

**Al contestar cite este radicado: 2024S-VBOG-053309****Fecha: 2024-08-05 21:46:31**

DOCTOR:

JUAN GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
secretaria.general@senado.gov.co
BOGOTÁ, D.C.

Asunto: Respuesta a los radicados 2024E-VUVRAZ-072746 y 2024E-VUVRAZ-072786 (Radicado MT N° 20241080926611) - Proposición N° 02/24 - Debate de control político.

Cordial saludo respetado Secretario Eljach,

En atención a la **proposición N° 02 de 23 de julio de 2024**, allegada a esta entidad mediante los radicados del asunto, concernientes a las “*Condiciones técnicas y económicas en que se plantea el cobro de la valorización de la vía Barranquilla - Cartagena y la Circunvalar de la Prosperidad dada la afectación directa a un porcentaje de la población de los departamentos del Atlántico y Bolívar*”; de manera atenta, se brinda respuesta a la proposición en los temas que son competencia del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, de conformidad con lo reportado por la Dirección Técnica y de Estructuración y la Dirección de Ejecución y Operación de esta Entidad, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO MINISTERIO DE TRANSPORTE***1. Sírvasse informar ¿Cuántas mesas técnicas y el resultado de las mismas, se han realizado para determinar el efecto de la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena?***

El proyecto de contribución de valorización Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, se encuentra a la fecha en etapa de origen en la fase de aplicación. En este sentido, no se tienen aún los resultados finales del efecto de la valorización, teniendo en cuenta que no se ha iniciado la fase de liquidación de tarifa que hace parte de la etapa de implementación, por lo que no se han realizado mesas técnicas sino reuniones internas desde todos los componentes que intervienen en la estructuración del proyecto.

Una vez se tenga la asignación individual, se adelantarán las mesas técnicas con los diferentes actores como gremios, academia, entes de control, comunidad, entre otros, para la socialización de los efectos y las diferentes circunstancias que están implícitas en la Contribución Nacional de Valorización del respectivo proyecto.

2. Sírvasse a informar ¿Cuánto es el recaudo esperado en precios del 2024 para la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena?

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS en concordancia con la Ley 1819 de 2016, el CONPES 3996 de 2020, el Decreto Reglamentario 1255 de 2022 en su capítulo 4 y el Decreto Modificatorio 1618 de 2023, definió tres variables para tener en cuenta para la determinación del monto distribuible del proyecto sujeto de cobro de la Contribución Nacional de Valorización – CNV, Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.

Dichas variables son las siguientes:

1. **Beneficio:** *“El beneficio es la afectación positiva que adquiere o ha de adquirir el bien inmueble en aspectos de movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con ocasión directa 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 determino como valor a distribuir la suma de **COP \$ 2.398.083.249.671**, siendo ésta la de menor valor entre las tres variables analizadas.

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

Para este ejercicio, se utilizó el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles ICOCIV¹, que reemplazo al Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP); es de mencionar que mediante Resolución N° 2845 del 3 de agosto de 2022, el INVIAS adopto el procedimiento para la implementación del índice de costos de la construcción de obras civiles (ICOCIV) aplicable a los contratos de obra con fórmula de ajuste.

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

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

1 Índice que emite el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE.

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.
3. **Sírvase a informar ¿Cuáles son las zonas y cuántos son los predios específicos para la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena? Favor detallar.**

La zona de influencia preliminar del cobro del proyecto de infraestructura vial Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, está enmarcado en los departamentos de Atlántico y Bolívar; para el departamento de Atlántico, los municipios incluidos son: Barranquilla, Soledad, Puerto Colombia, Malambo, Piojo, Tubará, Galapa y Juan de Acosta mientras que para el departamento de Bolívar se cuenta con los municipios de Cartagena y Santa Catalina.

Es importante mencionar que ninguno de los municipios mencionados se encuentra completamente incluido dentro de la zona de influencia preliminar, también es menester aclarar que actualmente el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se encuentra adelantando el proceso de validación y cierre definitivo del censo predial, el cual será publicado, al momento de la aprobación del acto administrativo de la Resolución de Distribución.

En este sentido, a continuación, se relaciona el número de predios y la composición porcentual de unidades prediales por departamento y municipio:

| MUNICIPIO | NÚMERO DE PREDIOS | COMPOSICIÓN PORCENTUAL PREDIAL |
|----------------------|-------------------|--------------------------------|
| ATLANTICO | 180.633 | 72,64% |
| BARRANQUILLA | 89.168 | 35,86% |
| GALAPA | 11.285 | 4,54% |
| JUAN DE ACOSTA | 7.029 | 2,83% |
| MALAMBO | 6.551 | 2,63% |
| PIOJO | 813 | 0,33% |
| PUERTO COLOMBIA | 22.422 | 9,02% |
| SOLEDAD | 36.618 | 14,73% |
| TUBARÁ | 6.747 | 2,71% |
| BOLIVAR | 68.023 | 27,36% |
| CARTAGENA | 66.303 | 26,66% |
| SANTA CATALINA | 1.720 | 0,69% |
| TOTAL GENERAL | 248.656 | |

Fuente: Base Censo Predial – Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

4. **Sírvase a informar ¿Cuántos son los predios específicos por estrato socioeconómico para la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena? Favor detallar.**

En razón a que el método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización - CNV aprobado en la Resolución 1729 del 26 de mayo de 2023 y su modificación y adición Resolución 2615 del 27 de junio de 2024, establece que:

“MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO. Se adopta como método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte del proyecto Cartagena - Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad que se establece en el presente acto administrativo, el de avalúo ponderado por la distancia, para lo cual el Instituto Nacional de Vías, liquidará el gravamen en proporción al avalúo 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 conformidad con lo expuesto en la parte considerativa”.

