



No. Radicado: Envío:	Fecha:
NOMBRE DEL PROYECTO: POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO No. 13 DE 2026 “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL DE PEREIRA PARA LA CELEBRACIÓN DE OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO”	
DEPENDENCIA QUE ORIGINA EL PROYECTO: Secretaría de Hacienda	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Honorables Concejales:

Se presenta para su análisis, estudio y aprobación el Proyecto de Acuerdo **“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO No. 13 DE 2026 “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL DE PEREIRA PARA LA CELEBRACIÓN DE OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO”** mediante el cual se aprobó un cupo de endeudamiento hasta por la suma de **CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$150.000.000.000)**, el cual ante las circunstancias derivadas por la ocurrencia del sismo del día 10 de agosto de los corrientes, requiere cambios en la destinación de estos recursos con el fin de financiar la ejecución de los siguientes proyectos de inversión, a saber:

- I.** Obras complementarias Intersección Corales
- II.** Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.
- III.** Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria, en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.

Como consecuencia del evento sísmico ocurrido el día 10 de agosto de 2026 a las 7:34am reporte oficial del sistema Geológico Colombiano con 96 km de profundidad, magnitud 7,4 con epicentro en San José del Palmar, y de acuerdo con los reportes preliminares suministrados por los organismos de respuesta y las autoridades competentes, se registra inicialmente la afectación y/o colapso de edificaciones, algunas de ellas con reporte de personas atrapadas en su interior, así como un reporte de personas fallecidas, sin perjuicio de la actualización, verificación y consolidación de las cifras oficiales conforme avancen las labores de búsqueda y rescate, la Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades – EDAN y las demás acciones de respuesta a la emergencia.

La magnitud preliminar de las afectaciones humanas y materiales descritas, aunada a la existencia de personas atrapadas, daños en edificaciones y demás consecuencias derivadas del evento sísmico, evidencia una alteración grave de las condiciones normales de funcionamiento del Municipio y exige la adopción inmediata de medidas extraordinarias para la protección de la vida e integridad de la población, así como para adelantar las labores de búsqueda, rescate, atención de víctimas, evaluación de daños, asistencia humanitaria, rehabilitación y recuperación.



En atención al carácter dinámico de la emergencia, las cifras relacionadas con personas fallecidas, lesionadas, desaparecidas, rescatadas, evacuadas, damnificadas y edificaciones afectadas tienen carácter preliminar y estarán sujetas a la verificación y actualización permanente por parte de las autoridades y organismos competentes.

En consecuencia, se evidencia la inminencia de una calamidad pública, al existir un riesgo cierto, actual y verificable de afectación masiva de la prestación de servicios públicos esenciales, lo cual puede generar una alteración grave, intensa y extendida en las condiciones normales de funcionamiento del municipio.

Desde el punto de vista geológico, los sismos corresponden a fenómenos naturales asociados a la liberación súbita de energía acumulada en el interior de la corteza terrestre, generalmente relacionada con el movimiento e interacción de bloques de roca a lo largo de fallas geológicas y con la dinámica tectónica regional, cuya energía se propaga mediante ondas sísmicas y puede generar movimientos del terreno de diferente intensidad, duración y alcance.

Los efectos de un evento sísmico sobre el territorio no dependen exclusivamente de su magnitud, sino también de factores tales como la profundidad y localización del sismo, la distancia al área afectada, las características geológicas y geotécnicas locales, el comportamiento de los suelos, la topografía, las condiciones de vulnerabilidad de las edificaciones e infraestructura y la exposición de la población, circunstancias que pueden producir diferentes niveles de afectación dentro de un mismo territorio.

Adicionalmente, con posterioridad a la ocurrencia de un sismo pueden presentarse réplicas, entendidas como eventos sísmicos posteriores asociados al reajuste de esfuerzos en la zona afectada, cuya ocurrencia, magnitud y momento no pueden determinarse con certeza de manera anticipada, razón por la cual resulta necesario mantener las medidas de prevención, monitoreo, evaluación y respuesta, especialmente respecto de aquellas edificaciones e infraestructuras que hayan presentado daños o cuya estabilidad pueda encontrarse comprometida.

Las características geológicas, geomorfológicas y geotécnicas del territorio constituyen factores relevantes para la evaluación de los efectos derivados de un evento sísmico, toda vez que el movimiento del terreno puede, dependiendo de las condiciones particulares de cada sector, generar o favorecer fenómenos secundarios tales como movimientos en masa, caída de rocas, agrietamientos, deformaciones del terreno y otras situaciones susceptibles de incrementar las condiciones de riesgo existentes.

En consecuencia, la evaluación integral de las afectaciones derivadas del evento sísmico requiere la articulación de la información suministrada por las autoridades sismológicas y geológicas competentes con las inspecciones técnicas, la Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades – EDAN y las demás valoraciones que se adelanten en el territorio, con el propósito de orientar las decisiones y medidas necesarias para la protección de la vida, la integridad de las personas, los bienes y la infraestructura del Municipio.



Los artículos 58, 59, 61 y 65 de la Ley 1523 de 2012 establecen el marco jurídico aplicable a la declaratoria de calamidad pública, en virtud del cual: el artículo 58 define la calamidad pública como el resultado de la materialización de uno o varios eventos que generan una grave alteración de las condiciones normales de funcionamiento de la población, ocasionando daños o pérdidas significativas que requieren la adopción de medidas especiales; el artículo 59 otorga la competencia al alcalde para declarar la situación de calamidad pública en su respectiva jurisdicción, fijando además un término inicial de hasta seis (6) meses, prorrogable conforme a la evaluación de las condiciones que dieron origen a la declaratoria; el artículo 61 dispone la obligación de formular y ejecutar el Plan de Acción Específico – PAE como instrumento de planificación para la atención, respuesta, rehabilitación y recuperación; y el artículo 65 establece que, declarada la calamidad pública, la autoridad territorial podrá adoptar un régimen especial aplicable, orientado a la implementación de medidas excepcionales que permitan atender de manera oportuna la emergencia, adelantar las acciones de respuesta, rehabilitación y recuperación, y garantizar el restablecimiento de las condiciones normales de funcionamiento del territorio.

Dicho régimen especial comprende, entre otras materias, la posibilidad de adoptar disposiciones en materia de contratación estatal, gestión y asignación de recursos, intervención de infraestructura, ocupación temporal de bienes, ejecución de obras urgentes y demás acciones necesarias para conjurar la situación de calamidad pública y mitigar sus efectos.

Las condiciones técnicas descritas, asociadas a la afectación progresiva y sistémica de la infraestructura de servicios públicos, hacen necesaria la adopción de medidas excepcionales que permitan superar las limitaciones propias de los procedimientos administrativos ordinarios, los cuales resultan insuficientes frente a la urgencia y magnitud de la problemática identificada.

En particular, se requiere la ejecución inmediata de obras de carácter estructural orientadas a la estabilización de terrenos, la rehabilitación de redes pluviales, de alcantarillado, intervenciones en cauces y vías y demás sistemas asociados, así como la implementación de acciones técnicas que permitan reducir el riesgo y evitar la materialización de fallas de mayor magnitud.

Igualmente se hace necesaria la gestión, asignación y ejecución ágil de recursos financieros, técnicos y operativos, así como la articulación de las entidades competentes, con el fin de garantizar una respuesta integral, coordinada y oportuna frente a la situación presentada.

La adopción del régimen especial permite a la administración municipal implementar mecanismos excepcionales de contratación, en el marco de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y las disposiciones especiales de la Ley 1523 de 2012, garantizando la celeridad, eficacia y oportunidad en la ejecución de las acciones requeridas para la atención de la calamidad pública.



En consecuencia, la implementación de dicho régimen especial resulta indispensable para asegurar la intervención oportuna de la infraestructura afectada, la protección de la población y la mitigación de los riesgos identificados, evitando la materialización de un escenario de mayor impacto sobre el municipio.

Como resultado de lo anteriormente descrito se hace necesario cambiar la destinación del cupo de endeudamiento aprobado inicialmente por el Concejo Municipal mediante Acuerdo No. 13 de 2026, dada la gravedad de la afectación sufrida en la ciudad por la ocurrencia del sismo del día 10 de agosto.

En virtud de lo anterior la administración ha decidido cambiar la destinación prevista inicialmente en el artículo 1º del Acuerdo No. 13 de 2026, manteniendo la financiación para las obras complementarias Intersección Corales y mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.

Los demás proyectos previstos en el artículo 1º cambian por la ocurrencia del sismo y se destinarán sus recursos para adelantar las obras, demoliciones y alquiler de maquinaria requeridas por la afectación en la ciudad como consecuencia del sismo.

ASPECTOS DEL PROYECTO DE ACUERDO

1. COHERENCIA DEL PROYECTO CON EL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027

Los proyectos listados anteriormente se encuentran plenamente articulados con los lineamientos estratégicos del Plan de Desarrollo de Pereira 2024-2027, ya que responden a las apuestas institucionales en materia de movilidad y gestión del riesgo.

Las obras complementarias de la Intersección Corales, mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, hacen parte de las intervenciones que materializan los objetivos generales del Plan de Desarrollo de Pereira 2024-2027: *“proporcionar a los ciudadanos tanto de la zona urbana como rural, condiciones de bienestar social, económicas, territoriales, ambientales, institucionales y de seguridad ciudadana, (...)”*.

Dichas iniciativas contribuyen al cumplimiento de las metas asociadas a los productos que se relacionan a continuación, en el marco de los programas correspondientes del Plan de Desarrollo de Pereira 2024–2027.

