



Al contestar cite este radicado: 2025S-VBOG-038471

Fecha: 2025-06-10 15:12:27

DOCTORA

DIANA MARCELA MORALES ROJAS

SECRETARIA GENERAL COMISION CUARTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CARRERA 7 NO 8 - 68. EDIFICIO NUEVO DEL CONGRESO

comision.cuarta@camara.gov.co

BOGOTÁ, D.C.

ASUNTO: Respuesta a los radicados No. 2025E-VUVRAZ-058449 y No. 2025E-VUVRAZ-058425 Cuestionario Aditivo a la Proposición No. 81 de 2025.

Respetada Secretaria,

En atención al **cuestionario aditivo** (Modesto Aguilera) con fundamento en la **Proposición No. 81-25**, remitida a esta entidad mediante los radicados del asunto; de manera atenta, se brinda respuesta al cuestionario en lo que corresponde a la competencia del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, conforme a la información reportada por la Dirección Técnica y de Estructuración de este Instituto, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)

- **Informe cuál es la proyección total de recaudo que se pretende obtener mediante la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en el proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, incluyendo el valor estimado por municipio y predio. Asimismo, detalle el plan de inversión asociado, especificando los proyectos, obras o intervenciones previstas, su localización y cronograma de ejecución. Finalmente, remita el soporte técnico, jurídico y financiero que justifica dicho nivel de recaudo, así como los estudios que sustentan la proporcionalidad entre el cobro y el beneficio real para los contribuyentes.**

Frente a la proyección total de recaudo del “Proyecto Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”, desagregado por municipio y estudio técnico - financiero para la determinación del recaudo, se señala que este se calculó de acuerdo con el valor de la base distribuible, definida en la Ley 1819 de 2016¹ en su artículo 245 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. (…)”.

¹ “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.”

En 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 Nacional de Valorización - CNV; siendo pertinente resaltar, que 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.

En consecuencia, el INVÍAS en concordancia con la Ley 1819 de 2016, el Conpes 3996 de 2020² y el Decreto Reglamentario 1255 de 2022³ en su capítulo 4 y sus modificatorios definieron las tres (3) siguientes variables para tener en cuenta para la determinación del monto distribuible (Base Gravable) del proyecto sujeto de cobro de la CNV denominado “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”:

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.

Lo anterior, se determinó en el artículo tercero de la Resolución 3856 de 2024⁴ estableciendo la base gravable o monto distribuible, así:

*“(…) **ARTÍCULO 3. BASE GRAVABLE O MONTO DISTRUIBLE.** Modifíquese el artículo segundo de la Resolución 1729 de 2023, el cual quedará así:*

ARTÍCULO SEGUNDO. BASE GRAVABLE O MONTO DISTRUIBLE. La base gravable o monto distribuible de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte para el proyecto indicado en el artículo primero del presente acto administrativo se fija en DOS BILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL OCHENTA Y TRES MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y UN PESOS MCTE (\$2.398.083.249.671), correspondiente al valor del CAPEX indexado con el Índice de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), calculado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) con corte a mayo de 2024.

² “Lineamientos de política para la aplicación e implementación de la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional”

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 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”

Parágrafo 1. Se incluyen como gastos de administración y recaudo para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, con un porcentaje equivalente al 6.15% destinados a cubrir los gastos de administración y recaudo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, que en todo caso, no podrá superar el 30% de conformidad con lo establecido en el artículo 2.3.4.7.1. del Decreto 1255 de 2022.

Parágrafo 2. El recaudo que no constituya gastos de administración y recaudo serán asignados al Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura (FIP), de conformidad con el literal a, del artículo 149 de la Ley 2010 de 2019. (...)

Ahora bien, la determinación de la suma (monto distribuible) que se pretende recaudar por medio del mecanismo de la CNV y que se menciona en los párrafos anteriores, 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 indexo a valor presente (2024) los costos (Capex) de inversión del proyecto susceptible del cobro.

De otra parte, en el artículo sexto de la misma Resolución 3856 de 2024, se indica el método de distribución del beneficio para el cobro de la CNV del “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”.

“(…) 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):

- $C_i \geq \text{Costo de administración}_i$: 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.
- $C_{ia} \leq T$ 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.
- $C_{Ti} \leq C_{ia} * \text{plazo para pagar la contribución}$: 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 $C_{Ti} (\dots)$

Debe tenerse en cuenta que mediante la Resolución N° 5866 del 2024⁵ se estableció conforme el literal b) *Tope capacidad de pago* señalado en el artículo sexto de la Resolución 3856 de 2024, una restricción al valor de la liquidación individual de la CNV a los sujetos pasivos (propietarios/poseedores) de predios que tengan capacidad de pago basadas en la liquidación del Impuesto Predial Unificado - IPU bruto, estableciéndose:

“(…) **ARTÍCULO PRIMERO.** Incorporar el siguiente párrafo al artículo sexto de la Resolución 3856 del 26 de agosto 2024:

