"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 364 y 313 numeral 3° de la Constitución Política, las leyes 136 de 1994 modificada por la ley 1551 de 2012, ley 358 de 1997 modificada parcialmente por la Ley 2155 de 2021, ley 819 de 2003 y;

C O N S I D E R A N D O

1. Que de conformidad con el numeral 3° del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, concordante con el numeral 3°, y parágrafo 4 numeral 1° del artículo 32 de la Ley 136 de 1994 modificada por el articulo 18 de la Ley 1551 de 2012; así como el Decreto 1333 de 1986, en sus artículos 92 numeral 7 y Artículo 279 numeral 2, corresponde a los Concejos Municipales autorizar al Alcalde para negociar y celebrar contratos de empréstito hasta por el cupo de endeudamiento aprobado.

2. Que mediante Acuerdo del H. Concejo Municipal No. 007 del 18 de junio de 2024 se aprobó y adoptó el Plan de Desarrollo del Municipio de Bucaramanga "BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA", señalando en su artículo 6°: "Financiación del Plan de Desarrollo: Para la financiación del Plan de Desarrollo 2024-2027 "Bucaramanga, Avanza Segura", la Administración Municipal, adelantará estrategias de saneamiento fiscal tendientes al fortalecimiento de las finanzas municipales, así como acciones para mejorar sus ingresos. La administración Municipal para la ejecución del plan de Desarrollo podrá adelantar las gestiones necesarias para la obtención de los recursos del crédito incluidos o que se adicionen al presupuesto general de rentas y gastos del Municipio de Bucaramanga, los cuales podrán ser contratados en cualquier momento por la respectiva vigencia fiscal, previa autorización del Concejo Municipal, respetando las normas e indicadores de ley".

3. Que, de conformidad con el plan de inversiones contemplado en el Marco Financiero del Plan de Desarrollo "BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA", se hace necesario recurrir a las operaciones de crédito como fuente de financiación para la ejecución de proyectos de inversión enfocados en obras de infraestructura y planeación vial estratégica orientadas a mejorar la calidad de vida y movilidad en el Municipio.

CONSECUTIVO META PDM	LINEA ESTRATEGICA	SECTOR	META PRODUCTO	INDICADOR DE PRODUCTO
47	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico.	Espacio público adecuado (400202000).
49	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 100 parques en el municipio	Parques mantenidos (400202200)

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

50	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes	Zonas verdes mantenidas (400202600)
97	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	Puente construido en vía urbana existente (240211900)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	Vía urbana construida (240211300)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	Vía urbana mejorada (240211400)
134	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio	Infraestructura deportiva mantenida (430100400)
136	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas.	Parques adecuados (430101100)
108	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad.	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)
115	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar los 72000 metros lineales de infraestructura semafórica.	Metros lineales de infraestructura mejorada (240900300)

4. Que una vez realizados los estudios y análisis financieros pertinentes, los cuales fueron expuestos en sesión del CONFIS y quedaron consignados en el Acta No. 011 del 16 de marzo de 2026, contando con concepto favorable por parte de sus miembros, se determina que el Municipio de Bucaramanga cumple con los indicadores y requisitos exigidos para las operaciones de crédito público, conforme a lo dispuesto en la Ley 358 de 1997, modificada por el artículo 30 de la Ley 2155 de 2021, y en la Ley 819 de 2003, razón por la cual se garantiza la sostenibilidad de la deuda territorial.

5. Que la presente solicitud de autorización para realizar operaciones de deuda y crédito público cumple con los indicadores de capacidad de endeudamiento establecidos en la Ley 358 de 1997, modificada por el artículo 30 de la Ley 2155 de 2021, así como con el indicador de superávit primario contemplado en la Ley 819 de 2003. De igual forma, el monto, plazo y condiciones proyectados se ajustan a las metas plurianuales definidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad. Para tal efecto, se anexa certificación expedida por la Secretaría de Hacienda Municipal, en la cual se indica que la autorización del presente cupo de endeudamiento no compromete la estabilidad fiscal del Municipio.

6. Que el costo de inversión estimado de los programas en esta etapa asciende a la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES**

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946) los cuales serán financiados con recursos del crédito así:

No.	PROGRAMA	VALOR	FUENTE
1	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: TRONCAL NORTE - SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 423,239,324,434.00	ICLD
2	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA SEMAFÓRICO EN BUCARAMANGA	$ 115,372,161,512.00	ICLD
	TOTAL	$ 538,611,485,946.00	

7. Que, de acuerdo con las consideraciones expuestas, y el marco normativo aplicable a las operaciones de crédito y/o endeudamiento de las entidades territoriales, se requiere autorización del Honorable Concejo Municipal hasta por valor de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** para financiar los proyectos de inversión previamente relacionados los cuales serán respaldados a través de los recursos corrientes de libre destinación ICLD.

8. Que el Consejo Municipal de Política Fiscal CONFIS, mediante Acta No. 011 del 16 de marzo de 2026, emitió concepto **FAVORABLE** para presentar ante el H. Concejo Municipal, la autorización al señor Alcalde de Bucaramanga, que permita realizar operaciones de crédito público, hasta por la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)**

9. Que la firma Calificadora Fitch Ratings mediante carta de confirmación del 21 de enero de 2026 ratificó las calificaciones crediticias nacionales de largo y corto plazo del Municipio de Bucaramanga en 'AAA (col)' y 'F1+(col) respectivamente, con perspectiva **ESTABLE**, incluyendo un escenario de endeudamiento para la entidad hasta por **SETECIENTOS MIL MILLONES DE PESOS MCTE ($700.000.000.000).**

En mérito de lo expuesto

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Autorización para celebrar contratos de empréstito: Autorizar al Alcalde de Bucaramanga, para celebrar contratos de empréstito hasta por la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** de acuerdo con la evaluación económica y de conveniencia que realice la Administración Municipal y sujeto a las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

Parágrafo 1: La contratación de operaciones de deuda y crédito público y asimiladas que realice la Administración con base en la autorización otorgada mediante el presente

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Acuerdo, deberá sujetarse al marco legal vigente para este tipo de operaciones, en especial a lo establecido en la Ley 358 de 1997 modificada por la Ley 2155 de 2021 artículo 30°, Ley 819 de 2003, y demás normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan y las normas vigentes sobre la materia.

Parágrafo 2: El Alcalde de Bucaramanga en desarrollo de las negociaciones para celebrar las operaciones de crédito del presente artículo otorgará las garantías a través de los Ingresos Corrientes de Libres Destinación de acuerdo con la estimación que realice la Secretaría de Hacienda a través de sus proyecciones financieras.

ARTÍCULO SEGUNDO: Destinación de recursos del crédito: Los recursos del crédito, financiarán los programas del plan de desarrollo que se relacionan a continuación:

No.	PROGRAMA	VALOR	FUENTE
1	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: TRONCAL NORTE - SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 423,239,324,434.00	ICLD
2	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA SEMAFÓRICO EN BUCARAMANGA	$ 115,372,161,512.00	ICLD
	TOTAL	$ 538,611,485,946.00	

Parágrafo 1: Los programas en mención se encuentran enmarcados dentro de las siguientes líneas estratégicas del Plan de Desarrollo:

CONSECUTIVO META PDM	LINEA ESTRATEGICA	SECTOR	META PRODUCTO	INDICADOR DE PRODUCTO
47	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico.	Espacio público adecuado (400202000).
49	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 100 parques en el municipio	Parques mantenidos (400202200)
50	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes	Zonas verdes mantenidas (400202600)
97	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	Puente construido en vía urbana existente (240211900)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	Vía urbana construida (240211300)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	Vía urbana mejorada (240211400)
134	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio	Infraestructura deportiva mantenida (430100400)
136	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas.	Parques adecuados (430101100)

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

108	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad.	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)
115	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar los 72000 metros lineales de infraestructura semafórica.	Metros lineales de infraestructura mejorada (240900300)

ARTICULO TERCERO: Plazo: La facultad aquí otorgada al Alcalde Municipal para adelantar las operaciones de crédito y deuda pública requeridas, tendrán un plazo máximo hasta el treinta y uno (31) de diciembre de dos mil veintisiete (2027).

ARTÍCULO CUARTO: El presente acuerdo rige a partir de la fecha de expedición.

Presentado a consideración de los Honorables Concejales por,

CRISTIAN FERNANDO PORTILLA PÉREZ
ALCALDE MUNICIPAL

Por el Despacho Alcalde:

Revisó: Jose Manuel Corzo Alvarado, Asesor Jurídico Despacho

Por la Secretaría Jurídica:

Aprobó: Paola Andrea Mateus Pachón, - Secretaria Jurídica
Revisó: Andrés Alfonso Mariño Mesa, -Subsecretario Jurídico
Revisó: Estudio Corporativo L.P. Lawyers S.A.S. – CPS Secretaría Jurídica

Por la Secretaría de Hacienda:

Aprobó: Francisco Javier Gómez Muñoz - Secretario de Hacienda
Revisó aspectos Financieros: Ana Doris Chinchilla Pabón, CPS Profesional de Hacienda
Revisó aspectos Presupuestales: Luz Yamile Medina Pérez, Profesional Especializado área presupuesto.
Proyectó aspectos Jurídicos: Carlos Andrés Palmera Henao – CPS Profesional de Hacienda
Proyectó aspectos Financieros: Fabian David Prada Rojas – CPS Profesional de Hacienda

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Respetados Señores Concejales:

De manera respetuosa me permito presentar para consideración del Honorable Concejo Municipal de Bucaramanga, el proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, el cual obtuvo concepto favorable por el Consejo Superior de Política Fiscal Municipal (CONFIS) mediante Acta Nro. 011 del 16 de marzo de 2026, conforme al artículo 35 del Estatuto Orgánico de Presupuesto del Municipio.

