preverse.
- En razón al aislamiento social obligatorio decretado por el gobierno nacional, que incluyó la suspensión de términos judiciales y cierres de los despachos, afectó directamente la buena marcha y semi parálisis de ejecución de las obras, por no contar con la entrega oportuna de los predios en proceso de expropiación. (Factor externo imprevisible).
- Estructuración e implementación de los protocolos de Bioseguridad por el COVID-19, que conllevaron un tiempo adicional mientras se emitían los lineamientos a nivel nacional para su tratamiento y una curva de aprendizaje progresiva. (Factor externo imprevisible).
- Se requirió prorrogar para realizar la subterranización de red eléctrica que interfiere con la construcción del Puente Peatonal Nueva Esperanza, Pr 77+720 Calzada Izquierda. Puente que se debió incluir por solicitud de la comunidad, por lo cual no se tenía previsto realizar la subterranización.
- Respecto a las redes de gasoducto, las propuestas técnicas que presentó Promigas S.A E.S.P. para superar la interferencia estableció una duración de la ejecución de actividades de traslado en meses y el cumplimiento con las programaciones no se cumplió por parte de la empresa Promigas. Lo cual también generó retrasos en el traslado de la tubería de acueducto la cual debía ser rediseñar finalizando el traslado de la tubería de gasoducto.

Es de aclarar que, para realizar dichos traslados a cargo de terceros se realizaron varias

alternativas en estudio para superar las interferencias, lo cual retrasó el normal desarrollo de ejecución de obra y se requirió más tiempo al estimado por las empresas de servicios Públicos Promigas, Air-e y ARCOS S.A E.S.P. (Sociedad acueducto regional costero S.A E.S.P.

- Afectaciones por ola invernal del año 2022. (Factor externo imprevisible).
- Ejecución de obras por solicitud de la comunidad, como lo fueron los estudios y diseños y la construcción de los puentes peatonales “El Morro” y “Nueva Esperanza” con sus correspondientes obras de urbanismo, y sistemas de iluminación, asimismo, el cerramiento lateral de seguridad en levante de muro en bloque a la vista y malla eslabonada de 4.5m de altura: Polideportivo Urbanización Nueva Esperanza. (Acuerdos con la comunidad Factor externo imprevisible).

Hay que aclarar que, el tramo objeto a su inquietud corresponde a una de las unidades funcionales del proyecto de infraestructura vial, el cual independiente de las fases de ejecución de la obra, el tributo se origina por la totalidad de esta, de manera que es equivocado fraccionar el “beneficio” a los tiempos de ejecución de sus fases o unidades funcionales.

Así mismo, si se consulta el concepto de unidad funcional de infraestructura, que se prevé en el Decreto 1082 de 2015³⁰, formulado para las Asociaciones Público - Privadas, se puede ver que se destaca la independencia funcional, el funcionamiento y operación individual, relacionados con la satisfacción de la necesidad que sustenta la ejecución del Proyecto.

“(…) ARTÍCULO 2.2.2.1.1.2. Definiciones.

*(…) **Unidad funcional de infraestructura:** Conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá funcionar y operar de forma individual cumpliendo estándares de calidad y niveles de servicio para tal unidad, relacionados con la satisfacción de la necesidad que sustenta la ejecución del Proyecto de Asociación Público-Privada. (…)*”

Es decir, aunque se hable de unidades funcionales, esto no significa que se pierda de vista que todas forman parte de un solo proyecto. Para efectos de la CNV, este conjunto de unidades sigue siendo considerado como un único proyecto de infraestructura, en el entendido que abarca todas las etapas: planificación, diseño, construcción, mejoramiento, equipamiento, operación y/o rehabilitación.

Ahora bien, es claro que el proyecto de infraestructura para efectos tributarios únicamente se puede entender como un todo, es decir la obligación tributaria (en este caso el beneficio que reporta en la propiedad la ejecución de un proyecto de infraestructura) está dado respecto al proyecto de infraestructura, y no respecto a las unidades funcionales consideradas de forma individual en su cronograma de ejecución.

En línea con lo anterior se debe mencionar que:

³⁰ “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional”.

- a. El proyecto Cartagena - Barranquilla nace de una concesión de primera generación que conecta integralmente las dos (2) 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 Otrosí 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 pérdida de banca dentro de la emergencia invernal presentada en el 2022, la cual fue catalogada como la más intensa y prolongada 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 de Obra No. 3730 de 2024 y al Consorcio INGECOL el Contrato de Interventoría No. 3885 de 2024, ambos con fecha de inicio el 12 de noviembre de 2024, para la atención del sitio crítico en el km 85 del corredor vial Cartagena – Barranquilla, que se prevé sea entregado en 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.
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 encuentran incluidos el tramo restante de la doble calzada Cartagena - Barranquilla?***

El INVIAS, en uso de sus facultades otorgadas por la Ley 1819 de 2016 y los Decretos Reglamentarios 1255 de 2022 y 1618 de 2023 emitió la Resolución de Distribución 3856 del 26 de agosto de 2024, mediante el cual en el Anexo No. 1 [“Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad”](#) en el capítulo 6 *“Sustento de la determinación definitiva del monto distribuible”*, en el subcapítulo *“Inversión del Monto Distribuible recaudado”*, quedo 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:

- *Costos de administración*
- *Exentos*
- *Cartera (proceso coactivo e incobrables)*
- *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)*
- *Descuentos por pronto pago*
- *Otros (impuestos, Gravamen Movimiento Financiero – GMF y costos asociados a traslados entre cuentas bancarias) (...)*

Sin embargo, 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 darán en el marco de lo contemplado en el numeral 7 del artículo 2.24.9 funciones del Consejo Directivo del Decreto 1068 de 2015:

“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...”

