



Documento firmado digitalmente



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. **20256080018855**

20256080018855

Fecha: **24-12-2025**

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2”

EL COORDINADOR DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE VALORIZACIÓN E INSTRUMENTOS FINANCIEROS

En uso de sus facultades legales y en especial las consagradas en el numeral 5 del artículo 3 de la Resolución No. 20244030016115 del 10 de diciembre de 2024 *“Por medio de la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Valorización e Instrumentos Financieros en la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno y se suprime el Grupo Interno de Trabajo Financiero 2 de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, expedida por el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, y,

CONSIDERANDO:

Que en virtud de lo previsto en el artículo 209 de la Constitución Política, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración.

Que el inciso 1 del artículo 317 de la Constitución Política de 1991, establece que: *“Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización (...)”*, lo cual implica que la Nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social, que redunde en un beneficio de la propiedad inmueble, podrá realizar el cobro de la Contribución de Valorización.

Que el artículo 23 de la Ley 105 de 1993 determina que *“La Nación y las Entidades Territoriales podrán financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la Contribución de Valorización”*.

Que mediante el Decreto Ley 4165 del 3 de noviembre de 2011, se transformó el Instituto Nacional de Concesiones -INCO- en la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-, Agencia Estatal de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.

Que mediante Decreto 665 de 2012 se suprimió la planta de personal del Instituto Nacional de Concesiones INCO y se adoptó la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.



Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, es función general de la ANI *“elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo.”*

Que el numeral 9 del artículo 5 del Decreto 4165 de 2011, estableció que los recursos y el patrimonio de la Agencia estarán constituidos, entre otros, por *“el valor de la contribución de valorización de los proyectos a su cargo”*.

Que el 29 de diciembre de 2016, el Congreso de la República expidió la Ley 1819 de 2016, *“Por medio de la cual se adopta una Reforma Tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones”*, la cual desarrolló la Contribución Nacional de Valorización, en la Parte XII, entre los artículos 239 a 254.

Que según el artículo 239 de la Ley en mención, se definió la Contribución Nacional de Valorización- CNV como *“(…) un gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos”*.

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

Que según el artículo 243 de la Ley en mención *“Es sujeto activo de la contribución de valorización la Nación, a través de la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, o de la entidad a la que se le asignen funciones para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización”*.

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

Que el artículo 251 de la Ley 1819 de 2016, señala que *“El sujeto activo es el responsable de realizar el recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en forma directa (...)”*.

Que, en materia de Contribución Nacional de Valorización- CNV, el 1 de julio del 2020 se expidió el Documento CONPES 3996, que determinó los *“Lineamientos de política para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional”*, para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización como mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura que recaen sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos.

Que mediante el Decreto 1255 de 2022 *“Por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, se adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y se reglamenta el inciso 2 del Artículo 11 modificado por el Artículo 45 de la Ley 383 de 1997 y los Artículos 12, y 13 del Decreto Legislativo 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el Artículo 1 de la Ley 48 de 1968 y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016”*, el Gobierno Nacional reglamentó la Contribución Nacional de Valorización - CNV del sector transporte, y entre otros aspectos, se establecieron definiciones, etapas, subprocesos, metodología de calificación y priorización, elementos para determinar el costo de los proyectos de infraestructura, así como los costos y beneficios de la Contribución Nacional de Valorización- CNV, liquidación, recaudo y cobro, formas de pago, cobro coactivo, destinación y



administración de los recursos, actores y demás elementos necesarios para la implementación del tributo de Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte.

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

Que el referido Decreto 1255 de 2022, al adicionar el párrafo 1 del artículo 4.1.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016, en relación a los elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura considerando las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los Proyectos y/o los valores de los contratos, estableció que: "*Si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente Artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución.*"

Por su parte, el Decreto 1618 de 2023, en su artículo 1, al modificar el numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016, dispuso que "*La aplicación de la contribución nacional de valorización - CNV de proyecto(s) de infraestructura es la actividad dentro del subproceso de originación de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, a través de la cual el Consejo, Junta o máximo órgano directivo del sujeto activo de la CNV, y conforme lo autoriza el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, previo estudio técnico y jurídico de viabilidad, aprueba, mediante acuerdo, la aplicación de la contribución nacional de valorización - CNV sobre el(los) proyecto(s) de infraestructura que tenga(n) la capacidad de generar la contribución nacional de valorización CNV del sector transporte, señalando el método a utilizar en el proceso de distribución, determinando de forma preliminar la base gravable, revisando o ajustando la zona de influencia y definiendo el término para realizar el proceso de distribución, el cual se materializa mediante acto administrativo de carácter general expedido por parte del Director General, Presidente o máximo directivo del sujeto activo en los términos aprobados por su respectivo Consejo, Junta o máximo órgano directivo.*"

Que, igualmente, de acuerdo con el precitado Decreto 1618 de 2023, modificatorio del Decreto 1625 de 2016, la Agencia Nacional de Infraestructura puede ser sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización, de acuerdo con lo señalado en el artículo 243 de la Ley 1819 de 2016. En este sentido, el artículo 2 del Decreto en mención dispuso: "*Designar como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del sector transporte a la Nación a través de la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, susceptible de cobro de CNV y frente al que deberá llevar a cabo las actividades inherentes al sujeto activo de la contribución, dentro de las que se encuentran: la recaudación que comprende la liquidación, la aplicación y la distribución, la devolución, la fiscalización, la discusión; y el cobro que comprende todas las actividades inherentes al cobro persuasivo y coactivo de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del sector transporte. Lo anterior conforme con lo previsto en el artículo 243 de la Ley 1819 de 2016, el numeral 2.2. y el glosario del Documento Conpes 3996 de 2020.*"