“PARÁGRAFO. SUJETOS PASIVOS CON CAPACIDAD DE PAGO. El tope de la liquidación de la Contribución Nacional de Valorización para los propietarios/poseedores, sujetos pasivos con capacidad de pago, es el siguiente:

Tope capacidad de pago	Predios con destino
Hasta 1 IPU	Habitacional de estratos 1,2,3 y/o 4 e Institucionales
Hasta 2 IPU	Habitacional estrato 5 y/o 6
Hasta 3 IPU	Diferente al habitacional e institucional

La diferencia entre la liquidación individual de la Contribución Nacional de Valorización y el tope capacidad de pago, corresponde a una parte de los recursos invertidos por el estado en la ejecución del proyecto de infraestructura vial Cartagena – Barranquilla - Circunvalar

⁵ “Por medio de la cual se incorpora un párrafo al artículo sector de la Resolución 3856 del 26 de agosto de 2024”

de la Prosperidad configurado como hecho generador; en todo caso, la referida diferencia no corresponde a una Exención o Tratamiento Preferencial ya que estos solo aplican para los sujetos pasivos que no cuentan con capacidad de pago". (...)"

Teniendo en cuenta lo anterior, el monto de recaudo proyectado de la CNV del “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad” asciende a la suma de **COP\$1.233.309.861.689.**

Conforme lo anterior, dicho valor de recaudo se encuentra desagregado por departamento y municipio de la siguiente manera:

Departamento	Municipio	Total Predios	Gravables	Recaudo Neto	Recaudo Neto	Participación %
Atlántico	Barranquilla	89.165	51.845	\$ 668.741.453.873	\$ 469.508.167.943	38,1%
	Galapa	11.285	4.213		\$ 41.816.901.390	3,4%
	Malambo	6.551	3.043		\$ 2.767.757.761	0,2%
	Soledad	36.618	12.107		\$ 2.819.452.719	0,2%
	Puerto Colombia	22.422	12.585		\$ 128.743.300.930	10,4%
	Juan De Acosta	7.030	4.284		\$ 13.571.432.142	1,1%
	Piojo	813	283		\$ 2.108.890.117	0,2%
	Tubara	6.747	6.067		\$ 7.405.550.870	0,6%
Bolívar	Cartagena	66.303	46.305	\$ 564.568.407.816	\$ 563.751.518.091	45,7%
	Santa Catalina	1.720	234		\$ 816.889.725	0,1%
TOTALES		248.654	140.966	\$ 1.233.309.861.689	\$ 1.233.309.861.689	100,0%

*Valores expresados en pesos

**Es importante aclarar que dicho valor de recaudo proyectado se encuentra sujeto al comportamiento de pago de los contribuyentes y la aplicación del descuento por pronto pago.

De otra parte, frente al *plan de inversión asociado, especificando los proyectos, obras o intervenciones previstas, su localización y cronograma de ejecución*, debe tenerse en cuenta que la CNV es un instrumento de desarrollo económico que le permite a la Nación financiar y ejecutar obras de infraestructura vial, que aporten 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 2016, como un instrumento de captura de valor que le permita adelantar estos proyectos a través de las entidades formuladoras del sector transporte, tales como: INVÍAS, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Aerocivil, de manera eficiente.

Así mismo, el Gobierno Nacional, en ocasión a la Ley 1819 de 2016 y el Conpes 3996 de 2020⁶ emitió el Decreto Reglamentario 1255 de 2022, modificado por el Decreto 1618 de 2023⁷ el cual define los lineamientos del proceso de CNV y fue establecido como el conjunto de

⁶ “Lineamientos de política para la aplicación e implementación de la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional.”

⁷ “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

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 Alternativa de Pago para el Desarrollo de la Infraestructura - FIP de acuerdo con lo establecido en la Ley 2010 de 2019⁸ y los Decretos Reglamentarios 223 de 2021⁹ y 267 de 2024¹⁰.

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 2015¹¹ 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 y de acuerdo con el artículo 2.24.8 del Decreto 223 de 2021¹², 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

en especie obtenidos por cobro de la CNV; y el envío de información producto de censos prediales a las autoridades catastrales competentes.”.

⁸ “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.”

⁹ “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.”

¹⁰ “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).”

¹¹ “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público”

¹² “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.”

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.

De otra parte, en la Resolución No. 3856 de 2024 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 Nacional de Valorización del “Proyecto de Infraestructura Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”.

Ahora, frente al **soporte técnico, jurídico y financiero que justifica dicho nivel de recaudo, así como los estudios que sustentan la proporcionalidad entre el cobro y el beneficio real para los contribuyentes**, es conveniente señalar que el área de influencia de una intervención de transporte en el territorio tiene un componente técnico económico, uno geográfico espacial y uno adicional a los hechos físicos socioeconómicos.

En primer lugar, se necesita la relación transporte y precios del suelo que se deriva de las distintas densidades económicas del territorio.

En palabras sencillas, construir una vía entre dos municipios del departamento del Amazonas no tiene el mismo impacto económico que la vía que conecta dos municipios en un departamento de un sistema de ciudades fuertes con alta densidad económica como es el caso de Bogotá, Cundinamarca, Antioquia, Barranquilla, Cartagena, entre otros.