Dicha Junta Directiva y de acuerdo con el artículo 2.24.8 del Decreto 223 de 2021, la composición de la Junta Directiva del FIP estará conformada por cinco (5) miembros designados de la siguiente manera:

1. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, quien lo presidirá;
2. El Ministro de Transporte o su delegado;
3. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;
4. Dos (2) miembros independientes elegidos por unanimidad por parte del Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, el Ministro de Transporte o su delegado y el Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.

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:

1. 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.
2. 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 y la reglamentación que para el efecto se expida en desarrollo de dicha disposición.
5. ***¿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?***

Es importante indicar que la respuesta a esta pregunta se amplió detalladamente en las respuestas a las preguntas 1 y 10 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**”.

Ahora bien, se precisa que el Instituto Nacional de Vías – INVIAS había considerado tres (3) marcos de análisis para cumplir con las exigencias normativas de la CNV. En el tercer marco de análisis se tenía la perspectiva jurídica, la Ley 1819 de 2016 en el artículo 248, sobre el *Método de distribución de la contribución*, el cual establece que “(...) *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.*** (...)” (negrilla fuera de texto).

Se señala que, el suelo en su condición natural es una mercancía sin valor, de nuevo, éste se lo da la ocupación del territorio. Las personas y las empresas al quererse localizar en un sitio evalúan los beneficios que tendrían de esta localización y ofrecen pagar la mayor renta del suelo posible, o arriendo por el lugar, para eliminar la competencia y es allí en donde aparece el precio del suelo. Es decir, sin oferta de renta por el suelo no hay precio del suelo. Se indica allí que como la renta del suelo es la variable central que explica como la ocupación va detrás del incremento de la renta del suelo y como esta se exagera en predios donde se realizan inversiones de infraestructura de transporte, la ley exige la estimación del beneficio entendido como el mayor valor del suelo.

Es decir, el legislador es consciente de la existencia de mayores beneficios sobre la sociedad de la construcción de bienes públicos como las vías, no obstante, para no generar distorsiones sobre los mercados solo pide se calcule el beneficio sobre el suelo y se captura una parte de este para financiar los costos de las obras y los gastos administrativos.

Establecer los otros beneficios no los exige por cuanto no espera aplicar impuestos a los ciudadanos, solo contribuciones a los beneficiados que capitalizan las renta. No obstante, esta administración ha realizado estudios más allá de los exigidos, como el análisis de la economía de la Costa Norte, el cual se adjunta.

De otra parte, en segundo lugar, en efecto, se han actualizado todos los estudios técnicos como la definición de las áreas de influencia que exige realizar estimaciones econométricas con mayor solidez a las realizadas en el estudio de 2019 sobre los parámetros que definen el área de influencia, el cálculo de la capacidad de pago ajustando todas las condiciones de ingresos actuales de los hogares bajo las circunstancias económicas de 2024 y el beneficio sobre los estudios de precios de la Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla.

Para mayor detalle remitirse al Anexo No. 1 “*Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad*” en el capítulo 13 “*Sustento de la cuantificación de la capacidad de pago y del estudio de beneficio económico*” de la resolución de distribución y que se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

6. ¿Cómo se financian los peajes actuales de la zona de influencia? ¿En qué se invierte el recaudo?

Mediante oficio con No. de radicado [2025S-VBOG-029403 de fecha 12 de mayo de 2025](#), el cual se anexa a la presente, se dio traslado a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, de conformidad con lo señalado en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, “*Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*”, sustituido por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, para que en el marco de sus competencias, de respuesta a esta pregunta en los términos y plazos establecidos en la Ley 5ª de 1992.

7. ¿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?

Se reitera lo señalado en la respuesta al punto 1 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**” y lo señalado la respuesta al punto 1 del “**CUESTIONARIO INVIAS**”, en el sentido de resaltar que de conformidad con el artículo 4.1.1.3.3 del Decreto 1255 de 2022, que detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia tales como, 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 y los límites naturales; la zona de influencia se encuentra determinada en la Resolución Número 1729 de 2023 modificada en el artículo tercero de la Resolución No. 3856 de 2024, que señala:

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

Castillogrande, El laguito y Manga, por el oriente recorre aproximadamente 0,9 kilómetros por la diagonal 22, 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, continúa por el costado oriental adentrándose al municipio 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 al municipio, desde Cartagena de Indias hasta encontrar el municipio de Piojó.

Piojó: por el norte la zona se delimita con el mar Caribe en aproximadamente un (1) kilometro, mientras que por el sur y el oriente se adentra al municipio, desde Santa Catalina 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 al municipio, iniciando 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 desde Juan de Acosta hasta encontrar el municipio de Puerto Colombia.

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 municipio de 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: Por el norte limitando con el mar Caribe y un brazo del Río Magdalena, por el oriente con el arroyo de la 84 hasta la carrera 76 en donde el límite es definido por el sector identificado con código 080011000000000203, según el marco geoestadístico nacional, hasta la calle 85 aproximadamente 0.8 kilómetros hasta la carrera 64 y por el límite del sector con código 080011000000000305, 080011000000000308, 080011000000000403 y 080011000000000405.

Por el sur se adentra por un radio aproximado de cinco (5) kilómetros desde el eje vial de la carretera Barraquilla – Cartagena, hasta la avenida circunvalar.

