

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias y en especial las conferidas en el numeral 7.4 del Decreto 1292 de 2021 y el artículo 4.1.1.3.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022, modificado por el Decreto 1618 de 2023, y, de acuerdo con el nombramiento efectuado a través del Decreto 0092 de 2026 y,

CONSIDERANDO

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.”*

Que, el artículo 23 de la Ley 105 de 1993¹ 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, el Decreto 1625 de 2016² en su artículo 4.1.1.1 establece en su objeto que, *“El presente Título reglamenta la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, como gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, como mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por proyectos de infraestructura de transporte.”*

Que, el 29 de diciembre de 2016, el Congreso de la República expidió la Ley 1819 de 2016³, la cual desarrolló las generalidades del cobro de la Contribución Nacional de Valorización, en la Parte XII *“Contribución Nacional de Valorización”*, del artículo 239 al 254.

Que, la mencionada Ley en su artículo 239, definió la Contribución Nacional de Valorización, 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, prevén los siguientes elementos propios de la Contribución Nacional de Valorización dentro de los cuales se encuentra: 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, así como el mecanismo para fijar la contribución.

Que, la Ley 1819 de 2016 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. La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar antes o durante de la ejecución del proyecto.”*

Que, a través del Documento CONPES 3996 del 1 de julio del 2020 expedido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social – Departamento Nacional de Planeación, definió, (...) *“Los lineamientos de política pública para la aplicación de la CNV como mecanismo de recuperación de*

¹ *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”*

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

³ *“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”*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

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, el Decreto 1255 de 2022⁴, estableció 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, liquidación, recaudo y cobro, formas de pago, cobro coactivo, destinación y administración de los recursos, actores y demás elementos necesarios para la aplicación del tributo.

Que el artículo 4.1.1.1.1. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, contempla en su párrafo las etapas y subprocesos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, así:

1. Originación

- 1.1. Identificación y adopción de la metodología de calificación de proyectos.*
- 1.2. Uso de la metodología de calificación de proyectos.*
- 1.3. Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.*

2. Implementación

- 2.1. Distribución.*
- 2.2. Socialización.*
- 2.3. Liquidación de la tarifa.*
- 2.4. Gestión tributaria.*
- 2.5. Seguimiento y cierre.*
- 2.6. Administración de los recursos.*

Que, el numeral 2 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 modificado por el artículo 1° del Decreto 1618 de 2023, determinó el sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del Sector Transporte señalando que: *“(...) conforme con lo establecido en los artículos 243 y 251 de la Ley 1819 de 2016 es la Nación a través de la entidad pública del orden nacional que haga parte del sector Transporte, responsable del respectivo proyecto de infraestructura objeto de un cobro de contribución nacional de valorización - CNV que tendrá a su cargo frente al(los) proyecto(s) de infraestructura del(los) que es responsable, 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”.*

Que, los numerales 3 y 4 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016 adicionados por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 establecen la definición de Entidad originadora o responsable del proyecto de infraestructura y la calificación y priorización de los proyectos o calificación así:

“3. 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.

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

4. 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 numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 1° del Decreto 1618 de 2023, establece en relación con la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV): *“5. 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, el artículo 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 establece la *“Adopción de la metodología para la calificación de proyectos. El Ministerio de Transporte atendiendo a lo previsto en el numeral 3.3.1. del Documento Conpes 3996 de 2020, mediante acto administrativo deberá adoptar la metodología para la presentación y calificación de los proyectos de las entidades responsables del proyecto de infraestructura del sector transporte, empleando criterios técnicos que permitan al sector transporte identificar aquellos proyectos que representan mayor potencialidad de recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. // La metodología de calificación deberá tener en cuenta criterios como tipología de obra, caracterización del proyecto, potencial de beneficio generado con su ejecución, número de predios, capacidad de pago de la zona de influencia, así como otros costos que demande la gestión del tributo versus el beneficio que se recibe, y el estado de ejecución de la obra (...).”*

Que, el artículo 4.1.1.3.4. del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 8° del Decreto 1618 de 2023 con relación al acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización - CNV del Sector Transporte señala que: *“(...) 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. // El acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte deberá ser publicado en el Diario Oficial.”*

Que, el numeral 6.9 del artículo 6 del Decreto 1292 de 2021⁵, determinó dentro de las Funciones del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías- INVIAS: *“(...) Aprobar la causación, distribución, y cobro de la contribución de la valorización por la ejecución de obras de infraestructura de competencia del Instituto.*

⁵ “Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías – INVIAS”

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Que, el 25 de abril de 2023, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV del Sector Transporte aprobó su reglamento interno, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.1.1.2.5. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022.

Que, mediante el Acuerdo No. 1 de 2024⁶, se adoptó un nuevo reglamento para el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte y se dictaron otras disposiciones.

Que, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, radicó el 04 de noviembre de 2025 con alcance y atención de observaciones el 18 de noviembre de 2025, el 30 de enero de 2026 y el 24 de febrero de 2026 través de la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte el proyecto denominado *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* que se compone por los proyectos de infraestructura vial Cruce de la Cordillera Central, Doble Calzada Calarcá – Armenia, Armenia K2+540 – Rio Espejo, Montenegro-Quimbaya, Quimbaya – Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7) en adelante, *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*, de conformidad con lo previsto en la Resolución No. 20233040048855 de 10 de noviembre de 2023⁷, expedida por el Ministerio de Transporte.

Que, el 09 de marzo de 2026, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT en calidad de Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, remitió al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el informe de aplicación de la metodología para la presentación, calificación y priorización de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización.

Que, en la sesión del 25 de marzo de 2026 el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, incluyó en el punto 5. del orden del día la *“Presentación proyecto postulado por parte del Instituto Nacional de Vías-INVIAS, como sujeto activo, denominado Paquete de Obras Eje Cafetero, que se compone por los proyectos de infraestructura vial Cruce de la Cordillera Central, Doble Calzada Calarcá – Armenia, Armenia K2+540 – Rio Espejo, Montenegro-Quimbaya, Quimbaya – Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7)”*.