I. Obras complementarias Intersección Corales

En relación con la Intersección Corales, el Plan de Desarrollo de Pereira 2024–2027 contempla las siguientes disposiciones dentro de su estructura programática:

- **Componente 2:** Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente.
- **Programa No 23:** Infraestructura Vial.
- **Meta de Producto:** Construcción del paquete de obras viales de alto impacto (3) para la movilidad de Pereira. (Solución definitiva intersección Corales, Doble Calzada Avenida de Río Turín, y terminación fase 1 y fase 2 Avenida de los Colibries).



- **Proyecto BPIN 2024660010029:** Desarrollo de la infraestructura vial, para mejorar la movilidad en el municipio de Pereira.

Dentro de este programa se establece que la solución definitiva de la Intersección Corales contempla el diseño y la construcción de una intervención vial integral para este sector de la ciudad, mediante la implementación de una calzada deprimida u otra alternativa técnicamente viable que garantice condiciones de movilidad seguras y eficientes en el suroccidente de Pereira.

Asimismo, la Intersección Corales hace parte del siguiente proyecto estratégico del Plan de Desarrollo:

- **Proyecto Estratégico 7:** Obras de Alto Impacto para la Movilidad.
- **Meta de Producto:** Construcción del paquete de obras viales de alto impacto (3) para la movilidad. (Solución definitiva intersección Corales, Doble Calzada Avenida de Río Turín, y terminación fase 1 y fase 2 Avenida de los Colibríes).

En concordancia con lo establecido en la citada meta de producto, el Plan de Desarrollo definió como prioridad la ejecución de la solución definitiva para la Intersección Corales. En consecuencia, resulta necesario adelantar las obras complementarias identificadas a partir de la revisión y ajuste de los diseños, actividades que se encuentran contempladas dentro del alcance del contrato de construcción actualmente en ejecución.

II. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.

Con el fin de garantizar la conservación, mejoramiento y funcionalidad de la red vial del municipio, las actividades de mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, así como la reconstrucción y construcción de vías, se encuentran incorporadas en el Plan de Desarrollo de Pereira 2024–2027 a través de la siguiente estructura programática:

- **Componente 2:** Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente.
- **Programa No 23:** Infraestructura Vial.
- **Meta de Producto:** Realizar mantenimiento, adecuación y/o rehabilitación a 400.000 metros cuadrados de vías urbanas en el Municipio.
- **Meta de Producto:** Realizar mantenimiento, adecuación y/o rehabilitación a 2.000 kilómetros de vías rurales en el Municipio.
- **Proyecto BPIN 2024660010029:** Desarrollo de la infraestructura vial, para mejorar la movilidad en el municipio de Pereira.

En relación con estas metas, el Plan de Desarrollo establece que, en el marco del fortalecimiento de la infraestructura vial y del mejoramiento de la movilidad en el municipio de Pereira, se ejecutarán diversas acciones orientadas a garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad para todos los usuarios de la red vial. Entre dichas acciones se contempla el mantenimiento preventivo y correctivo de las vías urbanas y rurales, con el propósito de atender oportunamente afectaciones como huecos, baches y otros deterioros que puedan comprometer la movilidad, la seguridad vial y la conectividad del territorio.



Asimismo, las actividades de reconstrucción y construcción de vías contribuyen al fortalecimiento de la infraestructura de transporte del municipio, favoreciendo la integración territorial, el acceso a bienes y servicios, y el desarrollo económico y social de las zonas urbanas y rurales.

III. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.

La destinación solicitada es integral y transversal. Los recursos requeridos podrán concurrir a la financiación de todas las líneas del PAE relacionadas a continuación, sin que la inclusión de una línea implique asignación automática: cada compromiso deberá responder a una necesidad verificada, a una priorización documentada y a la competencia de la dependencia ejecutora.

FASE	ID	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
Atención	FA1	Búsqueda y rescate
Atención	FA2	Saneamiento Básico y servicios públicos
Atención	FA3	Extinción de incendios y atención a deslizamientos
Atención	FA4	Accesibilidad y Transporte
Atención	FA5	Accesibilidad y Transporte
Atención	FA6	Telecomunicaciones
Atención	FA7	Salud
Atención	FA8	Salud
Atención	FA9	Albergues
Atención	FA10	Ayudas humanitarias
Atención	FA11	Seguridad y Convivencia
Atención	FA12	Manejo de cadáveres
Atención	FA13	Fondo de Gestión del Riesgo
Atención	FA14	Evaluación de afectaciones
Recuperación Temprana	FRT1	Saneamiento Básico y servicios públicos
Recuperación Temprana	FRT2	Recolección y disposición de escombros



FASE	ID	LÍNEAS DE INTERVENCIÓN
Recuperación Temprana	FRT3	Salud Publica
Recuperación Temprana	FRT4	Albergues
Recuperación Temprana	FRT5	Ayudas humanitarias alimentarias y no alimentarias necesarias despueste de la atención inmediata
Recuperación Temprana	FRT6	Seguridad y Convivencia
Recuperación Temprana	FRT7	Accesibilidad y Trasporte
Recuperación Temprana	FRT8	Evaluación de afectaciones
Recuperación Temprana	FRT9	Demolición y Seguridad Estructural
Recuperación Temprana	FRT10	Vivienda Digna
Recuperación Temprana	FRT11	Desarrollo Social
Recuperación Temprana	FRT 12	Empresa de Aseo
Rehabilitación	FR1	Edificaciones Indispensables
Rehabilitación	FR2	Saneamiento Básico y servicios públicos
Rehabilitación	FR3	Salud
Rehabilitación	FR4	Vivienda
Rehabilitación	FR5	Vivienda
Rehabilitación	FR6	Reactivación económica
Rehabilitación	FR7	Reactivación económica
Rehabilitación	FR8	Reactivación económica
Rehabilitación	FR9	Reactivación económica
Rehabilitación	FR10	Aseguramiento Servicios Sociales
Rehabilitación	FR11	Aseguramiento Servicios Sociales
Rehabilitación	FR12	Fortalecimiento de la Gestión del Riesgo
Rehabilitación	FR13	Ordenamiento Territorial



2. MARCO TEÓRICO O REFERENTES HISTÓRICOS

El Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, adoptado mediante el Acuerdo Municipal 09 de 2024, establece un conjunto de programas, proyectos e inversiones estratégicas orientadas a promover el desarrollo integral del municipio de Pereira. Estas iniciativas comprenden intervenciones en infraestructura vial, espacio público, equipamientos colectivos, movilidad, desarrollo social y fortalecimiento institucional, las cuales buscan mejorar las condiciones de bienestar, competitividad, sostenibilidad ambiental, integración territorial y calidad de vida de la población urbana y rural.

La ejecución de algunos de estos proyectos requiere la concurrencia de fuentes de financiación complementarias que permitan garantizar su desarrollo oportuno y el cumplimiento de las metas establecidas en los instrumentos de planificación municipal. En este contexto, la presente iniciativa de autorización para la contratación de operaciones de crédito público tiene como finalidad respaldar financieramente proyectos estratégicos de alto impacto para el desarrollo económico y social del municipio.

A continuación, se presentan los principales referentes conceptuales, normativos, territoriales e históricos que sustentan cada una de las inversiones propuestas para financiación mediante empréstito:

El Plan de Desarrollo 2024-2027 del municipio de Pereira, adoptado mediante el Acuerdo Municipal 09 de 2024, contempla un conjunto de proyectos de infraestructura y desarrollo social que demandan una inversión significativa. Dichas iniciativas comprenden obras de infraestructura vial, programas de modernización urbana y acciones integrales orientadas a proporcionar a los ciudadanos tanto de la zona urbana como rural, condiciones de bienestar social, económicas, territoriales, ambientales, institucionales y de seguridad ciudadana.

En lo que respecta a los proyectos objeto del proyecto de endeudamiento se pueden indicar los siguiente:

I. Obras complementarias Intersección Corales

El proyecto Obras Complementarias Intersección Corales tiene su origen en la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad y conectividad en uno de los principales nodos viales del suroccidente de Pereira, caracterizado por altos niveles de congestión y una creciente demanda de tránsito vehicular. Su desarrollo responde a la visión de fortalecer la infraestructura estratégica de transporte mediante soluciones que permitan una circulación más segura, eficiente y sostenible.

Como antecedente de planificación, el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 incorporó la Intersección Corales dentro de las denominadas Obras de Alto Impacto para la Movilidad, priorizando la implementación de cruces a desnivel u otras alternativas técnicas que permitan optimizar la movilidad sobre la Avenida de Las Américas y sus conexiones con los corredores hacia Alcalá, Altagracia, Cerritos y la Avenida La Independencia.



Desde la perspectiva territorial, el proyecto encuentra sustento en el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira (Acuerdo 035 de 2016), el cual incorporó la Intersección Corales dentro del inventario vial municipal con el código 195, reconociéndola como un elemento estructurante de la red vial del municipio. Adicionalmente, los artículos 94 y 95 del POT establecen como objetivos y estrategias del sistema de movilidad la consolidación de una malla vial eficiente, la generación de conexiones adecuadas, la implementación de proyectos de movilidad estratégicos y la creación de recorridos alternativos que mejoren la conectividad y la continuidad de los flujos vehiculares.

En este contexto, las obras complementarias de la Intersección Corales constituyen una intervención plenamente articulada con los instrumentos de planificación municipal, orientada a fortalecer la capacidad operacional de la red vial, mejorar la seguridad vial y responder a las necesidades actuales y futuras de movilidad de Pereira y su área de influencia regional.

II. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.

La iniciativa de Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías se fundamenta en la importancia estratégica de la red vial como soporte de la movilidad, la conectividad territorial y el desarrollo económico y social del municipio de Pereira. La conservación y mejoramiento permanente de esta infraestructura constituye una condición necesaria para garantizar la circulación segura y eficiente de personas, bienes y servicios en las áreas urbanas y rurales.