Soledad: Por el norte limita con el municipio de Barranquilla, al oriente hasta la calle 63 por aproximadamente 1.3 kilómetros hasta tomar la calle 65 hasta al límite geográfico con Malambo ubicado al sur del municipio, por el occidente al límite geográfico con Galapa.

Galapa: Al norte con el límite geográfico del municipio de Barranquilla, al oriente con el límite geográfico de Soledad, el sur con el límite geográfico del municipio de Malambo y al occidente adentrándose al municipio 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, hasta el límite geográfico con el municipio de Sabanagrande

Parágrafo 1. *Exclúyase de la zona de influencia del Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, al Municipio de Luruaco, Bolívar, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo.*

Parágrafo 2. *Ampliése la zona de influencia sobre la ciudad de Barranquilla en el límite oriental, de conformidad con lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)*

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 “*Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad*” en el capítulo 5 “*Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)*” de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

-

8. ¿En qué año se realizó el pago de la valorización correspondiente al tramo Barranquilla-Puerto Colombia?

La CNV del “**Proyecto Barranquilla – Puerto Colombia**”, fue distribuido mediante [Resolución No. 6982 del 26 de julio de 1982](#)³¹, la cual se adjunta al presente, expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, conforme la Resolución No. 171 del 7 de marzo de 1975 del Consejo Nacional de Valorización, en la cual se determinó como obra nacional que causa valorización la carretera Barranquilla - Puerto Colombia.

Conforme lo establece el artículo cuarto de la mencionada Resolución No. 6982 de 1982, la distribución de la valorización fue prevista en cuotas iguales trimestrales, en un plazo de cinco (5) años a partir de su ejecutoria; es decir, este tributo empezó a cobrarse a partir del 31 de diciembre de 1983, y teniendo en cuenta que la cartera no fue cobrada en su totalidad, se expidió resolución de prescripción del cobro mediante la Resolución No. 3822 del 13 de octubre de 2022³², la cual se adjunta al presente.

Es importante precisar que, el cobro de Contribución Nacional de Valorización efectuado para ese corredor en referencia correspondía a un alcance de intervención diferente al ejecutado actualmente en el segmento vial que hace parte del proyecto actual de cobro “*Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad*”, por lo que no se debe asociar con un mismo cobro.

9. ¿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?

Se reitera lo señalado en la respuesta al punto 1 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**”, en el sentido de indicar que el INVIAS, en su calidad de sujeto activo, partió del estudio elaborado por Montaña y Borrero (2019) denominado “*Estructuración integral del*

³¹ “Por la cual se distribuye la contribución de valorización causada por la construcción de la carretera BARRANQUILLA - PUERTO COLOMBIA.”

³² “Por la cual se DECLARA LA PÉRDIDA DE EJECUTORIEDAD de la Resolución 6982 del 29 de julio de 1982 y sus modificatorias que distribuyeron la contribución Nacional de Valorización causada por la construcción de la carretera BARRANQUILLA - PUERTO COLOMBIA.”

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 de carácter Nacional”, en los cuales se definieron los lineamientos técnicos y metodológicos preliminares, que tienen relación con la determinación de aspectos fundamentales como: la zona de influencia, la capacidad de pago, el método de distribución, y el censo predial y de propietarios con el cual se efectuó la identificación de predios exentos y excluidos de la CNV.

Sin embargo, en el año 2024 se efectuó una revisión de la zona de influencia, cotejado de manera física en terreno recorrido de los once (11) municipios previamente identificados, y con trabajo de oficina a partir de las bases prediales obtenidas de manera oficial con los gestores catastrales de los municipios que conforman la misma.

Con estos estudios técnicos realizados por el sujeto activo, se observó que, en el municipio de Luruaco que había sido incluido dentro de la Zona de Influencia determinada en la Resolución de Aplicación 1729 del 26 de 2023 modificada y adicionada mediante la Resolución 2615 de 2024, hoy en día comprende únicamente seis (6) predios de los nueve (9) que inicialmente se identificaban conforme la información catastral de las vigencias 2017 a 2019, y que estos carecían de acceso directo a la vía objeto de cobro, como que tampoco hacían parte de alguna vía conectora, sino que por el contrario para lograr acceso a los seis (6) predios actuales se debía atravesar por otros predios privados ubicados por fuera de la Zona de Influencia; es decir, se logró determinar que este municipio no se beneficiaba de manera directa con la construcción de la vía “*CARTAGENA BARRANQUILLA - CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD*”, conllevando a una afectación negativa en términos de accesibilidad y desarrollo para dichos predios, y por consiguiente excluido de la Zona de Influencia.

Por otra parte, en las visitas a campo al Sector de Urbano de Barranquilla, se evidenció la necesidad de ajustar el límite de la Zona de Influencia, teniendo uno de los criterios conceptuales, la delimitación las características físicas y urbanísticas. En consecuencia, teniendo en cuenta los Sectores Urbanos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, definidos en el Manual de Uso del Marco Geoestadístico Nacional en el proceso estadístico V.2.0 señalan *“una división cartográfica creada por el DANE con fines estadísticos conformada por secciones urbanas. Es la mayor división o máximo nivel de agregación definido dentro del perímetro censal de las cabeceras municipales y centros poblados”*.

En este sentido, de conformidad con el artículo 4.1.1.3.3 del Decreto 1255 de 2022, que detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia tales como, 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; y los límites naturales; la Zona de Influencia determinada en la Resolución No. 1729 de 2023 fue modificada en el artículo tercero de la Resolución No. 3856 de 2024.

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 *“[Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](#)”* en el capítulo 5 *“Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)”* de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS

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

10. ¿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.

