

Proyecto de Resolución "Por la cual se modifica la Resolución 20223040043135 de 2022, "Por la cual se adopta la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización"

N°	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>La Entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá contar con el trazado total de la vía en formato shapefile a partir del cual determinará una zona de influencia preliminar a lado y lado de la vía. La extensión de dicha zona de influencia deberá responder a criterios técnicos asociados a las condiciones geográficas, catastrales y de beneficio de la obra. Con la selección de la zona de influencia preliminar, la Entidad deberá entregar a la Secretaría Técnica del Comité de Calificación y Priorización de Proyectos, la siguiente información para cada uno de los predios/municipios allí contenidos:</p> <p>Observación:</p> <p>En cuanto al término subrayado vía, los proyectos de Infraestructura de Transporte que no sean vías, ¿cómo se les aplica la metodología? Para tal efecto, proyectos como por ejemplo: Terminales, Centros de Intercambio Modal, Estaciones, Cables entre otros, o trazados de líneas férreas que no sigan el alineamiento de una vía existente.</p> <p>Ahora bien, frente al segundo aparte subrayado, para el caso de los proyectos viales, donde la población beneficiada no corresponde a un buffer, por ejemplo; un puente o viaducto que conecta dos zonas, ¿cómo se aplica el concepto de zona de influencia preliminar a lado y lado?</p>	X		<p>Frente a la primera observación se acepta y en ese sentido se reemplaza la referencia vía con "la localización de la infraestructura de transporte" y "y/o la infraestructura de transporte", tal como se verá reflejado en la versión final.</p> <p>Frente a la segunda observación, la construcción del buffer debe contemplar este tipo de realidades técnicas/geográficas. Es decir, la existencia de un viaducto o puente o de una montaña. En la construcción de la zona o área de influencia se deberá detallar técnicamente las razones de la misma. La misma resolución señala: La extensión de dicha zona de influencia, deberá responder a criterios técnicos asociados a las condiciones geográficas, catastrales y de beneficio de la obra</p>
2	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>Especificaciones de la obra (trazado en formato shapefile, longitud, tipo de obra a realizar, número de peajes actuales y futuros, CAPEX).</p> <p>Observación:</p> <p>Se sugiere incluir elementos tales como: Año de entrada en Operación. Etapas de implementación (si se da por fases). Área. Duración de la construcción del proyecto. Beneficios en la operación.</p>		X	<p>No se acepta, la observación no se considera necesario detallar eso en la Resolución. Sin embargo, se ajusta la redacción así: "d) Especificaciones de la obra que podrá contar como mínimo, pero sin limitarse, con el trazado en formato shapefile, longitud, tipo de obra a realizar, número de peajes actuales y futuros, CAPEX, etc."</p>
3	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>A. COSTO DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA – CAPEX La Entidad deberá identificar, el presupuesto total o costo total del proyecto de infraestructura de transporte actualizado. Este indicador permite identificar proyectos que potencialmente pueden o han generado más beneficios dentro de la zona de influencia. El costo del proyecto deberá limitarse al CAPEX, atendiendo la destinación específica de la Contribución Nacional de Valorización. La metodología calificará con mayor puntuación a los proyectos con un mayor CAPEX</p> <p>Observación:</p> <p>Reemplazar: "INFRAESTRUCTURA" por "INFRAESTRUCTURA" Del aparte subrayado, revisar que no todos los proyectos de mayor costo generan mayor beneficio.</p> <p>Reemplazar: "específica" por "específica"</p>	X		<p>Se acepta el cambio de <u>infraestructura y específica</u>. La intención de dejar el mayor CAPEX como criterio refleja la necesidad de capturar el valor producido por las mayores inversiones hechas por el Estado independientemente de si una obra produce mayores beneficios que otra.</p>
4	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>C. NÚMERO DE PREDIOS DENTRO DE LA ZONA DE INFLUENCIA PRELIMINAR, CON ÁREA PROMEDIO SUPERIOR AL PERCENTIL 50 SOBRE EL NÚMERO TOTAL DE PREDIOS DENTRO DE LA ZONA DE INFLUENCIA</p> <p>Observación:</p> <p>¿Este indicador mide que tan homogénea en términos de predios es una zona de influencia?, por ejemplo: Si tenemos 5 predios de 10.000 m2 cada uno el resultado es 0. Si tenemos 5 predios. Dos de 2 m2 y tres de 1 m2. El resultado es 2. ¿Realmente esto es lo que se quiere medir?</p>	X		<p>Este indicador busca identificar dentro de la zona de influencia la presencia de predios de gran extensión. La metodología calificará con mayor puntuación a los proyectos con una mayor proporción de predios superiores al PSD sobre el total de predios en la zona de influencia. Lo anterior, porque se entiende que la presencia de este tipo de predios tiene implicaciones positivas para el cobro en términos institucionales y de capacidad de pago.</p>
5	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>En virtud de la concentración de la propiedad, de las presiones de localización sobre las ciudades y de la localización de hogares de bajo ingreso en predios de áreas reducidas, la Entidad deberá establecer la distribución de frecuencias de las áreas de los predios beneficiados con las inversiones viales. Para el efecto, el indicador referente en la Resolución es el percentil 50-PSD, o mediana, para cuantificar las grandes propiedades que, por definición, tienen sujetos pasivos con capacidad de pago. La metodología calificará con mayor puntuación a los proyectos con una mayor proporción de predios superiores al PSD sobre el total de predios en la zona de influencia.</p> <p>Observación:</p> <p>¿Estos predios incluyen otros usos además de viviendas?. Por Ejemplo, zonas comerciales o industriales.</p>	X		<p>Si se incluyen todos los predios independientemente de su destino catastral.</p>
6	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>Considerando o artículo:</p> <p>La metodología calificará con mayor puntuación a los proyectos que tengan una proporción menor de predios propiedad de hogares con categoría SISBEN grupo A y B.</p> <p>Observación:</p> <p>Como se aplica el indicador a predios que hagan parte de una sociedad, empresa o razón social diferente a la indicada en el párrafo.</p>	X		<p>El indicador está acotado a predios que son propiedad de personas sisbenizadas con propiedad y en las categorías señaladas. Sociedades o empresas o pueden estar sisbenizadas. Por otro lado, sus miembros no deberían, en principio, tener categoría pobreza extrema (A) o pobreza moderada (B). En todo caso, si esto se presentara, en el análisis posterior que lleve a asignar la contribución nacional de valorización, dichos predios podrían ser grabados con la Contribución si a partir de los análisis técnicos se concluye que tiene capacidad de pago.</p>