Como antecedente, el municipio ha destinado recursos de crédito para la ejecución de proyectos de infraestructura de alto impacto, entre ellos la expansión de la red vial municipal, evidenciando una política orientada a fortalecer las condiciones de competitividad, integración territorial y calidad de vida de la población.

En este contexto, el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 (Acuerdo 09 de 2024) reconoce la necesidad de invertir en el mantenimiento, reconstrucción y construcción de vías como una estrategia prioritaria para preservar la transitabilidad, mejorar la seguridad vial y atender las necesidades de movilidad del municipio.

De igual forma, el proyecto encuentra sustento en el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira (Acuerdo 035 de 2016), el cual establece que el sistema de movilidad municipal está conformado por el sistema vial y el sistema de transporte, definiendo la infraestructura vial como el elemento estructurante que garantiza la conectividad y articulación del territorio. En consecuencia, las intervenciones propuestas responden a los lineamientos de planificación vigentes y contribuyen a asegurar la funcionalidad, sostenibilidad y modernización de la red vial municipal.



III. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.

El sismo del 10 de agosto de 2026 generó afectaciones actuales y riesgos asociados sobre la vida e integridad de la población, la habitabilidad de las edificaciones, la continuidad de los servicios públicos y sociales, la movilidad, la infraestructura esencial y la actividad económica del municipio. La naturaleza dinámica del evento exige acciones simultáneas y sucesivas: atención inmediata para proteger la vida; estabilización de condiciones básicas; recuperación temprana; y rehabilitación de infraestructura, vivienda, servicios y medios de vida.

El Plan de Acción Específico revisado fija como objetivo general definir las actividades y acciones de planificación, gestión y ejecución que permitan reducir las consecuencias de las afectaciones ocasionadas por el sismo en el municipio de Pereira. El instrumento estructura la intervención en tres fases y asigna actividades, resultados esperados y responsables. Su ejecución requiere recursos con disponibilidad real y capacidad de respuesta acorde con la urgencia, magnitud, extensión territorial e incertidumbre propias de la emergencia.

La insuficiencia o rigidez de las apropiaciones disponibles puede producir interrupciones en la cadena de respuesta, prolongar la exposición de la población, aumentar los costos de recuperación y afectar la continuidad de servicios esenciales. El traslado propuesto constituye, por tanto, una medida instrumental necesaria para alinear el presupuesto con las prioridades técnicas del PAE y materializar la respuesta institucional a cargo del Municipio.

La modificación solicitada permitirá disponer de capacidad presupuestal suficiente, oportuna y flexible para financiar las medidas de respuesta, recuperación temprana y rehabilitación previstas en el PAE. En consecuencia, los recursos no se circunscriben a una única actividad o dependencia: podrán aplicarse, de acuerdo con la evolución del evento, la evaluación de daños y necesidades, la priorización técnica y las competencias sectoriales, a cualquiera de las líneas que integran el Plan, siempre que exista relación directa con la atención de la emergencia y se observen la destinación autorizada, las reglas de la fuente de financiación y los principios presupuestales aplicables.

3. SITUACIÓN ACTUAL

La solicitud de autorización para nuevas operaciones de crédito público se sustenta técnicamente en la necesidad de garantizar la continuidad y el escalamiento de estos proyectos de inversión. Los recursos provenientes del crédito permitirán al municipio acelerar la ejecución de iniciativas prioritarias como la ampliación y mejoramiento de la red vial y el fortalecimiento de la infraestructura pública, ambas determinantes para preservar el dinamismo económico y social del territorio.

Desde el punto de vista financiero, el Municipio ha evidenciado una gestión responsable de su deuda, caracterizada por niveles elevados de ejecución presupuestal y un manejo prudente de sus obligaciones crediticias. La capacidad de endeudamiento del municipio,



sustentada en una administración eficiente de sus ingresos y en la optimización del gasto, ofrece garantías suficientes para asumir nuevos compromisos crediticios sin poner en riesgo su estabilidad fiscal.

El plan financiero previsto para el cuatrienio 2024-2027 articula las proyecciones de ingresos con las prioridades de inversión, asegurando que el financiamiento de los proyectos no solo sea viable en el corto plazo, sino sostenible en el mediano y largo plazo.

Los recursos del crédito se integran de manera equilibrada con las demás fuentes de financiamiento —recursos propios, rentas de destinación específica y transferencias del Sistema General de Participaciones—, lo que configura una estructura financiera sólida que respalda la ejecución efectiva del Plan de Desarrollo.

En definitiva, la solicitud de autorización para celebrar nuevas operaciones de crédito público se fundamenta en la demostrada capacidad técnica y financiera del Municipio de Pereira para gestionar su deuda de forma eficiente, así como en su aptitud para priorizar y ejecutar proyectos de alto impacto estratégico. Estas inversiones son indispensables para el desarrollo sostenible del municipio y para el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos trazados en el Plan de Desarrollo 2024-2027.

El Plan de Desarrollo 2024-2027 del municipio de Pereira, adoptado mediante el Acuerdo Municipal 09 de 2024, establece un portafolio estructurado de proyectos de infraestructura y desarrollo social cuya ejecución resulta determinante para el cumplimiento de las metas de crecimiento territorial, competitividad urbana y bienestar colectivo definidas para el cuatrienio.

La materialización de dichas iniciativas demanda niveles de inversión que superan la capacidad de financiamiento derivada exclusivamente de los recursos propios del municipio y de las transferencias del Sistema General de Participaciones. En consecuencia, la autorización para celebrar nuevas operaciones de crédito público constituye un instrumento jurídico y financiero indispensable para garantizar la continuidad, la escalabilidad y la oportuna ejecución de los proyectos estratégicos contemplados en el plan.

El Plan de Desarrollo 2024-2027 fue formulado con base en un diagnóstico integral de las brechas estructurales, las restricciones presupuestales y las oportunidades de desarrollo que enfrenta el municipio. Para alcanzar los indicadores de resultado y de producto programados, es condición necesaria contar con fuentes de financiamiento suficientes, oportunas y sostenibles.

En este marco, las operaciones de crédito público se erigen como un mecanismo de apalancamiento financiero estratégico, cuya pertinencia se sustenta en los siguientes argumentos técnicos:

- Aceleración en la ejecución presupuestal y reducción del costo de oportunidad. La disponibilidad inmediata de recursos provenientes de operaciones de crédito público permite adelantar la ejecución de los proyectos prioritarios conforme al cronograma establecido, evitando rezagos presupuestales que, en términos de eficiencia del



gasto público, se traducen en incremento de costos de obra, pérdida de vigencias fiscales y deterioro progresivo del déficit de infraestructura acumulado.

- Sostenimiento del dinamismo económico y social del territorio. La inversión pública en infraestructura vial, equipamientos colectivos y programas de desarrollo social no opera únicamente como mejora directa de las condiciones de habitabilidad; actúa, simultáneamente, como multiplicador económico al generar encadenamientos productivos locales, dinamizar el empleo formal en el sector de la construcción y consolidar las condiciones estructurales que atraen inversión privada. La canalización de recursos crediticios hacia estos sectores sienta las bases técnicas y físicas para un modelo de crecimiento urbano sostenible en el mediano y largo plazo.

La determinación de la capacidad de endeudamiento del municipio constituye un elemento esencial para la viabilidad del presente Proyecto de Acuerdo, en la medida en que permite verificar el cumplimiento del mandato constitucional contenido en el artículo 364 de la Constitución Política, según el cual el endeudamiento de las entidades territoriales no podrá exceder su capacidad de pago.

En desarrollo de este mandato, la Ley 358 de 1997 estableció un sistema técnico de evaluación del endeudamiento territorial, basado en indicadores financieros que permiten medir de manera objetiva la solvencia y sostenibilidad de las entidades territoriales, con el propósito de garantizar que las operaciones de crédito público se realicen dentro de parámetros de responsabilidad fiscal.

En este sentido, la capacidad de endeudamiento no se define como una facultad discrecional de la administración, sino como el resultado de un análisis técnico que integra el comportamiento de los ingresos, el nivel de gasto, el saldo de la deuda existente y la proyección del servicio de la deuda en el tiempo, permitiendo establecer si el municipio cuenta con la capacidad real para asumir nuevas obligaciones sin comprometer su estabilidad financiera.

4. FUNDAMENTACIÓN DE ORDEN LEGAL

El marco normativo que rige esta materia está compuesto por un conjunto de disposiciones legales y reglamentarias que proporcionan la estructura jurídica necesaria para la correcta administración pública y la planeación del desarrollo territorial. Entre las principales normativas se encuentra el Decreto 111 de 1996, que establece las directrices para la elaboración y ejecución del presupuesto, así como la Ley 358 de 1997, que impone restricciones financieras a las entidades territoriales para garantizar su sostenibilidad fiscal, y que fue reglamentada posteriormente mediante el Decreto 610 de 2002.

En este contexto, la facultad de las entidades territoriales para acudir a mecanismos de financiación como el crédito público, incluyendo la celebración de contratos de empréstito, la emisión de títulos de deuda y la contratación de operaciones de financiamiento, encuentra su sustento constitucional en un sistema armónico de disposiciones que, como los artículos 287, 313 y 364 superiores, reconocen la capacidad de los entes territoriales



para gestionar sus recursos y asumir compromisos financieros, siempre bajo criterios de sostenibilidad fiscal, capacidad de pago y responsabilidad en el manejo de las finanzas públicas, así:

ARTÍCULO 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

Gobernarse por autoridades propias.

Ejercer las competencias que les correspondan.

Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Participar en las rentas nacionales. (...)

“ARTÍCULO 313. Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.

(...)”

“ARTÍCULO 364. El endeudamiento interno y externo de la Nación y de las entidades territoriales no podrá exceder su capacidad de pago. La ley regulará la materia.”