Para este efecto se necesita estimar el gradiente de beneficio- distribución de la obra atendiendo la heterogeneidad del territorio, lo que se detallará más adelante.

En segundo lugar, se necesita involucrar las variables geográficas que cambian el gradiente en cada municipio; y, en tercer lugar, hechos socioeconómicos como otras vías, centros de empleo o grandes extensiones de comunidades indígenas que cortan el gradiente estimado o reducen su alcance para configurar la zona final de influencia.

Por supuesto, ante la fuerte dinámica de ocupación es importante verificar en terreno los hechos estimados.

A continuación, se profundiza en la relación transporte y precios del suelo, resaltando que el efecto de las inversiones de transporte tiene varios mecanismos de transmisión sobre la economía.

El primero; el desarrollo del transporte es sostén del crecimiento y se requiere al menos tres tipos de políticas para potenciar los posibles beneficios del desarrollo:

- i. *La política de inversión*, que determina atributos como el tipo de modo, la escala de la inversión, la ubicación de las instalaciones y su función en la red más amplia,
- ii. *La política económica regional*, que influye en la ubicación de las empresas, las condiciones del mercado laboral y las economías del mercado de tierras,
- iii. *La formulación de políticas públicas generales*, cuya tarea esencial es resolver los conflictos entre las partes interesadas. (Banister & Berechman, 2017).

Otra parte importante de la investigación sobre los efectos de las inversiones en transporte, muestra que existen externalidades positivas derivadas del aumento de la densidad urbana y que estas pueden ser sustanciales, (Chatman & Noland, 2011), en particular para las industrias de servicios, en su investigación de los vínculos entre la aglomeración, la productividad y la inversión en transporte de la economía del Reino Unido, (Graham, 2007; 2008), para Japón

Wetwito & Kato, (2017), encuentran que un beneficio indirecto de la mejora de la productividad regional derivada de la aglomeración por localización ser más significativa que la de la aglomeración por urbanización.

Un efecto adicional de las inversiones es sobre los cambios de precios del suelo e inmuebles. Una parte importante de la investigación sugiere evidencia de estos incrementos, (Giuliano & Agarwal, 2004; Medda, 2012; Moeckel, et al, 2018), y de allí el cobro de las inversiones en términos de lo que se conoce como Contribución de Valorización o en algunos casos betterment levy, internacional en el financiamiento de infraestructura pública mediante la contribución de valorización a nivel de ciudades, (Rhoads & Bird, 1967; Doebele, Grimes & Linn, 1979; Sukarman, 1991; Acosta, 2008; Smolka, 2012; Walters, 2013). Importante en esta evidencia es la especificidad de las estimaciones del tipo de inversión, (Landis, et al, 1995).

La heterogeneidad de la ocupación y de la aglomeración económica implica que las infraestructuras de transporte tendrán un efecto diferenciado colineal con las diferencias espaciales, (De la Barra, & Rickaby, 1982, Maparu, & Mazumder, 2017; Zeng, et al, 2019). De esta manera se necesita estimar los efectos de las intervenciones en cada uno de los municipios; estos dependen, como señala la ley, de muchos factores, pero lo importante es establecer con precisión el efecto neto de la obra. En el caso del método de avalúos ponderados por distancia se distribuye 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, artículo 248 de la Ley 1819 de 2016¹³ que transcribe.

“(…) 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. (...)”

De esta manera, frente al parámetro de distribución, se debe resaltar que de acuerdo con el mencionado artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, el método de distribución de la CNV 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.

En el párrafo 1 se establecen los métodos que sugiere el legislador y deja la posibilidad que la *autoridad competente* determine el método a aplicar o proponga otro método. De esta manera se necesita estimar los efectos de las intervenciones en los predios; estos dependen, como señala la ley, de muchos factores, pero lo importante es establecer con precisión el efecto neto de la obra. Para el efecto se usan modelos económicos de la forma:

$$Av_i = \sum_{i=0}^j \beta_i x_i + \beta_{j+1} Dv_i + u_i \text{ (ecuación 1)}$$

¹³ “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.”

En donde A_v corresponde al avalúo comercial de un predio cualquiera de la zona beneficiada con la inversión pública. Por su parte, $\sum_{i=0}^j \beta_i x_i$ son las variables de control necesarias para aislar el efecto neto de la obra que en la ecuación (1) es $\beta_{j+1} Dv_i$. En esta ecuación se espera que $\beta_{j+1} < 0$ por cuanto el efecto se reduce con la distancia a la vía. Finalmente u_i es un término aleatorio que captura los efectos de variables que podrían afectar el avalúo, pero que en promedio su efecto es nulo, su varianza es constante.