Que el Decreto 1618 de 2023 al modificar el artículo 4.1.1.3.4. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, dispone que:

"El acto administrativo de aplicación del cobro de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, es el acto administrativo que expide el sujeto activo donde se contempla el método para el cálculo del beneficio individual para la distribución y liquidación de la contribución nacional de valorización - CNV por cada proyecto de infraestructura presentado. En este acto administrativo se revisa y/o ajusta la zona de influencia determinada por la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura conforme con lo previsto en el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, se determina la base gravable de que trata el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, y se establece el término para realizar la distribución y liquidación individual de la tarifa de la contribución nacional de valorización - CNV, en desarrollo de lo previsto en el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016."

Que el Proyecto de Infraestructura Vial **Autopista al Mar 2**, corresponde a un contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público – Privada de Iniciativa Pública, No. 018 de 2015, proyecto de infraestructura de transporte del modo carretero de la Cuarta Generación de Concesiones del país, vigente hasta el año 2041, cuyo alcance general corresponde a los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista al Mar 2, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad, Ruta 9001(Necoclí - Turbo), Ruta 62ANE (Variante de Currulao) Ruta 62ANF (Variante de Apartado) Ruta 62ANG (Variante el reposo), Ruta 62AND (Variante Carepa) y Ruta 6201(Turbo -Chigorodó) Ruta 6202 (Chigorodó – Dabeiba) Ruta 6203 (Dabeiba– Cañasgordas).

Que el proyecto, se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia y tiene por objetivo conectar Medellín con el Urabá Antioqueño y con otras concesiones viales del país.

Que el proyecto se encuentra en ejecución a través de seis (6) unidades funcionales, inició su etapa de construcción el 1 de febrero de 2017, cuenta con cinco (5) estaciones de peaje, dos (2) activos (Mutatá y Fuemia) y tres (3) suspendidos (Chaparral, Rio Grande y Cirilo). tiene una longitud total origen - destino de 254 km.

Que, respecto a los beneficios, con el mejoramiento de la infraestructura del corredor vial Autopista al Mar 2, se tienen:

1. Mejoramiento de la calzada actual del tramo Cañasgordas - Uramita, con una longitud de 30,7 km.
2. Construcción de una nueva vía en calzada sencilla, con una longitud de 15,5 km y Operación y Mantenimiento de la vía actual entre Uramita y Dabeiba, con una longitud aproximada de 28,0 km, Tramo denominado Variante Fuemia con una longitud total de 43.5 km.
3. Construcción del Túnel de Fuemia de 2.2 km.
4. Rehabilitación del tramo Dabeiba-Mutatá, con mejoramiento de sitios puntuales de una longitud aproximada de 50.5 km.
5. Rehabilitación del tramo Mutatá-El Tigre, con una longitud aproximada de 46,2 km
6. Mantenimiento y Operación del tramo El Tigre - Necoclí, con una longitud aproximada de 109 km. Mejora de la conectividad entre Medellín y los municipios del occidente y Urabá Antioqueño reduciendo los tiempos de desplazamiento.
7. Mayor seguridad vial al contar con mejores indicadores y niveles de servicio.
8. Aumento de la competitividad regional, facilitando el comercio y transporte de bienes, beneficiando a sectores como la agricultura, la industria y servicios impulsando el desarrollo económico de la región.
9. Mejora en la calidad de vida de pobladores de la región con la creación de empleos directos e indirectos asociados a las actividades del concesionario.

Que en virtud del artículo 4.1.1.2.2. del Decreto 1625 de 2016, el día 15 de julio de 2025, la Agencia Nacional de Infraestructura presentó el proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2 al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización- CNV, el cual fue



calificado, mediante la aplicación de la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de Contribución Nacional de Valorización, adoptada por el Ministerio de Transporte, mediante las Resoluciones No. 20223040043135 de 2022 y No. 20233040048855 de 2023.

Que mediante Acta de reunión del 15 de julio de 2025, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte, recomendó la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización al proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2 en los siguientes términos:

(...)

CONCLUSIÓN

En virtud de todo lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 4.1.1.2.2, 4.1.1.2.3 y 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 10 del Decreto 1255 de 2022, el artículo 4 del Decreto 1618 de 2023 y de acuerdo con las funciones previstas en el artículo 9 del reglamento del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte y el informe detallado y sustentado por la Entidad originadora responsable, Agencia Nacional de Infraestructura, de los proyectos de infraestructura de transporte Autopistas al Mar 2 y Autopistas Conexión Pacífico 1, de acuerdo con lo dispuesto en los numerales 1 y 2 del reglamento del Comité, por votación favorable de los integrantes asistentes calificaron los proyectos, recomendaron el uso de recursos y el término máximo de aplicación de la CNV, así:

Calificación de proyectos

Se preguntó a los integrantes del Comité, su voto frente a la priorización de los proyectos presentados de acuerdo con los resultados del índice ponderado de calificación:

Proyecto	Índice Ponderado - Calificación	Priorización
Conexión Pacífico 1	3,20	1
Autopista al Mar 2	1,03	2

Recomendación de uso de recursos

Del resultado y acuerdos a los que se llegue producto del proceso de socialización de los proyectos y sin perjuicio de las competencias del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura FIP se priorice el uso de los recursos en regiones como Catatumbo, la Guajira y Pacífico.