Así las cosas, el endeudamiento territorial no constituye una facultad aislada, sino una manifestación de la autonomía fiscal reconocida por la Constitución, cuyo ejercicio se encuentra condicionado al cumplimiento de los límites y principios que garantizan la estabilidad financiera del ente territorial y la protección del interés general.

El Decreto 2681 de 1993, en su artículo 3º establece:

“ARTÍCULO 3o. OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO. *Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.*

Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales...”

En desarrollo de este mandato, la Ley 358 de 1997 estableció un sistema técnico de evaluación del endeudamiento territorial, basado en indicadores financieros que permiten medir de manera objetiva la solvencia y sostenibilidad de las entidades territoriales, con el propósito de garantizar que las operaciones de crédito público se realicen dentro de parámetros de responsabilidad fiscal.



Así mismo, es relevante la Ley 617 de 2000, la cual introduce medidas de ajuste fiscal y eficiencia en la gestión financiera de las entidades territoriales, así como la Ley 819 de 2003, que establece normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad fiscal y transparencia en la gestión financiera pública. El Acuerdo 8 de 2014 – Estatuto Orgánico de Presupuesto, también juega un papel crucial al fijar lineamientos específicos dentro del contexto local.

En términos de las normas de disciplina y responsabilidad fiscal: Ley 617 del 2000, el Municipio de Pereira, ha venido cumpliendo con los límites de gastos de funcionamiento con respecto a los ingresos corrientes de libre destinación según se estableció para la primera categoría y con los límites de transferencias para el Concejo, Personería y Contraloría.

En cuanto a la contratación pública, es fundamental considerar la Ley 80 de 1993, que regula la contratación estatal, y la Ley 1150 de 2007, que introduce modificaciones con el fin de mejorar la eficiencia y transparencia en los procesos contractuales. Además, el Acuerdo 9 de 2024, que adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, junto con el Acuerdo Municipal 35 de 2016, que corresponde al Plan de Ordenamiento Territorial (POT), configuran los instrumentos de planeación estratégica que guían el desarrollo y el ordenamiento del territorio municipal en los próximos años.

5. FUNDAMENTOS DE ORDEN TÉCNICO Y DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS DEL CRÉDITO REQUERIDO

Indicadores de Capacidad de Pago Ley 358 de 1.997.

El artículo 364 de la Constitución Política dispuso que el endeudamiento de las entidades territoriales no pueda exceder su capacidad de pago.

De conformidad con lo expuesto y en atención al artículo 6 del Decreto 696 de 1998, reglamentario de la Ley 358 de 1997, se requiere que para celebrar cada operación de crédito se deben consultar los indicadores de solvencia y sostenibilidad.

La Ley 358 de 1997 permite identificar si la entidad territorial se encuentra en instancia de endeudamiento autónoma o instancia de endeudamiento crítica mediante el uso de dos indicadores; el indicador de solvencia y el indicador de sostenibilidad.

El indicador de solvencia establece una relación de intereses deuda/ahorro operacional que permite saber si existe suficiente dinero para pagar la deuda existente y la deuda a contratar. El indicador de sostenibilidad establece una relación de saldo de la deuda/ingresos corrientes, lo cual permite saber si la deuda se puede sostener en el tiempo a un periodo mayor a un año.

En ese sentido, el Municipio de Pereira se ha caracterizado por el cumplimiento de los indicadores de capacidad de pago de la Ley 358 de 1997, ubicándose por debajo de los límites establecidos, así: Solvencia 60% y Sostenibilidad 100%, lo que significa que el Municipio está en capacidad de cubrir los gastos de funcionamiento, el servicio de la deuda



(amortización e interés), los compromisos de vigencias futuras y su inversión, encontrándose en Instancia de Endeudamiento Autónomo (semáforo verde)

El nivel de endeudamiento del municipio de Pereira, mantiene una buena estrategia de gestión, la cual se encuentra sustentada en conseguir, que tanto el nivel como su comportamiento sean solventes y sostenibles para atender el servicio en diversas circunstancias, al tiempo que se satisfacen los objetivos de bajo costo y riesgo.

Se ha dado un manejo serio y responsable al endeudamiento público, con prioridad en el cumplimiento de los compromisos adquiridos y una amplia observancia a los indicadores de la Ley 358 de 1997 sin necesidad de suscribir planes de desempeño ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, es decir el municipio de Pereira se encuentra en instancia de endeudamiento autónoma.

Calificación de Capacidad de Pago

El proceso de Calificación de Capacidad de Pago del municipio de Pereira se adelantó en cumplimiento a lo exigido en la Ley 819 de 2003 que en su Artículo 14 refiere:

“Artículo 14. Calificación de las entidades territoriales como sujetos de crédito. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos anteriores, y de las disposiciones contenidas en las normas de endeudamiento territorial, para la contratación de nuevos créditos por parte de los departamentos, distritos y municipios de categorías especial, 1 y 2 será requisito la presentación de una evaluación elaborada por una calificadora de riesgos, vigilada por la Superintendencia en la que se acredita la capacidad de contraer el nuevo endeudamiento.”

Por lo anterior, el municipio ha dado cumplimiento a lo establecido en la Ley 819 en materia de capacidad de pago, manteniendo actualizada y vigente la calificación emitida por la Sociedad Calificadora Fitch Ratings, en documento del Comité Técnico, donde “afirmó las calificaciones nacionales de largo y corto plazo del municipio de Pereira en ‘AAA(col)’ y ‘F1+(col)’, respectivamente. La Perspectiva de la calificación de largo plazo es Estable”. Calificación que desde el 2017 ha mantenido la entidad.

La calificación a largo plazo AAA(col). indican la máxima calificación asignada por Fitch en la escala de calificación nacional de ese país. Esta calificación se asigna a emisores u obligaciones con la expectativa más baja de riesgo de incumplimiento en relación a todos los demás emisores u obligaciones en el mismo país.

La calificación F1(col). indica la más fuerte capacidad de pago oportuno de los compromisos financieros en relación a otros emisores u obligaciones en el mismo país. En la escala de Calificación Nacional de Fitch, esta calificación es asignada al más bajo riesgo de incumplimiento en relación a otros en el mismo país. Cuando el perfil de liquidez es particularmente fuerte, un "+" es añadido a la calificación asignada.

Análisis del endeudamiento del Municipio de Pereira.

El nivel de endeudamiento del Municipio de Pereira, mantiene una buena estrategia de gestión, la cual se encuentra sustentada en conseguir, que tanto el nivel como su



comportamiento sean solventes y sostenibles para atender el servicio de la deuda en diversas circunstancias, al tiempo que se satisfacen los objetivos de bajo costo y riesgo.

En un manejo adecuado del monto de desembolsos programados y la contratación de crédito público en cumplimiento de una política sana y responsable del endeudamiento, puede determinarse que el municipio mantiene sus Indicadores de Capacidad de Pago por debajo de los niveles establecidos por la Ley 358 de 1997.

A 31 de diciembre de 2025 el Municipio de Pereira presentaba un saldo de Deuda Pública por valor de \$167.916 millones, la cual corresponde a deuda interna con la banca nacional y línea FINDETER en condiciones de favorabilidad y seguridad, la cual presentaba el siguiente perfil y saldo:

ENTIDAD FINANCIERA	FECHA FIRMA CONTRATO	VALOR DESEMBOLSO	PLAZO	PERÍODO DE GRACIA	TIPO Y MONTO TASA DE INTERÉS	SECTOR	SALDO AL 31 DE DICIEMBRE 2025
							167.916.666.746
BANCOLOMBIA	24/06/19	40.000.000.000	10 AÑOS	2 AÑOS	IBR-2.30	CABLE ÁEREO	17.916.666.702
BANCOLOMBIA	19/06/18	40.000.000.000	10 AÑOS	2 AÑOS	IBR-2.30	CABLE ÁEREO	12.500.000.044
BANCOLOMBIA	10/12/25	70.000.000.000	10 AÑOS	2 AÑOS	IBR T.V.+ 1.59%	<ul style="list-style-type: none">• AV.COLIBRIES• INTER.CORALES• ESTADIO• MAQUINARIA AMARILLA	70.000.000.000
FINDETER S.A	27/09/2022	70.000.000.000	10 AÑOS	3 AÑOS	IBR T.V.+ 1.70%	<ul style="list-style-type: none">• OBRAS DE INFRAESTRUCTURA• ESCENARIOS DEPORTIVOS	67.500.000.000

Las condiciones financieras de los créditos vigentes son favorables en termino de tasa de interés, tal como se observa con el crédito vigente con Bancolombia, el cual se contrató con tasa compensada para la construcción del cable aéreo del IBR – 2.3%, así mismo con FINDETER se tiene una tasa moderada con relación a la oferta del mercado del IBR+1.7%, lo que ha permitido mantener un costo financiero bajo y la última operación autorizada por el Concejo Municipal por valor de \$200.000 millones, se logró contratar con una tasa de IBR+1.59%. Lo anterior refleja que las condiciones de los créditos son favorables para el municipio en términos de costo financiero.

NECESIDAD DEL ENDEUDAMIENTO

Perfil de la Deuda pretendida 2024 - 2027

La planificación financiera en el municipio de Pereira se realiza a través del instrumento establecido por la Ley 819 de 2003 “Marco Fiscal de Mediano Plazo – MFPM”, para lo cual, las entidades territoriales, preparan su estructura financiera más adecuada, que le permita unas finanzas sólidas y sostenibles en el tiempo.



El Artículo 14 de la Ley 819 establece que: “la capacidad de pago de las entidades territoriales se analizará para todo el periodo de vigencia del crédito que se contrate y que la proyección de los intereses y el saldo de la deuda, tendrán en cuenta los porcentajes de cobertura de riesgo de tasa de interés y de tasa de cambio que serán definidos trimestralmente por la Superintendencia Bancaria”.