Por lo anterior, a continuación se exponen los argumentos jurídicos, técnicos y financieros que soportan el presente proyecto, con el siguiente contenido: i) Marco legal de competencia y de los contratos de empréstito; ii) Comportamiento histórico del saldo de la Deuda Pública del Municipio de Bucaramanga vigencias 2019 a 2024; iii) Estado de la Deuda Pública a 31 de diciembre de 2025; iv) Mejoramiento del perfil de la Deuda Pública 2024-2025; v) Indicadores financieros que garantizan la sostenibilidad económica del endeudamiento; vi) Proyección servicio Deuda Pública 2026-2040; vii) Destinación de los recursos de crédito y su programación estimada de desembolso y; viii) Anexos al proyecto de Acuerdo.

I) MARCO LEGAL DE COMPETENCIA Y DE LOS CONTRATOS DE EMPRÉSTITO.

Sea lo primero precisar que la competencia de los Concejos Municipales para la autorización pretendida en este proyecto de acuerdo, tiene un rango constitucional establecido en el numeral 3) del artículo 313 de la Constitución Política Colombiana que consagra:

> **"Artículo 313.** Corresponde a los concejos:
>
> (…)
>
> **3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo**.
>
> (…)"

Así mismo, a través de la Ley 136 de 1994 modificada parcialmente por la Ley 1551 de 2012, el legislador estableció además de las funciones que señale la Carta Superior, las siguientes atribuciones a los Concejos Municipales:

> "(…)

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

3. Reglamentar la autorización al alcalde para contratar, señalando los casos en que se requiere autorización previa del Concejo.

(…)

PARÁGRAFO 4to. De conformidad con el numeral 30 del artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal o Distrital deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:

1. **Contratación de empréstitos.**

(…)"

Por su parte, señala el Decreto 1333 de 1986:

"(…)

Artículo 276°. Los contratos de empréstito que celebren los Municipios y sus entidades descentralizadas se someten a los requisitos y formalidades que señale la ley, y los que sólo se refieran a créditos internos que se celebren con entidades sometidas a la vigilancia de la Superintendencia Bancaria, no requerirán para su validez la autorización previa o la aprobación posterior de ninguna autoridad intendencial, comisarial, departamental o Nacional.

Articulo 277°. Son créditos internos los pactados en moneda Nacional o extranjera que se reciban y paguen en pesos colombianos, sin que se afecte la balanza de pagos.

Artículo 278°. Las operaciones de crédito público interno que proyecten celebrar los Municipios serán tramitados por el Alcalde. Compete al Alcalde Municipal la celebración de los correspondientes contratos.

Artículo 279°. Las operaciones de crédito a que se refiere el artículo anterior deben estar acompañadas de los siguientes documentos:

(...)

2. Autorización de endeudamiento expedida por el Concejo Municipal

No podrán registrarse en la mencionada Dirección los empréstitos que excedan los montos individuales máximos de crédito de las entidades

(…)"

De esta manera, es clara la competencia asignada por el ordenamiento jurídico colombiano a nivel territorial al H. Concejo Municipal para estudiar, tramitar y otorgar la autorización pretendida por el Señor Alcalde del Municipio de Bucaramanga para suscribir contratos de empréstito que permitan la ejecución de proyectos de inversión contemplados en el Plan de Desarrollo "Bucaramanga, avanza segura" de gran relevancia para los Bumangueses.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Ahora bien, dispone el artículo 364 de la Constitución Política que: "*(...) 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*"

Dicha regulación normativa se encuentra en la Ley 358 de 1997 (modificada parcialmente por la Ley 2155 de 2021, Ley 819 de 2003 y el Decreto 1068 de 2015, veamos:

- **Ley 358 de 1997 – Capacidad de Endeudamiento (solvencia y sostenibilidad) modificada por la Ley 2155 de 2021.**

La Ley 358 de 1997[1], establece en el artículo 1° que: *"el endeudamiento de las entidades territoriales no podrá exceder su capacidad de pago"* y para efectos de dicha normatividad *"se entiende por capacidad de pago el flujo mínimo de ahorro operacional que permite efectuar cumplidamente el servicio de la deuda en todos los años, dejando un remanente para financiar inversiones."* Subrayado fuera del texto original.

Así mismo, el artículo 6° ibid. modificado por el artículo 30 de la Ley 2155 de 2021 señala que: *"(...) ninguna entidad territorial podrá contratar nuevas operaciones de crédito público cuando su relación intereses ahorro operacional supere el 60% o su relación saldo de la deuda/ingresos corrientes supere el 100%. Para estos efectos, las obligaciones contingentes provenientes de las operaciones de crédito público se computarán por un porcentaje de su valor, de conformidad con los procedimientos establecidos en las leyes y en los reglamentos vigentes".*

- **Ley 819 de 2003 – Superávit Primario**

Por su parte, el parágrafo del artículo 2° de la Ley 819 de 2003[2] definió el Superávit Primario como *"(...) aquel valor positivo que resulta de la diferencia entre la suma de los ingresos corrientes y los recursos de capital, diferentes a desembolsos de crédito, privatizaciones, capitalizaciones, utilidades del Banco de la República (para el caso de la Nación), y la suma de los gastos de funcionamiento, inversión y gastos de operación comercial".*

Para más adelante en el artículo 14 de la norma en cita, disponer:

> *"(...)* ***Artículo 14. Capacidad de pago de las entidades territoriales.*** La capacidad de pago de las entidades territoriales se analizará para todo el período de vigencia del crédito que se contrate y si al hacerlo, cualquiera de los dos indicadores consagrados en el artículo 6º de la Ley 358 de 1997 se ubica por encima de los límites allí previstos, la entidad territorial seguirá los procedimientos establecidos en la citada ley.
>
> **Parágrafo.** Para estos efectos, 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."

[1] ***Ley 358 de 1997*** *"Por la cual se reglamenta el artículo 364 de la Constitución y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento" – Modificada parcialmente por la Ley 2155 de 2021.*
[2] **Ley 819 de 2003.** "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones"

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Por lo que estos dos indicadores financieros se convierten en fundamentales para determinar la viabilidad o no, del cupo de endeudamiento aquí pretendido.

- **Decreto 1068 de 2015 – Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.**

El artículo 2.2.1.1.1 del Decreto 1068 de 2015[3], define: *"Operaciones de crédito público y asimiladas. Son operaciones de crédito público aquellas que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago, así como aquellas mediante las cuales la entidad estatal actúa como deudor solidario o cuando otorgue garantías sobre obligaciones dinerarias con plazo para su pago. Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, el financiamiento con proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago dinerarias con plazo para su pago".* Subrayado fuera del texto original.

A su vez, el artículo 2.2.1.2.1.1 ibid. expone que son contratos de empréstito: *"(…) los que tienen por objeto proveer a la entidad estatal contratante de recursos en moneda nacional o extranjera con plazo para su pago"* y señala: *"(…) Los empréstitos se contratarán en forma directa, sin someterse al procedimiento de licitación o concurso de méritos. Su celebración se sujetará a lo dispuesto en los artículos siguientes (…)"*

De esta manera se expone para conocimiento y estudio de los H. Concejales el respectivo marco legal de competencia que rige el presente proyecto de acuerdo y el correspondiente a los contratos de empréstito y cupos de endeudamiento de las entidades territoriales.

II) COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DEL SALDO DE LA DEUDA PÚBLICA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA VIGENCIAS 2019 A 2024.

La Deuda Pública del Municipio de Bucaramanga a 31 de diciembre de 2019 refleja un saldo de $210.999.326.618, el cual, asciende a diciembre 31 de 2024 a $342.920.913.514, obligaciones que mantiene el Municipio con las diferentes entidades financieras, originadas de compromisos suscritos en dicho periodo. El Gobierno Municipal ha ido cancelando su servicio de acuerdo con las condiciones financieras pactadas en los respectivos contratos de empréstitos.

Este saldo incluye el cupo de Endeudamiento de los $132.000.000.000 aprobado en la vigencia 2020 y el cupo de endeudamiento otorgado por el Concejo Municipal finalizando la vigencia 2023 por valor de $79.668.991.613.

Es importante manifestar que al corte de la vigencia de 2024, no hay Acuerdos Municipales aprobados para nuevo Endeudamiento.