Término máximo de aplicación de la CNV

Se presenta a los integrantes del Comité la propuesta de parte de la ANI de término máximo para la aplicación de la CNV: hasta el 31 de diciembre de 2025, para la publicación del acto administrativo de aplicación de la contribución de valorización. La totalidad de los integrantes asistente a la sesión en el Comité, emitieron su voto favorable al término máximo.

(...)

Que el numeral 22 del artículo 9 del Decreto 4165 de 2011, modificado por el artículo 4 del Decreto 746 de 2022, indica que es función del Consejo Directivo, “Aprobar la propuesta de asignación y cobro de la contribución de valorización relacionada con obras de infraestructura de competencia de la Agencia, de conformidad con la ley y las normas reglamentarias sobre la materia”.



Que el numeral 33 del artículo 11 del Decreto 4165 de 2011, modificado por el artículo 5 del Decreto 746 de 2022, establece que es función del Presidente *“Proponer, la asignación y cobro de la contribución de valorización en los proyectos que lo requieran, de conformidad con la ley y las normas reglamentarias sobre la materia”*.

Que el Presidente de la ANI expidió la Resolución 295 de 2020 *“Por medio de la cual se unifican los actos administrativos que establecen los Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se definen sus funciones y las de sus Coordinadores”*, modificada por la Resolución 20211010012275 del 22 de julio de 2021.

Que, a través del numeral 5, del artículo 4 de la Resolución 20221000007275 de 2022, se delegó en el cargo de Vicepresidente de Agencia Código E2 Grado 05 de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno la función de: *“5. Proponer la asignación y cobro de la contribución de valorización en los proyectos que lo requieran, de conformidad con la ley y las normas reglamentarias sobre la materia”*.

Que mediante la Resolución No. 20244030016115 de 2024, se delegaron funciones en materia de Contribución Nacional de Valorización, y mediante el artículo 1 de la mencionada Resolución se creó el Grupo Interno de Trabajo de Valorización e Instrumentos Financieros en la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno. Mediante el numeral 3, del artículo 2 de la Resolución, se estableció la siguiente función al Grupo Interno de Trabajo de Valorización e Instrumentos Financieros, así: **3. Proponer la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de las políticas, planes, programas, proyectos, estrategias y demás asuntos relacionados con los instrumentos financieros en el marco de proyectos de infraestructura y la Contribución Nacional de Valorización, de conformidad con la normatividad vigente. (...)**

Que, conforme a lo anterior, y en consideración a la recomendación del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización, de realizar la aplicación del proyecto de infraestructura vial Autopista al Mar 2, el pasado 15 de diciembre de 2025, se reunió el Consejo Directivo de la ANI, con el fin de decidir sobre la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización, del proyecto mencionado anteriormente, en concordancia con los artículos 4.1.1.3.1. y 4.1.1.3.5. del Decreto 1625 de 2016.

Que, como consecuencia de lo anterior, el Consejo Directivo de la ANI tomó la decisión de autorizar la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del proyecto de infraestructura vial Autopista al Mar 2, y expidió el Acuerdo No. 006 de 2025, mediante el cual autoriza la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización al proyecto.

Que de conformidad con el numeral 5, del artículo 3, de la Resolución No. 20244030016115 del 10 de diciembre de 2024 *“Por medio de la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Valorización e Instrumentos Financieros en la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno y se suprime el Grupo Interno de Trabajo Financiero 2 de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, el Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Valorización e Instrumentos Financieros tiene la función de *“Expedir los actos administrativos necesarios en las etapas de originación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización”*, en el caso concreto, el Acto Administrativo de Aplicación de la CNV.

Que con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 4.1.1.3.4. del Decreto 1625 de 2016, a continuación, se relaciona: (i) el método para el cálculo del beneficio individual para la distribución y liquidación de la contribución nacional de valorización; (ii) la Base gravable o monto distribuible; (iii) la zona de influencia preliminar del proyecto y; (iv) el Término para realizar el proceso de Distribución.

i. Del método para el cálculo del beneficio individual para la distribución y liquidación de la contribución nacional de valorización



De acuerdo con lo señalado en la Ley 1819 de 2016 en su artículo 248 "para distribuir la Contribución Nacional de Valorización se deberá realizar un censo que defina plenamente a los propietarios o poseedores de cada uno de los predios ubicados en la zona de influencia definida, y un censo predial acompañado de las circunstancias físicas, económicas, sociales y de usos de la tierra. Dichos elementos permitirán adelantar el cálculo del beneficio individual con base en el cual se definirá la contribución de valorización que cada uno de los sujetos pasivos de la zona de influencia debe pagar." El citado artículo sugiere, además, nueve métodos de distribución y de cálculo del beneficio. Señala en su parágrafo también que "corresponde a la autoridad competente determinar el método a aplicar en cada proyecto de valorización, para la distribución y liquidación de la contribución de valorización por cada proyecto de infraestructura, para lo cual podrá proponer métodos técnicos adicionales a los aquí listados".

Por otra parte, el Decreto 1255 de 2022 en su artículo 4.1.1.4.7., sobre la selección del método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del sector transporte, señaló que: "en el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización -CNV del sector transporte de que trata el Artículo 4.1.1.3.4 del presente Decreto, se deberá seleccionar el método de distribución del beneficio que será aplicado y desarrollado en el acto administrativo de distribución de la contribución de valorización -CNV del sector transporte atendiendo lo previsto en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016."