Las tasas presentan variaciones históricas que las caracterizan como las más volátiles del mercado. Por ello, la ley de responsabilidad fiscal exige que, al calcular los indicadores de endeudamiento, se tenga en cuenta este riesgo como una contingencia en caso de cambios importantes. Para el proceso de planeación y presupuesto, se presenta las proyecciones del servicio de la deuda (intereses y amortización), no solo para los créditos vigentes, efectivamente desembolsados, sino para nuevo endeudamiento por el plazo del crédito.

El municipio, como resultado de un manejo responsable del endeudamiento, ante la revisión y calificación de la capacidad de pago en condiciones de solvencia y sostenibilidad, contempló la financiación de proyectos estratégicos y de impacto para ejecutarse, haciendo uso de la fuente crédito, complementaria a las demás fuentes consideradas para su cofinanciación.

Servicio de la Deuda

El servicio de la deuda que el municipio deberá cubrir en el periodo 2026 – 2036, donde se incluyen las amortizaciones y pago de intereses a los créditos vigentes, así como la nueva operación de endeudamiento solicitada en este proyecto de acuerdo se presenta a continuación:

AÑO	AMORTIZACIONES	INTERES	TOTAL	DESEMBOLSOS	SALDO
SALDO DIC 2025					167.916.666.746
2026	20.000.000.000	42.846.957.985	62.846.957.985	130.000.000.000	277.916.666.746
2027	20.000.000.000	63.299.680.836	83.299.680.836	150.000.000.000	407.916.666.746
2028	43.125.000.000	59.578.738.813	102.703.738.813		364.791.666.746
2029	56.666.666.746	51.125.492.249	107.792.158.995		308.125.000.000
2030	53.750.000.000	40.539.328.319	94.289.328.319		254.375.000.000
2031	53.750.000.000	32.966.009.708	86.716.009.708		200.625.000.000
2032	51.250.000.000	25.304.029.435	76.554.029.435		149.375.000.000
2033	43.750.000.000	18.705.989.105	62.455.989.105		105.625.000.000
2034	43.750.000.000	12.551.257.084	56.301.257.084		61.875.000.000
2035	43.750.000.000	6.387.245.553	50.137.245.553		18.125.000.000
2036	18.125.000.000	1.094.913.024	19.219.913.024		0
TOTAL	447.916.666.746	354.399.642.112	802.316.308.858	280.000.000.000	

Proyección de Indicadores de Ley 358 de 1997

Como resultados de la revisión de los indicadores de solvencia y sostenibilidad según los límites previstos en la Ley 358 de 1997 y de acuerdo a las proyecciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo, estos se cumplen así:

Proyección de indicadores – Ley 358 de 1997

CONCEPTO	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
INGRESOS CORRIENTES IC	488.311	401.496	569.168	600.797	626.699	653.761	682.034	711.576	742.443	774.697	808.401	843.622
GASTOS CORRIENTES GC	251.914	301.070	322.145	344.695	365.377	387.300	410.538	435.170	461.280	488.957	518.295	549.392
AHORRO OPERACIONAL IC - GC = AO	236.397	100.426	247.022	256.101	261.322	266.461	271.496	276.406	281.163	285.740	290.106	294.230
INDICADORES DE DEUDA												
1. SOLVENCIA												
INTERESES DEUDA i	9.738	42.847	63.300	59.579	51.125	40.539	32.966	25.304	18.706	12.551	6.387	1.095
INDICADOR DE SOLVENCIA i / AO	4,1%	42,7%	25,6%	23,3%	19,6%	15,2%	12,1%	9,2%	6,7%	4,4%	2,2%	0,4%
NIVEL PERMITIDO	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
2. SOSTENIBILIDAD												
SALDO DE LA DEUDA S	167.917	277.917	407.917	364.792	308.125	254.375	200.625	149.375	105.625	61.875	18.125	0
INDICADOR SOSTENIBILIDAD S / IC	34,4%	69,2%	71,7%	60,7%	49,2%	38,9%	29,4%	21,0%	14,2%	8,0%	2,2%	0,0%
NIVEL PERMITIDO	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
DISPONIBLE PARA ENDEUDAMIENTO												
MONTO MAXIMO DE DEUDA 100%IC = MAX(S)	488.311	401.496	569.168	600.797	626.699	653.761	682.034	711.576	742.443	774.697	808.401	843.622
DISPONIBLE PARA NUEVA DEUDA MAX(S) - S	320.395	123.580	161.251	236.005	318.574	399.386	481.409	562.201	636.818	712.822	790.276	843.622
CIFRAS EN MILLONES DE \$												
CONCEPTO	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
AHORRO OPERACIONAL	236.397	100.426	247.022	256.101	261.322	266.461	271.496	276.406	281.163	285.740	290.106	294.230
SERVICIO DE LA DEUDA	22.238	62.847	83.300	102.704	107.792	94.289	86.716	76.554	62.456	56.301	50.137	19.220
3. CUBRIMIENTO DE LA DEUDA	10,6	1,6	3,0	2,5	2,4	2,8	3,1	3,6	4,5	5,1	5,8	
CIFRAS EN MILLONES DE \$												

El indicador de solvencia evalúa la capacidad de una entidad para generar ahorro operacional, para cubrir la totalidad de los intereses derivados de las obligaciones de crédito público; por lo tanto, este indicador evalúa la liquidez o capacidad de una entidad para responder en el corto plazo con los compromisos.

El indicador de sostenibilidad mide la capacidad del Municipio para sostener un cierto nivel de endeudamiento, o también, establece la liquidez de la que se dispone y los recursos necesarios, para cumplir con las obligaciones de la deuda y para responder con los compromisos financieros en el corto plazo.

El municipio de Pereira ha tenido la capacidad de generar ahorro operacional suficiente para cubrir la totalidad de los intereses generados por los empréstitos contratados.

Se puede evidenciar en la proyección de los indicadores de la Ley 358 de 1997, que el endeudamiento en lo relacionado con los indicadores de solvencia y sostenibilidad no superan los límites establecidos por la Ley, información que para el cálculo requerido contempla, tanto la deuda vigente, es decir la contratada y efectivamente desembolsada y los créditos pendientes por desembolsar, requisito primordial para acceder al crédito, ante las instancias gubernamentales, entidades financieras y cumplir con la evaluación de capacidad de pago por parte de la firma calificadoradora de riesgos.

Ahorro operacional.

El ahorro operacional permite medir el potencial de recursos, con que cuenta el municipio, para atender el servicio de la deuda y los proyectos de inversión, una vez cubiertos los



gastos fijos; es el resultado de restar de los ingresos corrientes, los gastos de funcionamiento y las transferencias pagadas por el municipio

Ahorro operacional 2025 - 2036

CONCEPTO	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
AHORRO OPERACIONAL	236.397	100.426	247.022	256.101	261.322	266.461	271.496	276.406	281.163	285.740	290.106	294.230
SERVICIO DE LA DEUDA	22.238	62.847	83.300	102.704	107.792	94.289	86.716	76.554	62.456	56.301	50.137	19.220
3. CUBRIMIENTO DE LA DEUDA	10,6	1,6	3,0	2,5	2,4	2,8	3,1	3,6	4,5	5,1	5,8	
CIFRAS EN MILLONES DE \$												

La autorización para celebrar nuevas operaciones de crédito público es crucial para el éxito del Plan de Desarrollo 2024-2027 del Municipio de Pereira. Estos recursos permitirán ejecutar proyectos que son fundamentales para el desarrollo urbano, la conectividad vial, y el bienestar social de los pereiranos.

Dada la sólida capacidad de endeudamiento del municipio y su eficiente gestión financiera, la solicitud de crédito se presenta no solo como una necesidad, sino como una oportunidad para acelerar el progreso de Pereira hacia un futuro más próspero y sostenible.

Superávit primario

INDICADOR DE SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

AÑO	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Superávit Primario	49.1764	65.847	88.300	107.704	112.792	99.289	91.716	81.554	67.456	61.301	55.137	25.316
Intereses deuda	9.738	42.847	63.300	58.579	51.025	40.539	32.966	25.304	16.706	12.551	6.387	0
Superávit Primario / Intereses deuda	50,5	15	14	18	22	24	28	32	36	49	8,6	0,0
Superávit primario / Servicio de deuda	22,1	10	11	10	10	11	11	11	11	11	11	11

Cifras en \$ millones

Como se puede observar de conformidad con la ley 819 de 2003, el municipio genera superávit primario, lo cual se traduce en que el indicador de sostenibilidad no solamente garantiza cumplir con los intereses, sino también con las amortizaciones, es decir con el total del servicio de la deuda en cada una de las vigencias fiscales.

Los recursos provenientes de la operación de crédito público serán destinados a la financiación de los siguientes proyectos de inversión:

- I. Obras complementarias Intersección Corales
- II. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.
- III. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.

Para cada uno de los proyectos se presenta información relacionada con su denominación, programa y proyecto asociado, articulación con el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, coherencia con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), descripción general, objetivos, justificación técnica y económica, así como la correspondiente justificación financiera.

La información contenida se suministra con carácter informativo y de soporte técnico, con el propósito de brindar a los honorables concejales los elementos de análisis necesarios



para la evaluación de la presente iniciativa y la adopción de las decisiones que correspondan.