Se reitera nuevamente que, en el caso del método de avalúos ponderados por distancia, se distribuye *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*, artículo 248, como señala la expresión:

$$C_i = \left(\frac{A_i}{d_i^\beta} \right) * FC \text{ (ecuación 2)}$$

En donde,

$$FC = \frac{MD}{\sum_{i=1}^n \frac{A_i}{d_i^\beta}} \text{ (ecuación 3)}$$

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 y el parámetro β es la relación avalúo-distancia a la obra o como lo señala la ecuación (1) es β_{j+1} . Como se puede apreciar en esta formulación, el primer factor del lado derecho de la ecuación, $\left(\frac{A_i}{d_i^\beta} \right)$, se puede entender como la porción del avalúo que se toma para la contribución.

$$\left(\frac{A_i}{d_i^\beta} \right) = A_i \left(\frac{1}{d_i^\beta} \right) = A_i w_i$$

Esta porción w_i indica cuanto del beneficio, incluido en el avalúo comercial del predio, se toma como base tributaria de la contribución. FC se puede considerar la tarifa tributaria, este es un coeficiente aplicado a todos los predios. Para claridad supóngase que se tiene un predio cuyo avalúo es de 1000 millones de pesos localizados a 100 metros de dos (2) tipos de vía.

Una que podría ser una autopista y la otra una vía local. Para evaluar el efecto del gradiente beta en la ecuación (2) supóngase que el avalúo se mantiene constante en la distancia y el beta de la autopista es -0.058163 mientras que el de la vía local es -0.358163 estimados con modelos econométricos señalados por la ecuación (1). Como ejemplo didáctico se supone un monto distribuible de \$2 billones y un denominador de la ecuación (3) de \$100 billones lo que nos indica un factor de contribución de 0.02.



Tabla 1. Ponderadores y contribución de valorización

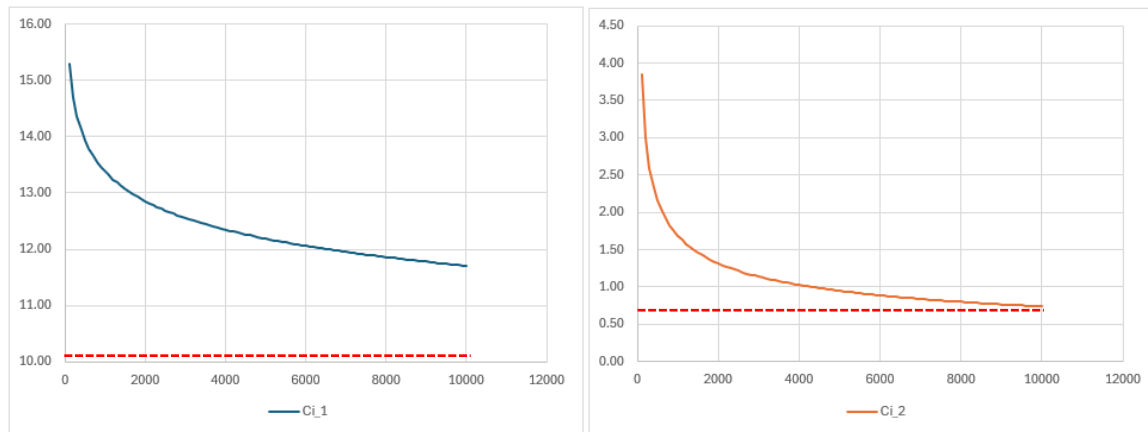
d	w_1_A	w_2_A	Ci_1	Ci_2
100	0.765	0.192	15.3	3.8
200	0.735	0.150	14.7	3.0
300	0.718	0.130	14.4	2.6
400	0.706	0.117	14.1	2.3
500	0.697	0.108	13.9	2.2
600	0.689	0.101	13.8	2.0
700	0.683	0.096	13.7	1.9
800	0.678	0.091	13.6	1.8
900	0.673	0.087	13.5	1.7
1000	0.669	0.084	13.4	1.7
1100	0.665	0.081	13.3	1.6
1200	0.662	0.079	13.2	1.6
1300	0.659	0.077	13.2	1.5
1400	0.656	0.075	13.1	1.5
1500	0.654	0.073	13.1	1.5
1600	0.651	0.071	13.0	1.4
1700	0.649	0.070	13.0	1.4
1800	0.647	0.068	12.9	1.4
1900	0.645	0.067	12.9	1.3
2000	0.643	0.066	12.9	1.3

Fuente: Cálculos del autor

Nótese que en el caso de la primera obra con beta de -0.058163 el $A_i w_i = 0.765$. Es decir, solo se tomará el 76.5% del avalúo como base para la contribución mientras que en la segunda vía $A_i w_i = 0.192$, solo se tomará el 19.2% del avalúo como base para la contribución. Ahora, al aplicar el factor de contribución, los cobros a cada predio serán de 15.3 y 3.8 millones.

Una diferencia que establece el gradiente beta por las condiciones de beneficio. Ahora, el segundo elemento importante de la tabla es que este gradiente junto con el costo fijo administrativo es un primer elemento técnico que configura la zona de influencia. En las siguientes figuras se amplía la información recortada de la tabla 1 y se incluye un costo mínimo de enviar el cobro de \$700.000, solo como ejemplo.