Se reitera lo señalado en las respuestas a los puntos 1 y 10 del **“CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE”** y en la respuesta al punto 1 del **“CUESTIONARIO INVIAS”**, en el sentido de resaltar que en el año 2024 se efectuó una revisión de la zona de influencia, cotejado de manera física en terreno recorrido de los once (11) municipios previamente identificados, y con trabajo de oficina a partir de las bases prediales obtenidas de manera oficial con los gestores catastrales de los municipios que conforman la misma.

Con estos estudios técnicos realizados por el sujeto activo, se observó que, en el municipio de Luruaco que había sido incluido dentro de la zona de influencia determinada en la Resolución 1729 del 26 de 2023 modificada y adicionada mediante la Resolución 2615 de 2024, hoy en día comprende únicamente seis (6) predios de los nueve (9) que inicialmente se identificaban conforme la información catastral de las vigencias 2017 a 2019, y que estos carecían de acceso directo a la vía objeto de cobro, como que tampoco hacían parte de alguna vía conectora, sino que por el contrario para lograr acceso a los seis (6) predios actuales se debía atravesar por otros predios privados ubicados por fuera de la Zona de Influencia; es decir, se logró determinar que este municipio no se beneficiaba de manera directa con la construcción de la vía **“CARTAGENA BARRANQUILLA - CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD”**, conllevando a una afectación negativa en términos de accesibilidad y desarrollo para dichos predios, y por consiguiente excluido de la Zona de Influencia.

Por otra parte, en las visitas a campo al Sector de Urbano de Barranquilla, se evidenció la necesidad de ajustar el límite de la Zona de Influencia, teniendo uno de los criterios conceptuales, la delimitación las características físicas y urbanísticas. En consecuencia, teniendo en cuenta los Sectores Urbanos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, definidos en el Manual de uso del marco geoestadístico Nacional en el proceso estadístico V.2.0 señalan *“una división cartográfica creada por el DANE con fines estadísticos conformada por secciones urbanas. Es la mayor división o máximo nivel de agregación definido dentro del perímetro censal de las cabeceras municipales y centros poblados”*.

En este sentido, de conformidad con el artículo 4.1.1.3.3 del Decreto 1255 de 2022, que detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia tales como, 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; y los límites naturales; la Zona de Influencia determinada en la Resolución No. 1729 de 2023 fue modificada en el artículo tercero de la Resolución No. 3856 de 2024.

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 **“Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad”** en el capítulo 5 **“Sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la Zona o Área de Influencia (ZI)”** de la Resolución de Distribución No. 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

11. 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?

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;

“(…) Aplicación del cobro de la contribución. 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 la política definida por el CONPES para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización, previo al acto que decreta la contribución para el respectivo proyecto.

La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar antes o durante la ejecución del proyecto.”³³

Tal y como se señala, 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 2023³⁴, 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.

Al respecto el documento CONPES 3996 de 01 de julio de 2020 definió el proyecto de infraestructura como,

“(…) La organización de todas las acciones relacionadas con la generación de conocimiento, técnicas y herramientas para desarrollar actividades de planificación diseño, construcción, mejoramiento equipamiento, operación y/o rehabilitación de la infraestructura para la prestación de servicios que se consideran necesarios para el desarrollo de fines sociales. (...)”

De conformidad con lo anterior, un proyecto de infraestructura no puede considerarse de forma divisible, menos para los efectos asociados al cobro de la CNV, pues tal y como lo dispone el artículo 242 de la Ley 1819 de 2016 al definir el hecho generador señalando expresamente que,

“(…) Constituye hecho generador de la Contribución Nacional de Valorización la ejecución de un proyecto de infraestructura que genere un beneficio económico al inmueble. (...)”

En virtud de lo anterior, el legislador determinó que lo que da origen al hecho generador de la CNV es la ejecución de un proyecto de infraestructura, el cual, de conformidad con la definición

³³ Inciso 2, modificado por el Art. 280 de la Ley 2294 de 2023. *“(…) La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto”*

³⁴ *“Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022- 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.*

que estableció el documento CONPES 3996 de 2020, corresponde al **conjunto de acciones orientadas a la planificación, diseño, construcción, mejoramiento, equipamiento, operación y/o rehabilitación de la infraestructura**, por lo que no podría interpretarse el hecho generador de manera individual respecto de cada una de las intervenciones, dado que el hecho generador puede entenderse como la consecuencia de la ejecución de toda la obra, por lo que no hay lugar a calificar las intervenciones de manera individual.

Además, es claro que la vía que dio origen a la CNV fue la del “*Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad*”, tal y como lo determinó el artículo primero de la parte resolutive de la Resolución No. 1729 de 2023 al establecer,

“(…) 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. (…)”

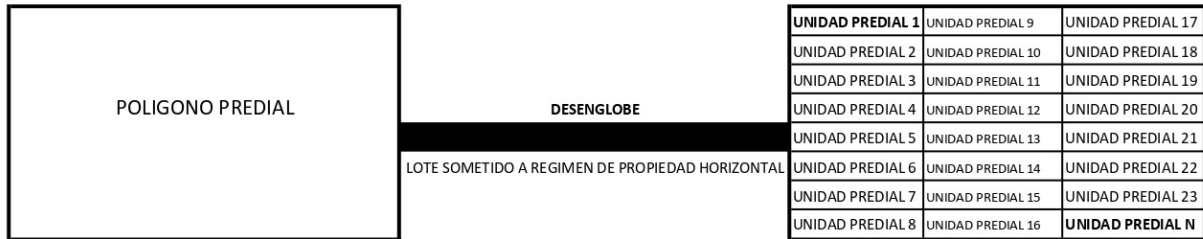
En conclusión y de conformidad con el anterior análisis, se puede afirmar que el plazo para la aplicación de la CNV para el “*Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad*”, no está ni estuvo vencido. En cuanto a las obras de operación y mantenimiento hacen parte integral de la ejecución del proyecto.