Que, el proyecto *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* fue presentado por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS al mencionado comité con la finalidad de ser objeto de recomendación para la procedencia de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 4.1.1.2.4 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1 del Decreto 1255 de 2022, el cual establece puntualmente que: *“(…) De no existir un número plural de proyectos para seleccionar en la aplicación de la contribución de valorización - CNV del sector transporte, bastará que el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, mediante acta recomiende la procedencia de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte sobre el único proyecto presentado. Lo anterior, teniendo en cuenta aspectos como potencial de captura de valor, costos que demande su recuperación y validación previa de la capacidad de pago.// En el acta que suscriba el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, se recomendará el uso de los recursos producto del recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, bien sea para las obras o proyectos que señale el Comité o para servir como fuente de pago de la misma obra a la cual se aplica la Contribución Nacional de Valorización (CNV) (...).”*

⁶ *“Por el cual se deroga el Reglamento Comité de Calificación y priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte expedido el 25 de abril de 2023 y se adopta el nuevo reglamento y se dictan otras disposiciones.”*

⁷ *“Por la cual se modifica la metodología para la presentación, calificación y priorización de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV).”*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Que, en dicha sesión, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, recomendó la procedencia favorable por unanimidad condicionada para el proyecto *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*, previa revisión y validación de la documentación e información radicada por la entidad originadora - responsable del mencionado proyecto, así como a partir del *“INFORME DE APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA PARA LA PRESENTACIÓN, CALIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE SUSCEPTIBLES DE LA APLICACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN NACIONAL DE VALORIZACIÓN (CNV) PROYECTO INVIAS: PAQUETE DE OBRAS “EJE CAFETERO”*, elaborado por la Secretaría Técnica de dicho Comité, de conformidad con lo establecido en el numeral 4° del artículo 11 del reglamento de dicha instancia.

Que, el condicionamiento de la procedencia favorable consiste en la emisión de una certificación por parte del INVIAS como sujeto activo, la cual, debe: *“(...) (i) ser suscrita por el director general de INVIAS; (ii) contener la relación de todos los contratos para cada componente (Cruce Cordillera Central, Doble Calzada y Vías del Samán), con fecha de firma, valor total del contrato incluyendo adiciones, fecha de terminación y porcentaje de avance; (iii) justificar que el proyecto, como corredor integral, se encuentra en etapa de ejecución (...).”* Adicionalmente, se acordó que el borrador de la certificación debía ser circulado a la Secretaría Técnica para observaciones antes de ser suscrita por el Director General del INVIAS.

Que, posteriormente el 15 de abril de 2026, se procedió al envío del borrador de la certificación por parte del INVIAS a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, quien funge como Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte y a los demás integrantes del respectivo Comité, de conformidad con lo señalado en la sesión del 25 de marzo de 2026, con los debidos soportes de las certificaciones relacionadas con la ejecución de los diferentes contratos, expedidas por cada una de las dependencias ejecutoras del INVIAS encargadas, como lo son: la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales y el Grupo de la Gerencias de Alianzas Regionales.

Que, los integrantes del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, emitieron a través de correo electrónico, los días 16 de abril de 2026 el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Minhacienda), el 20 de abril de 2026 el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), el 21 de abril de 2026 la Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Ministerio de Transporte (Mintransporte) la no objeción al proyecto de certificación enviada por el INVIAS, mediante la cual se daba cumplimiento al requerimiento señalado en el acta de la sesión de 25 de marzo de 2026 del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte del *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*.

Que, a través de correo electrónico de fecha 21 de abril de 2026, remitido por la UPIT, se señaló expresamente que: *“En el marco del seguimiento a los compromisos derivados de la Sesión No. 3 del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, celebrada el 25 de marzo de 2026, la Secretaría Técnica se permite informar lo siguiente. Una vez recibidas las respuestas de los integrantes del Comité frente al borrador del certificado remitido por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, sobre el estado de avance del Paquete de Obras Eje Cafetero, esta Secretaría Técnica informa que la totalidad de los integrantes del Comité han manifestado su conformidad con el contenido del mencionado documento. En virtud de lo anterior, y de conformidad con la secuencia de actuaciones establecida en la comunicación del 16 de abril de 2026, se solicita respetuosamente al INVIAS proceder con la firma del certificado por parte de su Director General y una vez suscrito, radicar*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

lo ante esta Secretaría Técnica a la mayor brevedad posible, con el fin de incorporarlo como anexo al acta de la sesión número 3 y proceder con el cierre definitivo de la misma.”

Que, el Director General del INVIAS a través del documento con radicado No. 2026S-VBOG-025052 de fecha 22 de abril de 2026, suscribió la **CERTIFICACIÓN A COMITÉ ESTADO DE AVANCE PAQUETE DE OBRAS EJE CAFETERO**, adjuntando adicionalmente las certificaciones expedidas por las dependencias ejecutoras del INVIAS, lo cual fue remitido a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte como Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, respectivamente.

Que, en el referido documento emitido mediante oficio 2026S-VBOG-025052 y suscrito por el Director General del INVIAS, se certificó que: (i) el Paquete de Obras Eje Cafetero constituye un único eje de movilidad, conector vial e integrador de la región, que (ii) el Paquete de Obras Eje Cafetero genera beneficios que no son asignables a un solo proyecto sino en conjunto y que (iii) el referido Paquete de Obras Eje Cafetero en su conjunto se encuentra en estado de ejecución, al corresponder al desarrollo progresivo de un acervo de obras en distintas etapas de diseño o construcción.

Que, a partir del Documento Técnico de Soporte, para presentación al Comité de Calificación y Priorización del Paquete de Obras Eje Cafetero que se compone por los proyectos de infraestructura vial Cruce de la Cordillera Central, Doble Calzada Calarcá – Armenia, Armenia K2+540 – Rio Espejo, Montenegro-Quimbaya, Quimbaya – Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7) susceptibles de cobro de Contribución Nacional de Valorización – CNV, el INVIAS como entidad originadora atendió lo establecido en el numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2. del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 1° del Decreto 1618 de 2023 en concordancia con el artículo 4.1.1.3.1. del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 6° del Decreto 1618 de 2023 y el artículo 4.1.1.3.5 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 9° del Decreto 1618 de 2023.