Figura 1. Contribución con beta de -0.058163 Figura 2. Contribución con beta de -0.358163



Fuente: Cálculos INVÍAS

Así las cosas, en el artículo 240 de Ley 1819 de 2016 se acepta que hay un beneficio adquirido por el bien inmueble, derivado de la movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con ocasión directa de la ejecución de un proyecto de infraestructura.

En el artículo 245 de la misma Ley, se define como base gravable el costo del proyecto de infraestructura y los gastos de recaudación de las contribuciones *dentro del límite de beneficio*¹⁴ que el proyecto produzca a los inmuebles ubicados dentro de su zona de influencia.

De acuerdo con las cifras del ejemplo, la primera delimitación de la zona de influencia la ofrece el gradiente de captura del beneficio y el costo administrativo de llevar la factura del cobro al contribuyente.

En el primer caso del ejemplo, dada la magnitud de la obra este corte va más allá de los 10.000 metros. En el segundo caso su corte es aproximadamente en esta cifra. Ahora bien, este gradiente lo puede cortar una zona de protección ambiental, un río, otra vía, entre otros, de forma esta primera zona de influencia debe ser ajustada por los límites ambientales, geográficos y socioeconómicos.

Ahora, frente a la estimación del parámetro exige tener un conjunto de variables de control que aislen el efecto neto de las inversiones en transporte. Estos controles dependen de factores del territorio geográficos y socioeconómicos de forma que no se pueden usar de forma indiscriminada para el territorio nacional. En el caso particular de la Circunvalar de la Prosperidad se tienen 10 municipios, Cartagena, Santa Catalina, Juan de Acosta, Tubará, Piojó, Puerto Colombia, Galapa, Soledad, Malambo y Barranquilla tienen particularidades geográficas y configuraciones económicas que deben ser consideradas en las estimaciones.

En una versión general se estableció la siguiente ecuación:

$$Av_i = \beta_0 + \beta_1 At_i + \beta_2 Ac_i + \beta_3 Dvia_i + \beta_4 Dmar_i + \beta_5 Dcn_i + \beta_6 Dent_i + \beta_7 Dcb_i + \beta_8 Dcc_i + \beta_9 Dairb_i + \beta_{10} Dairc_i + \beta_{11}$$

En donde At corresponde al Área de terreno, Ac al Área de construcción, $Dvia$ a la Distancia a

¹⁴ Cursiva fuera de texto.

la Vía, *Dmar*, la Distancia al Mar, *Dcn* es la Distancia al Centro del municipio, *Dent* es la Distancia a la entrada más cercana al municipio, *Dcb*, es la Distancia del centro de Barranquilla, *Dcc* es la Distancia del centro de Cartagena, *Dairb* es la Distancia al aeropuerto de Barranquilla, *Dairc* es la Distancia al aeropuerto de Cartagena, *Dotras* es la Distancia a Otras vías cercanas, *Dcpo* es la Distancia al centro poblado más cercano, *Dcrr* es la Distancia al corredor comercial más cercano y *Dccm* es la Distancia a la centralidad más cercana, X y Y son las Coordenadas X y Y y finalmente se tiene un término de perturbación bien comportado. Todas las variables están en logaritmos y en algunos casos las variables no son pertinentes.

Tabla 2. Estimaciones generales del parámetro de distribución

Variable	Coefficiente
Área de terreno	0.1140369
Área de construcción	1.058177
Distancia al mar	-0.0964934
Distancia a la vía	-0.1337118
Distancia al centro poblado más cercano	0.1253425
Distancia al Centro del municipio	0.0361664
Distancia a la entrada más cercana al municipio	0.0399407
Distancia del centro de Barranquilla	-1.298381
Distancia del centro de Cartagena	-0.5339493
Distancia al Aeropuerto BQA.	-0.1337118
Distancia al Aeropuerto CTG	-0.0775049
Distancia a Otras vías cercanas	0.0904788

Fuente: Estimaciones INVÍAS.

En primer lugar, de acuerdo con los resultados, el área de terreno y de la construcción de un inmueble tiene dos (2) efectos claramente diferenciados. De una parte, si un inmueble ocupa un área de terreno de 200 metros cuadrados frente a otro que solo tiene un área de terreno de 100 metros cuadrados, el primero tendrá un sobre precio de 11.4% superior al del área de terreno de 100 metros cuadrados.

En el caso del área construida pasar de 100 a 200 metros cuadrados implica un incremento de precio del 105% para el segundo inmueble. En términos cuantitativos si fuera una vivienda de 100 metros cuadrados cuyo precio es de \$500 millones, una vivienda de 200 metros cuadrados tendría un precio de \$1.029 millones de.

La elasticidad precio de la distancia al mar indica que pasar de un inmueble localizado a 1000 metros de la playa a otro localizado a 2000 metros de distancia el precio se reduce en 9.64%. La distancia a la vía, el estimador que se busca en este ejercicio, es 0.134 en términos absolutos.

Esta magnitud sugiere que la magnitud de la vía tiene un efecto importante sobre los precios de los inmuebles. En efecto, si este coeficiente fuera de mayor magnitud la valorización se diluye rápidamente con la distancia.