En tal sentido, a partir de los análisis llevados a cabo por el grupo de Valorización e instrumentos financieros de la ANI, se presenta a continuación, el método de distribución elegido para el proyecto de CNV, el cual hace parte de los métodos permitidos en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 denominado Método de los factores de beneficio.

"Consiste en la distribución de la contribución con base en unos factores o coeficientes numéricos que califican las características más sobresalientes de los bienes inmuebles y las circunstancias que los relacionan con el proyecto. El producto o sumatoria de los factores parciales, genera el factor de distribución definitivo para cada predio.

Cuando en un bien inmueble se presenten características diferenciales en cuanto a la destinación o explotación económica, o frente al índice de construcción o densificación, este podrá dividirse para efecto de asignar la contribución en mejores condiciones de equidad, de conformidad con los criterios definidos en la memoria técnica de cada proyecto.

Cuando un bien inmueble soporte afectaciones al uso público o accidentes naturales, se dividirá igualmente para la asignación de la contribución, independientemente del porcentaje del terreno que determine la diferenciación.

Para la utilización de este método, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Factor de distribución: es el coeficiente por el cual se multiplicará el área de terreno del inmueble, a fin de fijar la mayor o menor capacidad de absorción que este tiene frente al beneficio común, causado por el proyecto.

Área virtual de un inmueble: es el producto resultante de multiplicar su área real por el respectivo factor de distribución.

Factor de conversión para áreas virtuales: es el factor numérico resultante de dividir el presupuesto o costo a distribuir, entre la suma de áreas virtuales."

ii. Base gravable o monto distribuible

El artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, establece qué conforma la base gravable en los siguientes términos:

"La base gravable de la contribución la constituirá el costo del proyecto de infraestructura y los gastos de recaudación de las contribuciones dentro del límite de beneficio que el proyecto produzca a los inmuebles ubicados dentro de su zona de influencia. Entiéndase por costo del proyecto, todas las inversiones y gastos que el proyecto requiera hasta su liquidación, tales



como, pero sin limitarse, al valor de las obras civiles, obras por servicios públicos, costos de traslado de redes, ornato, amoblamiento, adquisición de bienes inmuebles, indemnizaciones por expropiación y/o compensaciones, estudios, diseño, interventoría, costos ambientales, impuestos, imprevistos, costos jurídicos, costos financieros, promoción, gastos de administración cuando haya lugar. Los elementos para determinar el costo de los proyectos de infraestructura serán reglamentados por el Gobierno nacional, teniendo en cuenta las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los proyectos y/o los valores de los contratos."

Adicionalmente, el Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, en su artículo 4.1.1.5.1. señaló en su párrafo 1, en relación a los elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura considerando las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los Proyectos y/o los valores de los contratos que, *"Si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución."*

En este sentido, a continuación, se presentan los montos relacionados con el costo del proyecto, el beneficio y la capacidad de pago estimados de los sujetos pasivos del tributo.

- a. **Costo del proyecto:** Como ya se ha señalado, el Decreto 1625 adicionado por el Decreto 1255 de 2022 en su artículo 4.1.1.5.1. determina los elementos que deben tenerse en cuenta para la determinación del costo del proyecto de infraestructura.

Teniendo en cuenta lo anterior, el costo del proyecto (CapEx) señalado es de **Dos billones trescientos cincuenta y tres mil ciento sesenta millones treinta y cinco mil quinientos diecisiete pesos (\$2.353.160.035.517) M/cte.**, a precios constantes de diciembre de 2023.

- b. **Beneficio:** De acuerdo con lo señalado en el Ley 1819 de 2016 en su artículo 240, el beneficio *"se define de acuerdo con la afectación positiva que adquiere o ha de adquirir el bien inmueble en aspectos de movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con ocasión directa de la ejecución de un proyecto de infraestructura. Para calcular el beneficio se debe tener en cuenta la distancia la distancia desde el centroide del predio al eje del proyecto vial y el acceso al proyecto, el valor de los terrenos, la forma de los inmuebles, los cambios de uso de los bienes, la calidad de la tierra y la topografía, entre otros."* El método para determinar las estimaciones finales del beneficio será el de factores de beneficio. Este método incorpora variables como la extensión superficial del inmueble, el frente del predio, la distancia entre el predio y la obra, el acceso a la obra o conjunto de obras, la forma del inmueble, la topografía del terreno, los accidentes naturales, la destinación, intensidad y usos del terreno, los factores económicos como distancias a otras vías, a centralidades de empleo, a sitios de interés social como sectores turísticos entre otros.

No obstante, para calcular el beneficio preliminar se estimó un modelo para explicar la probabilidad de que un predio se ubique en una determinada categoría ordinal de destino económico, la cual representa una escala de desarrollo o intensidad del uso del suelo: desde usos agrícolas o no urbanizables hasta comerciales. El modelo distintos factores y busca identificar cómo las características físicas y económicas del predio - precio por metro cuadrado, el área del terreno, el área construida, la distancia a la vía y el índice de condiciones económicas municipales (ICEM)- inciden sobre la probabilidad de pertenecer a categorías superiores de destino, asociadas a mayores niveles de urbanización, densificación o aprovechamiento.

El modelo confirma una jerarquía urbana coherente: los predios con mayor valor del suelo, mayor área construida y ubicados en municipios con mejores condiciones económicas tienden a pertenecer a categorías superiores de destino. En contraste, los predios de gran extensión y alejados de las vías principales se asocian con usos de menor intensidad.