I. Obras Complementarias Intersección Corales.

No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
1	Nombre	Obras Complementarias Intersección Corales
2	Zonas de influencia del proyecto	<p>La zona de influencia del proyecto comprende, en primer lugar, el sector suroccidental de Pereira, al mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial sobre la Avenida de Las Américas, especialmente en la intersección de acceso hacia Altigracia y Alcalá. La intervención permitirá reducir significativamente los niveles de congestión vehicular que se presentan de manera recurrente en este punto estratégico de la red vial municipal.</p> <p>En segundo lugar, el proyecto beneficiará a los viajeros y transportadores provenientes de diferentes municipios y departamentos, así como a los habitantes de las comunas y corregimientos de Pereira que utilizan la Avenida de Las Américas como corredor principal para sus desplazamientos diarios. De esta manera, se fortalecerá la conectividad regional y se mejorará la eficiencia de los tiempos de viaje para usuarios particulares, transporte público y transporte de carga.</p>
3	Articulación con el Plan de Desarrollo Municipal (Acuerdo 09 de 2024)	<p>Componente 2: Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Programa No 23: Infraestructura Vial.• Meta de Producto: Construcción del paquete de obras viales de alto impacto (3) para la movilidad de Pereira. (Solución definitiva intersección Corales, Doble Calzada Avenida de Río Turín, y terminación fase 1 y fase 2 Avenida de los Colibríes).• Proyecto BPIN 2024660010029: Desarrollo de la infraestructura vial, para mejorar la movilidad en el municipio de Pereira. <p>Como proyecto estratégico:</p> <ul style="list-style-type: none">• Proyecto Estratégico 7: Obras de Alto Impacto para la Movilidad.• Meta de Producto: Construcción del paquete de obras viales de alto impacto (3) para la movilidad. (Solución definitiva intersección Corales, Doble Calzada Avenida de Río Turín, y terminación fase 1 y fase 2 Avenida de los Colibríes).
4	Articulación con el POT (Acuerdo 035 de 2016)	<p>El modelo de movilidad establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira (Acuerdo 035 de 2016) promueve una movilidad sostenible que facilite la integración armónica entre los diferentes modos de transporte, los peatones y el entorno urbano, bajo criterios de planificación, eficiencia y equilibrio territorial.</p> <p>En este sentido, el artículo 94 del POT establece, entre los objetivos del sistema de movilidad, la consolidación de una</p>



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
		<p>mallla vial eficiente que garantice conexiones e intersecciones adecuadas para facilitar la movilidad de personas y mercancías. Asimismo, el artículo 95 contempla, entre sus estrategias, la definición de mecanismos de planificación y financiación para nuevos proyectos de movilidad, la reserva del espacio vial requerido para el desarrollo futuro de la infraestructura, la estructuración de circuitos y conexiones que mejoren la conectividad territorial y la generación de recorridos alternativos a las vías principales. Igualmente, promueve la continuidad de los flujos sobre las vías arteriales mediante conexiones y cruces a través de corredores alternos o paralelos.</p> <p>La Nueva Intersección Corales se articula plenamente con estos lineamientos, al constituirse en una solución estructural orientada a optimizar la conectividad urbana y regional, mejorar la capacidad operacional de la red vial y fortalecer la movilidad sostenible del municipio.</p>
5	Descripción del proyecto	<p>La Alcaldía de Pereira tiene como propósito fortalecer la movilidad y la conectividad de la ciudad, entendidas como elementos fundamentales para el bienestar social, la competitividad, el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>En este contexto, uno de los proyectos prioritarios de la administración corresponde a la Nueva Intersección Corales, la cual contempla la construcción de un intercambiador vial en la intersección de la Avenida de Las Américas con la calle 77, en el sector de Corales, punto donde convergen la Avenida La Independencia, la vía hacia Altagracia y Alcalá y los accesos al barrio Corales.</p> <p>El objetivo de esta infraestructura es mejorar las condiciones de circulación vehicular, incrementar los niveles de seguridad vial y resolver los problemas de congestión que actualmente se presentan en este nodo estratégico durante gran parte del día. Como antecedente, en el año 2015 se desarrollaron estudios y diseños mediante el Contrato de Consultoría No. 2057 de 2015, cuyo objeto fue:</p> <p><i>"Consultoría para realizar los ajustes de los diseños de la calzada norte de la Avenida La Independencia y realizar diseños de intersecciones: Avenida de Las Américas, calle 71, El Crucero y Corales, y el puente sobre la quebrada El Oso, y solución de paso peatonal al Colegio Alfonso Jaramillo".</i></p> <p>Estos estudios definieron una solución técnicamente viable para mejorar la movilidad en la intersección conformada por los corredores Avenida La Independencia, Centro–Cerritos–La Virginia y Centro–Altagracia/Alcalá.</p> <p>La propuesta planteaba una solución a desnivel con capacidad para atender la demanda proyectada de tránsito durante un</p>



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
		<p>horizonte de veinte (20) años. Sin embargo, esta alternativa no fue ejecutada.</p> <p>Posteriormente, en 2018, se desarrolló una solución diferente mediante el Contrato No. 3657 de 2018, correspondiente a la construcción de la calzada norte de la Avenida La Independencia entre El Crucero de Cuba y la Intersección Corales. Dicha intervención incorporó una solución basada en una glorieta a nivel, la cual ha evidenciado limitaciones operativas debido al crecimiento del tráfico vehicular, generando extensas congestiones en los accesos durante las horas de mayor demanda.</p> <p>Por esta razón, durante el año 2024 la Administración Municipal retomó el análisis de una solución estructural y de largo plazo para la denominada Glorieta de Corales, tomando como referencia conceptual los diseños desarrollados en 2015 y actualizándolos conforme a las condiciones actuales de tránsito, crecimiento urbano y normatividad vigente.</p>
6	Objetivo	<p>Objetivo general: Mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial en la intersección conformada por los corredores Avenida de Las Américas, Avenida La Independencia y Vía San Joaquín, mediante la construcción de una solución vial de alta capacidad que responda a las necesidades actuales y futuras de la ciudad.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Reducir los tiempos de desplazamiento de los usuarios que transitan por estos corredores viales.• Disminuir la contaminación atmosférica y sonora mediante la optimización de los flujos vehiculares y la reducción de detenciones y arranques frecuentes.• Reducir la accidentalidad vial al disminuir los conflictos operacionales entre vehículos y entre estos y los peatones.• Favorecer la integración segura de los diferentes modos de transporte, incluyendo vehículos motorizados, peatones y bicicletas.• Mejorar las condiciones urbanísticas, paisajísticas y de iluminación del sector, contribuyendo a la recuperación y valorización del entorno.
7	Justificación técnica y económica	<p>Actualmente, la Intersección Corales constituye uno de los principales nodos de distribución vehicular del municipio de Pereira y de la región, al concentrar flujos provenientes de la Avenida de Las Américas en sentido Centro y Cerritos, la Avenida La Independencia, la Vía San Joaquín–Altagracia y los corredores de conexión hacia la Variante Condina y otros municipios de Risaralda, Valle del Cauca y Quindío.</p> <p>Su ubicación estratégica, en la Avenida de Las Américas con calle 77, la convierte en un punto de articulación fundamental para la movilidad urbana y regional, canalizando diariamente</p>



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
		<p>una alta demanda de vehículos particulares, transporte público y transporte de carga.</p> <p>Los estudios de actualización de tránsito realizados en 2024 evidenciaron un incremento aproximado del 180 % en los volúmenes vehiculares de hora pico respecto de las proyecciones utilizadas en los diseños originales. Esta situación generó la necesidad de revisar y ajustar la solución propuesta, debido a las pérdidas de capacidad operacional identificadas mediante modelaciones y simulaciones de tráfico.</p> <p>Adicionalmente, desde la elaboración de los diseños iniciales se han producido importantes modificaciones normativas y transformaciones urbanas que obligan a actualizar integralmente el proyecto. Entre ellas se destacan cambios en la normativa de diseño de puentes, la evolución del Plan de Ordenamiento Territorial, la actualización del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE), del Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público (RETILAP) y de las disposiciones relacionadas con accesibilidad universal y movilidad de personas con discapacidad.</p> <p>Como resultado de este proceso de actualización, se ajustó la configuración geométrica de la intersección, incorporando nuevos ramales vehiculares y estructuras especializadas para mejorar la capacidad y seguridad operacional del sistema. Entre las principales obras se incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ramal Centro–Corales.• Ramal Independencia–Cerritos.• Ramal Cerritos–Independencia.• Estructuras deprimidas y obras de contención de alta complejidad.• Tres puentes peatonales destinados a garantizar la movilidad segura de los usuarios del sector. <p>La ejecución de esta infraestructura permitirá modernizar y ampliar la capacidad de la red vial urbana de Pereira, respondiendo a las perspectivas de crecimiento demográfico, económico y territorial del municipio. Asimismo, contribuirá a mejorar los indicadores de movilidad, seguridad vial, competitividad y calidad de vida de la población.</p> <p>Desde el punto de vista económico, la reducción de los tiempos de viaje, la disminución de los costos de operación vehicular, la mejora en la productividad y el incremento de la eficiencia logística generarán beneficios sostenibles para los ciudadanos, las empresas y las actividades productivas de la región.</p> <p>En consecuencia, la Nueva Intersección Corales constituye una inversión estratégica que permitirá armonizar las necesidades actuales de movilidad con los objetivos de desarrollo y ordenamiento territorial del municipio, consolidando un sistema urbano más eficiente, seguro y competitivo.</p>



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
8	Justificación financiera	<p>En el marco de la presente solicitud de autorización para la contratación de una operación de crédito público, se propone financiar mediante empréstito la suma de hasta CUARENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS VEINTIOCHO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS (\$44.833.728.381), destinada a la ejecución de las obras complementarias del proyecto, la interventoría integral y la gestión predial correspondiente a la fase II.</p> <p>La financiación mediante crédito se justifica en la necesidad de garantizar la disponibilidad oportuna de los recursos requeridos para la culminación de las intervenciones previstas, asegurando la continuidad del proyecto y el cumplimiento de sus objetivos técnicos, operativos y funcionales. Asimismo, esta fuente de financiación permitirá ejecutar las actividades complementarias y la gestión predial necesaria para la adecuada implementación de la infraestructura, optimizando los beneficios esperados en términos de movilidad, seguridad vial y desarrollo territorial.</p>

II. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.