[3] 'Decreto 1068 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público"

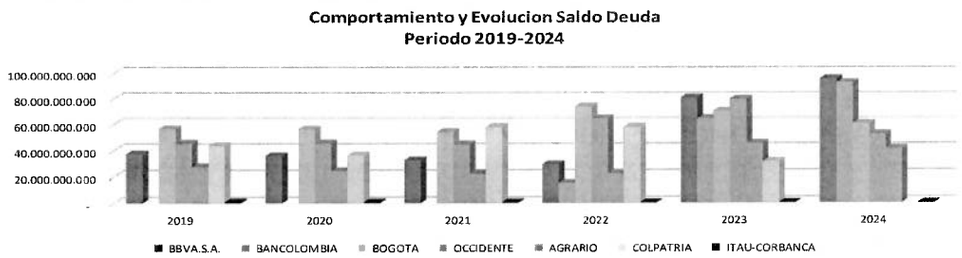
ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

ENTIDAD FINANCIERA	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% participacion Dic. 31-2024
BBVA S.A.	37.333.333.334	35.799.934.526	32.355.549.021	29.164.372.187	80.746.522.669	95.835.461.098	27,98
BANCOLOMBIA				15.000.000.000	64.668.991.613	92.812.851.236	27,10
BOGOTA	56.562.500.000	56.167.763.158	54.003.112.896	74.003.112.896	70.272.595.411	60.323.435.687	17,61
OCCIDENTE	45.416.666.371	45.416.666.371	44.571.078.145	64.571.078.145	79.649.321.022	52.232.277.338	15,25
AGRARIO	27.319.783.823	24.293.539.267	22.248.419.399	22.248.419.399	45.203.313.487	41.113.101.663	12,00
COLPATRIA	43.364.035.067	36.241.228.043	57.679.824.531	57.679.824.531	31.045.833.304		-
ITAU-CORBANCA	1.003.008.023	835.840.020	668.672.016	501.504.012	334.336.008	167.168.004	0,05
TOTAL	210.999.326.618	198.754.971.385	211.526.656.008	263.168.311.170	371.920.913.514	342.484.295.026	100,00

Fuente: Saldo Deuda Publica diciembre 31 -2019-2024



Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2035.

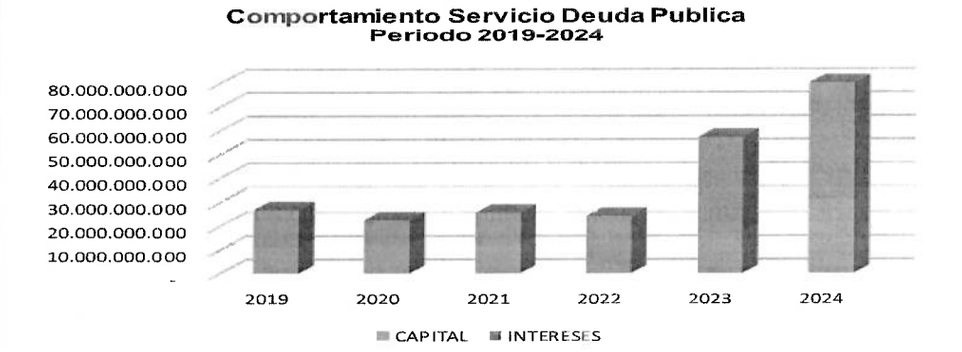
El servicio de la deuda pública se origina de la contratación de empréstitos con las diferentes entidades financieras, el pago se realiza de acuerdo con las condiciones pactadas en cuanto a intereses como a pago del principal.

El Servicio de deuda pública con entidades financieras en los últimos seis (6) años presenta el siguiente comportamiento:

SERVICIO DEUDA PUBLICA PAGO AL SECTOR FINANCIERO PERIODO 2019-2024

VIGENCIA	CAPITAL	INTERESES
2019	11.214.473.780	15.447.372.365
2020	12.244.355.233	10.288.208.585
2021	12.228.315.378	13.373.342.146
2022	3.358.344.838	20.752.379.250
2023	16.979.630.140	39.987.575.724
2024	31.436.618.491	48.486.549.128

Fuente:Ejecucion Presupuestal dic.31 2019-2024



Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2035.

Es importante resaltar que el servicio de la deuda pagada en la vigencia de 2024 obedece a contratación de empréstitos suscritos, derivados de autorizaciones otorgadas por el Concejo Municipal en vigencias anteriores a este corte de análisis.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

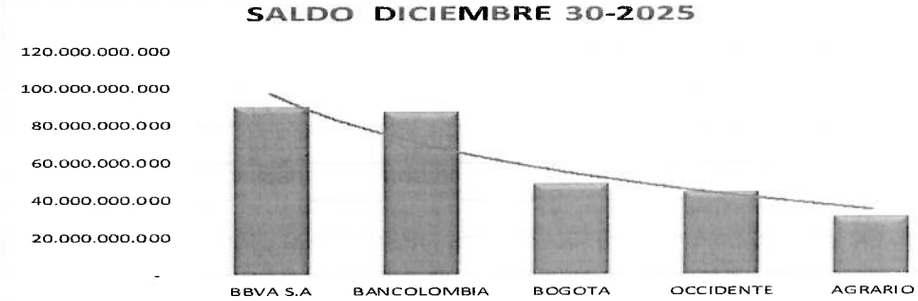
A 31 de diciembre de 2024, no se produjo autorización de Cupo de endeudamiento para la financiación del nuevo Plan de desarrollo 2024-2027.

III) ESTADO DE LA DEUDA PÚBLICA A 31 DE DICIEMBRE DE 2025.

El Municipio de Bucaramanga, mantiene endeudamiento con entidades financieras; su saldo de la deuda pública a diciembre 31 de 2025 fue de $299.483.695.165. Tiene como garantía y fuente de pago los recursos propios; destinándose principalmente para los sectores de Salud, Transporte y demás sectores de inversión; su participación por cada entidad financiera se refleja BBVA. S.A con el 29.89%, Banco Bogotá con el 16.22%, Banco Occidente con el 14.73%, Banco Agrario con el 10.28% y Bancolombia con el 28.88%.

El 100% corresponde a Deuda Interna contratada con la banca comercial a una tasa de la DTF o IBR adicionada en los puntos convenidos en cada obligación.

ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DICIEMBRE 30 DE 2025	% PARTICIPACION
BBVA S.A	89.516.668.149	29,89%
BANCOLOMBIA	86.504.627.558	28,88%
BOGOTA	48.588.561.678	16,22%
OCCIDENTE	44.100.947.940	14,73%
AGRARIO	30.772.889.839	10,28%
TOTAL DEUDA PUBLICA	**299.483.695.165**	**100,00%**



Fuente: Estado Deuda Pública diciembre 30-2025- Secretaria Hacienda

SERVICIO DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

El servicio de la deuda pública pago durante la vigencia 2025 de enero a diciembre 31 se presenta así:

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

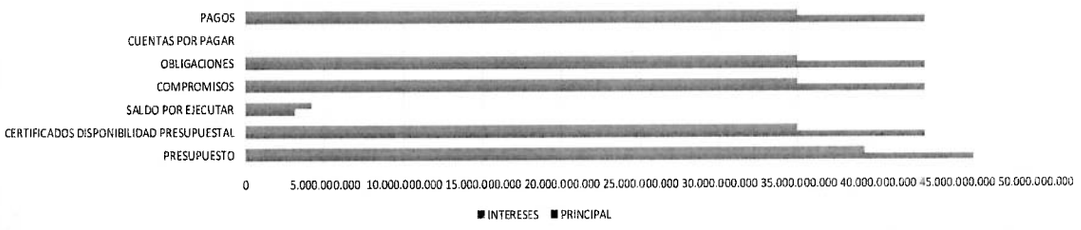
"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EJECUCION PRESUPUESTAL GASTOS
DICIEMBRE 31-2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS
PRINCIPAL	46.093.932.789	43.000.599.862	3.093.332.927	43.000.599.862	43.000.599.862	0	43.000.599.862
INTERESES	39.180.889.506	34.981.473.937	4.199.415.569	34.981.473.937	34.981.473.937	0	34.981.473.937
DEUDA PUBLICA	85.274.822.295	77.982.073.799	7.292.748.496	77.982.073.799	77.982.073.799	0	77.982.073.799

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025

EJECUCION PRESUPUESTAL GASTO DEUDA PUBLICA
DICIEMBRE 31 DE 2025



El Municipio de Bucaramanga se encuentra cumpliendo con el pago del Servicio de la Deuda Pública a todas las entidades financieras, durante la vigencia 2025 a diciembre 31, se pagó la partida de $77.982.073.799, por concepto de intereses $34.981.473.937, por principal se pagó partida de $34.981.473.937.

CREDITOS PENDIENTES DE DESEMBOLSO A DICIEMBRE 31 DE 2025

El municipio de Bucaramanga mantiene endeudamiento con entidades financieras, obligaciones desprendidas de cupos de endeudamiento otorgados por el concejo municipal y con contratos de empréstito suscritos de vigencias anteriores en condiciones financieras pactadas en su oportunidad.

Es de resaltar que la administración municipal ha cumplido a cabalidad con el pago en cada vigencia fiscal en las cuotas de amortización a capital y pago de intereses. En la vigencia 2019 el Concejo Municipal aprobó cupo de endeudamiento de $18.000.000.000 para malla vial, los cuales se desembolsaron en su totalidad en dicha vigencia.

En la vigencia 2021 el municipio suscribió contratos de empréstito por un monto de $132.000.000.000, con diferentes entidades financieras, siendo desembolsado el valor de $80.000.000.000 durante las vigencias 2021 y 2022, quedando un saldo pendiente de desembolso por valor de $52.000.000.000 a diciembre 31 de 2022.