De acuerdo con las estimaciones iniciales en este proyecto el incremento del valor del suelo, o beneficio agregado en el total de los municipios es de un **Un billón cincuenta y ocho mil novecientos ochenta y dos millones de pesos (\$1.058.982.000.000) M/cte.**, y la capacidad de pago alcanza la suma de novecientos setenta y siete mil quinientos noventa y un millón de pesos (**\$977.591.000.000) M/cte.**

Apartadó, Mutatá y Frontino tienen los mayores beneficios en virtud de la mayor densidad económica de los municipios de esta región.

- c. **Capacidad de pago:** De acuerdo con lo ya señalado en relación con la capacidad de pago en el Decreto 1255 de 2022, específicamente en lo relacionado a *"si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución"*. Las estimaciones preliminares señalan que la capacidad de pago de ciento dieciséis mil quinientos treinta y cuatro (**116.534**) unidades prediales es de **novecientos setenta y siete mil quinientos noventa y un millón de pesos (\$977.591.000.000) M/cte.**, a precios de diciembre de 2024.

Dicha cifra se estimó teniendo en cuenta que el análisis económico preliminar evidenció que, en términos agregados, el Beneficio estimado para los municipios del corredor (\$1.058.982.000.000 pesos) supera la Capacidad de Pago total (\$977.591.000.000 pesos), lo que indica una relación positiva entre la inversión vial y la valorización potencial, aunque con claras disparidades territoriales. Municipios como Apartadó, Chigorodó, Mutatá y Turbo presentan Capacidades de Pago relativamente elevadas y beneficios asociados significativos, lo que sugiere una estructura económica más sólida y una mayor resiliencia para asumir contribuciones sin comprometer su sostenibilidad fiscal. En estos municipios, la relación Beneficio-Capacidad de Pago es proporcional y, en algunos casos, favorable, lo que respalda la viabilidad de aplicar la valorización como herramienta de recuperación de inversión.

Por otro lado, varios municipios muestran una brecha considerable donde el Beneficio supera ampliamente su Capacidad de Pago: Abriaquí, Carepa, Cañasgordas, Dabeiba, Frontino y Uramita evidencian limitaciones económicas que requerirían esquemas diferenciados o tarifas ajustadas para evitar cargas excesivas. En particular, Mutatá y Frontino destacan por recibir un Beneficio muy superior a su Capacidad Contributiva, lo cual implica la necesidad de mecanismos de progresividad y redistribución al interior del sistema. En conjunto, los resultados indican que la valorización es viable para el corredor vial, pero exige un diseño que integre equidad territorial y que reconozca las brechas económicas entre municipios para asegurar una implementación justa y sostenible.

Como conclusión la capacidad de pago de los contribuyentes incluidos en el área de influencia preliminar se constituye en el Monto distribuible, dado que es inferior al beneficio estimado y el costo del proyecto de los contribuyentes de acuerdo con los párrafos a, b y c.

iii. **Zona de influencia preliminar**

De acuerdo con el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, la Zona de Influencia para la Contribución Nacional de Valorización:

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



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."

En concordancia con lo anterior el artículo 4.1.1.3.2. del Decreto 1625 de 2016, estableció que:

"La zona de influencia será determinada por la entidad originadora del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos en los términos previstos en el presente artículo, conforme con lo previsto en el inciso 2° del artículo 241 de la Ley 1819 de 2016.

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."

Por su parte, el artículo 4.1.1.3.3. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia así:

"Para la determinación de la zona de influencia de que trata el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, y la revisión y ajuste de que trata el artículo 4.1.1.3.2 del presente decreto, se tendrán en cuenta los siguientes criterios técnicos:

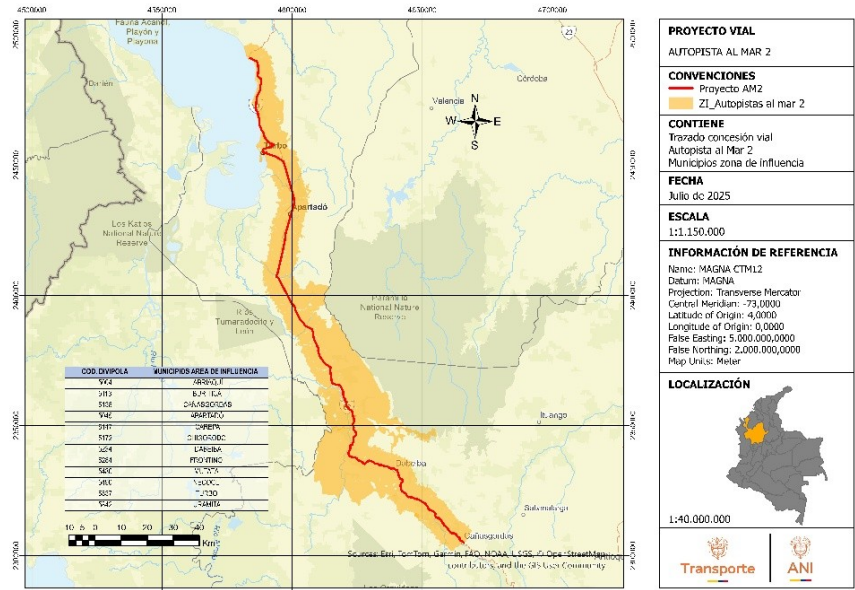
- 1. La determinación del área de impacto o beneficio de la obra teniendo en cuenta el tipo de obra de infraestructura de transporte, según los impactos positivos generados en movilidad, accesibilidad o mayor valor económico en los inmuebles.*
- 2. La ubicación de los inmuebles de la zona de impacto o beneficio del proyecto, dentro del régimen general de clasificación del suelo, usos, tratamientos urbanísticos contenidos en los planes de ordenamiento, planes básicos o esquemas de ordenamiento territorial, y/o sus normas reglamentarias.*
- 3. La identificación del sector catastral, barrio, comuna, vereda o cualquier otra división político-administrativa del municipio en su clasificación urbana, rural o de expansión urbana.*
- 4. La identificación de barreras naturales para la propagación del beneficio, tales como: cuerpos de agua, accidentes geográficos, entre otros, cada uno de los cuales deberá ser evaluado no solo en su componente ambiental sino en su relación con la conectividad/movilidad del territorio posiblemente beneficiado por el proyecto de infraestructura de transporte objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.*
- 5. La identificación de barreras artificiales para la propagación del beneficio como:*
 - 5.1. Otras infraestructuras de transporte que por su funcionalidad proveen de conectividad/movilidad en mejores condiciones (tiempo y costos) o similares a las que provee el proyecto de infraestructura de transporte objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en el mismo territorio.*
 - 5.2. Infraestructura de transporte de cualquier funcionalidad, que por su falta de mantenimiento impidan totalmente la conectividad que se generaría a través del proyecto de infraestructura de transporte objeto de Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en el territorio.*
- 6. La identificación de áreas sujetas a exclusión de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en los términos del artículo 253 de la Ley 1819 de 2016.*