Que, el Paquete de Obras Eje Cafetero integrado por los proyectos Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá – Armenia – Montenegro – Quimbaya – Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1, 2, 4, 6 y 7), constituye un eje estratégico de conectividad regional. Aunque estas obras registran avances progresivos e independientes en sus componentes constructivos y contractuales, con diferentes porcentajes de ejecución a la fecha, su impacto real debe evaluarse de manera integral. Como sistema vial interconectado, este Paquete de Obras optimiza la movilidad, reduce tiempos y costos de transporte, fortalece la competitividad territorial e integra económica y socialmente a los municipios y departamentos que conforman la zona de influencia. Por lo tanto, sus beneficios no corresponden a esfuerzos aislados, sino al desarrollo conjunto de un corredor logístico y de transporte que potencia la infraestructura a escala regional y nacional.

Que, la ejecución de estas obras de infraestructura mejora la conectividad y fortalecimiento de la integración regional, dado que optimizan la conectividad entre los principales municipios y corredores viales estratégicos de la región del Eje Cafetero, facilitando la movilidad turística adicional al transporte y distribución de mercancías, así como el acceso a servicios y oportunidades económicas, contribuyendo además a una mayor integración y cercanía entre los territorios. Si bien, el “Paquete de Obras Eje Cafetero” debe analizarse como la unificación de proyectos de infraestructura vial que, en su integralidad conectan desde el Municipio de Cajamarca en el Departamento del Tolima a Calarcá en el Departamento del Quindío a través de Cruce de la Cordillera Central, hasta el Municipio de Santa Rosa de Cabal en el Departamento de Risaralda con el proyecto de infraestructura vial Vías Del Samán, al pasar por

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

los municipios de Pereira y Dosquebradas, dicha conectividad se logra a través del proyecto de infraestructura vial de la Segunda Calzada en los municipios de Calarcá, Armenia, Montenegro, Quimbaya, Alcalá y Cartago.

Que, de esta manera, Cruce de la Cordillera Central cuenta con 25 túneles (vehiculares y de rescate), 3 intercambiadores y 35 puentes, incluyendo el túnel unidireccional de La Línea, el cual constituye la estructura más representativa del sistema. Todas estas obras superan la barrera física que representan las diferentes fallas geológicas ubicadas en la región centro occidente del país, entre ellas la denominada falla, La Soledad, siendo una de las más complejas e importantes de Colombia.

Que, en consecuencia, su construcción reduce significativamente los tiempos de desplazamiento con variaciones en la velocidad de 15 km/h a 60 km/h, lo que implica una reducción en los costos de transporte hacia Bogotá y el corredor logístico nacional, con una mejora real de la accesibilidad de los predios ubicados en la zona de influencia preliminar, en mayor competitividad de la producción regional y en un incremento del valor económico del suelo.

Que, por su parte, la segunda calzada comprende las obras que se realizan por frentes de obra entre Calarcá – Armenia, Armenia – K2 + 540, de este punto a Rio Espejo, posterior de Rio Espejo a Montenegro, Montenegro a Quimbaya, Quimbaya – Cartago, pasando por Alcalá. Este corredor de gran importancia regional se divide en dos frentes constructivos principales. El primero abarca los trayectos Calarcá – Armenia y Armenia – Montenegro, e incluye la construcción de puentes voladizos, el puente sobre el río La Vieja, el mejoramiento del corredor existente y el mantenimiento periódico, la gestión ambiental, predial, social y de emergencias. El segundo frente constructivo corresponde al proyecto vial Montenegro – Cartago.

Que, en cuanto a Vías del Samán (tramos 1, 2, 4, 6 y 7), corresponde a un esquema integral de financiación y ejecución de infraestructura regional orientado a mejorar la conectividad entre los Departamentos de Risaralda y Valle del Cauca, con intervención, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial que articula los corredores estratégicos Pereira – Cerritos – Cartago – La Victoria y Cerritos – La Virginia, a través de acciones complementarias sobre los ejes Mediacanoa – Ansermanuevo y Ansermanuevo – Cartago. El alcance abarca: la revisión, ajuste y/o complementación de estudios y diseños a nivel de detalle (Fase III) para soluciones constructivas viables; construcción y/o ampliación de capacidad en tramos críticos (p. ej., Segunda Calzada La Romelia – El Pollo, Fase I, y la Variante Sur-Occidental de Cartago – Etapa I); obras singulares como la Intersección Galicia y mejoramientos integrales con rehabilitación estructural, obras de drenaje, mantenimiento rutinario, atención de emergencias y componentes transversales de gestión ambiental, predial, social y sostenibilidad.

Que en conclusión, el Paquete de Obras que contiene el Cruce de la Cordillera Central, la Segunda Calzada Calarcá – Armenia - Montenegro – Quimbaya – Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7), se constituye como el acceso obligado para el turismo proveniente del interior del país hacia los Municipios de Circasia, Filandia, Salento, Santa Rosa de Cabal y otros destinos del Eje Cafetero. Este flujo turístico constituye un canal adicional de transmisión del beneficio hacia los predios ubicados en la zona de influencia preliminar, a través del incremento en la demanda del suelo para usos comerciales, turísticos y residenciales.

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Que, mediante los oficios con radicado INVIAS No. 2026S-VBOG-025052 del 22 de abril de 2026 y No. 2026S-VBOG-051337 del 24 de julio de 2026, suscritos por el Director General del INVIAS, que hacen parte integral de la memoria justificativa así como del presente documento, se certifica el estado de ejecución actual de cada uno de los proyectos de infraestructura vial que conforman el “Paquete de Obras Eje Cafetero”, así como la información de la vigencia contractual, en el marco de la información reportada por las unidades ejecutoras responsables como son la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales y la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras Nacionales, adscritas a la Dirección de Ejecución y Operación de INVIAS.

En este orden, a partir del Documento Técnico de Soporte y a la recomendación de procedencia favorable de la aplicación emitida por el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización – CNV el 25 de marzo de 2026, se establecen las siguientes condiciones respecto del método, la zona de influencia preliminar y el término para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización para el “Paquete de Obras Eje Cafetero”.

I. MÉTODO

Que el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 estableció que: *“Para distribuir la Contribución Nacional de Valorización se deberá realizar un censo que defina plenamente a los propietarios o poseedores de cada uno de los predios ubicados en la zona de influencia definida, y un censo predial acompañado de las circunstancias físicas, económicas, sociales y de usos de la tierra. 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, 9 métodos de distribución y de cálculo del beneficio. Igualmente, señala en su parágrafo 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”*.