Durante 2023 se desembolsó el valor de $46.063.240.871, quedando pendiente por desembolsar el valor de $5.936.759.129 de Bancolombia. En 2024 se desembolsó la suma de $2.000.000.000, presentando saldo pendiente por desembolsar por valor de $3.936.759.129 respecto a este crédito.

Finalizando la vigencia 2023 y en el último año de periodo de gobierno, la administración solicitó un nuevo Cupo de endeudamiento por valor de $79.668.991.613, el cual fue autorizado por el H. Concejo Municipal con el acuerdo N°019 de 2023, con destino a la

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

intervención a la infraestructura de tres colegios públicos del Municipio de Bucaramanga. Estos recursos se desembolsaron en su totalidad en la vigencia de 2023.

Los Contratos de Empréstitos se encuentran suscritos con las diferentes entidades financieras.

Es importante manifestar que a diciembre 31 de 2025 no existe nuevo endeudamiento, teniendo en cuenta que los proyectos presentados para el cupo de endeudamiento ante el Concejo municipal no fueron aprobados, por ende, el saldo de deuda permanece con el endeudamiento existente de vigencias anteriores a 2024.

IV) MEJORAMIENTO DEL PERFIL DE LA DEUDA PUBLICA 2024-2025.

La Secretaría de Hacienda ha liderado el proceso de renegociación de la deuda pública municipal con las entidades financieras con el fin de mejorar su perfil; esto, como operación de deuda pública contemplada en el Decreto 1068 de 2015.

Se destaca el mejoramiento del perfil de la deuda en la rebaja de la tasa de interés, con incidencia en el pago efectivo que se realiza al costo del endeudamiento. La dinámica es mejorar las condiciones financieras del endeudamiento del Municipio de Bucaramanga y por ello en la actualidad se adelanta gestión para un nuevo perfilamiento del endeudamiento con el fin de mejorar condiciones financieras en tasa, teniendo en cuenta que el costo financiero de lo inicialmente pactado se ha venido mejorando, y dadas las circunstancias del mercado financiero en reducción de tasas de intereses se encuentra el proceso de renegociación de todas las obligaciones que tiene el municipio para presentar un nuevo perfil del endeudamiento contratado en las vigencias anteriores.

ENTIDAD FINANCIERA ANTERIOR	INTERES ANTERIOR	NUEVA ENTIDAD FINANCIERA	NUEVO INTERES
OCCIDENTE	IBR + 5.2	BBVA	IBR + 2.25
BBVA	IBR + 3.25	BBVA	IBR + 2.25
BBVA	DTF + 2.80	BBVA	IBR + 2.08
BBVA	DTF + 2.80	BBVA	IBR + 2.30
OCCIDENTE	IBR + 2.50	OCCIDENTE	IBR + 2.36
SCOTIABANK	IBR + 2.31	BANCOLOMBIA	IBR + 2.23
AGRARIO	IBR + 1.90	AGRARIO	IBR + 1.70
AGRARIO	DTF + 2.50	AGRARIO	DTF + 1.65
BBVA	IBR + 2.25 IBR + 2.70 DTF + 0.0 DTF + 0.0 IBR + 2.08 IBR + 2.30	BBVA	IBR + 1.60 IBR + 1.70 DTF – 1.90 DTF – 2.00 IBR + 1.70 IBR + 1.70

La Administración Municipal, por intermedio de la Secretaría de Hacienda realizó los trámites correspondientes para culminar el proceso parcial de Re-perfilamiento con la

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

suscripción de los Otrosíes de los contratos de empréstitos ya registrados en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Durante las vigencias 2024 y 2025 el Municipio de Bucaramanga mejoró las condiciones financieras de sus obligaciones logrando reducir costes de los recursos de crédito sin modificar plazos (duración ni tampoco periodos de gracia) buscando la eficiencia en la administración de los recursos públicos.

El 12 de abril 2024 se firmó contrato de Empréstito con El BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual compró la cartera por veinte mil millones de pesos que se tenía con EL BANCO DE OCCIDENTE, compra que tenía como fin mejorar las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de IBR + 5,2 a IBR + 2,25.

Así mismo se firma otrosí No. 3 el 12 de abril de 2024 con El BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual tuvo como fin reducir la tasa de interés del Contrato de Empréstito por veinte mil millones de pesos que se tenía con esta misma entidad financiera, logrando disminuir la tasa del IBR + 3,25 al IBR + 2,25.

De igual forma, se logró negociar con el BANCO BBVA COLOMBIA S.A Recoger 5 de sus obligaciones financieras en 1 sola por medio de otrosí número 04 del 26 de junio de 2024, el cual bajo la tasa de interés del DTF +2.80 TA AL IBR+2.08 EA.

Por medio de otro si número 09 del 26 de junio de 2024 se unificaron dos obligaciones en un pagare del BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual reduce la tasa de interés de DTF +2.80 TA a IBR + 2.3.

En el mes de septiembre de 2024 se realizaron ajustes de disminución de tasa en los contratos del BANCO DE OCCIDENTE por medio de otro si 7 y otro si 10 del 11 de septiembre de 2024 reduciendo la tasa de IBR + 2.50 A IBR + 2.36.

El 24 de octubre se registró ante el ministerio la compra de cartera de BANCOLOMBIA a la obligación que el municipio tenía con el BANCO SCOTIABANK COLPATRIA reduciendo el spread de IBR + 2.31 a IBR + 2.23.

Durante la vigencia 2025 se firmaron otrosíes con el BANCO AGRARIO DE COLOMBIA para mejorar las condiciones de la siguiente manera: EL 11 de febrero de 2025 se firmó otrosí N° 1 con el Banco Agrario de Colombia S.A en el cual se mejoraron las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de IBR+ 1.90% TV a IBR+1.70% T.V y Otrosí n°3 con el BANCO AGRARIO DE COLOMBIA S.A en los cuales se mejoraron las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de DTF2.5% A DTF T.A +1.65.

Para el corte de noviembre 30 de 2025 se realizó el proceso de mejoramiento en condiciones financieras con el BANCO BBVA de sus propias obligaciones financieras, reduciendo el SPREAD sin modificación de plazos.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

V) INDICADORES FINANCIEROS QUE GARANTIZAN LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DEL ENDEUDAMIENTO AQUÍ PRETENDIDO.

INDICADOR DE CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO LEY 358 DE 1997 MODIFICADA POR EL ARTÍCULO 30 DE LA LEY 2155 DE 2021.

La capacidad de endeudamiento de la entidad de conformidad con la ley 358 de 1997, representa una responsabilidad legal en cabeza de los administradores territoriales y sus potenciales prestamistas para realizar los cálculos correspondientes que permitan determinar si la entidad territorial puede acceder a recursos de crédito como fuente de financiación de proyectos estratégicos de desarrollo. Se debe realizar la estimación para todo el periodo de vigencia de cada una de las operaciones crediticias objeto de contratación.

El cálculo de estos indicadores se encuentra regulado por los lineamientos establecidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, así como por el Departamento Nacional de Planeación utilizando la herramienta establecida por estos entes reguladores en materia financiera a nivel nacional. Por lo tanto, se observarán los dos indicadores de capacidad de pago establecidos por la ley 2155 de 2021 articulo 30 que modificó el artículo 6° de la ley 358 de 1997.

Estos indicadores muestran la Capacidad de endeudamiento sí: solvencia en el 4% y el Sostenibilidad en 29%.

El servicio de la deuda que se contempla para el cálculo del indicador se presenta con la deuda desembolsada, deuda pendiente por desembolsar desprendidos de contratos de empréstitos de vigencia anterior a 2024 y la programación del nuevo endeudamiento para las obras de impacto para la ciudad de Bucaramanga, incluidas en el Plan de Desarrollo.

El cálculo del indicador de Capacidad de Endeudamiento se realiza en el Formato de Minhacienda. Este indicador contempla el nuevo endeudamiento, el cual refleja la programación de desembolsos, con fuentes de financiación de ingresos corrientes de libre destinación.

A continuación, presentamos los indicadores, así:

- **Indicador de Solvencia**

Este indicador señala que la relación entre intereses y ahorro operacional no puede superar el **60%.** El ahorro operacional se define como: Ingresos Corrientes – Gastos de Funcionamiento.

Los resultados de los indicadores de solvencia se presentan así: vigencia 2025 refleja el **4%,** la vigencia 2026 continua en **4%,** la vigencia 2027 lo refleja en **6%,** 2028 se refleja en el **8%,** 2029 presenta indicador del **9%** y a partir de 2030 continua su disminución hacia

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

adelante como lo muestra la tabla del indicador que se expondrá más adelante y que describe en forma anualizada estos indicadores.

- **Indicador de Sostenibilidad**

La Capacidad de Endeudamiento mide la relación entre el Saldo de la Deuda y los Ingresos Corrientes no debe superar el **100%;** los cálculos de los indicadores contemplan la deuda desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo endeudamiento a solicitar el Cupo de endeudamiento ante el Concejo Municipal para proyectos de obras de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo 2024-2027.