7. Las características generales de los predios que hacen parte o se derivan de la base catastral y/o del censo identificando usos, destinos económicos y estratificación socioeconómica de los inmuebles.”

Teniendo en cuenta lo anterior la zona de influencia del proyecto de infraestructura vial Autopista al Mar 2, se delimitó de forma preliminar a partir del eje del corredor vial y se trazó un búffer de 5 km al lado y lado de la vía y se analizó la información predial (registros 1 y 2) suministrada por los gestores catastrales de los predios incluidos en dicha área.

En este sentido, la zona de influencia preliminar corresponde a una zona a un área de doscientos treinta y cinco mil ciento setenta hectáreas (**235.170 Ha**), con aproximadamente ciento dieciséis mil quinientos treinta y cuatro (**116.534**) predios distribuidos en **doce (12)** municipios del departamento de Antioquia.



Fuente: ANI, 2024

iv. Término para realizar el proceso de Distribución

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

De conformidad con lo establecido en el resuelve del Acuerdo No. 006 de 2025 del Consejo Directivo de la ANI, en sesión ordinaria llevada a cabo el 15 de diciembre de 2025, respecto del término para realizar el proceso de distribución, se recomendó realizarse dentro de los **CINCO (5)** años contados a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización- CNV.

Que hace parte integral del presente acto administrativo el “Informe de revisión y validación de los aspectos técnicos y jurídicos para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización proyecto Autopista al Mar 2”, emitido por la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: OBJETO Y DETERMINACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN. Aplíquese el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector transporte en el Proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2.



Documento firmado digitalmente



ARTÍCULO SEGUNDO: BASE GRAVABLE O MONTO DISTRIBUIBLE. La base gravable o monto distribuible de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte para el proyecto indicado en el artículo primero del presente acto administrativo se fija en **NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES DE PESOS (\$977.591.000.000)** constantes de diciembre de 2024, que corresponde a la capacidad de pago señalada previamente, incluido el costo de administración del recaudo, equivalente al **5.74%** de dicha cifra.

ARTÍCULO TERCERO: ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR: La zona o área de influencia de la Contribución Nacional de Valorización del sector transporte del proyecto Autopista al Mar 2 se delimitó inicialmente a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico que comprende algunas de las propiedades (predios) ubicados en los siguientes municipios; Abriaquí, Apartadó, Buriticá, Cañasgordas, Carepa, Chigorodó, Dabeiba, Frontino, Mutatá, Necoclí, Turbo y Uramita.

El primer municipio recorriendo el corredor del proyecto Autopista al Mar 2 de sur a norte acogido por el área de influencia de 5km a cada lado de la vía es el municipio de Cañasgordas, este municipio está ubicado en el Occidente del departamento de Antioquia. El trazado de la vía sigue a su vez el recorrido del estructurante natural Río Cañasgordas, este funciona como delimitante natural paralelo a la vía y divide en dos franjas el área de influencia. Por el costado occidental del río se traza el área de influencia acogiendo de sur a norte las veredas de Los Naranjos, Cusutí, El Hormiguero, al costado occidental del casco urbano cruzando el río Cañas Gordas se engloban en el área de influencia las veredas de El León, Santa Barbara, San Luis, y hacia el noroccidente en límites con el municipio de Uramita con las veredas de Murrapol, El Café, Uvital y el Totumal. Hacia el oriente del área de influencia del proyecto se localiza el municipio de Abriaquí, en este caso el área no cubre el casco urbano y acoge un 5% del área rural del municipio en la vereda La Antigua, por este costado noroccidental del municipio se conecta Abriaquí con el municipio de Frontino y a su vez con el proyecto vial Autopista al Mar 2.

El área de influencia por el costado oriental del proyecto vial Autopista al Mar 2 se encuentra el municipio de Frontino, este municipio ubicado en la franja oriental del área de influencia anexa a dicha área dos zonas desconectadas dentro su territorio, la primera franja la anexa en el sur de su área rural con las veredas de La Lomita, Cascaro Blanco y Chirigüaco, luego sobre la misma franja agrega su casco urbano en todo el centro del área de influencia, para finalizar este tramo de su franja hacia el noroccidente de la zona rural se engloban las veredas de Montañita, San Nicolas y El Uvo. Adicionalmente se anexa la segunda franja en el costado extremo del norte de su territorio rural donde se engloba parte de la vereda la Fuemia en límites con el municipio de Dabeiba.