12. ¿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 las 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?

Atendiendo la duda generada por el aumento en la cantidad de unidades prediales incluidas dentro del censo predial elaborado para el cálculo de la CNV del “*Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad*” para el municipio de Barranquilla, es procedente aclarar los siguientes aspectos:

La cifra referenciada en la comunicación de predios incluidos de 16.933 para el municipio de Barranquilla surgió de las cifras estimadas en el estudio preliminar “*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*”, en el que se realizó el conteo de polígonos prediales (lotes o polígonos cartografiados), lo cual no corresponde exactamente con el número de unidades prediales, esto dado que existen desarrollos en propiedad horizontal donde por cada polígono predial existen N cantidad de unidades prediales.

Para mayor ilustración la figura siguiente explica el proceso de desenglobe predial que se lleva a cabo en el caso que se constituya un reglamento de propiedad horizontal.



Fuente: Elaboración propia

Una vez realizado el ajuste al área de influencia se recalculo el número de polígonos prediales (lotes), y como resultado de este ejercicio se obtuvo para el municipio de Barranquilla un aumento de 1.683 lotes frente al primer conteo realizado en el estudio de estructuración, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

No	Municipio	Numero de Polígonos Prediales	Número de Unidades Prediales	Área de terreno (Ha)
1	BARRANQUILLA	18.616	89.168	5.278

Fuente: Elaboración propia

Así las cosas, es claro que el incremento en las unidades prediales es de 1.683 y no los 72.235 como se presume en el cuestionamiento.

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 “[Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](#)” en el capítulo 7 “Descripción del Censo Predial, de propietarios y poseedores realizado” de la Resolución de Distribución Número 3856 de 2024, el cual se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

CUESTIONARIO ANI

1. Informe ¿cuánto tuvo que aportar Barranquilla y el Departamento del Atlántico por la obra de Valorización de la vía Barranquilla – Puerto Colombia?

Se informa que el municipio de Barranquilla y el Departamento del Atlántico no aportaron recursos para la construcción de la carretera Barranquilla - Puerto Colombia, declarada por el Consejo Nacional de Valorización, como obra nacional que causo valorización en el año de 1975. La financiación del citado proyecto se realizó con presupuesto del Fondo Vial Nacional, es decir, los recursos fueron aportados por la Nación a cargo del extinto Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

2. ¿Cuánto es el tiempo estimado para la entrega de la doble calzada Cartagena Barranquilla?

Actualmente el Instituto Nacional de Vías cuenta con el contrato de obra 3730-2024 cuyo objeto es *Atención A Sitio Crítico Ubicado En El PR 85+800 Al PR 86+100 de la ruta 90A01 Que Comunica La Ciudad De Cartagena Y Barranquilla; Y Mantenimiento De Los Accesos*

Puerto Santa Marta. El proyecto tiene una inversión total de obra e interventoría de \$27.059 millones, este proyecto es para la atención del sitio crítico de la vía Cartagena - Barranquilla y los accesos al puerto de Santa Marta, los accesos van desde el Barrio El Pradito hasta Mamatoco, el proyecto tiene fecha estimada de finalización en junio de 2025.

Para la atención del sitio crítico se está realizando un muro con cimentación profunda con una longitud aproximada de 200 metros, lo cual representa una inversión de \$18.064 millones del contrato 3730-2024.

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.

Al respecto se hacen las siguientes precisiones:

Mediante el Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, la Ley 1819 de 2016, Parte XII - Artículos 239 a 254, posteriormente su adición mediante el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y su modificación mediante el Decreto 1618 de 2023, se adoptaron todos los elementos sustanciales de la contribución, con la finalidad de incorporar los recursos producto del mayor valor generado en la propiedad inmueble por la ejecución de obras de infraestructura adelantadas por el gobierno nacional.

Expedida la Ley 1819 de 2016 y por ende prevista legislativamente la CNV como un mecanismo de financiación de proyectos de infraestructura de transporte, se dio inicio al proceso tendiente a su reglamentación y puesta en operación. En este sentido, el gobierno nacional, a través del Convenio Marco de Cooperación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMIT) suscrito el 25 de septiembre de 2013, entre el Ministerio de Transporte y la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN y dadas las necesidades de las entidades adscritas al sector Transporte, se suscribe el Otrosí No. 1 al Convenio Marco el 18 de febrero de 2015, mediante el cual se adhieren la ANI y el INVIAS a dicho Convenio. Así las cosas, a partir de la suscripción del Convenio Interadministrativo Derivado No. 2, suscrito el 18 de febrero de 2015, se suman esfuerzos para realizar la estructuración integral de la reglamentación en el sector Transporte, que permitiera la aplicación de la CNV.

En el marco del mencionado Convenio, la FDN contrató en el 2019, a la Unión Temporal Montaña y Borrero para desarrollar el estudio de 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 de carácter Nacional, con el cual se elaboraron, las propuestas de reglamentación de la CNV, que incluyeron entre otras actividades la construcción de la metodología para calificar y priorizar los proyectos susceptibles del cobro de valorización, así como su aplicación para seleccionar el proyecto piloto.