El Indicador de Sostenibilidad para la vigencia 2025, se refleja en **29%,** la vigencia 2026 se sitúa en el **33%,** la vigencia de 2027 este indicador se refleja con el **41%,** para la vigencia de 2028 y 2029 se refleja el indicador con el **49%,** a partir de la vigencia de 2030 se observa disminución de este indicador, teniendo en cuenta su proceso de amortización a capital. Es importante manifestar que el cálculo de este indicador de endeudamiento de sostenibilidad se realiza en el formato de la Capacidad de Endeudamiento, de la plantilla del Marco por el Ministerio de Hacienda para las vigencias de 2026- 2040. Este Indicador contempla el nuevo endeudamiento por valor de $538.611.485.946.

Este monto de nuevo endeudamiento es compatible con las metas del Marco fiscal de mediano plazo 2026-2036 y sostenible con las finanzas municipales.

Al aplicar la metodología para el cálculo de los indicadores de endeudamiento en su artículo 1° la ley 1483 de 2011, contempla:

> *"Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencia futuras ordinarias y excepcionales, se descontaran de los ingresos que sirven de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada".*

La capacidad de endeudamiento contemplada en la ley 38 de 1997, continua vigente en su metodología de cálculo para determinar los resultados de los indicadores de endeudamiento, se modifica el rango de amplitud de los indicadores de Solvencia y Sostenibilidad, establecidos en el artículo 30 de la ley 2155 de 2021, dejando sin vigencia el artículo 6° de la ley 358 de 1997.

Al analizar los indicadores de endeudamiento de solvencia y sostenibilidad se puede concluir que el municipio de Bucaramanga se encuentra con plena capacidad de endeudamiento para atender servicio de deuda pública desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo cupo de endeudamiento anteriormente descrito para los programas de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo.

A continuación se presenta el análisis técnico de estos indicadores.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

E3.02 – Indicadores legales (Ley 358)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Capacidad de Endeudamiento

IPC Proyectado

		3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
Valores en millones de $		Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento														
Concepto	Capacidad Endeudamiento a 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Ingresos corrientes (1.1+1.2)	1.041.086	988.676	1.127.512	1.161.377	1.196.259	1.232.186	1.269.192	1.307.307	1.346.567	1.387.004	1.429.985	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras	1.064.043	1.095.964	1.128.843	1.162.708	1.197.590	1.233.517	1.270.523	1.308.638	1.347.898	1.388.335	1.429.985	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.2 Vigencias futuras	22.957	107.288	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331						
2. Gastos de funcionamiento	192.492	198.267	204.215	210.341	216.651	223.151	229.845	236.741	243.843	251.158	258.693	266.454	274.447	282.681	291.161	299.896
3. Ahorro operacional (1-2)	848.594	790.410	923.297	951.036	979.607	1.009.035	1.039.346	1.070.567	1.102.724	1.135.845	1.171.292	1.206.430	1.242.623	1.279.902	1.318.299	1.357.848
4. Saldo de la deuda (4.1-4.2-4.3+4.4)	303.420	323.162	466.739	572.769	585.271	545.969	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	87.918	40.744	15.763	6.649	4.263
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1+	346.421	378.569	525.870	629.155	640.573	615.805	545.969	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	87.918	40.744	15.763	6.649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	342.484	303.420	323.162	466.739	572.769	585.271	545.969	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	87.918	40.744	15.763	6.649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	0															
4.1.3 Valor de los créditos contratados en la vigencia	3.937															
4.1.4 Valor del nuevo crédito a contratar - proyección de desembolsc		75.149	202.708	162.416	67.804	30.534										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1-4.2.2+4.2.3)	43.001	55.407	59.131	56.386	55.302	69.836	84.317	86.488	82.416	70.860	67.818	66.152	47.174	24.981	9.114	2.386
4.2.1 Amortizaciones de la deuda para la vigencia	43.001	55.407	59.131	55.212	35.149	27.491	26.105	21.548	15.090	3.534	492					
4.2.2 Amortizaciones de la deuda para la vigencia fina	0															
4.2.3 Amortizaciones del nuevo crédito				1.174	20.153	42.345	58.212	64.940	67.326	67.326	67.326	66.152	47.174	24.981	9.114	2.386
4.3 Créditos condonables																
4.4 Amortizaciones de créditos condonables																
5. Intereses (5.1-5.2+5.3)	34.981	34.158	58.181	78.166	90.231	89.611	80.857	67.476	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34.981	32.843	32.386	23.964	16.775	12.186	8.254	4.648	1.875	294	46					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada co	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1.315	25.795	54.202	73.456	77.425	72.603	62.828	52.246	41.474	30.702	19.929	10.212	4.084	1.187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional = (	4%	4%	6%	8%	9%	9%	8%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrien	29%	33%	41%	49%	49%	44%	36%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%

FUENTE: Plantilla MFMP-MinHacienda

INDICADOR DE SUPERÁVIT PRIMARIO LEY 819 DE 2003.

El superávit primario es un indicador necesario para establecer la capacidad de endeudamiento. Además, es complementario a los establecidos por la ley para determinar la capacidad de pago y garantizar la sostenibilidad de la deuda. **Este no puede ser igual o inferior a 100%.**

Para la vigencia 2025 el Municipio presenta indicador de superávit primario de **1187.9%;** en el año 2026 el indicador de superávit primario de **262.2%;** este comportamiento positivo se mantiene durante los años proyectados en el presente estudio, lo que garantiza la sostenibilidad de los pagos en el periodo tomado para el análisis.

Así mismo es importante manifestar que en este cálculo de Superávit se contempla el servicio de la deuda pública del nuevo endeudamiento. Como se refleja en la proyección continúa con resultados viables de sostenibilidad financiera hacia culminar el pago del servicio de la deuda total, incluido el nuevo endeudamiento.

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO

LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)

PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415.537	89.565	117.313	134.551	145.933	159.447	165.176	163.965	136.536	112.627	98.566	86.080	57.364	29.664	10.301	2.577
INDICADOR (superavit primario / (intereses) > = 100%	1187.9%	262.2%	201.8%	172.1%	161.7%	177.9%	204.3%	228.2%	252.3%	269.7%	320.6%	431.9%	561.7%	711.7%	867.9%	1349.3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE
Millones de pesos																
Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
Fuente : Plantilla Marco Fiscal actualizado cierre-proyeccion credito																

FUENTE: Plan financiero-Plantilla actualizada-MinHacienda

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El resultado de Superávit Primario presenta indicador **SOSTENIBLE** de endeudamiento para los próximos diez (10) y continua viable hasta culminar el pago de servicio de deuda con niveles óptimos de sostenibilidad de la deuda actual como la que se pretende adquirir con nuevo endeudamiento para las obras de impacto social para la ciudad.

VI) PROYECCIÓN SERVICIO DEUDA PÚBLICA 2026-2040

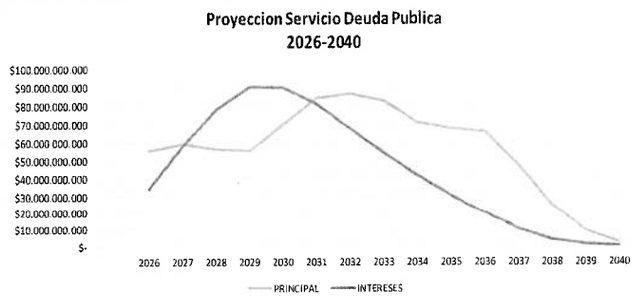
El servicio de la deuda pública se proyecta de acuerdo con las condiciones financieras fijadas en los respectivos contratos de empréstitos iniciales con sus respectivas modificaciones en condiciones financieras producto de perfilamiento por mejorar tasa de interés. El servicio de la deuda pública contempla la deuda contratada desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo cupo de endeudamiento.

El servicio de la deuda pública como se puede observar la proyección contempla la amortización a capital como los intereses de acuerdo con las condiciones financieras que se han venido mejorando como ejercicio de gestión realizado por la Secretaria de Hacienda, de igual forma el servicio de la deuda del cupo a solicitar ante el Concejo Municipal por valor de $538.611.485.946, para los proyectos de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo.

De acuerdo con el estudio realizado sobre el servicio de la deuda pública para el periodo de 2026-2040, el servicio de la deuda se presenta así:

PROYECCION SERVICIO DEUDA PUBLICA - ENTIDADES FINANCIERAS 2026-2040

VIGENCIA	PRINCIPAL	INTERESES
2026	$ 55.407.100.498	$ 34.158.336.509
2027	$ 59.131.171.216	$ 58.077.344.419
2028	$ 56.386.298.523	$ 78.166.536.685
2029	$ 55.301.937.006	$ 90.231.445.989
2030	$ 69.836.866.276	$ 89.611.230.249
2031	$ 84.317.637.520	$ 80.857.392.485
2032	$ 86.488.805.999	$ 67.475.440.194
2033	$ 82.416.107.084	$ 54.121.398.056
2034	$ 70.860.342.610	$ 41.767.850.017
2035	$ 67.818.530.634	$ 30.747.918.276
2036	$ 66.152.232.434	$ 19.929.493.150
2037	$ 47.153.892.715	$ 10.212.417.635
2038	$ 24.981.055.215	$ 4.084.261.322
2039	$ 9.114.025.813	$ 1.187.145.632
2040	$ 2.385.539.410	$ 190.843.153



Es importante destacar que el servicio de la deuda pública del nuevo endeudamiento es viable financieramente y es compatible con las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2035, es decir el impacto fiscal de este monto de endeudamiento se ajusta los lineamientos de la política financiera y a la sostenibilidad fiscal de las finanzas municipales.