Es importante precisar, que el método seleccionado de acuerdo con lo establecido en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 parágrafo 1, no requiere la información de la variable de estratificación socioeconómica, sin embargo, se tuvieron en cuenta los predios clasificados en estratificación 1 y 2 dentro del estudio de capacidad de pago como una variable de contraste y de validación.

8. Sírvese a informar detalladamente ¿Qué gestiones de parte del Ministerio de Transporte se han realizado sobre la expedición de los actos administrativos? ¿Qué resultado se ha obtenido?

Se debe tener en cuenta que si bien el cobro se circunscribe al Sector Transporte, el sujeto activo de este proyecto es el Instituto Nacional de Vías – INVIAS de conformidad con lo establecido en el Decreto 1255 de 2022, modificado por el Decreto 1618 de 2023.

Para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización - CNV, Proyecto Vial Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, se han proferido los siguientes actos administrativos ([RESOLUCIONES](#)):

- Resolución 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 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”

Mediante este acto administrativo, se modificó y adicionó la Resolución 1729 de 2023 bajo los siguientes aspectos:

1. Precisar en el método de distribución del beneficio, la liquidación del gravamen sobre el avalúo comercial.
2. La incorporación de tres (3) restricciones al método de distribución del beneficio denominadas:



Costo de administración. Establece que la contribución debe ser igual o mayor al costo de administración.

Contribución máxima anual. Establece que la contribución máxima anual que puede pagar un predio debe ser menor o igual a su tope de capacidad de pago anual.

Contribución total. Establece que la contribución total de cada predio debe ser menor o igual a su tope anual de capacidad de pago por el número máximo de años que se establezcan para cumplir con la obligación.

3. Declarar 100% exentos o con tratamiento preferencial:
 - a. A las unidades prediales identificadas en el censo predial, donde se evidencie para todos y cada uno de sus propietarios y poseedores que pertenezcan al SISBEN y que estén categorizados en extrema o moderada pobreza.
 - b. A las unidades prediales que mediante estudios técnicos se determine que los propietarios o poseedores de estos no cuentan con capacidad de pago para asumir el cobro de la Contribución Nacional de Valorización.
4. Finalmente, se adiciona el acto administrativo, estableciendo un término de tres (3) años en los cuales se podrán incorporar inmuebles al censo predial de la zona de influencia, siempre y cuando existan jurídicamente englobados o segregados al momento de la entrada en vigor de la resolución de distribución de la Contribución Nacional de Valorización.

9. *Sírvase a informar ¿Si se cuenta con informe técnico que evidencie el impacto de la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena?*

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, cuenta con los estudios de beneficio adquirido en los predios localizados en la zona de influencia del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, es decir, las estimaciones de los parámetros del método de avalúos ponderados por distancias, los betas, factor fundamental para determinar cuánto del beneficio se captura en el tributo y la determinación del área de influencia, para cada municipio en virtud de las diferencias de aglomeración económica en el territorio. También se tienen estudios de la capacidad de pago y de la determinación agregada del beneficio.

El beneficio está asociado a la relación entre transporte y usos del suelo, (Acheampong, & Silva, 2015; Cervero, 2013; Moeckel, García, Chou & Okrah, 2018). 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 precios en los usos del suelo. Este es el aspecto relevante en la determinación del beneficio.

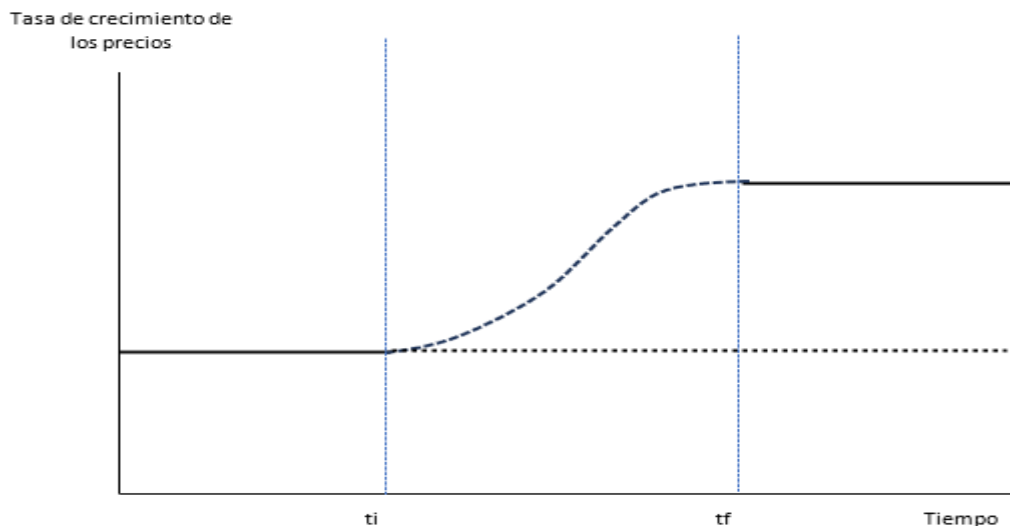
En los cambios en los precios de los productos inmobiliarios las expectativas son fundamentales; así, el valor actual de un inmueble debe igualar la renta neta actual que se obtiene de ella sumado a la valoración futura del activo, como se presenta en la ecuación 1.

