

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. **20256080018865**

20256080018865

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 Conexión Pacífico 1”

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. (...)” la Nación o cualquier otro organismo público que realice una obra de beneficio social y que redunde en un incremento 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 Conexión Pacífico 1**, corresponde a un contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público – Privada de Iniciativa Pública No. 007 de 2014, proyecto de infraestructura de transporte del modo carretero de la Cuarta Generación de Concesiones del país, vigente hasta el año 2039, 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 Conexión Pacífico 1, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", Ruta 2509 (Sabaneta - Caldas), Ruta 6003 (Caldas – Bolombolo).

Que el proyecto, se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia y tiene por objetivo conectar Medellín con el occidente del departamento antioqueño, y con otras concesiones viales del país, unirla con los centros comerciales más importantes, como también conectar la Costa Caribe, la Costa Pacífica y el río Magdalena, para que se convierta en uno de los corredores viales más importantes del país.

Que el proyecto se encuentra en ejecución a través de cuatro (4) unidades funcionales, inició su etapa de construcción el 10 de mayo de 2018, cuenta con dos (2) estaciones de peaje, uno (1) activo (Amagá) y uno (1) suspendido (Ancón Sur) tiene una longitud total origen - destino de 50.10 km.

Que, respecto a los beneficios, con el mejoramiento de la infraestructura del corredor vial Autopista Conexión Pacífico 1, se tienen:

1. Mejoramiento de las vías que comunican a Medellín con el suroeste antioqueño y el suroccidente del país, disminuyendo los tiempos de desplazamiento y disminución en los costos de transporte (combustible).
2. Mayor seguridad vial al contar con mejores indicadores y niveles de servicio.
3. Crecimiento de la economía local y regional, fortaleciendo los sectores agrícolas, industriales y de servicios, impulsando la apertura de mercados y fortaleciendo el turismo en el área de influencia.
4. Mejora en la calidad de vida de los habitantes 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 Autopista Conexión Pacífico 1 al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización, el cual fue calificado, siguiendo la metodología 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 Conexión Pacífico 1, 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 de la Agencia Nacional de Infraestructura “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 de la Agencia Nacional de Infraestructura “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: *"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 Conexión Pacífico 1, 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 aplicar la Contribución Nacional de Valorización al Proyecto de Infraestructura Vial Autopista Conexión Pacífico 1, decisión que quedó plasmada en el Acuerdo No. 006 del 15 de diciembre de 2025.

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 párrafo 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 que 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 parágrafo 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 **Tres billones trescientos noventa y cinco mil quinientos noventa y nueve millones novecientos sesenta y nueve mil setecientos sesenta y tres pesos (\$3.395.599.969.763) 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 superficiaria 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 dentro de la zona de influencia es de **cuatro billones doscientos veintiocho mil ciento cuarenta y dos millones de pesos (\$4.228.142.000.000) M/cte.**,

La Estrella y Medellín tienen los mayores beneficios en virtud de la mayor densidad económica de los municipios de esta región.

c. **Capacidad de pago:** De acuerdo con el Decreto 1255 de 2022 "(...) 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 **340.453**



unidades prediales es de **Dos billones cuarenta y un mil cuatrocientos treinta y siete millones de pesos (\$2.041.437.000.000) M/cte.**, a precios de diciembre de 2024.

Dicha cifra se proyectó teniendo en cuenta las estimaciones de avalúo de mercado que, a nivel municipal muestra que las medianas de valor son relativamente bajas, incluso en municipios con dinámicas inmobiliarias más activas. La mayoría de los valores se concentran entre los 7 y 30 millones de pesos, con pocas excepciones como La Estrella, Sabaneta o Medellín. Esto significa que el “hogar típico” —representado por la mediana— posee un patrimonio inmobiliario mucho más reducido de lo que sugeriría un análisis basado en medias o valores máximos. En términos de política pública, este resultado justifica anclar la capacidad de pago en la mediana: evita sobreestimar el ingreso patrimonial real del grueso de los hogares y protege al 50% central que no se beneficia de las valorizaciones extremas.

Con el análisis económico preliminar se evidenció que, existe una marcada heterogeneidad en la relación entre Capacidad de Pago y Beneficio entre los municipios evaluados. Si bien el total agregado indica que el Beneficio potencial (4.228.142) supera la Capacidad de Pago inicial (4.082.874), esta relación no es homogénea. Municipios como La Estrella y Medellín, con capacidades de pago extraordinariamente altas, son los principales compensadores del sistema y explican la viabilidad global del mecanismo. Otros municipios de tamaño medio, como Itagüí, Envigado, Titiribí y Venecia, presentan relaciones relativamente equilibradas entre Capacidad y Beneficio, lo que indica que su aporte sería fiscalmente manejable y proporcional al beneficio recibido.