No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
1	Nombre	Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial urbana y rural, reconstrucción y construcción de vías.
2	Zonas de influencia del proyecto	La zona de influencia del proyecto comprende la totalidad del territorio del municipio de Pereira, incluyendo tanto el área urbana como el área rural. En consecuencia, los beneficios derivados de su ejecución impactarán de manera directa e indirecta a la población residente en las comunas, corregimientos y demás sectores que conforman el municipio.
3	Articulación con el Plan de Desarrollo Municipal (Acuerdo 09 de 2024)	<p>Componente 2: Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Programa No 23: Infraestructura Vial.• Meta de Producto: Realizar mantenimiento, adecuación y/o rehabilitación a 400.000 metros cuadrados de vías urbanas en el Municipio.• Meta de Producto: Realizar mantenimiento, adecuación y/o rehabilitación a 2.000 kilómetros de vías rurales en el Municipio..• Proyecto BPIN 2024660010029: Desarrollo de la infraestructura vial, para mejorar la movilidad en el municipio de Pereira.
4	Articulación con el POT (Acuerdo 035 de 2016)	Las vías objeto de intervención mediante la presente iniciativa hacen parte de la malla vial urbana y de la infraestructura vial correspondiente al modo carretero y a las conexiones urbano-rurales contempladas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Pereira (Acuerdo 035 de 2016), vigente hasta el 31 de diciembre



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
		<p>de 2027, así como de aquellas vías incorporadas al sistema vial municipal con posterioridad a su adopción.</p> <p>De igual manera, los parques, plazas y demás espacios públicos objeto de mantenimiento e intervención forman parte del sistema de espacio público y equipamientos urbanos definidos en el POT. Asimismo, el proyecto se encuentra alineado con los objetivos de ordenamiento establecidos en el Artículo 6. Objetivos y estrategias de ordenamiento de largo plazo, particularmente con el numeral 4, orientado a avanzar hacia un modelo económico diverso y competitivo mediante la consolidación de infraestructura básica asociada a los componentes de movilidad, conectividad, espacio público y equipamientos colectivos, como elementos fundamentales para el desarrollo territorial y la competitividad.</p>
5	Descripción del proyecto	<p>Con el fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, la Secretaría de Infraestructura plantea continuar y fortalecer la estrategia de mantenimiento, recuperación y mejoramiento de la infraestructura vial urbana y rural del municipio.</p> <p>La Administración Municipal ha fortalecido su capacidad operativa mediante la adquisición de maquinaria especializada y la consolidación de equipos técnicos y administrativos, lo que ha permitido una gestión más eficiente de las intervenciones a través de la programación y ejecución de actividades por sectores estratégicos del territorio.</p> <p>La malla vial constituye un activo fundamental para el desarrollo socioeconómico del municipio, al garantizar la conectividad, la movilidad de personas y mercancías y el acceso a servicios, equipamientos y oportunidades productivas. Por esta razón, su conservación y mejoramiento representan inversiones prioritarias para el crecimiento y desarrollo sostenible de Pereira.</p> <p>El proyecto contempla la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de vías urbanas y rurales, así como la implementación de soluciones viales en puntos críticos que presentan afectaciones significativas para la movilidad y la seguridad vial.</p> <p>Estas intervenciones permitirán preservar las condiciones funcionales de la infraestructura existente, prolongar su vida útil y reducir los costos asociados al deterioro progresivo de la red vial.</p>
6	Objetivo	<p>Objetivo general: Realizar el mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura vial urbana y rural del municipio de Pereira, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad, conectividad y seguridad vial.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Contribuir al cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Municipal relacionadas con la intervención y mantenimiento de la malla vial urbana.



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN																																																
		<ul style="list-style-type: none">Recuperar corredores viales que han perdido sus condiciones adecuadas de transitabilidad debido a su avanzado estado de deterioro.Implementar soluciones viales en puntos críticos del municipio para mejorar la movilidad y reducir riesgos asociados a la operación del sistema vial.Preservar y prolongar la vida útil de la infraestructura vial mediante intervenciones preventivas y correctivas oportunas.																																																
7	Justificación técnica y económica	<p>De acuerdo con la información consignada en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, Pereira cuenta con una red vial aproximada de 1.173 kilómetros, compuesta por vías urbanas, secundarias y terciarias que cumplen un papel fundamental en la articulación territorial y el desarrollo económico del municipio.</p> <p>Si bien el estado general de la infraestructura vial es aceptable, existen múltiples afectaciones localizadas que generan impactos negativos sobre la movilidad, la seguridad vial y la eficiencia del transporte. Estas condiciones requieren intervenciones focalizadas y soluciones integrales que respondan tanto a las necesidades de la ciudad como a los requerimientos de conectividad regional.</p> <p>Durante los años 2024, 2025 y lo corrido de 2026 se han ejecutado intervenciones sobre 351.968 m² de vías urbanas, distribuidas de la siguiente manera:</p> <table><tr><th colspan="2">Intervención en vías urbanas</th><th>Área (m²)</th></tr><tr><td colspan="2">Contrato 2587 de 2024</td><td>13.423</td></tr><tr><td colspan="2">Contrato 4268 de 2024</td><td>63.496</td></tr><tr><td colspan="2">Total 2024 (m²)</td><td>76.919</td></tr><tr><td colspan="2">Contrato 3434 de 2025</td><td>204.428</td></tr><tr><td colspan="2">Total 2025 (m²)</td><td>204.428</td></tr><tr><td colspan="2">Contrato 4347 de 2026 (En ejecución)</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">Corte 1</td><td>45.138</td></tr><tr><td colspan="2">Corte 2</td><td>25.483</td></tr><tr><td colspan="2">Total (m²)</td><td>70.621</td></tr><tr><td colspan="2">Total acumulado 2024, 2025 y 2026</td><td>351.968</td></tr></table> <p>En relación con el Contrato No. 4347 de 2026, a la fecha se ha ejecutado aproximadamente el 47,87 % de las actividades previstas, equivalentes a 70.621 m² intervenidos, quedando pendiente la ejecución del 52,13 %, correspondiente a 76.905 m².</p> <table><tr><th colspan="3">Proyección del 2026</th></tr><tr><th colspan="3">Contrato No. 4347</th></tr><tr><td>Ejecutado (m2)</td><td>70.621</td><td>47,87%</td></tr><tr><td>Pendiente por ejecutar (m2)</td><td>76.905</td><td>52,13%</td></tr><tr><td>Total (m²)</td><td>147.526</td><td>100,00%</td></tr></table>	Intervención en vías urbanas		Área (m ²)	Contrato 2587 de 2024		13.423	Contrato 4268 de 2024		63.496	Total 2024 (m ²)		76.919	Contrato 3434 de 2025		204.428	Total 2025 (m ²)		204.428	Contrato 4347 de 2026 (En ejecución)			Corte 1		45.138	Corte 2		25.483	Total (m ²)		70.621	Total acumulado 2024, 2025 y 2026		351.968	Proyección del 2026			Contrato No. 4347			Ejecutado (m2)	70.621	47,87%	Pendiente por ejecutar (m2)	76.905	52,13%	Total (m ²)	147.526	100,00%
Intervención en vías urbanas		Área (m ²)																																																
Contrato 2587 de 2024		13.423																																																
Contrato 4268 de 2024		63.496																																																
Total 2024 (m ²)		76.919																																																
Contrato 3434 de 2025		204.428																																																
Total 2025 (m ²)		204.428																																																
Contrato 4347 de 2026 (En ejecución)																																																		
Corte 1		45.138																																																
Corte 2		25.483																																																
Total (m ²)		70.621																																																
Total acumulado 2024, 2025 y 2026		351.968																																																
Proyección del 2026																																																		
Contrato No. 4347																																																		
Ejecutado (m2)	70.621	47,87%																																																
Pendiente por ejecutar (m2)	76.905	52,13%																																																
Total (m ²)	147.526	100,00%																																																



No.	ITEM	DESCRIPCIÓN
		<p>Desde el punto de vista técnico, la ejecución de actividades de mantenimiento y rehabilitación vial permite prevenir fallas estructurales, preservar las condiciones de servicio de la infraestructura, mejorar la seguridad vial y reducir los costos futuros de reconstrucción asociados al deterioro acelerado de las vías.</p> <p>Desde la perspectiva económica, la inversión en mantenimiento vial genera beneficios directos para la ciudadanía mediante la reducción de costos de operación vehicular, la disminución de tiempos de desplazamiento, el mejoramiento de la competitividad territorial y el fortalecimiento de la productividad de los sectores económicos del municipio.</p> <p>En este contexto, los recursos provenientes del apalancamiento financiero mediante operaciones de crédito permitirán ampliar el alcance de las intervenciones programadas y ejecutar aproximadamente 147.526 m² adicionales de mantenimiento y recuperación vial, contribuyendo de manera significativa al cumplimiento de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Municipal.</p> <p>Los recursos producto de apalancamiento financiero mediante empréstito, permitiría ejecutar adicionalmente 147.526 m², esto para el cumplimiento de la meta anual del plan de desarrollo.</p>
8	Justificación financiera	<p>En el marco de la presente solicitud de autorización para la contratación de una operación de crédito público, se propone financiar mediante empréstito la suma de hasta VEINTE MIL MILLONES DE PESOS (\$20.000.000.000), destinada a la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario de la infraestructura vial, así como a la construcción, reconstrucción y recuperación de vías urbanas y rurales del municipio.</p> <p>La financiación mediante crédito permitirá garantizar la disponibilidad oportuna de recursos para atender las necesidades prioritarias de intervención de la red vial, contribuyendo al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial, la conectividad territorial y la competitividad del municipio.</p> <p>Las inversiones financiadas mediante esta operación de crédito constituyen una estrategia eficiente para preservar y ampliar la vida útil de la infraestructura existente, reduciendo costos futuros asociados al deterioro progresivo de las vías y evitando intervenciones de mayor complejidad y costo en el mediano plazo.</p> <p>Las sumas adicionales requeridas para la culminación y sostenibilidad del proyecto serán financiadas mediante otras fuentes de inversión del municipio, principalmente a través de recursos propios y demás fuentes de financiación que se gestionen para tal fin.</p>



III. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.