$$\frac{E(p_{t+1} : I_t) - p_t}{p_t} + \frac{d_t}{p_t} = r_t \quad (1)$$

Donde P_t es el precio en el momento t , $\frac{d_t}{P_t} = R$ representa el beneficio neto de la propiedad en el mismo periodo de tiempo. $E(P_{t+1})$ es la expectativa de precio de la vivienda un periodo adelante, la cual está descontada a la tasa r . Obviando formalización innecesaria aquí, el precio de un inmueble resulta de la aplicación de la ecuación 2:

$$p_t = \sum_{i=0}^T a^i E(d_{t+i} : I_t) + a^{T+1} E(p_{t+T+1} : I_t) \quad (2)$$

Esta ecuación ilustra claramente lo que ocurre con los cambios de precios que están intrínsecamente relacionados con la generación y usufructo de un producto inmobiliario como la vivienda. En términos gráficos la dinámica de los precios de los inmuebles ante hechos como la construcción de infraestructura se aprecia en la siguiente figura.



En el eje vertical se tiene la tasa de crecimiento de los precios y en el eje horizontal el tiempo.

Las líneas verticales punteadas hacen referencia a un tiempo inicial, t_i , en donde se anuncia la realización de una obra y un tiempo final, t_f , cuando se ejecuta la obra. Las líneas horizontales gruesas indican la tasa de crecimiento constante de los precios y la línea curva punteada hace referencia a las expectativas de precios. La figura expresa bien como los agentes económicos, en este caso propietarios de los inmuebles incorporan expectativas a los precios. Se estimaron modelos probabilísticos ordenados con los cambios de precios tomando como referencias los distintos usos.

Los cálculos indican que los beneficios brutos de la vía serían 26 billones en donde Cartagena, Barranquilla, Malambo y Puerto Colombia tendrían la mayor expectativa de cambio de uso. Este beneficio bruto se ajusta de dos maneras. En primer lugar, hay predios de gran extensión que necesitan urbanizarse de forma que, a pesar del bajo valor

catastral de la base por su desactualización, solo se toma el 30% del área bruta en virtud de los descuentos al área neta y útil. En segundo lugar, a estos predios se les ajusta por la tasa de crecimiento poblacional intercensal para su incorporación al mercado. Con estos ajustes el beneficio para toda la zona es 8.8 billones de pesos.

10. Sírvese a informar ¿Cuál es el cronograma de cobros para la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena?

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se encuentra actualmente finalizando la incorporación de información a la Base de Censo Predial, donde se definen plenamente los propietarios o poseedores de los predios, y las circunstancias físicas, económicas, sociales y de usos de la tierra de los predios ubicados en la zona de influencia, para que a través del método de distribución del beneficio seleccionado en el proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, se proceda a realizar la liquidación de contribución de cada una de las unidades prediales que se encuentran incorporadas en la zona de influencia del proyecto objeto de cobro.

En este sentido, a finales del mes de agosto de 2024, se expedirá el acto administrativo de distribución a través del cual quedará establecida de manera definitiva, la base gravable o monto distribuible de asignación y cobro, el hecho generador, la zona o área de influencia, el método de distribución del beneficio, los inmuebles exentos y excluidos de la contribución, las políticas de pago y recaudo, entre otras.

Posterior a la emisión de este acto administrativo, de acuerdo con lo establecido en la norma, se procederá por parte del sujeto activo durante los meses de septiembre a octubre de 2024 a efectuar la publicación del censo predial, con el objetivo de que cada contribuyente consulte y actualice la información relacionada con el predio en los que casos que aplique. Paralelamente a este proceso, en el mes de septiembre de 2024, se realizará por parte del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la divulgación y socialización del proyecto a la comunidad beneficiada.

En el último trimestre del 2024 (octubre – diciembre 2024) se procederá a emitir los actos administrativos de liquidación individual y el proceso de notificación de la contribución, en el marco de la programación de alistamiento, distribución y notificación establecida por el sujeto activo, contemplando en el primer semestre del 2025 la notificación de la totalidad de los predios inmersos en la zona de influencia del proyecto.

A continuación, se presenta la línea de tiempo de manera gráfica:



Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

11. Sírvese a informar ¿Cuántas instituciones educativas y hospitales afecta la valorización de la vía Barranquilla – Cartagena? Favor detallar por monto e institución.