Por otra parte, algunos municipios muestran una mayor sensibilidad frente a la contribución. Amagá, Concordia, Fredonia y especialmente Angelópolis presentan Capacidades de Pago inferiores a los Beneficios estimados, lo que implica que cualquier esquema de recuperación de costos deberá contemplar criterios de progresividad, gradualidad o tarifas diferenciales. Estos resultados evidencian que el sistema de valorización es viable en conjunto, pero requiere un diseño que reconozca las brechas económicas municipales y garantice equidad territorial, evitando sobrecargar a municipios con menor capacidad contributiva

Como conclusión la capacidad de pago preliminar se estima en **Dos billones cuarenta y un mil cuatrocientos treinta y siete millones de pesos (\$2.041.437.000.000) M/cte.**, a precios de diciembre de 2024 y dicha 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."

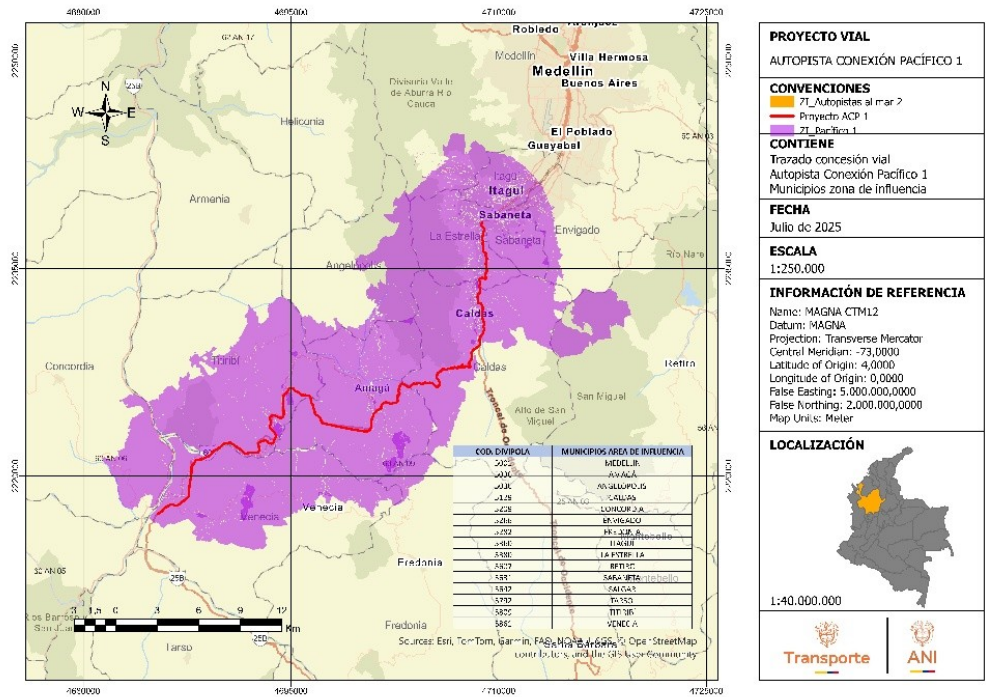
Por su parte, el artículo 4.1.1.3.3. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo primero del Decreto 1255 de 2022, detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia así:

"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 Autopista Conexión Pacífico 1, se delimito de forma preliminar a partir del eje del corredor vial y se trazó un búfer 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 un área de sesenta y cinco mil setecientos hectáreas (**65.700 Ha**), con aproximadamente trescientos cuarenta mil cuatrocientos cincuenta y tres (**340.453**) 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 párrafo 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.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo segundo del Acuerdo No. 006 de 2025 expedido por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el termino para realizar la distribución y liquidación de la contribución de valorización sobre el Proyecto de Infraestructura Vial Autopista Conexión Pacífico 1, será de **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 de Infraestructura Vial Autopista Conexión Pacífico 1”, 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 Conexión Pacífico 1**.

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 **DOS BILLONES**



Documento firmado digitalmente



CUARENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES DE PESOS (\$2.041.437.000.000) constantes de diciembre de 2024, incluido el costo de administración del recaudo, equivalente al **8.22%** 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 vial Autopista Conexión Pacífico 1, se delimito de forma preliminar inicialmente a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico que comprende algunas de las propiedades (predios) ubicados en los municipios de Medellín, Itagüí, Envigado, Sabaneta, Caldas, La Estrella, Amaga, Angelópolis, Concordia, Fredonia, Titiribí y Venecia. Los predios en específico son todos los que se encuentran delimitados de dentro de los linderos que a continuación se mencionan:

El proyecto vial Autopista Conexión Pacífico 1, discurre sobre la Ruta Nacional 2509 desde el municipio de Sabaneta y La Estrella por la autopista regional que a su vez conecta con la ciudad de Medellín por el sur de la ciudad, iniciando la zona de influencia desde el inicio de la concesión desde el punto denominado Ancon Sur. El área de influencia está definida por un radio de 5 Km a cada costado del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1. Por el Sur Occidente tenemos a los municipios de Medellín e Itagüí bordeando la avenida regional y recorriendo los sectores de La Esmeralda, Villa Ventura y Santa María por la vía denominada El Pedregal del municipio de Itagüí, para luego alcanzar el límite urbano con el Cerro Manzanillo límite con el municipio de Medellín en la comuna 15 Guayabal hasta el mirador Manguala.