El artículo 4.1.1.4.7. del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° de Decreto 1255 de 2022 con relación a la selección del método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte establece 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 consecuencia, el INVIAS como sujeto activo del cobro de CNV y con fundamento en los análisis realizados determinó como método para la distribución el **Método de Factores de Beneficio**, el cual se encuentra descrito en el literal g) del parágrafo del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, el cual 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*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

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.”

Dicho método establece que el sujeto activo que para el caso corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, liquidará el gravamen con base en los factores o en los coeficientes numéricos que califican las características diferenciales de los predios y las circunstancias que los relacionan con las obras que conforman el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*. Para tal efecto, se consideran variables y criterios técnicos o estudios complementarios que el sujeto activo analice y determine pertinentes para la adecuada aplicación del método de distribución.

En consecuencia, los factores de liquidación utilizados para la asignación del monto distribuable corresponderán a las características que registre cada unidad predial al momento de la distribución del respectivo gravamen.

II. BASE GRAVABLE O MONTO DISTRIBUIBLE

La Ley 1819 de 2016 en su artículo 245 establece los elementos que conforman 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.”*

El párrafo 1° del artículo 4.1.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, con 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, establece 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 virtud de lo anterior, a continuación, se presentan los montos relacionados con el costo del proyecto, el beneficio y la capacidad de pago estimados de forma preliminar de los sujetos pasivos del tributo.

- 1. COSTO DEL PROYECTO.** De conformidad con lo establecido en el artículo 4.1.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, el cual determinó los elementos que deben tenerse en cuenta para la determinación del costo del proyecto de infraestructura, se tomó la totalidad de los contratos de los proyectos Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada y Vías del Samán, obteniendo un costo total indexado a diciembre de 2025 de **SEIS BILLONES VEINTINUEVE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES CUATROCIENTOS VEINTISIETE MIL SEISCIENTOS SESENTA PESOS MCTE** (\$6.029.582.427.660).
- 2. BENEFICIO.** De conformidad con lo señalado en el artículo 240 de la Ley 1819 de 2016, el beneficio *“Se define de acuerdo con la afectación positiva que adquiere o*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

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 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.”

En atención a lo anterior, para la estimación del beneficio generado por la ejecución del “*Paquete de Obras Eje Cafetero*”, se tuvo en cuenta la probabilidad de cambio en los destinos económicos de los predios ubicados dentro de la zona de influencia preliminar, derivada de las mejoras en accesibilidad y conectividad generados por la ejecución de las obras. Se consideró la probabilidad de transición entre el destino económico actual de los predios y un destino potencial con mayores condiciones de aprovechamiento económico, teniendo en cuenta variables asociadas a la localización, accesibilidad, cercanía a la infraestructura y características territoriales como consecuencia de la intervención vial.

A partir del análisis realizado y de la información consolidada para los predios incluidos en la zona de influencia preliminar, se estimó un beneficio preliminar de **DIECISIETE BILLONES DOSCIENTOS UN MIL CIENTO VEINTE MILLONES OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS MCTE** (\$17.201.120.084.592) correspondiente a 579.683 predios beneficiados por el proyecto.

3. **CAPACIDAD DE PAGO.** Con relación a la capacidad de pago el parágrafo 1° del artículo 4.1.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, señala expresamente 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.”*

La estimación de la capacidad de pago, se realizó mediante una metodología orientada a determinar la capacidad económica de los propietarios o poseedores de los predios para asumir el pago de la contribución, considerando variables relacionadas con la proyección del valor comercial de los inmuebles, el uso o destinación económica de los predios, las condiciones del mercado inmobiliario y las dinámicas económicas asociadas a la zona de influencia preliminar del proyecto, con base en la variables se calculó de forma preliminar la capacidad de pago para 579.683 unidades prediales por valor de **CUATRO BILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS TRECE MILLONES DOSCIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN PESOS MCTE** (\$4.977.413.218.861), a precios corrientes de 2025.

Con fundamento en los resultados preliminares para el “*Paquete de Obras Eje Cafetero*”, se evidencia que el costo total del proyecto asciende a **SEIS BILLONES VEINTINUEVE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES CUATROCIENTOS VEINTISIETE MIL SEISCIENTOS SESENTA PESOS MCTE** (\$6.029.582.427.660), mientras que el beneficio estimado para los predios ubicados dentro de la zona de influencia preliminar corresponde a **DIECISIETE BILLONES DOSCIENTOS UN MIL CIENTO VEINTE MILLONES OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS MCTE** (\$17.201.120.084.592) y la capacidad de pago preliminar de los sujetos pasivos

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

se estimó en **CUATRO BILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS TRECE MILLONES DOSCIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN PESOS MCTE (\$4.977.413.218.861)**

En aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1° del artículo 4.1.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización debe determinarse tomando el menor valor entre el costo del proyecto, el beneficio y la capacidad de pago de los sujetos pasivos. En el presente caso, aunque el beneficio estimado supera el costo total del proyecto, la capacidad de pago constituye el valor más restrictivo, siendo inferior tanto al costo del proyecto como al beneficio calculado.

En consecuencia, el menor valor corresponde a la capacidad de pago estimada, por un monto de **CUATRO BILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS TRECE MILLONES DOSCIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN PESOS MCTE (\$4.977.413.218.861)** a precios corrientes de 2025, razón por la cual este valor se constituye preliminarmente en el valor a considerar para efectos de la determinación de la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización, garantizando el cumplimiento de los principios de capacidad contributiva y las disposiciones normativas aplicables.

III. ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR

El artículo 4.1.1.3.2. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, determinó 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”*.

El inciso segundo del artículo 4.1.1.3.2. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 7° del Decreto 1618 de 2023 señaló que, *“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 1° del Decreto 1255 de 2022, detalla los criterios técnicos que se deben tener en cuenta para determinar la zona de influencia, así: *“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 las 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 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*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

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.”

En consecuencia, la Ley 1819 de 2016 en su artículo 241 establece la definición de zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización determinando que: *“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.”*

Con fundamento en lo anterior, la zona de influencia preliminar de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte del Proyecto *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* se predelimitó inicialmente a partir del beneficio producido por la obra determinada en el estudio técnico, comprendiendo algunas de las propiedades (predios) ubicadas en los Departamentos de Tolima, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, específicamente en los municipios que integran el corredor vial y las áreas de conectividad asociadas al proyecto.