Los bienes excluidos del Cobro Nacional de Valorización – CNV están contenidos en el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016 y son los siguientes;

- “...a) Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo y el patrimonio arqueológico y cultural de la nación, cuando su titularidad radique en una entidad de derecho público, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 63 y 72 de la Constitución Política;*
- b) Las zonas de cesión obligatoria generadas en la construcción de urbanizaciones, barrios o desarrollos urbanísticos, siempre que al momento de la asignación del gravamen se encuentren abiertos los folios de matrícula inmobiliaria correspondientes a dichas zonas, producto de la demarcación previa por localización y linderos en la escritura pública de constitución de la urbanización, o que se haya suscrito el acta de recibo o toma de posesión por parte de la entidad municipal encargada del espacio público en el municipio, incluidas en el respectivo plano urbanístico;*
- c) Los predios ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable, de conformidad con el listado que para el efecto suministre el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias (Fopae), certificados a la fecha de expedición de la resolución de asignación de la contribución nacional de valorización;*
- d) Las áreas destinadas a tumbas y bóvedas ubicadas en los parques cementerios, cuando no sean de propiedad de los parques cementerios;*
- e) Los predios de propiedad de legaciones extranjeras, acreditadas ante el Gobierno colombiano y destinados a la sede, uso y servicio exclusivo de la misión diplomática respectiva;*
- f) Los edificios propiedad de la Iglesia Católica destinados al culto, las curias diocesanas, las casas episcopales, curales y los seminarios, de conformidad con el Concordato;*
- g) Los edificios de propiedad de cualquier religión, destinados al culto, a sus fines administrativos e institutos dedicados exclusivamente a la formación de sus religiosos...”*

En estas condiciones durante el proceso de censo predial se identificarán los predios que estén enmarcados dentro de las anteriores exclusiones, en caso de no estar en ninguna de ellas los predios serán gravables de la contribución. El censo predial se encuentra en elaboración y será publicado por parte del sujeto activo, al momento de la expedición de la Resolución de Distribución, donde se tendrán las cifras finales de los predios que se encuentran inmersos en la misma y las condiciones particulares de cada uno.

CUESTIONARIO INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

- 1. Sírvese informar ¿Cuáles han sido los estudios técnicos que se han realizado para determinar el cobro de la Contribución Nacional de Valorización de la vía Barranquilla – Cartagena y establecer un radio de 5 kilómetros?**

La Ley 1819 de 2016 en su artículo 241, define la zona de influencia como:

“... territorio que conforma el conjunto de bienes inmuebles rurales, urbanos o de cualquier clasificación, o categoría establecida en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial o el instrumento respectivo, hasta donde se extienda el beneficio generado por la ejecución del proyecto.

La zona de influencia será determinada por la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos que serán reglamentados por el Gobierno nacional.”

Expedida la Ley 1819 de 2016 y por ende prevista legislativamente la Contribución Nacional de Valorización - 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 en el marco 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 N° 1 al Convenio Marco el 18 de febrero de 2015, mediante el cual se adhieren las entidades Agencia Nacional de Infraestructura – ANI e Instituto Nacional de Vías – INVIAS a dicho Convenio. Así las cosas, a partir de la suscripción del Convenio Interadministrativo Derivado N° 2, suscrito el 18 de febrero de 2015, se aúnan esfuerzos para realizar la estructuración integral de la reglamentación en el sector Transporte, que permitiera la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV.

En el marco de ese Convenio, la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN contrató en el 2019 a la Unión Temporal Montaña 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 contribución de valorización, 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.

Dicho lo anterior, se han venido desarrollando los estudios correspondientes para establecer la Zona de Influencia definitiva, establecida preliminarmente por la Unión Temporal Montaña y Borrero el cual se encuentra en el documento 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 CONSECUCCIÓN DE RECURSOS DE FONDEO DE INFRAESTRUCTURA NACIONAL”***, el cual puede ser consultado a través del siguiente enlace:

<https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/valorizacion/anexos-resoluciones-de-aplicacion/16858-anexo-3-estudio-montana-borrero-entregable-4-1-o>

En este, se identifica la zona de influencia preliminar del proyecto Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, la cual fue delimitada a partir de una serie de procesos analíticos y metódicos que depuran de la pre - delimitación inicial de cinco (5)

kilómetros y analiza el factible aprovechamiento generado por el proyecto vial en los predios que se incluyen dentro de la zona de influencia delimitada, la cual se detalla correctamente en los límites prediales o de manzana catastral, evitando errores de topología sobre el recorte.

En los estudios técnicos realizados por el sujeto activo, se identificaron disparidades entre los límites prediales de los municipios y el área definida originalmente, en razón al paso de los años y el cambio de vigencias de la información, por ello el análisis de la información para la definición definitiva de la ZI, se basó en lo entregado en el año 2024 de manera oficial por los gestores catastrales de la ZI.

Dentro del proceso de los estudios técnicos realizados, se han encontrado diferentes inconsistencias geográficas que están siendo resueltas para definir con la mejor aproximación posible a la realidad física del territorio, para la versión definitiva de la ZI.