En el municipio de Envigado el área de influencia va desde la calle 37 al Sur Oriente de la avenida regional, pasando por los barrios Las Vegas, Milán, El Dorado, San Rafael, Las Antillas, Primavera, La Paz, Las Casitas, Loma de Barrio y Trianón en la zona urbana y tomando la zona rural en la vereda El Vallano, y finalizando en el sector de la Reserva Ecológica Amalur que limita con los municipios de Sabaneta y Caldas.

En el municipio de Sabaneta el área de influencia abarca la totalidad del municipio incluyendo el suelo urbano y rural con un total de 31 barrios y 6 veredas, en el municipio se localiza el sector del Ancón Sur donde se inicia la concesión Autopista Conexión Pacífico 1.

En el municipio de La Estrella el área de influencia abarca la totalidad del municipio incluyendo el suelo urbano y rural con un total de 25 barrios, 15 veredas, de las cuales en 9 se ubican centros poblados, el trazado de la autopista recorre desde el punto de referencia Ancón Sur límite con el municipio de Sabaneta, recorriendo el área urbana del municipio hasta la vereda la Raya límite con el municipio de Caldas.

En Caldas (Antioquia) el área de influencia del proyecto se concentra en su zona urbana y rural donde se localizan 19 veredas y 10 centros poblados, al norte la vereda La Miel y El Cano hacen limite geográfico con los municipios de Envigado, Sabaneta y La Estrella, hacia el Oriente incluye las veredas de La Clara y La Mina las cuales hacen parte de la cuenca alta del Río Medellín, finalmente se extiende por las veredas La Quiebra y Salinas que dan continuidad hacia el municipio de Amagá.

En Amagá el área de influencia del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1, discurre sobre la Ruta Nacional 6003 abarcando la totalidad de su área urbana y su suelo rural, a excepción de un sector de la vereda El Cedro, que a su vez limita con el municipio de Angelópolis.

En Angelópolis el área de influencia incluye parte de las veredas Romeral, La Clara, Santa Bárbara y La Estación, incluyendo el centro poblado La Estación, las cuales limitan con el municipio de La Estrella, Caldas y Amagá.

En Titiribí el área de influencia preliminar se concentra al sur del municipio, abarcando 11 Veredas y su suelo urbano, incluyendo además los corregimientos de La Albania y Sitio Viejo, finalmente la franja se complementa con la vía que comunica hacia el municipio de Bolombolo y su límite geográfico el río Cauca, elemento natural que además limita con el municipio de Concordia.



En el municipio de Concordia, el área de influencia incluye una parte de su territorio correspondiente a las veredas La Fotuta, El Golpe y La Selva, ubicadas al Sur Oriente del municipio. La vereda La Selva permite la conexión entre el proyecto vial Autopista Conexión Pacífico 1 con el área urbana del municipio.

En el municipio de Fredonia su área de influencia discurre sobre la Ruta Nacional 6003, incluye parte de las veredas Jonas y Alto de los Fernández al norte del municipio limitando geográficamente con los municipios de Venecia, Amagá y Caldas, en el punto de referencia el viaducto y puente el Salado que se localizan al costado sur del proyecto vial Autopista Conexión Pacífico 1

En el municipio de Venecia su área de influencia incluye las veredas de Recreo, Palmichal, Bolombolo y corregimiento de Bolombolo, palenque y centro poblado Palenque, que se localizan al costado sur del proyecto vial Autopista Conexión Pacífico 1 que a su vez tiene el límite geográfico con el río Cauca y en su trazado se encuentra el túnel de Sinifaná en el sector de Bolombolo.

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 Conexión Pacífico 1 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:

$$Tarifa = Avi * Fc$$

$$Avi = Afi * (Fei * Fui * Fbi * Fdi)$$

Donde;

Avi: *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)*

Fc: *Factor de conversión*

Afi: *Area física*

Fei: *Factor Estrato o nivel geoeconómico*

Fui: *Factor Uso*

Fbi: *Factor Beneficio*

Fdi: *Factor Densidad*

Y

$$Fc = \frac{Md}{\sum_{i=1}^n AVi}$$

Donde:

Fc: *Factor de conversión (Es un valor constante definido de la siguiente manera:)*

Md: *Monto distribuible o Base Gravable*

Avi: *área virtual*



Documento firmado digitalmente



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 Conexión Pacífico 1, 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 ibídem, 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 SEPTIMO. 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 uno 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 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 más 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 predicán 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.*

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.



Documento firmado digitalmente





Documento firmado digitalmente



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 vial Conexión Pacífico 1
- Anexo No. 2 Plano delimitación preliminar área de influencia proyecto vial Conexión Pacífico 1
- Anexo No. 3 Estudio de capacidad de pago y beneficios proyecto vial Conexión Pacífico 1
- Anexo No. 4 Documento ejecutivo para calificación y priorización proyecto vial Conexión Pacífico 1
- Anexo No. 5 Formulario 3B y ficha de calificación del proyecto vial Conexión Pacífico 1
- 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 de la ANI - Aplicación de la CNV proyecto Pacífico 1

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,
NORBEE OCTAVIO GARAVITO CANCELADO
Anexos: Sin Anexos
cc:
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20256080087693
GADF-F-012