En el Departamento del Tolima, la zona de influencia preliminar comprende predios ubicados en el Municipio de Cajamarca.

En el Departamento del Quindío, la zona de influencia preliminar comprende predios localizados en los Municipios de Calarcá, Salento, Armenia, Circasia, Montenegro, Quimbaya y Filandia.

Por su parte, en el Departamento de Risaralda, preliminarmente comprende predios ubicados en los Municipios de Pereira, Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, La Virginia y Balboa.

Asimismo, en el Departamento del Valle del Cauca, la zona de influencia preliminar incluye predios localizados en los municipios de Alcalá, Ulloa, Cartago y Ansermanuevo.

En particular, los predios objeto de análisis corresponden a aquellos que se encuentran delimitados dentro de los linderos que se transcriben a continuación:

En el departamento de Tolima, con el municipio de:

Cajamarca: Por el norte limita jurídicamente con las veredas El Diamante, cuyo límite se encuentra definido parcialmente por el río Anaime, así como con las veredas la Bolívar y Santa Ana; por el oriente limita jurídicamente con las veredas San Lorenzo Alto, el Tostao, la Alsacia, Recreo Alto, Recreo Bajo y la Plata de Montebello; por el sur limita jurídicamente con las veredas las Hormas, el Águila y la Leona, sector en el cual el límite se encuentra igualmente definido parcialmente por el río Anaime y por el perímetro de la zona urbana del corregimiento de Anaime; y por el occidente limita jurídicamente con el departamento del Quindío, constituyendo límite departamental.

En el departamento de Quindío con los municipios de:

Armenia: El municipio se encuentra inmerso parcialmente en la zona de influencia preliminar, incorporando principalmente los sectores occidentales y noroccidentales del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar en el sector suroriental se encuentra definida jurídicamente por el límite municipal con la Tebaida y por la vereda el Edén, encontrándose

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

parcialmente delimitada de manera natural por la quebrada Cristales.

Calarcá: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente los sectores norte, oriente y occidente del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar en el sector sur se encuentra definida jurídicamente, de occidente a oriente, por la vereda Barragán, el límite municipal con Buenavista, vereda la Soledad y naturalmente por el río Verde, así como por las veredas Travesías, Guayaquil y Vista Hermosa, hasta encontrar el límite municipal con el municipio de Córdoba.

Circasia: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente la totalidad del área urbana del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar en el sector norte del municipio se encuentra definida jurídicamente por las veredas la Concha, Membrillal y San Antonio.

Filandia: El municipio se encuentra inmerso parcialmente en la zona de influencia preliminar. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el norte y occidente se encuentra definida jurídicamente por la vereda Cruces y por límites municipales con el Departamento de Risaralda, así como naturalmente por el Río Barbas; encontrándose el resto del territorio municipal inmerso dentro de la zona de influencia preliminar.

Montenegro: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente los sectores norte, oriente y occidente del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el sur se encuentra definida jurídicamente por el límite municipal con la Tebaida; y por el suroccidente por la vereda San José, encontrándose delimitada naturalmente por el río la Vieja y por el límite departamental con el Valle del Cauca.

Quimbaya: La totalidad del municipio se encuentra inmersa dentro de la zona de influencia preliminar, la delimitación occidental de la zona de influencia preliminar se encuentra definida naturalmente por el río la Vieja y jurídicamente por el límite municipal con el Municipio de Obando, Departamento del Valle del Cauca.

Salento: El municipio se encuentra inmerso parcialmente en la zona de influencia preliminar. La delimitación de la zona de influencia por el norte y oriente se encuentra definida jurídicamente por la vereda el Roble, por áreas protegidas asociadas al Parque Nacional Natural Los Nevados localizadas en jurisdicción del Municipio de Salento; y por el occidente por límites rurales asociados a los Municipios de Filandia y Pereira, encontrándose el resto del territorio municipal inmerso dentro de la zona de influencia preliminar.

En el departamento de Risaralda con los municipios de:

Balboa: El municipio se encuentra inmerso parcialmente en la zona de influencia preliminar, incorporando principalmente sectores orientales del territorio municipal. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el occidente se encuentra definida jurídicamente por sectores rurales asociados a las Veredas Tambores, Puracé, la Cancha Alta, la Mancha, Monterredondo, la Quiebra, Carminales Alto y Carminales Bajo.

Dosquebradas: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente la mayor parte del perímetro urbano del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el norte y nororiente se encuentra definida por sectores rurales y de montaña asociados al límite municipal con Santa

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Rosa de Cabal y por áreas homogéneas de tierras identificadas por el IGAC, caracterizadas por suelos de origen volcánico, laderas altas y áreas de manejo ambiental; encontrándose el resto del territorio municipal inmerso dentro de la zona de influencia preliminar.

La Virginia: La totalidad del municipio se encuentra inmersa dentro de la zona de influencia preliminar, coincidiendo esta con los límites político-administrativos oficiales del municipio. La delimitación norte de la zona de influencia preliminar se encuentra definida jurídicamente por los límites municipales con los Municipios de Belalcázar y Viterbo, en el Departamento de Caldas.

Pereira: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente la mayor parte del perímetro urbano del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el norte se encuentra definida jurídicamente por el Municipio de Marsella; y por el oriente y nororiente por la quebrada la Florida, por la Ruta Nacional 29 – Troncal del Eje Cafetero, correspondiente al corredor concesionado Autopista del Café a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, por la vía municipal la Florida–La Suiza, por límites rurales asociados a la vereda Arabia y al corredor vial hacia La Estrella, incorporando además, el límite de la zona urbana de La Bella y el límite municipal con Santa Rosa de Cabal; encontrándose el resto del territorio municipal inmerso dentro de la zona de influencia preliminar.