Producto de los diagnósticos en territorio, se observó que el municipio de Luruaco, que había sido incluido dentro de la ZI en el estudio preliminar, carecía de acceso directo a la vía objeto de cobro y tampoco hacía parte de alguna vía conectora. Esta situación implicaba que no se beneficiarían de manera directa con la construcción de la vía “CARTAGENA BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD”, lo que conlleva a una reducción en términos de accesibilidad y desarrollo para dichos predios.

Por otra parte, en el diagnóstico en territorio en el sector de urbano de Barranquilla, se evidencio la necesidad de ajustar el límite de la zona de influencia, buscando una delimitación que permitiera definir de manera clara las características físicas urbanísticas o una delimitación conceptual como criterio que soportará dicha definición. En consecuencia, teniendo en cuenta los sectores urbanos del DANE, definidos en el Manual de uso del marco geoestadístico Nacional en el proceso estadístico V.2.0 del DANE como *“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”*.

Con base en toda esta información recopilada, se procedió a una revisión detallada de cada uno de los límites de la zona, con el objetivo de definir una zona de influencia final que estuviera lo más ajustada posible a la realidad del área. Esta revisión se está llevando a cabo con el fin de garantizar, que la delimitación final refleje de manera precisa la distribución geográfica y las características relevantes del entorno. Así, lograr establecer una zona de influencia definitiva que se adapte a lo establecido y diagnosticado en el territorio.

Cabe señalar que, la zona de influencia preliminar se encuentra descrita en las páginas 6 y 7 de la Resolución de Aplicación 1729 del 26 de mayo de 2023. Así las cosas, la zona de influencia definitiva estará contenida en la Resolución de Distribución, la cual se encuentra en el proceso previo para ser expedida.

Adicionalmente a los procesos antes mencionados, a modo de consultoría técnica, se encuentra en ejecución el contrato AND-133-2024, entre CORPORACIÓN AGENCIA NACIONAL DE GOBIERNO DIGITAL – AND y la CORPORACIÓN LONJA DE PROPIEDAD RAÍZ DE BARRANQUILLA, en donde la Lonja presta los servicios

especializados para la determinación de zonas homogéneas físicas y geoeconómicas y tablas de construcción en la zona de influencia de la vía Cartagena Barranquilla y Circunvalar de La Prosperidad, así como la liquidación del valor comercial de los predios involucrados en esta área.

Lo anterior, a fin de implementar soluciones que apoyen la gestión integral de valores comerciales dentro del proyecto “Cobro de la contribución nacional de valorización del sector transporte en el proyecto de infraestructura vial Cartagena – Barranquilla - Circunvalar de la Prosperidad”; sobre esta consultoría se desarrolla la valoración masiva de los predios al interior de la zona de influencia, buscando una consistencia y completitud sobre los predios objeto del mencionado proyecto de valorización.

A continuación, se resumen los procesos técnicos que se desarrollaron en la consultoría de la Lonja de Barranquilla, que soportan la valoración masiva de los predios al interior de la zona de influencia del cobro de la CNV del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.

1. Identificación de Actores:

Los actores del proceso de valoración son los siguientes:

| ACTIVIDAD | ENCARGADO |
|---|--|
| • Valuador | • Corporación Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla |
| • Acompañamiento al proceso | • Invias, el cual realizó acompañamiento en los comités de valoración y control de calidad de la valoración de los puntos muestra. Sin embargo, la responsabilidad de valores será exclusiva del valuador. |
| • Sujeto Activo del Cobro de CNV | • Instituto Nacional de Vías - INVIAS |
| • Alistamiento de Información e Insumos de Valoración | • Agencia Nacional Digital – AND • Agencia Nacional de Infraestructura • Instituto Nacional de Vías - INVIAS |

Fuente: Instituto Nacional de Vías – INVIAS

2. Diagnóstico de la información:

En esta actividad se exploró de manera masiva la información censal y catastral con un enfoque de valoración. Se produjeron estadísticas que permitieron vislumbrar los tipos de datos prediales que fueran insumo para la valoración.

La información fue la siguiente:

- Datos Catastrales con los valores de los avalúos según la naturaleza jurídica (propiedad horizontal en adelante PH y/o no propiedad horizontal en adelante NPH).
- Tipos de construcciones existentes en la zona de estudio.
- Valores asignados para las zonas homogéneas físicas de los polígonos de isovalor al interior de la zona de influencia del proyecto de CNV.
- Validación de información sobre las vigencias y últimas actualizaciones de los municipios al interior de la zona de influencia.



Dentro del diagnóstico de la información se detectó la necesidad de realizar un proceso diferencial entre los predios que hicieron parte de procesos de actualización recientes (menor a 5 años, en cuyo caso se partió de las zonas geoeconómicas previamente determinadas por el correspondiente gestor catastral) y aquellos en los cuales los municipios no contaron con este tipo de actualización catastral.

3. Identificación de tipos de valoración. (PH – NPH):

En esta fase se identificaron y clasificaron los predios al interior de la zona de influencia según la condición jurídica que presentaran (propiedad horizontal – PH o no propiedad horizontal – NPH), dado que se presentó una condición diferencial en cuanto a la normatividad específica aplicable a avalúos de acuerdo con la condición jurídica (PH y NPH).