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

VII) DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS DEL CRÉDITO Y SU PROGRAMACIÓN ESTIMADA DE DESEMBOLSO.

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el Plan de Desarrollo del Municipio "Bucaramanga, avanza segura" aprobado por el Honorable Concejo Municipal mediante Acuerdo No. 007 de 2024[4], el producto de las operaciones de crédito público será destinado como fuente de financiación de los siguientes programas:

No.	PROGRAMA	VALOR	FUENTE
1	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: TRONCAL NORTE - SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 423,239,324,434.00	ICLD
2	TERRITORIO SEGURO QUE PROGRESA: MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA SEMAFÓRICO EN BUCARAMANGA	$ 115,372,161,512.00	ICLD
	TOTAL	$ 538,611,485,946.00	

Esta fuente de financiación será garantías del cumplimiento y respaldo de los compromisos que se adquieran. La programación de desembolso de los proyectos a financiar se estima así:

DESEMBOLSOS - NUEVO ENDEUDAMIENTO						
PROYECTO	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
TRONCAL NORTE SUR		162,484,970,321	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	423,239,324,434
MODERNIZACIÓN RED SEMAFOROS	75,149,011,759	40,223,149,753				115,372,161,512
TOTAL	75,149,011,759	202,708,120,074	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	538,611,485,946

Finalmente, es importante resaltar que, los documentos técnicos de cada proyecto recibidos por parte de la Secretaría de Infraestructura y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga - DTB hacen parte de los anexos que acompañan el presente proyecto de acuerdo y que se relacionan a continuación:

VIII) ANEXOS AL PROYECTO DE ACUERDO

1. Documento técnico elaborado por la Secretaría de Hacienda denominado "Información financiera soporte solicitud de cupo de endeudamiento".
2. Documento técnico elaborado por la Secretaría de Infraestructura con la descripción de los programas de movilidad a financiar con este cupo de crédito.
3. Documento técnico elaborado por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga - DTB con la descripción del programa de modernización semafórica a financiar con este cupo de crédito.
4. Certificación suscrita por el Secretario de Hacienda del Municipio de Bucaramanga sobre el cumplimiento de indicadores de capacidad de endeudamiento y superávit primario.
5. Certificación suscrita por el Secretario de Hacienda del Municipio de Bucaramanga sobre el cumplimiento de metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad.

[4] Acuerdo No. 007 de 2024 "Por medio del cual se aprueba y adopta el plan de desarrollo "Bucaramanga, avanza segura" para la vigencia 2024-2027 en el Municipio de Bucaramanga".

ALCALDIA DE BUCARAMANGA

PROYECTO DE ACUERDO No.

"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

6. Certificación suscita por el Secretario de Planeación del Municipio de Bucaramanga sobre la inclusión de los programas a financiar con los recursos de crédito objeto del presente proyecto de acuerdo, en el Plan de Desarrollo 2024 - 2027.
7. Acta del CONFIS No. 011 del 16 de marzo de 2026 en la que se emitió concepto favorable para la presentación ante el Concejo Municipal de Bucaramanga de esta autorización.
8. Carta de confirmación emitida por la calificadora Fitch Ratings del 21 de enero de 2026 a través de la cual ratifica las calificaciones crediticias nacionales de largo y corto plazo del Municipio de Bucaramanga en 'AAA (col)' y 'F1+(col) respectivamente con perspectiva estable, incluyendo un escenario de endeudamiento para la entidad hasta por SETECIENTOS MIL MILLONES DE PESOS MCTE ($700.000.000.000).

Cordialmente,

CRISTIAN FERNANDO PORTILLA PÉREZ
ALCALDE MUNICIPAL

Por el Despacho Alcalde:

Revisó: Jose Manuel Corzo Alvarado, Asesor Jurídico Despacho

Por la Secretaría Jurídica:

Aprobó: Paola Andrea Mateus Pachón, - Secretaria Jurídica
Revisó: Andrés Alfonso Mariño Mesa, -Subsecretario Jurídico
Revisó: Estudio Corporativo L.P. Lawyers S.A.S. – CPS Secretaría Jurídica

Por la Secretaría de Hacienda:

Aprobó: Francisco Javier Gómez Muñoz - Secretario de Hacienda
Revisó aspectos Financieros: Ana Doris Chinchilla Pabón, CPS Profesional de Hacienda
Revisó aspectos Presupuestales: Luz Yamile Medina Pérez, Profesional Especializado área presupuesto.
Proyectó aspectos Jurídicos: Carlos Andrés Palmera Henao – CPS Profesional de Hacienda
Proyectó aspectos Financieros: Fabian David Prada Rojas – CPS Profesional de Hacienda

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
DOCUMENTO TÉCNICO PROYECTOS DE INVERSIÓN

El presente documento técnico sirve como soporte de la información registrada en la MGA del proyecto y contiene: el planteamiento del problema, antecedentes, justificación, análisis de los participantes, objetivos (general y específicos), cronograma de actividades, descripción de la alternativa seleccionada y beneficios.

Fecha de presentación	Febrero 19 del 2026	
Responsable del documento técnico	Ing. Jhair Andrés Manrique Bautista- Director General Wilson Gabriel Gonzales Vargas - subdirector técnico	
Formulador del Proyecto y/o Actualización	Diego Orlando Rodríguez Ortiz – Jefe oficina asesora de planeación Yorguin Gómez Ortiz – CPS oficina asesora de planeación	
Responsable de Seguimiento	Yorguin Gómez Ortiz – CPS oficina asesora de planeación	
Historial proyecto	Nuevo ___x____ Actualización _____	
	Fecha	Tipo de actualización
	19 febrero 2026	Registro

1. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

1.1 MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LA RED SEMAFÓRICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

1.2 DURACIÓN DEL PROYECTO: Doce (12) meses.	**1.3 VALOR TOTAL DEL PROYECTO:** **$115.372.161.512** Ciento quince mil trescientos setenta y dos millones ciento sesenta y un mil quinientos doce pesos mcte **VALOR VIGENCIA 2026:** **$75.149.011.759** Setenta y cinco mil ciento cuarenta y nueve millones once mil setecientos cincuenta y nueve pesos mcte. **VALOR VIGENCIA 2027:** **$40.223.149.753** Cuarenta mil doscientos veinte tres millones ciento cuarenta y nueve mil setecientos cincuenta y tres pesos mcte. Propios: SGP: _____
1.4 SECTOR AL QUE PERTENECE:	Gobierno Territorial
1.5 POLÍTICAS/INDICADORES TRANSVERSALES	Política pública: Política Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana

2. PROBLEMA CENTRAL

2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA O NECESIDAD: (Realice una descripción breve del problema central o necesidad que se está presentando)

Persisten altos niveles de congestión vehicular, insuficiente control del tránsito, limitada disponibilidad de información para la toma de decisiones, elevada siniestralidad vial y aumento de impactos ambientales en la ciudad de Bucaramanga, asociados a la obsolescencia tecnológica de la red semafórica y a la ausencia de un sistema centralizado e inteligente de gestión y monitoreo del tránsito en tiempo real.

2.2 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN EXISTENTE CON RELACIÓN AL PROBLEMA:

La ciudad de Bucaramanga enfrenta una problemática estructural en la gestión del tránsito urbano, reflejada en altos niveles de congestión en corredores estratégicos, tiempos de desplazamiento crecientes, limitada capacidad de control operativo y ausencia de herramientas tecnológicas que permitan la gestión dinámica del flujo vehicular.

La red semafórica existente, compuesta por 182 intersecciones, opera principalmente bajo esquemas de temporización fija y sin integración a una plataforma centralizada que permita el monitoreo, ajuste y control en tiempo real. Esta condición limita la capacidad institucional para responder oportunamente a incidentes viales, variaciones en la demanda de tráfico y situaciones de emergencia.

Adicionalmente, la falta de infraestructura de sensorización y captura de datos impide contar con información confiable y sistematizada para la formulación de políticas públicas, la planificación de la movilidad y la toma de decisiones basadas en evidencia.

Como consecuencia, la ciudad presenta:

- Incremento en los niveles de congestión vehicular.
- Elevada ocurrencia de siniestros viales, especialmente en intersecciones semaforizadas.
- Mayor emisión de contaminantes producto de detenciones prolongadas y circulación ineficiente.
- Limitada capacidad de fiscalización y control del tránsito.
- Débil soporte técnico para la gestión estratégica de la movilidad urbana.

2.3 ANTECEDENTES:

En la última década, Bucaramanga ha experimentado un crecimiento sostenido del parque automotor y una mayor presión sobre su infraestructura vial. Sin embargo, las intervenciones realizadas sobre la red semafórica han sido principalmente correctivas y orientadas al mantenimiento físico, sin incorporar soluciones estructurales basadas en tecnologías ITS.

Los instrumentos de planificación de movilidad y ordenamiento territorial han reconocido la necesidad de fortalecer la seguridad vial y mejorar la eficiencia del tránsito urbano, pero no se ha implementado una solución integral que modernice la red semafórica bajo un esquema centralizado e inteligente.

A nivel nacional, marcos normativos como la Ley 2251 de 2022 (enfoque de Sistema Seguro) y la Ley 1843 de 2017 promueven el uso de tecnologías para fortalecer la seguridad vial y la gestión del tránsito, lo cual evidencia la necesidad de cerrar la brecha tecnológica existente en el municipio.