Santa Rosa de Cabal: El municipio se encuentra inmerso en la zona de influencia preliminar en la mayor parte de su territorio, incorporando integralmente la mayor parte del perímetro urbano y sectores rurales del municipio. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el oriente y nororiente se encuentra definida jurídicamente por sectores rurales asociados a las veredas San José, la Samaria, la Paloma, Potreros, el Óbito, Monserrate, Guacas, Guamal, Santo Domingo y Alto de La Cruz, así como por áreas de conservación asociadas al Parque Nacional Natural Los Nevados; encontrándose delimitada naturalmente por el Río Campoalegrito, el Río San Eugenio y la Quebrada el Silencio, y jurídicamente por la Ruta Nacional 29 – Troncal del Eje Cafetero, correspondiente al corredor concesionado Autopista del Café a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

En el departamento del Valle del Cauca con los municipios de:

Alcalá: La totalidad del municipio se encuentra inmersa dentro de la zona de influencia preliminar, coincidiendo esta con los límites municipales de Quimbaya, Ulloa y Cartago, igualmente incorporados dentro de la zona de influencia preliminar.

Ansermanuevo: El municipio se encuentra inmerso parcialmente en la zona de influencia preliminar, incorporando principalmente los sectores orientales del territorio municipal. La delimitación de la zona de influencia preliminar por el occidente y noroccidente se encuentra definida jurídicamente por sectores rurales asociados a las veredas la Puerta, el Vergel, la Pedrera, Salazar y Lusitania, así como por sectores de alta montaña del occidente municipal; encontrándose el resto del territorio municipal inmerso dentro de la zona de influencia preliminar.

Cartago: La totalidad del municipio se encuentra inmersa dentro de la zona de influencia preliminar. La delimitación sur de la zona de influencia preliminar se encuentra definida jurídicamente por los límites municipales con los Municipios de Obando y Toro, Departamento del Valle del Cauca, y naturalmente por la Quebrada Cruces.

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Ulloa: La totalidad del municipio se encuentra inmersa dentro de la zona de influencia preliminar, coincidiendo con los límites municipales de Alcalá y Cartago, igualmente incorporados dentro de la zona de influencia preliminar.

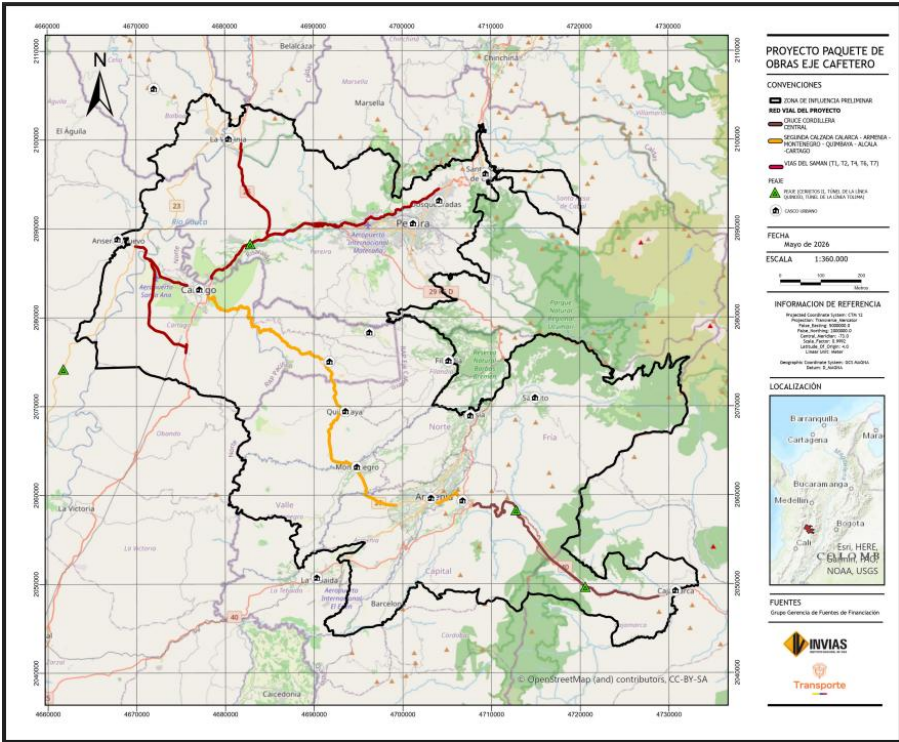


Imagen 1. Zona de influencia preliminar – Paquete de Obras Eje Cafetero.
Fuente. Instituto Nacional de Vías.

Que, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.1.1.4.9 del Decreto 1625 de 2016 adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 17 del Decreto 1618 de 2023, *Memoria Técnica*, establece en el numeral 9. “La descripción detallada del régimen de exclusiones o tratamientos preferenciales, con detalle de los alcances presupuestales, financieros e incluso técnicos.”

Que, se denominan predios exentos o con tratamientos preferenciales, aquellos predios inmuebles, que hacen parte de la zona de influencia del proyecto y que pueden estar inmersos en alguna de las causales de exención o tratamiento preferencial, establecidas por la administración o sujeto activo.

Que, el INVIAS como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización, podrá identificar mediante las distintas etapas y subprocesos que están dispuestos para adelantar el cobro de la contribución, el respectivo proceso mediante el cual podrá determinar qué unidades prediales son susceptibles de exenciones o tratamientos preferenciales.

Que, en cuanto a los bienes excluidos, el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016 determinó que: *“Las exclusiones de la contribución nacional de valorización se predicen 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*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

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.”

IV. TÉRMINO PARA REALIZAR EL PROCESO DE DISTRIBUCIÓN Y LIQUIDACIÓN.

Que, de conformidad con lo establecido en el párrafo del artículo 4.1.1.3.6 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 10 del Decreto 1618 de 2023, *“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. Los cinco (5) años de que trata el inciso primero del párrafo del presente artículo, se contarán a partir de la aplicación de la contribución nacional de valorización - CNV del sector transporte, que, para el caso, es la fecha de publicación del respectivo acto administrativo en el diario oficial. Este plazo es el plazo máximo que tiene la Nación que actúa a través del sujeto activo, para publicar el acto administrativo de distribución de la contribución nacional de valorización - CNV y notificar los actos de liquidación individual de la tarifa a los sujetos pasivos.”*

Que, el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016 establece 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 la política definida por el CONPES para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización, previo al acto que decreta la contribución para el respectivo proyecto. La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar antes o durante de la ejecución del proyecto.”*

Que, de conformidad con lo establecido en el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016 el cobro de la Contribución Nacional de Valorización para el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* fue recomendado por el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional del Sector Transporte en sesión de 25 de marzo de 2026 y por el Consejo Directivo del INVIAS como máximo órgano directivo del sujeto activo en sesión ordinaria del 27 de julio de 2026, a través del cual se acuerda aprobar la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte para el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* durante la etapa de ejecución del mencionado proyecto.