De acuerdo con la Resolución IGAC 620 de 2008 y demás reglamentación en materia valuatoria, un inmueble sometido a propiedad horizontal se valoró en función del área privada vista como integralidad, mientras que los predios no sometidos a régimen de propiedad horizontal se valoraron de manera independiente y como adición de las partes según la naturaleza de composición del inmueble (Terreno + construcciones).

Nota: Las áreas objeto de valoración corresponden a aquellas registradas catastralmente.

4. Proceso de valoración masiva de terreno de predios NPH y Condominios:

Como se mencionó previamente, la valoración de los predios no sometidos a régimen de propiedad horizontal se soportó en las metodologías idóneas para la determinación del valor del inmueble en cumplimiento de la Resolución IGAC 620 de 2008.

Nota: Para los predios rurales, una valoración comercial completa debería haber contenido la valoración de las coberturas vegetales, cultivos, especies y elementos asociados a la producción. Sin embargo, el encargo valuatorio actual se enmarcó en la valoración del suelo y las construcciones, toda vez que es en estos donde se observó con mayor representatividad el beneficio generado.

En lo referido al valor del suelo, tal como se citó en el numeral del presente capítulo referido al diagnóstico de la información, se llevaron a cabo dos procesos diferentes según los insumos provinieran de catastros actualizados o no, con el fin de garantizar la rigurosidad técnica en ambos casos, de la siguiente manera:

- **Proceso de Valoración de terrenos en Catastros Actualizados (actualizaciones menores a 5 años):** En el ejercicio de valoración sobre catastros cuya actualización fuera inferior a 5 años, se asumieron las variables de zonas homogéneas geoeconómicas según lo contemplara el actual gestor catastral y la valoración se limitó a la propuesta de valor para la zona establecida por este. Para ello, se desarrollaron valoraciones muestrales (Puntos muestra) que establecieron un valor probable único por zona.
- **Proceso de Valoración de terrenos en Catastros Desactualizados (actualizaciones mayores a 5 años):** En el ejercicio de valoración se consideraron

catastros desactualizados en su componente económico aquellos cuya actualización fuera superior a 5 años. Para este caso, se construyeron polígonos con homogeneidad física bajo las siguientes variables de análisis: la reglamentación urbanística (usos, tratamiento urbanístico, suelos de protección), vías (infraestructura vial) y uso actual del suelo.

Con dicha información se construyeron polígonos con homogeneidad física, es decir, que compartían condiciones similares en cuanto a las variables seleccionadas como representativas (reglamentación urbanística, vías y usos actuales del suelo). A partir de dichos polígonos homogéneos se realizaron valoraciones muestrales puntuales, las cuales permitieron establecer un valor único de la zona de similares condiciones.

Como ítem adicional, se validó el comportamiento de valor de las zonas aledañas, a fin de establecer posibles uniones (fusiones) de zonas de valor, con lo cual se definieron zonas de isovalor. Simultáneamente, se analizaron los comportamientos al interior de los polígonos con el objetivo de identificar múltiples zonas de valor, en donde se procedió a fraccionar un mismo polígono de homogeneidad física con el fin de obtener así varios polígonos de isovalor.

- **Proceso de valoraciones de Construcciones:** Dada la identificación de las construcciones (numeral Diagnóstico de la información), se establecieron tipologías constructivas que fueran representativas para el universo de construcciones y se asignaron valores según el valor específico de la tipología y el puntaje de las construcciones según los registros catastrales. La asignación específica obedeció a la correlación entre el valor y los puntajes bajo el mejor ajuste entre las regresiones lineal, logarítmica o exponencial.

La valoración final fue única y puntual para cada predio, y obedeció a la sumatoria de las valoraciones de terreno y la(s) construcción(es) que catastralmente se encontraban levantadas sobre cada predio.

5. Proceso de valoraciones masiva de predios PH:

Las valoraciones de los predios sometidos a régimen de propiedad horizontal se llevaron a cabo por integralidad en el área, es decir, el valor unitario que se concluyó tenía implícitamente el valor del terreno sobre el cual se construyeron las copropiedades. El procedimiento empleado se llevó a cabo de acuerdo con la dinámica inmobiliaria bajo modelos econométricos basados en muestreo estratificado.

6. Comités de Valoración:

Para la valoración de los predios seleccionados como muestrales, tanto aquellos sometidos a propiedad horizontal (PH) como los no sometidos a propiedad horizontal (NPH), se realizaron comités valuatorios corporativos por parte del organismo avaluador, con el acompañamiento de miembros de calidad de avalúos del INVIAS y un integrante del equipo técnico de ANI. El ejercicio consistió en verificar la consistencia en la adopción del valor del punto muestral para la zona homogénea o polígono de isovalor, tanto en la parte comercial (ofertas comerciales) como normativa (Normas estructurantes, POT,

PBOT, EOT, POMCA). En caso de no evidenciar consistencia en la información, los puntos muestran se validaron en un nuevo comité hasta que el punto muestra fuera adoptado.

7. Liquidación de valores individuales:

Una vez se cuenta con la aprobación de valores por el comité de avalúos corporativos de la lonja, dicha entidad realiza la sumatoria de componentes valuatorios para cada punto muestra seleccionado y presenta el correspondiente informe de valoración.