2.4 MAGNITUD DEL PROBLEMA: INDICADORES DE REFERENCIA:

- 182 intersecciones semaforizadas operando sin control centralizado.
- 1.169 siniestros viales en 2025.
- 960 siniestros ocurridos en intersecciones semaforizadas (82% del total).
- Alta concentración de eventos en puntos regulados sin capacidad de monitoreo en tiempo real.
- Incremento sostenido del parque automotor (tendencia creciente).
- Impactos ambientales asociados a congestión y detenciones prolongadas.

2.5 DESCRIPCIÓN DE CAUSAS: (Mínimo dos por cada una)

DIRECTAS:	INDIRECTAS:
• Deficiencias en la gestión y control del tránsito en intersecciones semaforizadas. • Obsolescencia tecnológica y fallas operativas en la red semafórica municipal. • Limitaciones en el monitoreo y operación en tiempo real del sistema semafórico.	• Uso limitado de herramientas tecnológicas para el monitoreo, control y análisis del tránsito. • Insuficiente identificación y priorización de puntos críticos de siniestralidad vial. • Limitada capacidad institucional para la toma de decisiones basadas en información en tiempo real. • Débil articulación de acciones de prevención, control y gestión de la seguridad vial.

2.6 DESCRIPCIÓN DE EFECTOS: (Mínimo dos por cada uno)

DIRECTOS:	INDIRECTOS:
• Aumento de víctimas fatales y personas lesionadas por siniestros viales. • Mayor congestión y afectaciones a la movilidad urbana. • Incremento de la percepción de inseguridad vial.	• Aumento de costos sociales, económicos y en salud pública. • Deterioro de la calidad de vida de la población. • Afectación a la competitividad y funcionalidad urbana del municipio.

3. PARTICIPANTES

3.1 IDENTIFICACIÓN Y CONTRIBUCIÓN A LA GESTIÓN:

Cooperante: Las siguientes Entidades presentan una relación de cooperación con el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga:

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Nacional Entidad: Ministerio de Transporte Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Comprobar que en los territorios se ejecuten las directrices emitidas en Seguridad Vial.	Realizar la formulación de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Transporte, emite las directrices, conceptos técnicos para el territorio colombiano.
Actor: Nacional Entidad: Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Encontrar en la DTB un apoyo para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial, la realización de acciones de planeamiento vial por medio del Sistema de semaforización y disminuir las cifras de accidentalidad en el municipio de Bucaramanga.	La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV desarrolla la estrategia de seguridad vial y la aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial, los cuales apoya en los territorios mediante ejecución de acciones de seguridad vial en las zonas críticas de accidentalidad
Actor: Municipal Entidad: Municipio de Bucaramanga Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Asignación de recursos para la dirección de tránsito de Bucaramanga, con el fin de ejecutar programas y proyecto de semaforización.	Aprobación de Presupuesto y recursos para la DTB, aprobación del proyecto de inversión y hacer seguimiento al cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Municipal relacionadas con el funcionamiento de las intersecciones del municipio de Bucaramanga. Aportar información y recursos que permita trabajo coordinado en el mantenimiento, suministro de luz, para el funcionamiento del Sistema de Semaforización del Municipio de Bucaramanga.
Actor: Dirección de tránsito de Bucaramanga Entidad: Dirección de transito Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Por medio del mantenimiento y mejoría del Sistema de Semaforización existente prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito en el Municipio de Bucaramanga	Ejecución de las metas del plan de desarrollo, específicamente en el control vial e instalación y mantenimiento de semáforos.
Actor: Otros Entidad: Ciudadanos de Bucaramanga Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: Contar con unas vías señalizadas, de forma que se prevenga y se disminuya la accidentalidad vial, y el desplazamiento por las vías de Bucaramanga sea más ágil.	Los actores viales mediante el cuidado y respeto y buen uso del sistema de semaforización de Bucaramanga, que incluye la obediencia a las indicaciones de los semáforos, evitan pegarles stickers, publicidad, así mismo como denunciar las acciones de vandalismo como el partirla o hurtar la iluminación, y con sus acciones contribuyen a la disminución de la accidentalidad y mortalidad por accidentes de tránsito en el municipio.

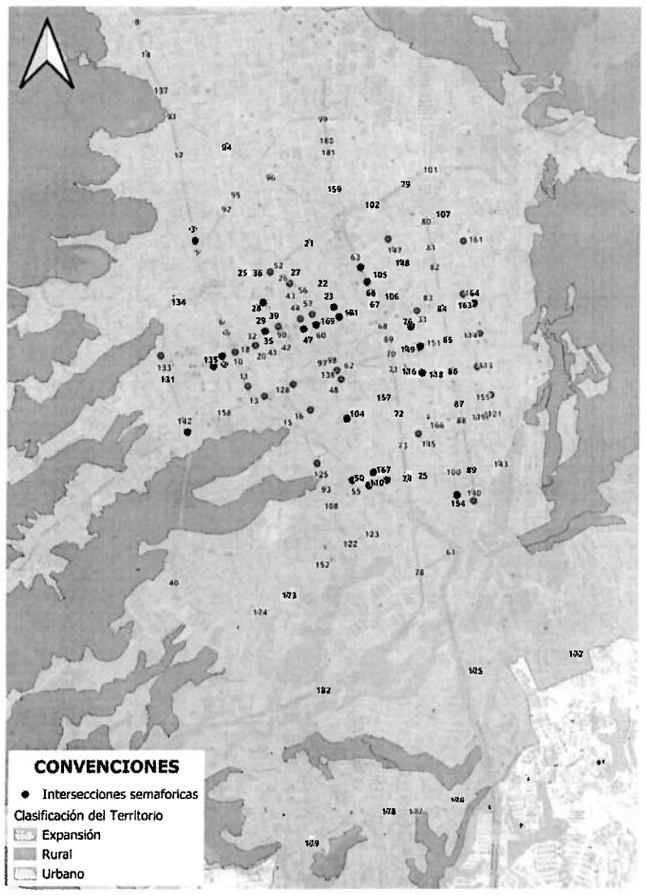
3.2 ANALISIS DE LOS PARTICIPANTES:

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV orientan las políticas en materia de Seguridad Vial a desarrollar, realizan acompañamiento y seguimiento a la accidentalidad, generando estrategias para su disminución, la Alcaldía de Bucaramanga aporta conocimiento, gestión en la formulación, seguimiento de la Política Pública de Seguridad vial planes de seguridad como el Plan Local de Seguridad Vial – PLSV, por medio de la Secretaría de Infraestructura que ejecuta las acciones en la malla vial y las reporta a la DTB, y a través del presupuesto y destinación de recursos, garantiza el recurso financiero para el funcionamiento, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga en cumplimiento de su propósito misional de planear y controlar el tránsito terrestre vehicular y peatonal, por medio del Sistema de Semaforización, formula y ejecuta el Proyecto con la finalidad de dar respuesta a las múltiples solicitudes de la ciudadanía en general, peatones, conductores, que requieren de la implementación de estrategias para mejorar la movilidad y la disminución de la accidentalidad en el Municipio de Bucaramanga.

4. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ESPECÍFICA DE LA ZONA DEL PROYECTO

Municipio de Bucaramanga.

Este proyecto se ejecutará sobre la actual malla vial del municipio de Bucaramanga.



Fuente: Elaboración propia a partir inventario de la DTB.

5. POBLACIÓN

5.1 POBLACIÓN AFECTADA:

La población beneficiaria del Proyecto de Mantenimiento de Sistema de semaforización del municipio de Bucaramanga son los 619.703 ciudadanos que transitan por las vías del municipio, quienes al hacer uso de las vías necesitan que éstas cuentan con infraestructura vial para la seguridad vial que conlleve a prevenir y disminuir los índices de accidentalidad y mortalidad asociados a accidentes de tránsito, esto es con intersecciones semaforizadas funcionando y en buen estado, la georreferenciación del sistema, que permita hacer seguimiento y una central que coordine los cambios de los semáforos.

5.2 POBLACIÓN BENEFICIADA: (OBJETIVO)

La población beneficiaria del Proyecto de Mantenimiento de Sistema de semaforización del municipio de Bucaramanga son los 619.703 ciudadanos que transitan por las vías del municipio, quienes al hacer uso de las vías necesitan que éstas cuentan con infraestructura vial para la seguridad vial que conlleve a prevenir y disminuir los índices de accidentalidad y mortalidad asociados a accidentes de tránsito, esto es con intersecciones semaforizadas funcionando y en buen estado, la georreferenciación del sistema, que permita hacer seguimiento y una central que coordine los cambios de los semáforos.

POBLACION BUCARAMANGA 2024				
No	**GRUPO ETARIO**	**HOMBRE**	**MUJER**	**TOTAL**
1	Primera Infancia (0 a 5 años)	21.275	20.267	41.542
2	Infancia (6 a 11 años)	23.210	22.302	45.512
3	Adolescencia (12 a 17 años)	24.902	24.061	48.963
4	Juventud (18 a 28 años)	57.656	56.272	113.928
5	Adultez (29 a 59 años)	124.096	138.856	262.952
6	Vejez (60 años o más)	43.953	62.853	106.806
	TOTAL	**295.092**	**324.611**	**619.703**
No	**AREA**	**HOMBRE**	**MUJER**	**TOTAL**
7	URBANA	290.057	319.880	609.937
8	CENTRO POBLADO/RURAL DISPERSO	5.035	4.731	9.766
9	**TOTAL**	**295.092**	**324.611**	**619.703**

Proyecciones de Población Censo DANE - CNPV 2018.