Respecto de la distancia al poblado cercano, el coeficiente sugiere cierta preferencia de los compradores de suelo o inmuebles por la cercanía a la vía más que al centro poblado, si se alejan de este asentamiento en 100%, el precio se incrementa en 12.5%.

Las distancias al centro del municipio, o distrito central de negocios como se conoce en la literatura técnica, y a la entrada del municipio tienen, estadísticamente, el mismo coeficiente.

Esto tiene al menos dos interpretaciones. De un lado, hay municipios pequeños de baja densidad económica cuyos precios tienen pocos cambios con la distancia. De otra parte, la densidad económica es fuerte y tampoco la distancia discrimina precios.

Ocurre lo contrario con los dos polos económicos de este corredor, Barranquilla y Cartagena. La densidad económica de Barranquilla sigue un gradiente que, al estar buena parte de los predios lejanos al centro de esta ciudad, la distancia reduce el efecto precio de forma significativa.

En Cartagena el efecto de la distancia al centro de esta ciudad es el 58% del de Barranquilla. Estar en el área de influencia de Cartagena tiene una prima en el precio.

Los aeropuertos tienen un efecto igual o más importante que la vía. De hecho, no se puede olvidar que estos equipamientos permiten que el mercado del suelo e inmuebles tenga principalmente compradores nacionales, no tantos locales. De nuevo, el entorno de Cartagena es más valorado, el alcance de este aeropuerto es cerca del doble del de Barranquilla, su coeficiente es cerca del 60% del de la última ciudad. Las otras vías cercanas tienen un efecto positivo, igual que los centros poblados, no son atractivas para eventuales compradores. De nuevo, de todas estas variables, posterior a haber corrido muchas regresiones con distintas variables de control, se optó por esta general.

Por último, para entender las diferencias de densidad económica y geografía natural, debe observarse que en virtud de la heterogeneidad física y económica del territorio se busca estimar las diferencias de los parámetros betas. Se usan múltiples estimaciones en distintas formas funcionales y variables que hagan la diferencia del territorio.

Es decir, la ecuación (4) no se puede aplicar a todos los municipios, por ejemplo, Soledad tiene una distancia amplia a la playa, algunas variables no tienen significancia estadística de forma que se necesita tomar la mejor estimación.

Estas inversiones tendrán beneficios de conectividad que facilitan el tránsito de personas y de mercancías en la zona y entre municipios de ambos departamentos. En algún caso se toma el índice de edificabilidad bruta, área construida sobre el área del terreno para capturar la densidad económica, más que las dos áreas como señala la ecuación 4. En la siguiente tabla se presentan los resultados de las estimaciones.

Tabla 3. Betas estimados por municipios

Municipio	Beta
Barranquilla	-0.16188
Galapa	-0.17215

Juan de Acosta	-0.12745
Malambo	-0.18751
Piojó	-0.30728
Soledad	-0.71831
Puerto Colombia	-0.11086
Cartagena	-0.14976
Santa Catalina	-0.03986
Tubará	-0.25648

Fuente: Censo predial- LPRB. Cálculos INVÍAS.

A excepción de Santa Catalina, los municipios de Barranquilla y Cartagena muestran un coeficiente en donde la obra tiene un efecto igual, visto desde Cartagena, en los predios. Es decir, si se toma una prueba de Wald con la desviación estándar de Cartagena, este coeficiente es igual, estadísticamente a Barranquilla.

En las ecuaciones de estas dos ciudades los aeropuertos son estadísticamente significativos, pero el signo y magnitud de Cartagena muestra la importancia de esta ciudad como un referente de valorización. En efecto, la elasticidad avalúo de la distancia al aeropuerto de Barranquilla es positiva de forma que acercarse a Cartagena tiene un efecto importante sobre los avalúos de los predios. De otro lado, estos aeropuertos abren un tamaño de mercado nacional.

En este corredor, de acuerdo con el coeficiente, Puerto Colombia tiene un efecto valorización cercano a un 30% mayor que en Barranquilla del 26% superior al de Cartagena. Ahora bien, de acuerdo con las estimaciones, la mayor valorización se presenta en Santa Catalina, en muchas configuraciones de variables de la ecuación (4) o distintos modelos el coeficiente siempre es el menor de todos.

A pesar de este hecho, solo 228 predios de los 1.720 predios de la zona de influencia pagarían la contribución por el número de exentos. El coeficiente de Soledad muestra cómo el mercado del suelo está más orientado hacia Barranquilla por cuanto este municipio ejerce un papel de centro regional. Al incrementar la distancia a la vía, los precios de estos predios se reducen significativamente.

Es importante resaltar que la estimación general muestra un efecto global superior en casi todos los municipios a la estimación individualizada, estas últimas capturan mejor el efecto de la obra sobre los avalúos.