Proyecto de Resolución "Por la cual se modifica la Resolución 20223040043135 de 2022, "Por la cual se adopta la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización"

N°	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
7	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	Considerando o artículo: C. NÚMERO DE MUNICIPIOS BENEFICIADOS Observación: Este indicador se sugiere sea revisado teniendo en cuenta lo siguiente: Los municipios en Colombia no son homogéneos, ni en población ni en área. (Por ejemplo, aproximadamente en Bogotá residen 8.000.000 de habitantes y en María la Baja en Bolívar tiene 50.000 habitantes). Adicionalmente, este indicador puede llevar a resultados contraintuitivos como: entre menos población beneficie, más peso tendrá al final.		X	En efecto, los municipios en Colombia son heterogéneos en población, cultura, economía, etc. El indicador apunta a brindar elementos de decisión sobre la magnitud de la gestión institucional que debe llevarse a cabo si el cobro de viabiliza. Cobros con mayor cantidad de municipios implicarían una gestión mayor para el sujeto activo.
8	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	Considerando o artículo: Ilustración 1. Ponderación por Indicador Observación: De acuerdo a lo planteado, proyectos de infraestructura de transporte, donde en su zona de influencia existan grandes zonas industriales, nodos logísticos, zonas comerciales, o con pocos predios de grandes extensiones que se ven directamente beneficiados; ¿No serían susceptibles de la aplicación de cobros por valorización? En cuanto al aparte subrayado, revisar el primer indicador de capacidad de pago. Da entender que entre más gente de extrema pobreza tenga predios, tiene mayor capacidad de pago.	X		Sobre el primer comentario, la contribución nacional de valorización es viable en municipios donde existan zonas industriales, nodos logísticos, zonas comerciales o cualquier mixtura de usos. Frente al segundo comentario, la propuesta de Resolución presenta dos indicadores asociados a la capacidad de pago. En el indicador relacionado con el SISBEN, su descripción detalla que: "La metodología calificará con mayor puntuación a los proyectos que tengan una proporción menor de predios propiedad de hogares con categoría SISBEN grupo A y B." Por lo tanto, entre más existan predios que pertenezcan a hogares en estas categorías habrá menor capacidad de pago en el proyecto comparado con otros.
9	agosto 29 de 2023	Natalia Cogollo Directora Técnica de Normatividad y Conceptos - SDM	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	Considerando o artículo: "Por la cual se modifica la Resolución 20223040043135 de 2022, "Por la cual se adopta la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización". Observación: Falta tener claridad de cómo se articula esta contribución nacional de valorización con la valorización que también se pueda aplicar para los proyectos regionales en el marco de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca - RMBC y la Agencia Regional de Movilidad - ARM. De otra parte, es necesario aclarar por parte del Ministerio de Transporte, si esta metodología es obligatoria para los proyectos de valorización regional o local.		X	El objeto de la Resolución propuesta es definir una metodología de Calificación y Priorización de proyectos de infraestructura para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), así como los instructivos para su diligenciamiento. El artículo 243 de la Ley 1819 de 2016 señala que 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. En este sentido, una articulación con la posibilidad que tenga la Región Metropolitana o un municipio o distrito para aplicar la contribución de valorización en el marco de sus competencias, escapa al alcance de este objeto.

Observaciones:

Aprobado por: Ministerio de Transporte: Dr. Ferney Camacho - Director de Infraestructura

Fecha: 4 de septiembre de 2023

Elaboró: Jorge Ramírez - Viceministerio de Infraestructura - Ministerio de Transporte / Miguel Caro Vargas - Gerente de Proyecto - Agencia Nacional de Infraestructura

Fecha: 4 de septiembre de 2023