Que, el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*, se encuentra en etapa de ejecución de conformidad con la certificación suscrita por el Director General del INVIAS a la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, a través del radicado No. 2026S-VBOG-025052 de fecha 22 de abril de 2026, en la

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

cual se señaló expresamente: “(...) de acuerdo con la información, que se sintetiza a continuación y que es explícita en cada una de las certificaciones adjuntas expedidas por las dependencias ejecutoras del INVIAS, el **Paquete de Obras Eje Cafetero** en su conjunto, entendido como eje vial integrador de la Región, se encuentra en estado de ejecución, toda vez que no corresponde a un único proyecto de infraestructura vial, sino al desarrollo progresivo de un acervo de obras, de las cuales cada una se encuentra en diferente etapa de diseño o construcción (...)” y al oficio con radicado INVIAS No. 2026S-VBOG-051337 de fecha 24 de julio de 2026, el cual contiene la actualización de la Certificación Estado de Ejecución Paquete de Obras Eje Cafetero - Contribución Nacional de Valorización, de acuerdo con la solicitud efectuada por el Departamento Nacional de Planeación – DNP, como soporte para la sesión del Consejo Directivo del INVIAS.

Que, el CONPES 3996 de 2020, con relación a la etapa de ejecución determinó que, *“Para efectos del presente documento y la reglamentación que sobre CNV expida cada sector que pretenda hacer uso del instrumento, se entenderá como ejecución del proyecto de infraestructura la organización y ejecución de todas las acciones relacionadas con la generación de conocimiento, técnicas y herramientas para desarrollar actividades de planificación, diseño, construcción, mejoramiento, equipamiento, operación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura (Orozco, 2018).”*

Que, en consecuencia, de conformidad con lo establecido en el numeral IV. **“TÉRMINO PARA REALIZAR EL PROCESO DE DISTRIBUCIÓN”** del Acuerdo 004 de 27 de julio de 2026 aprobado por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, el plazo para la distribución y liquidación de la contribución de valorización para el Proyecto de Infraestructura Vial **“Paquete de Obras Eje Cafetero”** es de cinco (5) años contados a partir de la publicación en el Diario Oficial del presente acto administrativo de aplicación.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicada con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas, en la página web del Instituto Nacional de Vías entre los días XX y XX de julio de 2026, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, certificando que durante el término de publicación no se recibieron opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

En mérito de lo expuesto el Instituto Nacional de Vías – INVIAS,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. OBJETO Y DETERMINACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN. Aplíquese el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte para el *Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá – Armenia – Montenegro - Quimbaya – Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).*

ARTÍCULO 2. BASE GRAVABLE O MONTO DISTRIBUIBLE. La base gravable o monto distribuible preliminar de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte para el proyecto indicado en el artículo 1 del presente acto administrativo se fija en **CUATRO BILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS TRECE MILLONES DOSCIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN PESOS MCTE (\$4.977.413.218.861)**, a precios corrientes de 2025.

ARTÍCULO 3. ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR. La zona de influencia preliminar de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte del *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*, se encuentra descrita en la parte considerativa del presente acto administrativo en el acápite **“III. ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR.”**

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

ARTÍCULO 4. MÉTODO DE DISTRIBUCIÓN DEL BENEFICIO. Se adopta como Método de Distribución de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte del *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* el *Método de Factores de Beneficio*, para lo cual el Instituto Nacional de Vías, liquidará el gravamen con base en los factores o en los coeficientes numéricos que califican las características diferenciales de los predios y las circunstancias que los relacionan con las obras que conforman el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”*. Para tal efecto, se consideran variables y criterios técnicos o estudios complementarios que el sujeto activo analice y determine pertinentes para la adecuada aplicación del método de distribución.

En consecuencia, los factores de liquidación utilizados para la asignación del monto distribuable corresponderán a las características que registre cada unidad predial al momento de la distribución de respectivo gravamen.

ARTÍCULO 5. TÉRMINO PARA LA DISTRIBUCIÓN. De conformidad con lo establecido en el acápite IV *“TÉRMINO PARA REALIZAR EL PROCESO DE DISTRIBUCIÓN”* del Acuerdo 004 de 27 de julio de 2026 aprobado por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y en línea con lo dispuesto en el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016, la distribución y liquidación de la Contribución Nacional de Valorización para el *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* se realizará dentro de los cinco (5) años siguientes, contados a partir de la publicación en el Diario Oficial del presente acto administrativo de aplicación.

ARTÍCULO 6. VALIDACIÓN Y VERIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS PEDIALES DE LOS INMUEBLES EXCLUIDOS Y EXENTOS O CON TRATAMIENTOS PREFERENCIALES DE LA DISTRIBUCIÓN DEL COBRO DE VALORIZACIÓN. Previo a las operaciones de distribución y liquidación de la Contribución Nacional de Valorización, el INVIAS en calidad de sujeto activo realizará un proceso de identificación de las condiciones señaladas en los artículos 7 y 8 del presente acto administrativo, y que determinan las unidades prediales susceptibles de exclusión y exención, a fin de establecer su viabilidad.

Parágrafo 1. Por predio exento deberá entenderse aquel inmueble que hace parte de la zona de influencia del *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* establecida en el acto administrativo de distribución, 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 distribuable, no puede ser objeto de asignación y en consecuencia no puede ser sujeto pasivo de la obligación.

Parágrafo 2. Por predio excluido deberá entenderse aquel inmueble que se encuentra dentro de la zona de influencia del *“Paquete de Obras Eje Cafetero”* establecida en el acto administrativo de distribución, 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 distribuable objeto de asignación, ni estarán obligados a pagar la contribución por valorización.

ARTÍCULO 7. EXENCIONES O TRATAMIENTOS PREFERENCIALES. Se tendrá en cuenta para el cobro de valorización como predio exento o con tratamiento preferencial, aquel inmueble que hace parte de la zona de influencia establecida en el acto administrativo de distribución, que esté incurso en alguna de las causales señaladas a continuación de manera independiente o conjunta:

- I. 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 al Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales -

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

SISBEN o el que haga sus veces, estén categorizados como pobres extremos (A1-15) o pobres moderados (B1- B7), se declaran 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 distribución.