El cambio en la destinación de los recursos del crédito para atender la emergencia por la ocurrencia del sismo del 10 de agosto es necesario toda vez que el evento no se desarrolla de manera lineal. Las evaluaciones iniciales pueden revelar nuevas afectaciones, fallas sucesivas de redes, daños estructurales no visibles, necesidades de albergue, salud pública, ayudas humanitarias, remoción de escombros o recuperación de infraestructura.

Por ello, la programación presupuestal debe permitir que los recursos atiendan de forma complementaria todas las líneas del PAE, de conformidad con los siguientes criterios:

- Protección de la vida, la integridad personal y la salud como prioridad superior.
- Continuidad o restablecimiento de servicios esenciales, accesibilidad, comunicaciones, saneamiento y seguridad.
- Atención diferenciada de la población damnificada o afectada, con enfoque de derechos y criterios de vulnerabilidad.
- Prevención de daños adicionales y reducción del riesgo, evitando que las intervenciones reproduzcan condiciones inseguras.
- Correspondencia entre el gasto, la evaluación de daños y análisis de necesidades, el Registro Único de Damnificados cuando resulte aplicable y los soportes técnicos sectoriales.
- Coordinación entre dependencias municipales y concurrencia con los niveles departamental y nacional, prestadores de servicios, organismos de socorro y demás integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.
- Economía, oportunidad, trazabilidad, transparencia y control del gasto público.

Los recursos reorientados para atender los efectos del sismo del 10 de agosto deben acreditarse en las apropiaciones que permitan financiar bienes, obras y servicios indispensables para la ejecución de todas las líneas del PAE, entre ellos, según la necesidad comprobada: búsqueda y rescate; atención de incendios y deslizamientos; evaluaciones técnicas; restablecimiento de servicios públicos y telecomunicaciones; movilidad y manejo de escombros; atención en salud y salud pública; medicamentos y bioseguridad; albergues; alimentación, hidratación, abrigo y ayudas humanitarias; logística operativa; seguridad y convivencia; manejo digno y bioseguro de cadáveres; rehabilitación de edificaciones indispensables, infraestructura de salud y vivienda; y medidas de recuperación y reactivación económica previstas en el Plan.

La distribución inicial entre sectores podrá ajustarse durante la ejecución mediante los mecanismos presupuestales legalmente procedentes, sin exceder el monto autorizado, alterar la fuente de financiación ni destinar recursos a finalidades ajenas al PAE. La afectación concreta de cada apropiación estará condicionada a la certificación de disponibilidad presupuestal, al acto de registro correspondiente, a los estudios y soportes exigibles, y al seguimiento de la Secretaría de Hacienda, la DIGER y las dependencias responsables.



6. RECURSOS A UTILIZAR

Para el desarrollo integral de los proyectos de inversión detallados en los numerales anteriores, se requiere modificar la autorización de un cupo de endeudamiento hasta por la suma de **CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$150.000.000.000)**, los cuales se obtendrán mediante la celebración de operaciones de crédito público, complementados con recursos propios del Municipio y otras fuentes de financiación permitidas, distribuidos de la siguiente manera:

PROYECTO	RECURSOS DEL CRÉDITO
I. Obras complementarias Intersección Corales.	\$44.833.728.381
II. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial, construcción y reconstrucción de vías	\$20.000.000.000
III. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.	\$85.166.271.619
TOTAL RECURSOS DEL CRÉDITO	\$150.000.000.000

Por ende, se requiere que el Alcalde Municipal sea autorizado por el Concejo Municipal para tal fin, de conformidad con lo que establece el Decreto 111 de 1996; Ley 358 de 1997, reglamentada mediante el Decreto 610 de 2002, Ley 617 de 2000, Ley 819 de 2003, Acuerdo 8 de 2014, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Acuerdo 9 de 2024 (Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027) y Acuerdo Municipal 35 de 2016 (Plan de Ordenamiento Territorial - POT).

Con la modificación se espera asegurar continuidad operativa y financiera; reducir tiempos de respuesta; proteger a la población; restablecer servicios básicos; facilitar el retorno seguro; rehabilitar infraestructura y vivienda; apoyar la recuperación económica; y evitar que la falta de apropiación agrave los impactos o incremente los costos futuros. La medida también fortalece la coordinación institucional y la posibilidad de concurrencia o cofinanciación con otras entidades.

7. ANEXOS

Se adjunta estudio de la capacidad de endeudamiento con los respectivos indicadores, donde se puede observar que los indicadores de solvencia y sostenibilidad están por debajo de los límites permitidos por la Ley durante todo el período del crédito y el superávit primario que garantiza la sostenibilidad de la deuda durante la vigencia del crédito en relación con el servicio de la deuda es mayor que uno (1) tal y como lo exige la Ley 819 de 2003.

Igualmente se anexa: comunicación de calificadora de riesgo, certificaciones de banco de proyectos, certificación de COMFIS.

Honorables Concejales, ante la coyuntura actual que vive la ciudad como consecuencia de los efectos presentes y futuros derivados por la ocurrencia del sismo se hace necesario modificar lo dispuesto en el Acuerdo No. 13 de 2026, para reorientar recursos del crédito



para hacer frente a las diversas acciones que desde la Administración Municipal se deben llevar a cabo para mitigar los efectos sociales, económicos de infraestructura, equipamientos y demás afectados en la ciudad y lograr en el menor tiempo posible la recuperación de las condiciones de bienestar de la población Pereirana.

De los honorables Concejales,

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ
Alcalde de Pereira

JORGE ALEXIS MEJÍA BERMÚDEZ
Secretario de Hacienda

DIANA YANETH OSORIO BERNAL
Secretaria de Infraestructura

SANDRA ASTRID LÓPEZ GODOY
Secretaria Jurídica

Revisión legal:

Proyectó / Revisó: **Álvaro Fernando Miranda Vela** / Subsecretario de Asuntos Financieros

Proyectó / Revisó: **Alberto Cardona Botera** / Ingeniero Civil contratista

Revisó: **Martín Fernando Montoya García** / Abogado Contratista

VoBo: **Juan Daniel Giraldo Ochoa** / Director Operativo de Mantenimiento de la Infraestructura Vial y Equipamiento Colectivo

VoBo: **Marco Antonio Rendón Arboleda** / Director Operativo de Obras de Infraestructura y Equipamiento Urbano



POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO No. 13 DE 2026 “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL DE PEREIRA PARA LA CELEBRACIÓN DE OPERACIONES DE CRÉDITO PÚBLICO”

El Concejo Municipal de Pereira, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 313 de la Constitución Nacional, el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012 modificadorio del artículo 32 de la Ley 136 de 1994 y la Ley 358 de 1997, reglamentada por el Decreto 610 de 2002 y modificada por la Ley 2155 de 2021,

ACUERDA

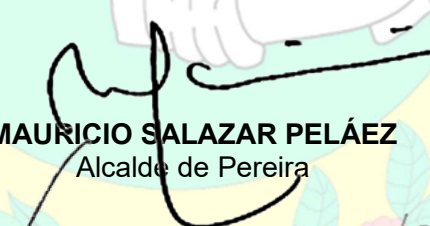
ARTÍCULO PRIMERO. Modificar el artículo 1º del Acuerdo No. 13 de 2026, el cual quedará así:

“**ARTICULO PRIMERO:** Autorizar al Alcalde Municipal de Pereira, para la celebración de operaciones de crédito público y operaciones conexas y asimiladas hasta por la suma de **CIENTO CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$150.000.000.000)**, para la financiación de las siguientes obras: 1. Obras complementarias de la Intersección Corales. 2. Mantenimiento rutinario de la infraestructura vial, construcción y reconstrucción de vías. 3. Obras, demoliciones y alquiler de maquinaria en virtud de la declaratoria de calamidad pública con ocasión del sismo ocurrido el 10 de agosto de 2026.”

ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

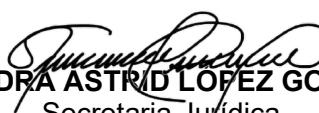
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Pereira, a los ___ días del mes de Agosto del año 2026.


MAURICIO SALAZAR PELÁEZ
Alcalde de Pereira

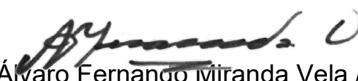

JORGE ALEXIS MEJÍA BERMÚDEZ
Secretario de Hacienda


DIANA YANETH OSORIO BERNAL
Secretaria de Infraestructura


SANDRA ASTRID LÓPEZ GODOY
Secretaria Jurídica

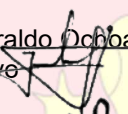
Revisión legal: 

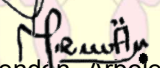



Proyectó / Revisó: Álvaro Fernando Miranda Vela / Subsecretario de Asuntos Financieros


Proyectó / Revisó: Alberto Cardona Botero / Ingeniero Civil contratista


Revisó: Martín Fernando Montoya García / Abogado Contratista


VoBo: Juan Daniel Giraldo Ochoa / Director Operativo de Mantenimiento de la Infraestructura Vial y Equipamiento Colectivo


VoBo: Marco Antonio Rendon Arboleda / Director Operativo de Obras de Infraestructura y Equipamiento Urbano