Para mayor comprensión se relacionan las referencias bibliográficas de estudio:

- Acosta, P. (2008). Policy learning: New challenges for smart value capture in Colombia (Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology).
- Banister, D., & Berechman, Y. (2017). The economic development effects of transport investments. In Transport Projects, Programmes and Policies (pp. 107-123). Routledge.
- Chatman, D. G., & Noland, R. B. (2011). Do public transport improvements increase agglomeration economies? A review of literature and an agenda for research. Transport Reviews, 31(6), 725-742.



- De la Barra, T., & Rickaby, P. A. (1982). Modelling Regional Energy-Use: A Land-Use, Transport, and Energy-Evaluation Model. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 9(4), 429–443. <https://doi.org/10.1068/b090429>
 - Doebele, W. A., Grimes Jr, O. F., & Linn, J. F. (1979). Participation of beneficiaries in financing urban services: valorization charges in Bogota, Colombia. *Land Economics*, 73-92.
 - Graham, D. J. (2007). Agglomeration, productivity and transport investment. *Journal of transport economics and policy (JTEP)*, 41(3), 317-343.
 - Graham, D. J. (2008). Agglomeration economies and transport investment.
 - Giuliano, G., & Agarwal, A. (2004). Land use impacts of transportation investments. *The geography of urban transportation*, 3, 237-273.
 - Landis, J., Guhathakurta, S., Huang, W., Zhang, M., & Fukuji, B. (1995). Rail transit investments, real estate values, and land use change: A comparative analysis of five California rail transit systems.
 - Maparu, T. S., & Mazumder, T. N. (2017). Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990–2011): Is there any causal relationship? *Transportation research part A: policy and practice*, 100, 319-336.
 - Medda, F. (2012). Land value capture finance for transport accessibility: a review. *Journal of Transport Geography*, 25, 154-161.
 - Moeckel, R., Garcia, C. L., Chou, A. T. M., & Okrah, M. B. (2018). Trends in integrated land-use/transport modeling: An evaluation of the state of the art. *Journal of Transport and*
 - Rhoads, W. G., & Bird, R. M. (1967). Financing Urbanization in Developing Countries by Benefit Taxation: Case Study of Colombia. *Land Economics*, 43(4), 403-412.
 - Smolka, M. O. (2012). A new look at value capture in Latin America. *Land Lines*, 24(3), 10-15.
 - Sukarman, H. K. (1991). Betterment levy an analysis of the current and potential use of Pajak Khusus Penggantian Biaya Dan Pungutan Tambahan in Jakarta, Indonesia (Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology).
 - Walters, L. C. (2013). Land value capture in policy and practice. *Journal of Property Tax Assessment & Administration*, 10(2), 5-21.
 - Wetwitoo, J., & Kato, H. (2017). Inter-regional transportation and economic productivity: a case study of regional agglomeration economies in Japan. *The Annals of Regional Science*, 59, 321-344.
 - Zeng, C., Song, Y., Cai, D., Hu, P., Cui, H., Yang, J., & Zhang, H. (2019). Exploration on the spatial spillover effect of infrastructure network on urbanization: A case study in Wuhan urban agglomeration. *Sustainable Cities and Society*, 47, 101476.
- **Explique por qué se modificó la zona de influencia respecto al estudio técnico de 2019. ¿Cuál es la justificación para el aumento del número de predios gravables en Barranquilla, pasando de 16.933 a más de 89.000, y cuáles son los estudios que sustentan ese cambio?**

Con relación a **por qué se modificó la zona de influencia respecto al estudio técnico de 2019**, a continuación, se presenta el sustento utilizado, partiendo de lo señalado en el inciso segundo del artículo 4.1.1.3.2 del Decreto 1625 de 2016¹⁵, adicionado por el artículo 1° del

¹⁵ "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario en materia tributaria."

Decreto 1255 de 2022 y posteriormente reformado por el artículo 7 del Decreto 1618 de 2023, que 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 [Resolución No.1729 de 2023](#)¹⁶ tiene carácter preliminar, y puede ser ajustada tanto en dicha etapa como en el acto administrativo de distribución.

En este punto se debe 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 - INVÍAS, 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 realizó una revisión de la zona de influencia, cotejando en terreno 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 el resultado de 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 No. 1729 de 2023](#) modificada y adicionada mediante la [Resolución No. 2615 de 2024](#)¹⁷, 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.

¹⁶ “Por medio de la cual se aplica la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte al Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad”.

¹⁷ “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.”

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 y validando que dicha zona recibió parte del Beneficio de la Obra.