- II. Aquellas unidades prediales para las cuales, mediante estudios técnicos determinados por el sujeto activo, se establezca que el/los propietarios(s) o poseedor(es) 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.

Parágrafo 1. Para aquellas unidades prediales que, cumpliendo las condiciones I. o II. 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 a 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 2. 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.

- III. Aquellas contribuciones cuyo valor a pagar sea inferior a los costos de administración del cobro de la Contribución Nacional de Valorización del “Paquete de Obras Eje Cafetero”, se declaran con una exención o tratamiento preferencial equivalente al 100% de la contribución, cifra que será determinada a partir de la expedición del acto administrativo de distribución.

ARTÍCULO 8. UNIDADES PEDIALES EXCLUIDAS. De conformidad con lo previsto en el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016, serán unidades prediales excluidas los contemplados en el mencionado artículo.

ARTÍCULO 9. MODIFICACIONES AL ACTO ADMINISTRATIVO DE APLICACIÓN. De conformidad con lo previsto en el numeral 5 del artículo 4.1.1.1.2 del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 1° del Decreto 1618 de 2023 y en el artículo 4.1.1.6.5 Decreto 1625 de 2016, adicionado por el Decreto 1255 de 2022 y modificado por el artículo 23 del Decreto 1618 de 2023, 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 10. ÁMBITO NORMATIVO. El procedimiento administrativo de asignación, cobro y recaudo de la Contribución Nacional de Valorización se realizará de conformidad con lo

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y las normas que lo adicionen, modifiquen o aclaren.

ARTÍCULO 11. PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL. De conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 4.1.1.3.4. del Decreto 1625 de 2016, adicionado por el artículo 1° del Decreto 1255 de 2022, el presente acto administrativo deberá ser publicado en el Diario Oficial.

ARTÍCULO 12. ANEXOS. Hacen parte integral del presente Acto Administrativo de Aplicación los siguientes anexos:

- Descripción detallada del Paquete de Obras Eje Cafetero.
- Descripción, delimitación y justificación de la zona de influencia preliminar (incluye cartografía) del Paquete de Obras Eje Cafetero.
- Estudio o documento técnico de soporte cuyo contenido mínimo incluya: Costos del proyecto - Capex, beneficio, capacidad de pago, monto distribuible, método de distribución, término para la distribución y tratamientos preferenciales entre otros.
- Documento ejecutivo proyecto.
- Informe de revisión y validación por parte de la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del Sector Transporte.
- Matriz de calificación por parte de la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del sector Transporte.
- Acta sesión del Comité de Calificación y Priorización de la CNV del sector Transporte celebrado el 25 de marzo de 2026.
- Correos electrónicos de fechas 16, 20 y 21 de abril de 2026, mediante los cuales los integrantes del Comité de Calificación y Priorización del Cobro de la Contribución Nacional de Valorización de Sector Transporte manifiestan la no objeción al proyecto de certificación enviada por el INVIAS, mediante la cual se daba cumplimiento al requerimiento señalado en el acta de la sesión de 25 de marzo de 2026 del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte del “Paquete de Obras Eje Cafetero”.
- Correo electrónico de fecha 21 de abril de 2026, remitido por la UPIT, en el cual se señala expresamente que: “(...) la totalidad de los integrantes del Comité han manifestado su conformidad con el contenido del mencionado documento (...)”.
- Certificación 2026S-VBOG-025052 de fecha 22 de abril de 2026, con la **CERTIFICACIÓN A COMITÉ ESTADO DE AVANCE PAQUETE DE OBRAS EJE CAFETERO**, así como las certificaciones expedidas por las dependencias ejecutoras del INVIAS, lo cual fue remitido a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte como Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte.
- Oficio con radicado INVIAS No. 2026S-VBOG-051337 de fecha 24 de julio de 2026, el cual contiene la actualización de la Certificación Estado de Ejecución Paquete de Obras Eje Cafetero - Contribución Nacional de Valorización, de acuerdo con la solicitud efectuada por el Departamento Nacional de Planeación – DNP, como soporte para la sesión del Consejo Directivo de INVIAS.
- Oficio con radicado INVIAS No. 2026S-VBOG-051517 de fecha 27 de julio de 2026, mediante el cual se atendieron las observaciones realizadas a través de correo electrónico de fecha 24 de julio de 2026 por parte del Departamento Nacional de Planeación – DNP, como soporte para la sesión del Consejo Directivo de INVIAS.
- Memoria justificativa del presente Acto Administrativo *“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la*

RESOLUCIÓN NÚMERO

“Por medio de la cual se aplica el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”

- Certificación expedida por parte de la Secretaría Técnica del Consejo Directivo del INVIAS de la Sesión Ordinaria correspondiente al Acta No. 003 – 2026, celebrada el día 27 de julio de 2026.
- Acuerdo No. 004 de 27 de julio de 2026 del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías *“Por el cual se aprueba la aplicación para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte al Paquete de Obras Eje Cafetero conformado por los Proyectos de Infraestructura Vial Cruce de la Cordillera Central, Segunda Calzada Calarcá - Armenia - Montenegro - Quimbaya - Alcalá - Cartago y Vías del Samán (tramos 1,2,4,6 y 7).”*

Parágrafo: Los anexos de la presente resolución podrán ser consultados en la página web de Instituto Nacional de Vías -INVIAS.

ARTÍCULO 13. VIGENCIA. El presente Acto Administrativo rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Dada en Bogotá D.C.,

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

JUAN GUILLERMO JIMÉNEZ GÓMEZ
DIRECTOR GENERAL

Elaboró: María Isabel Lugo Pulecio – Abogada Contratista - Gerencia Grupo Fuentes de Financiación INVIAS

Revisó: Catalina Álvarez Charry – Gerente Grupo Fuentes de Financiación INVIAS
Jairo Yesid Pinzón Franco – Director Técnico y de Estructuración INVIAS
Fernando Ramírez Laguado – Abogado Contratista – Dirección Jurídica INVIAS
Neil Javier Vanegas Palacio – Director Jurídico INVIAS
Ana María Almario Dreszer – Secretaría General INVIAS
Camilo Andrés Blanco López - Abogado Contratista - Despacho Dirección General INVIAS