El último municipio de la subregión del occidente del departamento de Antioquia que hace parte del área de influencia del proyecto vial Autopista al Mar 2 y conecta a su vez esta subregión con el Urabá es el municipio de Dabeiba, este municipio es atravesado en todo su territorio rural y casco urbano por el proyecto, el estructurante natural es el Río Sucio, se anexa por este municipio en la franja oriental del área de influencia cruzando el Río Sucio de sur a norte las veredas de El Silencio, Llano grande, y el Pegado, ya en la franja occidental y mencionadas de sur a norte las veredas de El Botón, Dabeiba Viejo el cañón de Bijará y Santa Fe de Murindó.

El área de Influencia discurre hacia el norte para conectarse con la subregión del Urabá Antioqueño, el primer municipio en acoger el área de influencia es Mutatá.

La vía recorre todo el eje central del territorio de municipio anexando en gran parte su área rural y su casco urbano, de sur a norte las veredas anexadas son Santa Teresa, Caucheras y Porroso ya en límites con el municipio de Chigorodó.

En la subregión de Urabá la condición topográfica es de planicie, Chigorodó es el siguiente municipio de sur a norte y por lo poco accidentado de su territorio, el proyecto vial Autopista al Mar 2 es el estructurante espacial de todo su territorio. En este caso el área de influencia recorre la mayoría de su área central de su territorio anexando su casco urbano. En esta franja central afectada por el área de influencia se anexan de sur a norte las veredas La Mejía, El Tigre, Guineo y su casco urbano en todo el centro de su territorio, luego hacia el norte las veredas de Sincerín y Santa Rita.



Documento firmado digitalmente



Avanzando hacia el centro de la subregión de Urabá el área de influencia acoge todo el centro del territorio rural del municipio de Carepa, acogiendo a su vez el casco urbano atravesado por el proyecto vial Autopista al Mar 2, donde se anexan de sur a norte las veredas de Impancay, Trigana y en el norte en límites con el municipio de Apartadó la vereda Casaverde.

En Apartado, el área de influencia forma una franja central de afectación cobijando a su vez casco urbano, en esta franja se afecta la zona central de su zona rural acogiendo de sur a norte las veredas de El Reposo, Augura, el Churido, La Zullia y el Amparo antes de ingresar al casco urbano, luego al norte en límites con el municipio de Turbo las veredas de los Mandarinos y La Chinita.

En el norte de la subregión de Urabá el proyecto vial Autopista al Mar 2 se ubica hacia la franja occidental del municipio de Turbo bordeando el Golfo de Urabá, en esta franja el área de influencia acoge en el sur y antes de someterse a la costa del mar caribe las veredas de Currulao, La Quimera y El Tres, luego la vía se acoge en el borde del mar en el Golfo de Urabá para anexar el casco urbano del municipio de Turbo y hacia el norte las veredas Villa Real, Cope y el Tie.

El último municipio acogido por el área de influencia del proyecto vial Autopista al Mar 2 en el norte de Urabá es el municipio de Necoclí, en este municipio la franja de influencia entra por el sur de su territorio rural apegado a la costa con el mar Caribe anexando las veredas de la Ceibita, El Totumo, Aguas Claras, Caimán Viejo, La Olga, El Carlos y El Descenso, antes de entrar al casco urbano de Necoclí y luego avanzar hacia su norte y rematar en la vereda de Santa Fé.

PARÁGRAFO PRIMERO: INCORPORACIÓN DE BIENES INMUEBLES AL CENSO PREDIAL: Se podrán incorporar al censo predial de la zona de influencia, únicamente inmuebles que al momento de entrada en vigor la resolución de distribución de la Contribución Nacional de Valorización, existan jurídicamente o bien englobados o segregados.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El término para incorporar no podrá superar los tres (3) años contados a partir de la entrada en vigor de la resolución de distribución de la Contribución Nacional de Valorización.

ARTÍCULO CUARTO: MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO. Se adopta como método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización del sector Transporte del proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2 que se establece en el presente acto administrativo, el de factores de beneficio, para lo cual la Agencia Nacional de Infraestructura, liquidará el gravamen en proporción al *área virtual* de los bienes inmuebles que se benefician con las obras, multiplicado por un factor de conversión, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Tarifa = A_{vi} * F_c$$

$$A_{vi} = A_{fi} * (F_{ei} * F_{ui} * F_{bi} * F_{di})$$

Donde;

A_{vi}: *área virtual del predio (Es el área física modificada (ampliada o reducida) por los factores correspondientes a las características escogidas para la distribución de la Valorización (Beneficio, usos, estrato, pisos, etc)*

F_c: *Factor de conversión*

A_{fi}: *Área física*

F_{ei}: *Factor Estrato o nivel geoeconómico*

F_{ui}: *Factor Uso*

F_{bi}: *Factor Beneficio*

F_{di}: *Factor Densidad*

Y

$$F_c = \frac{M_d}{\sum_i A_{vi}}$$

Donde:



Fc: Factor de conversión (Es un valor constante definido de la siguiente manera:)
Md: Monto distribuible o Base Gravable
Avi: área virtual

ARTÍCULO QUINTO: TÉRMINO PARA LA DISTRIBUCIÓN. De conformidad con lo establecido en el artículo segundo del Acuerdo No. 006 de 2025 del Consejo Directivo de la ANI, el término para realizar el proceso de distribución y liquidación de la contribución de valorización sobre el Proyecto de Infraestructura Vial Autopista al Mar 2, será de **CINCO (5) años** contados a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización CNV.