El resultado de la aplicación de dicha metodología a treinta y cinco (35) proyectos viales, permitió seleccionar los cinco (5) mejores clasificados de mayor a menor puntaje, así:

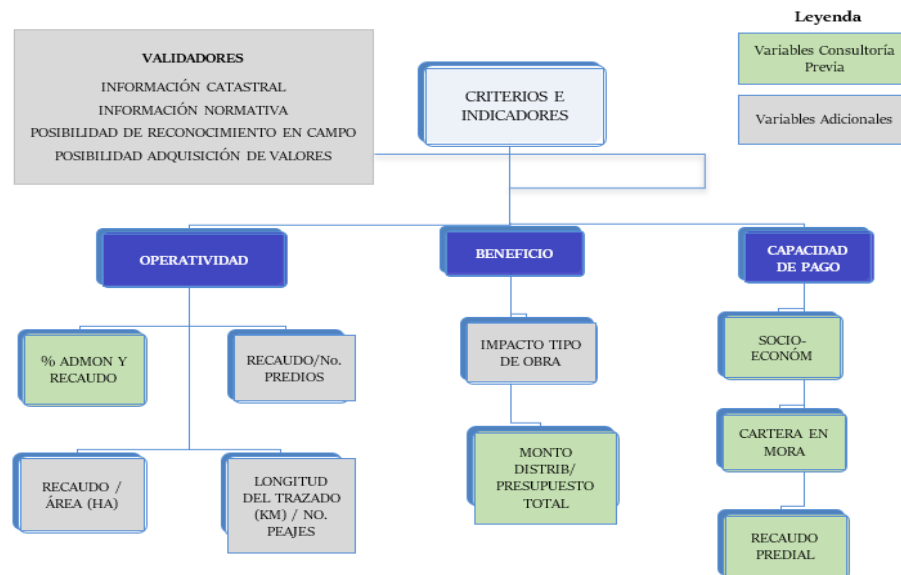
1. Accesos Norte de Bogotá

2. Bogotá-Girardot
3. Barranquilla - Cartagena
4. Ruta Caribe
5. Malla vial del Valle

JERARQUÍA	PROYECTO VIAL	PROMEDIO PONDERADO
1	Accesos Norte De Bogotá	4,27
2	Bogotá - Girardot	4,14
3	Barranquilla - Cartagena	3,96
4	Ruta Caribe	3,95
5	Malla Vial Del Valle	3,65

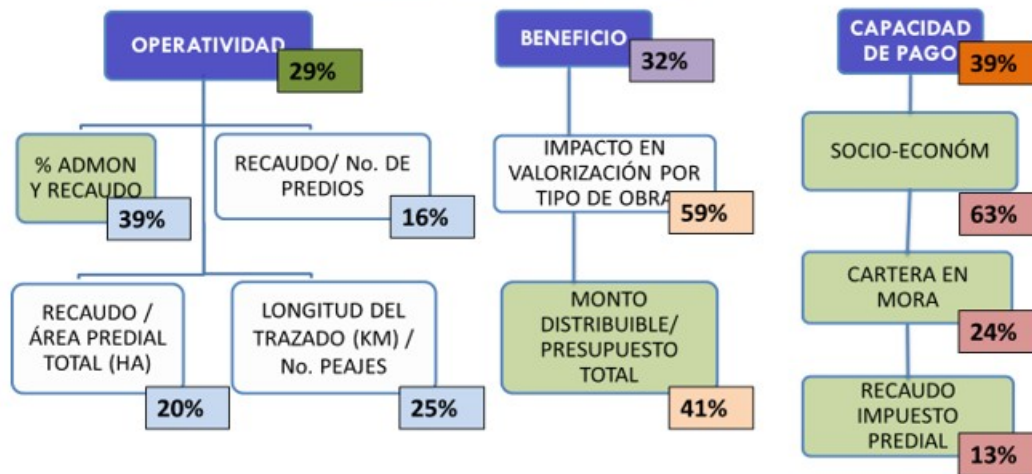
Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

A continuación, se relacionan los criterios e indicadores utilizados para la calificación.



Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

Una vez definidos los indicadores enunciados anteriormente, fue necesario determinar la ponderación para cada uno de los criterios e indicadores, al igual que los resultados, como se establece en la siguiente imagen:



Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

GRUPOS DE CRITERIOS	PROMEDIO CONSISTENTE
Criterios De Operatividad	29%
Criterios De Beneficio	32%
Criterios De Capacidad De Pago	39%
CONSISTENCIA	2%

Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

Asimismo, se aplicaron otros criterios denominados “criterios validadores” de la información, como aspecto relevante y necesario para la aplicación de la matriz de calificación a los proyectos seleccionados, permitiendo realizar un primer filtro para determinar el estado de la información predial y normativa de cada proyecto. Esto significa, que, si de un proyecto vial no se tenía alguno de estos indicadores de información, no era posible hacer la cuantificación del potencial de valorización y debería ser excluida para efectos de comparación con otros proyectos.

Estos criterios se refieren a la información que se requiere de cada proyecto y opera como grupo validador y no se constituye dentro de los tres (3) grandes criterios de calificación incluidos en la metodología de calificación (i) operatividad, ii) beneficio y iii) capacidad de pago).

Ahora bien, los indicadores que conforman este grupo validador se contemplan como una variable Dicotómica o Dummy, es decir, que toman el valor de uno (1) cuando existe la disponibilidad de información y cero (0) cuando esta información no se encuentra disponible.