En consecuencia, teniendo en cuenta la delimitación de 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:

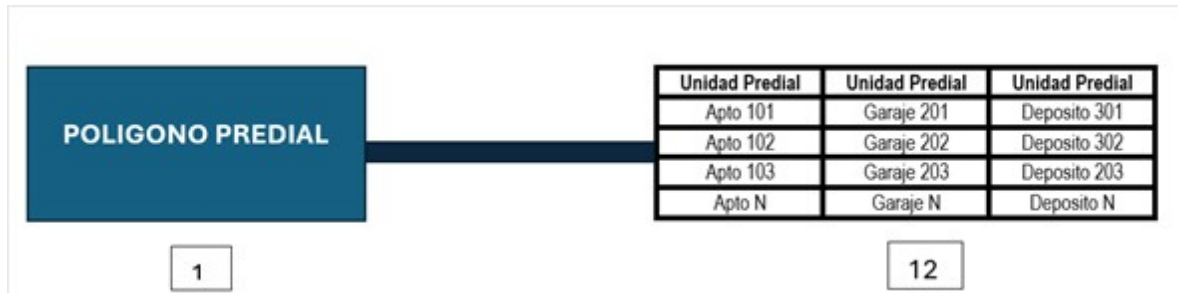
“(...) ARTÍCULO TERCERO. ZONA DE INFLUENCIA. La zona o área de influencia de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte del proyecto Cartagena Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad, se delimitó a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico actualizado 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(...)”.

Para mayor detalle, se puede consultar el Anexo No. 1 [Anexo No. 1 Memoria técnica Proyecto 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>

Ahora bien, ya aclarado los motivos de modificación de la zona de influencia; frente a la **justificación para el aumento del número de predios gravables en Barranquilla, pasando de 16.933 a más de 89.000**, y cuáles son los estudios que sustentan ese cambio se considera necesario aclarar que la cifra correcta es de 16.833, la cual se encuentra registrada en la página 47, Tabla 7. Distribución de unidades prediales por municipio. *ESTUDIO MONTAÑA BORRERO del Entregable 4.1-O, “Estructuración integral del proceso para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) a un proyecto piloto de Infraestructura de Transporte, que sirva como herramienta de consecución de recursos de fondeo de Infraestructura Nacional”*, de septiembre 02 de 2019, que corresponde al [Anexo No.](#)

3 de la Resolución 1729 del 26 de mayo de 2023.

Es importante aclarar que el título de la columna “No. unidades prediales” de la mencionada tabla, corresponde a polígonos prediales ya que dicho documento corresponde a un estudio que se basó en información “geográfica”, no alfanumérica donde en un polígono pueden existir “N” cantidad de unidades prediales, como por ejemplo las propiedades horizontales como lo muestra la gráfica a continuación.



Fuente: Elaboración propia

En este sentido, la comparación se debe realizar entre polígonos prediales, es decir entre las descritas anteriormente de 16.833, con la cantidad de polígonos prediales que se encuentran contenidos en [Anexo No. 1 Memoria técnica Proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad](#), de la [Resolución de Distribución No. 3856 de 2024](#), de la página 60, tabla 38 *Información de polígonos, unidades prediales y área de la ZI la cual corresponde a 18.616* como se observa en la siguiente tabla.

No	Municipio	Numero de Polígonos Prediales	Número de Unidades Prediales	Área de terreno (Ha)
1	BARRANQUILLA	18.614	89.165	5.278

Fuente: Elaboración propia

Así las cosas, es claro que el incremento de polígonos prediales es de 1.781 y no de 72.167 como se presume en el cuestionamiento, donde la cantidad de unidades prediales corresponde a 89.165. Dicha diferencia es generada por la dinámica urbana normal de cinco (5) años desde el año 2019 hasta el año 2024, la temporalidad de los datos catastrales, así como también por la ampliación de la zona de influencia que ya fue explicada en los párrafos precedentes.

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 INVÍAS <https://valorizacion.INVIAS.gov.co/normativa.php>

- **Remita copia de los estudios, actas del Consejo Directivo de INVÍAS y demás soportes documentales que dieron lugar a las resoluciones 1729 de mayo y 2615 de junio de 2023, que aprobaron la CNV. Indique dónde están publicados para verificación**

ciudadana.

Conforme lo solicitado se anexan los estudios, las actas del Consejo Directivo de INVÍAS y demás soportes documentales que dieron lugar a las Resoluciones No. 1729 de mayo de 2023 y No. 2615 de junio de 2024 ([SOPORTES RESOLUCIÓN DE APLICACIÓN](#)), con las cuales se surtió la aplicación de la CNV, señalando que las mismas se encuentra disponibles en el micrositio web de Valorización de INVÍAS <https://valorizacion.INVIAS.gov.co/normativa.php>.

De igual forma los documentos que hacen parte integral de la presente respuesta también pueden ser consultados en el siguiente enlace:

https://INVÍAS-my.sharepoint.com/:f/g/personal/esrodriguez_INVÍAS_gov_co/EI5kGLlopF9GuhcG_u7cSKEBMnr_J0LmPG3O96RiYTarMg?e=bDL3xg

Cordialmente,

JHON JAIRO GONZALEZ BERNAL.
DIRECTOR GENERAL (E)

Proyectado por: EDNA SAMANTHA RODRIGUEZ PINZON

Revisado por: ANNY YIRLESA ARIAS SALAZAR, LAURA GERALDINE SANDOVAL BARRERA, MARISOL ANDRADE MARTINEZ, 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), NELSON ENRIQUE LOPEZ WALTEROS (1000000), EDNA SAMANTHA RODRIGUEZ PINZON (1110000)

Copia Externa a: HR MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES (CONGRESO DE LA REPÚBLICA)