8. Informes de Valoración:

Una vez se contó con la aprobación de valores por parte del comité de avalúos corporativos de la lonja, dicha entidad realizó la sumatoria de componentes valuatorios para cada punto muestra seleccionado y presentó el correspondiente informe de valoración.

9. Control de calidad del proceso valuatorio:

Tanto para predios PH como NPH, se realizaron procesos de control de calidad sobre los informes de avalúo presentados por el Avaluador (los Avaluadores), los cuales fueron consistentes con la adopción de valores establecidos en el comité corporativo.

Nota: el proceso de control de calidad no fue habilitante para la adopción y definición de valores comerciales masivos ni muestrales, lo cual fue expresa responsabilidad de la entidad competente. Sin embargo, en esta instancia, el control de calidad aprobó un informe valuatorio o adoptó una causal de rechazo en cumplimiento del contenido mínimo de este.

10. Valoración masiva (irradiación):

Tanto para predios PH como NPH, la entidad competente irradiaba los valores de las diferentes metodologías, cuyo resultado era una sábana de valores de cada uno de los predios contenidos al interior de la zona de influencia a partir de las metodologías masivas.

Para el caso de los predios sometidos a propiedad horizontal, la sabana predial suministrada por la entidad competente era la resultante de la aplicación de las condiciones puntuales desde la integralidad unitaria de valores (terreno + construcción), la cual debía abarcar un cálculo para cada predio. La expresión de valoración se realizaba como un valor integral de construcción que implícitamente contenía la valoración de terreno y construcción. La valoración era el producto del área por el valor por metro cuadrado integral que se obtenía del modelo econométrico.

En el caso de los predios no sometidos a propiedad horizontal (NPH), la valoración final era la suma de los valores de terreno(s) y construcción(es). El valor del suelo se obtenía de los polígonos de isovalor donde se encontraba el predio, multiplicando el valor unitario de la zona (\$/m² o \$/Ha) por el área de terreno de las zonas donde se encontraba el

predio. El valor de las construcciones era el producto del área de construcción por los valores unitarios que se obtenían de las regresiones de construcción.

11. Consolidación de la Información:

Se consolida una única base de información en donde para cada registro de la base censal se proporcionó un valor comercial por parte del Avaluador (los evaluadores) de la Corporación Lonja de propiedad raíz de Barranquilla.

2. *Sírvase informar ¿Cuál es el estado actual de la Vía Barranquilla – Cartagena y la Circunvalar de la Prosperidad?*

Se precisa que el corredor vial Barranquilla – Cartagena – Circunvalar de la Prosperidad se encuentra en etapa de operación y mantenimiento a cargo del concesionario Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, por lo tanto, mediante oficio [2024S-VBOG-053264](#) se dio traslado por competencia a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Por parte del Instituto Nacional de Vías se ha intervenido la ruta nacional 90A01 desde el PR 77+090 al PR 87+175 en el municipio de Tubará del departamento del Atlántico, del corredor vial Cartagena - Barranquilla, intervención que contempla la construcción de 10,08 km de segunda calzada, construcción de 6 puentes vehiculares y 2 puentes peatonales con su respectiva señalización horizontal y vertical garantizando la seguridad vial, en este momento la obra no se encuentra terminada y se encuentra en un 99% de ejecución, en la misma se registraron afectaciones dentro de la emergencia invernal del año 2022 las cuales se han venido atendiendo dentro del contrato de obra 1674-2015 y de interventoría 1738-2015.

Por otro lado, dentro de las gestiones realizadas por parte del INVIAS del punto crítico del PR85+850 al PR86+010 en el cual se presentó pérdida de banca en el año 2022 también en el sector El Morro se avanza en un proceso de licitación por valor de \$19.500 millones para su intervención y atención con el fin de dar a servicio la totalidad de los 10,08 km de la segunda calzada a cargo del INVIAS.

3. *Sírvase informar ¿Cuál ha sido el proceso que ha desarrollado INVIAS para identificar los predios susceptibles del Cobro Nacional de Valorización en el departamento del Atlántico y Bolívar?*

El Decreto 1625 de 2016 en el artículo 4.1.1.4.4. menciona que:

“Para la distribución de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, el sujeto activo deberá realizar el censo de los sujetos pasivos propietarios y/o poseedores y el censo predial de los inmuebles ubicados en el área de influencia”

Modificado por el Art. 14 del Decreto 1618 de 2023 donde se especifica que:

“Modifíquese el artículo 4.1.1.4.4. del Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 1 del Libro 4 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, el cual quedará así: "ARTÍCULO



4.1.1.4.4. Censo de los sujetos pasivos propietarios y/o poseedores y censo predial. Para la distribución de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, el sujeto activo deberá realizar el censo de los sujetos pasivos propietarios y/o poseedores y el censo predial de los inmuebles ubicados en el área de influencia."