Para efectos de la calificación en la selección del proyecto piloto, este validador de información está conformado por cuatro (4) indicadores independientes así:

- Acceso a normatividad
- Información catastral disponible
- Posibilidad de adquirir valores comerciales del suelo
- Facilidad de reconocimiento en campo

No obstante, el validador “acceso a normatividad”, no fue considerado, ya que los proyectos abarcaban zonas de influencia muy amplias, por lo que el volumen de información a recolectar era extenso y requería de un rango de tiempo que superaba el término de duración del contrato de consultoría.

Finalmente, se adoptaron tres (3) validadores como variables dicotómicas, tal como se presenta a continuación:

INDICADOR	DESCRIPCIÓN
a) Información catastral disponible	Mide la disponibilidad actual de la información catastral en formato digital editable. Dentro de esta información se encuentran los registros 1 y 2 del IGAC o de la entidad catastral correspondiente, además de información geográfica editable y consistente.
b) Posibilidad de adquisición de valores comerciales del suelo	Mide la posibilidad de comprar, consultar o acceder a información de valores comerciales, o de mercado del suelo de zonas homogéneas geoeconómicas, valores de transacciones, avalúos, soportes históricos de gremios avaluadores inmobiliarios, entre otros.
c) Facilidad de reconocimiento en campo.	Cuantifica la posibilidad de acceso a la zona de influencia, en términos de seguridad, costo de desplazamiento, dificultad topográfica, entre otros.

Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

Para efectos de seleccionar el proyecto piloto de aplicación de la CNV, producto de las mesas de trabajo con el Comité de Coordinación del PMTI, y de acuerdo con sus consideraciones en el marco de la Ley 1819 de 2016, se implementó un quinto indicador como pauta final en la selección del proyecto piloto, denominado “estado actual del proyecto vial”, con el cual se verificó la etapa actual del proyecto, así como se expuso las ventajas y desventajas de cada uno de los proyectos viales de los cinco (5) jerarquizados en primer orden.

Sin embargo, las consideraciones anteriores no fueron las únicas, ya que se tuvieron en cuenta otros aspectos que permitieron tomar la decisión para seleccionar el proyecto, los cuales se relacionan a continuación:

- Desarrollos urbanísticos que generan valorización
- Accesibilidad a la información predial
- Cartografía completa de los planes básicos o esquema de ordenamiento territorial

Se presenta a continuación, el modelo comparativo realizado para los cinco (5) primeros

proyectos viales objeto de calificación:

PROYECTO VIAL	ETAPA ACTUAL DEL PROYECTO	ELEMENTOS POSITIVOS (PRO)	ELEMENTOS NEGATIVOS (CONTRA)
ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ	-En construcción	- Predios de alto valor económico.	- La Avenida Carrera Séptima está incluida, pero debe cumplir un validador con el desarrollo vial de Bogotá sobre la misma vía. - El área tentativa de influencia involucra información de Bogotá. (catastro descentralizado).
BOGOTÁ – GIRARDOT	- Tercer carril en pre-construcción	- Inicio de pre- construcción.	-Problema del concesionario ante superintendencia de sociedades.
CARTAGENA – BARRANQUILLA Y CINRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD	-En construcción	-Alto poder adquisitivo de propietarios de predios. -Nuevos desarrollos urbanísticos y edificativos. -Alta valorización sobre el corredor vial. -Desarrollos turísticos y recreativos.	-Tramos desarrollados completamente.
ruta CARIBE	Construcción	- Corredor de carga de alta valorización. - predios con potencial económico.	
MALLA VIAL DEL VALLE	Operación y mantenimiento	- Predios con alto valor económico.	- Área tentativa de influencia involucra información de Santiago de Cali. (catastro descentralizado)

Fuente: Estudio Montaña – Borrero. Entregable 3 – Construcción y Aplicación de la Metodología de Calificación de Proyectos.

Una vez analizadas y evaluadas las ventajas y desventajas de los cinco (5) primeros proyectos viales mejor calificados, se retomó uno a uno por orden ascendente cada uno de ellos, con el fin de hallar en dicho orden el proyecto vial que contara con mayor puntaje y con mayores ventajas como se explica a continuación:

1. El proyecto vial con mayor puntaje dentro de la matriz de calificación correspondía a Accesos Norte, sin embargo, dicha vía dependía del plan de movilidad de la ciudad de Bogotá, y la ejecución total del proyecto estaba sujeta a los planes del Distrito Capital, sin contar con un pronunciamiento conciso para la época sobre la ampliación de la Avenida Carrera Séptima desde la calle 245.

No existía certeza sobre la contratación y ejecución de la obra para la inclusión de la carrera séptima en el proyecto vial Accesos Norte, por esta razón a pesar de que contaba con una calificación preliminar favorable, la falta de seguridad en la continuidad de la obra que le otorgaba mejores condiciones de uso, la descalificaba para ser objeto de aplicación de la CNV.

2. En segunda posición de jerarquización se encontraba el proyecto vial Bogotá – Girardot, el cual no fue seleccionado como proyecto piloto debido a la incertidumbre que para ese momento se tenía del tiempo de terminación de la obra, y las divergencias que en materia contractual se estaban presentado durante su ejecución.
3. Siguiendo el orden de calificación se encontraba el proyecto carretero Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de La Prosperidad, paquete vial que presentaba tramos en su mayoría próximos a culminar la construcción, por lo que la población de la zona de influencia podía percibir el beneficio de manera alterna a una eventual distribución de CNV.