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

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

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

ARTÍCULO SÉPTIMO. EXENCIONES. Se tendrán en cuenta para el cobro de valorización como predios exentos o con tratamiento preferencial, aquel inmueble que hace parte de la zona de influencia establecida en el presente Acto, que esté incurso en alguna de las características señaladas a continuación independiente o conjunta:

1. Aquellas unidades prediales que se identifiquen, a partir de las actividades enmarcadas en el censo predial, donde se pueda evidenciar, para todos y cada unos de sus propietarios o poseedores, que estos pertenecen a un hogar que, de acuerdo con el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales – SISBEN o el que haga sus veces, estén categorizados como pobres extremos (A1-A5) o pobres moderados (B1-B7), se declaren con una exención o tratamiento preferencial equivalente al 100% de la contribución. Los propietarios o poseedores para ser marcados como exentos o con tratamiento preferencial, deberán aparecer con el estado: “0-Registro Valido” en el campo “marca” de la base del SISBEN o la que haga sus veces entregada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP). La base de datos del SISBEN o la que haga sus veces entregada por el DNP, para la marca de esta exención o tratamiento preferencial, no deberá superar los dos (2) meses de antigüedad contados a partir de la expedición del acto administrativo de resolución de distribución.
2. Aquellas unidades prediales para las cuales, mediante estudios técnicos, se determine que el/los propietario(s) del hogar no posee(n) capacidad de pago para asumir la Contribución Nacional de Valorización y por ende se identifiquen como “sin capacidad de pago”, serán exentos o con tratamiento preferencial del 100% del pago de la contribución.

Se considera las siguientes variables para el estudio técnico de capacidad de pago:



1. Los predios con destino económico habitacional de que tengan asignado los estratos 1, 2 y 3, como lo reglamenta la Ley 142 de 1994, esto, conforme a la información que se tome de la encuesta del Censo Nacional de Población y Vivienda – CNPV, del DANE, previo a la resolución de distribución.
2. En el orden rural, los predios que tengan condiciones precarias de subsistencia y por ello no posean capacidad de pago para el cobro, para ello se seleccionarán para cada municipio del área de influencia los criterios de áreas y localización de la Resolución 041 de 1996 del INCORA para la determinación de las posibles Unidades Agrícolas Familiares – UAF y predios por debajo de esa condición.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para aquellas unidades prediales que, cumpliendo las condiciones a) o b) precedentes, se identifique que, alguno de sus propietarios o poseedores, tengan ,mas de una propiedad registrada a su nombre dentro del territorio nacional, de acuerdo con las bases prediales reportadas por la Superintendencia de Notariado y Registro al momento de expedición del acto administrativo de distribución, no podrán declararse como predios exentos o con tratamiento preferencial y estos deberán cumplir con la obligación tributaria.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para la verificación de esta condición, el sujeto activo deberá solicitar dichas bases a la Superintendencia de Notariado y Registro. Si dentro de los quince (15) días hábiles posteriores al envío de dicha solicitud, la Superintendencia de Notariado y Registro no ha dado respuesta oficial al mismo, el sujeto activo procederá a verificar la condición de multipropiedad con la información existente.

ARTÍCULO OCTAVO. UNIDADES PEDIALES EXCLUÍDAS. De conformidad con lo previsto en el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016 se establece que:

Las exclusiones de la Contribución Nacional de Valorización se predican de aquellos bienes inmuebles que por su propia naturaleza no reciben beneficio, como consecuencia de la ejecución del proyecto de infraestructura que genera la mencionada contribución y aquellos que por disposición legal han sido considerados no sujetos pasivos de las obligaciones tributarias. Por lo anterior, a los predios que son excluidos de la contribución nacional de valorización no se les distribuirá esta por parte de la entidad competente. Para los efectos de la Contribución Nacional de valorización, serán bienes inmuebles excluidos 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.*



Documento firmado digitalmente



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

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

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

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: Contra la presente Resolución no procede recurso alguno, de conformidad con el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

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

- Anexo No. 1 Descripción detallada proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2
- Anexo No. 2 Plano delimitación preliminar área de influencia proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2
- Anexo No. 3 Estudio de capacidad de pago y beneficios proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2
- Anexo No. 4 Documento ejecutivo para calificación y priorización proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2
- Anexo No. 5 Formulario 3B y ficha de calificación del proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2
- Anexo No. 6 Informe de revisión y validación de la secretaria técnica Comité de Calificación y Priorización
- Anexo No. 7 Acta del comité de Calificación y Priorización del 15 de julio de 2025.
- Anexo No. 8 Acuerdo No. 006 de 2025 del Consejo Directivo de la ANI de recomendación aplicación de la CNV proyecto Infraestructura vial Autopista al Mar 2

La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **24-12-2025**

MIGUEL CARO VARGAS

COORDINADOR DEL GRUPO INTERNO DE TRABAJO DE VALORIZACIÓN E INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Proyectó:
Revisó:
VoBo: ALEX SMITH ARAQUE SOLANO, JULIAN ANDRES MANJARREZ URBINA, CARLOS HERNAN GARCIA ARANGO, NORBEY OCTAVIO GARAVITO CANCELADO
Anexos: Sin Anexos
cc:
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20256080087703
GADF-F-012