En el Decreto 1618 de 2023 artículo 4.1.1.4.5. donde se describe que "Para la construcción del censo de propietarios o poseedores y del censo predial de que trata el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 y el presente artículo, el sujeto activo, podrá requerir información o suscribir convenio para que la Superintendencia de Notariado y Registro, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las autoridades ambientales, las entidades territoriales, las empresas de servicios públicos domiciliarios y demás entes que posean información de las que serían las zonas de influencia, le entreguen información georreferenciada de las mismas y de los proyectos beneficiarios de las obras, en los plazos y condiciones que se acuerden. Con base en los soportes técnicos que identifiquen la necesidad de mejorar la calidad de la información física, jurídica y económica extraída de las bases de información catastral, podrá el sujeto activo, realizar un censo o muestreo en campo y cruzar información con las entidades competentes, permitiéndole identificar otros aspectos técnicos necesarios para la determinación de las características físicas, jurídicas y económicas que se requieran para aplicar los criterios de distribución y costos de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte a cada predio".

Teniendo en cuenta los parámetros establecidos en las normas mencionadas, se procedió a solicitar las bases catastrales (geográfica y alfanumérica R1 y R2) a los diferentes gestores catastrales de cada municipio de la zona de influencia.

Con la información geográfica, se ajustaron los límites de la zona de influencia, identificando los lotes que se encuentran completamente contenidos en la misma, posteriormente, se consolidaron los predios relacionados con cada uno de estos lotes, según la información aportada por los respectivos gestores catastrales.

Una vez identificados los predios consolidados en la zona de influencia, con base en sus características, se analizaron cada uno de los numerales de exclusiones (artículo 253, ley 1819 de 2016) y exenciones (artículo 2, resolución 2615 de 2024) según lo establecido por la ley y decretos reglamentarios, marcando los predios conforme a sus características para finalmente obtener la base de datos definitiva que será anexa a la resolución de distribución una vez que esta sea expedida, tal como lo determina el marco jurídico vigente.

4. *Sírvase a informar ¿Cuánto es el valor total de la vía doble calzada Barranquilla - Cartagena y la circunvalar de la prosperidad?*

Se precisa que el corredor vial Barranquilla – Cartagena y Circunvalar de la Prosperidad se encuentra en etapa de operación y mantenimiento a cargo del concesionario Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, por lo tanto, mediante oficio [2024S-VBOG-053264](#) se dio traslado por competencia a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

5. *Sírvase a informar ¿Cuánto es el valor de la construcción de los kilómetros faltantes en doble calzada de la vía doble calzada Barranquilla – Cartagena y la Circunvalar de la prosperidad?*

Como se indicó en el numeral anterior, el corredor vial Barranquilla – Cartagena y Circunvalar de la Prosperidad se encuentra en etapa de operación y mantenimiento a cargo del concesionario Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, por lo tanto, mediante oficio [2024S-VBOG-053264](#) se dio traslado por competencia a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

6. *Sírvase a informar las fechas de entregas específicas de las obras ya realizadas y entregadas de la vía doble calzada Barranquilla – Cartagena y la circunvalar de la prosperidad.*

Se precisa que el corredor vial Barranquilla – Cartagena – Circunvalar de la Prosperidad se encuentra en etapa de operación y mantenimiento a cargo del concesionario Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, por lo tanto, mediante oficio [2024S-VBOG-053264](#) se dio traslado por competencia a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Es importante mencionar que el proyecto Cartagena-Barranquilla nace de una concesión de primera generación que conecta integralmente las dos ciudades. Luego migra a un contrato de cuarta generación que optimiza esta conectividad de forma integral y en el marco del cual se identifican tramos que deben ser desarrollados de manera articulada entre el contrato de concesión de la ANI y el INVIAS mediante obra pública, logrando así la conectividad integral que es el objetivo fundamental del proyecto.

En este momento, el tramo correspondiente al Instituto Nacional de Vías, 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 2.2Km aproximadamente como consecuencia de la pérdida de banca dentro de la emergencia invernal presentada en el 2022, la cual ha sido la más intensa y prologada que se ha presentado en el país según los registros de precipitación existentes presentados por el IDEAM y la UNGRD.

Se espera que en el mes de septiembre de 2024 se terminen las obras de atención del PR86+380 al 86+430 reduciendo el cierre a 600 metros aproximadamente, los cuales una vez sea adjudicado el proceso de licitación en curso se logrará tener una fecha de entrega definitiva, que se prevé sea para el primer semestre del año 2025 y así dar a servicio la totalidad de los 10,08 km de la segunda calzada del PR 77+090 al PR 87+175 de ruta 90A01.

Cordialmente,

JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA
DIRECTOR GENERAL

Proyectado por: EDNA SAMANTHA RODRIGUEZ PINZON

Revisado por: ANNY YIRLESA ARIAS SALAZAR, JOSE MANUEL GOMEZ DUQUE, 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)

Copia Externa a: JUAN DAVID GARZON BAHAMON (MINISTERIO DE TRANSPORTE), GRUPO ENLACE CONGRESO MINTRANSPORTE (MINISTERIO DE TRANSPORTE)



INVIAS
Juan Carlos Montenegro Arjona, DIRECTOR GENERAL
2024-08-05T11:46:37-05:00 Documento Firmado
Digitalmente. Escane el Código QR Para Validarlo