Esta carretera posee aspectos positivos diferenciales como el desarrollo en auge de zonas turísticas y residenciales de gran valor como el macroproyecto de vivienda “Serena del Mar” ubicado sobre el frente de la vía. Se destaca además la presencia de propietarios con alto poder adquisitivo (en la zona hotelera de Cartagena y Barranquilla) sobre dicha zona de influencia.

Por las características diferenciales que se mencionaron y por ser el tercer proyecto vial con mayor calificación en la metodología, este proyecto carretero fue seleccionado como proyecto piloto de Contribución Nacional de Valorización.

4. Los proyectos viales 4. Ruta Caribe y 5. Malla Vial de Valle del Cauca, aunque tenían ventajas diferenciales, se encontraban con puntaje inferior de la calificación del proyecto vial Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad seleccionado como piloto, y esta calificación es la base estructural a partir de la cual se define la priorización de proyectos.

Así las cosas, con la estructuración de los estudios técnicos, jurídicos y financieros de la CNV y la selección del proyecto piloto, iniciado por los gobiernos anteriores, el gobierno actual ha propendido por darle continuidad al respectivo proceso, mediante el desarrollo del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización celebrado el 05 de mayo de 2023, con la respectiva recomendación de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización al proyecto vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de La Prosperidad y la expedición por parte del INVIAS como sujeto activo del recaudo de la contribución, la expedición de los actos administrativos de aplicación correspondientes a:

- Resolución No. 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.”*
- Resolución No. 2615 de 27 de junio de 2024 *“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Resolución Número 1729 del 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”*

En línea con lo anterior es importante señalar, cuáles son las funciones del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte,

las cuales están estipuladas en el “Reglamento del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte”, artículo 5.

“(…) Recibir a través de la secretaría técnica, los proyectos identificados y presentados por las entidades responsables de las respectivas obras o proyectos de infraestructura de transporte para ser calificados en una sesión del Comité en caso de ser un número plural o para recomendar la procedencia o no, de la aplicación de la CNV en caso de ser un único proyecto el que se presente en la respectiva sesión. (…)”

Adoptar conforme lo establecido en los artículos 4.1.1.2.2, 4.1.1.2.3 y 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 en materia de CNV las normas que lo modifiquen o adicionen, y previa revisión y validación por parte de la Secretaría Técnica del Comité, acta mediante la que se: a.- realice la calificación numérica favorable o desfavorable de cada uno de los proyectos identificados y presentados por las entidades responsables - originadoras de las respectivas obras o proyectos de infraestructura de transporte, para ser calificados en una sesión del Comité en caso de ser un número plural o b.- la recomendación de la procedencia o no, de la aplicación de la CNV en caso de ser un único proyecto el que se presente las respectivas sesión. La revisión y validación previa por parte de la secretaría técnica del Comité se debe hacer sobre la sustentación de cada una de las obras o proyectos identificados, contenidas en los soportes técnicos y jurídicos exigidos en la metodología definida en la Resolución No. 20223040043135 adoptada por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o adiciones, que deben ser aportados por la respectiva entidad originadora para este propósito.

Priorizar, también previa revisión y validación por parte de la Secretaría Técnica del Comité, en el acta de calificación o de recomendación señaladas en el numeral 2° antecedente y según sea el caso, los proyectos susceptibles del cobro de la Contribución Nacional de Valorización, conforme lo establecido en el tercer inciso del artículo 4.1.1.2.3 del decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto de 1255 de 2022 y la norma que lo modifique o adicione.

En cuanto a la toma de decisiones en el Comité de Calificación y Priorización, el artículo 3. del mencionado reglamento, establece:

“(…) Artículo 3. Quorum. El comité de calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte podrá sesionar con al menos tres (3) de sus miembros con derecho a voz y voto, la deliberación y decisión se dará con la mayoría simple del quórum mínimo para sesionar. (…)”

Es menester precisar, que al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización (Acta No. 02 – 05/05/2023) asistieron todos los integrantes que hacen parte del mencionado comité, una vez sometido a votación el Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla Circunvalar de La Prosperidad, se señala en el acta “Como consecuencia de lo anterior se recomienda por unanimidad la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del proyecto vial Cartagena – Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, para el cual se emite la respectiva acta de recomendación que se adjunta a esta acta.”

Con respecto a los beneficios, se ha dado una amplia explicación en la respuesta al numeral de la pregunta 10 del “**CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE**” y respuestas a los numerales de las preguntas 1 y 6 del “**CUESTIONARIO INVIAS**”.

Para mayor detalle remitirse al Anexo No. 1 “[Memoria Técnica de la Contribución Nacional de Valorización, Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](#)” en el capítulo 13 “Sustento de la cuantificación de la capacidad de pago y del estudio de beneficio económico” de la resolución de distribución y que se encuentra disponible en el micrositio web de Valorización de INVIAS <https://valorizacion.invias.gov.co/normativa.php>

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?

Actualmente el INVIAS no contempla ningún proyecto para la terminación de la doble calzada de la vía Cartagena – Barranquilla.

Proyectado por: EDNA SAMANTHA RODRIGUEZ PINZON

Revisado por: ANNY YIRLESA ARIAS SALAZAR, JHON JAIRO GONZALEZ BERNAL., LAURA GERALDINE SANDOVAL BARRERA, MAURICIO HERNAN CESPEDES SOLANO, RUBY AMPARO MALAVER MONTAÑA

Aprobado por: MAURICIO HERNAN CESPEDES SOLANO, RUBY AMPARO MALAVER MONTAÑA

Copia Interna a: MARISOL ANDRADE MARTINEZ (1000000), EDNA SAMANTHA RODRIGUEZ PINZON (1110000)