6. OBJETIVOS DEL PROYECTO

6.1 GENERAL:

Fortalecer la seguridad vial y mejorar la movilidad urbana en el municipio de Bucaramanga mediante la modernización tecnológica de la red semafórica.

6.2 ESPECIFICOS:

- Modernizar los componentes tecnológicos de la red semafórica municipal para optimizar la operación y confiabilidad del sistema.
- Implementar un sistema centralizado de gestión y control semafórico que permita el monitoreo y operación en tiempo real.
- Disminuir los factores de riesgo asociados a fallas operativas y obsolescencia tecnológica en intersecciones priorizadas.
- Optimizar los tiempos de desplazamiento y la gestión de los flujos vehiculares y peatonales en la red vial urbana.

7. ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

7.1 NOMBRE DE LA ALTERNATIVA:

Alternativa 1: IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE MOVILIDAD INTELIGENTE EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Esta alternativa consiste en la modernización integral y estructural de la red semafórica del municipio de Bucaramanga mediante la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). A diferencia de intervenciones parciales de mantenimiento, esta solución aborda de manera conjunta los componentes tecnológicos, operativos e institucionales para transformar el modelo actual de control local y temporización fija en un sistema de gestión dinámica y basada en datos.

Alcance y Componentes Técnicos

El proyecto contempla la intervención de las 182 intersecciones semaforizadas existentes, integrando las siguientes capacidades:

- Infraestructura de Campo Inteligente: Incorporación de controladores de tráfico con capacidad de operación adaptativa, instalación de dispositivos de detección vehicular y despliegue de sensores con tecnología IoT para el monitoreo de emisiones contaminantes de fuentes móviles.
- Centro Unificado de Gestión del Tránsito: Puesta en funcionamiento de una arquitectura de comunicaciones robusta conectada a una plataforma tecnológica central. Esta contará con módulos de analítica predictiva, integración de datos en tiempo real y generación de indicadores de desempeño para el soporte a la toma de decisiones basada en evidencia.
- Gestión Dinámica y Adaptativa: Implementación de algoritmos que permitan la sincronización automática de corredores estratégicos, la priorización del transporte público y vehículos de emergencia, y una gestión coordinada de incidentes viales para minimizar el impacto de contingencias en la red.

Impacto Estratégico y Beneficios

Esta alternativa ataca directamente las causas críticas identificadas: la obsolescencia tecnológica, el déficit de sensorización y la inexistencia de un centro de control unificado. Al habilitar la interoperabilidad con sistemas de fiscalización electrónica y monitoreo ambiental, Bucaramanga cerrará la brecha tecnológica frente a estándares internacionales.

En conclusión, esta propuesta se configura como la opción técnicamente más eficiente y estratégicamente más viable para reducir la siniestralidad vial, optimizar la movilidad urbana y fortalecer la capacidad institucional de gestión del tránsito en el núcleo del Área Metropolitana (AMB).

Alternativa 2: Mantenimiento correctivo y reposición parcial del sistema semafórico existente

Consiste en realizar mantenimiento correctivo periódico, reposición puntual de equipos averiados y ajustes operativos básicos en la red semafórica actual, sin incorporar tecnologías de gestión centralizada ni modernización integral del sistema.

Alcance:

- Cambio de equipos dañados.
- Reparaciones eléctricas.
- Ajustes manuales de tiempos semafóricos.
- Atención reactiva a fallas.

Limitaciones técnicas:

- No permite operación en tiempo real.
- No reduce significativamente los tiempos de respuesta ante fallas.
- No optimiza flujos vehiculares dinámicamente.
- No mejora la capacidad de gestión institucional.
- Mantiene condiciones de obsolescencia tecnológica.

7.2 ANÁLISIS TECNICO DE LA ALTERNATIVA:

Alternativa 1: Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en Bucaramanga

Esta alternativa aborda directamente las causas estructurales identificadas de Obsolescencia tecnológica, Ausencia de control en tiempo real, Falta de información para toma de decisiones, Alta concentración de siniestros en intersecciones, Congestión estructural en corredores estratégicos e Impactos ambientales derivados de detenciones prolongadas, incorporando soluciones de tipo: Arquitectura ITS integral, Control adaptativo basado en demanda, Sensores vehiculares y monitoreo ambiental, Centro unificado de gestión, Analítica de datos y generación de KPIs e Interoperabilidad futura con sistemas de fiscalización.
Técnicamente permite:

- Gestión dinámica de flujos.
- Sincronización automática de corredores.
- Priorización de transporte público y emergencias.
- Respuesta inmediata ante incidentes.
- Monitoreo de desempeño del sistema.

Alternativa 2: Mantenimiento Correctivo y Reposición Parcial del Sistema Existente

Esta alternativa no interviene las causas estructurales, sino únicamente síntomas operativos, la cual no modifica: el modelo de control fijo, la ausencia de monitoreo centralizado, la falta de datos, la incapacidad de gestión dinámica.
Técnicamente se limita a: Reposición de equipos dañados, Reparaciones eléctricas, Ajustes manuales de tiempos y No incorpora elementos necesario hoy en día como lo son: control adaptativo, sensores vehiculares, centro de gestión, analítica de datos, gestión de incidentes en tiempo real, manteniendo la arquitectura obsoleta.
Al optar por esta alternativa la entidad, mantiene dependencia de operación manual, continúa esquema reactivo, no genera información estratégica y obliga a intervenciones recurrentes; lo que términos de análisis costo-beneficio a mediano plazo, genera gasto acumulado sin transformación estructural.

Conclusión:

Si bien la alternativa de Mantenimiento Correctivo y Reposición Parcial del Sistema Semafórico Existente presenta menores requerimientos de inversión inicial y una implementación más inmediata, su alcance es limitado y de carácter reactivo, al no intervenir las causas estructurales del problema identificado, tales como la obsolescencia tecnológica, la ausencia de gestión centralizada, la falta de información en tiempo real y la incapacidad de optimizar dinámicamente los flujos vehiculares.
Esta alternativa no permite reducir de manera significativa los niveles de congestión, la siniestralidad en intersecciones semaforizadas ni los impactos ambientales asociados al tránsito ineficiente, manteniendo las condiciones actuales de rezago tecnológico e insuficiente capacidad institucional.
Por el contrario, la alternativa de Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en el Municipio de Bucaramanga constituye una solución integral y estructural, orientada a transformar el modelo de operación del tránsito mediante la incorporación de tecnologías ITS, control adaptativo, sensorización y gestión centralizada en tiempo real. Esta alternativa impacta directamente las causas del problema central, fortalece la capacidad institucional de gestión y genera condiciones sostenibles para la reducción de la congestión, la siniestralidad vial y los impactos ambientales.

En consecuencia, desde el análisis técnico, funcional y estratégico, se determina que la Alternativa 1 es la opción más viable y consistente con los objetivos del proyecto y con las necesidades estructurales del municipio de Bucaramanga.

8. JUSTIFICACIÓN

La alternativa seleccionada corresponde a la Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en el Municipio de Bucaramanga, la cual se determina como la opción técnicamente más eficiente, estructuralmente pertinente y estratégicamente coherente para atender el problema central identificado.

El análisis comparativo de alternativas permitió establecer que las intervenciones de mantenimiento correctivo y reposición parcial del sistema semafórico existente no intervienen las causas estructurales del problema, limitándose a mantener la operatividad básica de la infraestructura actual sin transformar el modelo de gestión del tránsito. Esta opción no incorpora control adaptativo, sensorización vehicular, monitoreo en tiempo real ni generación de información estratégica, por lo que su impacto sobre la congestión, la siniestralidad vial y la capacidad institucional de gestión es reducido y transitorio.

Por el contrario, la alternativa seleccionada plantea una intervención integral basada en la implementación de arquitectura ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), que incluye la modernización tecnológica de las 182 intersecciones semaforizadas, la incorporación de dispositivos de detección y captura de datos, y la puesta en operación de un sistema centralizado de gestión del tránsito con capacidad de monitoreo y operación en tiempo real.

Desde el punto de vista técnico, esta alternativa permite:

- Optimizar dinámicamente los ciclos semafóricos conforme a la demanda real.
- Sincronizar corredores estratégicos de alta circulación.
- Priorizar el tránsito de transporte público y vehículos de emergencia.
- Reducir tiempos de respuesta ante incidentes.
- Generar información confiable para la toma de decisiones basadas en evidencia.
- Implementar mantenimiento predictivo y gestión por indicadores de desempeño.

Desde la perspectiva de impacto, la alternativa seleccionada incide directamente en la reducción de los niveles de congestión vehicular, la disminución de la siniestralidad vial en intersecciones semaforizadas, la mejora en la eficiencia operativa del sistema y la mitigación de impactos ambientales derivados de detenciones prolongadas y circulación ineficiente.

Adicionalmente, esta alternativa fortalece la capacidad institucional del municipio para gestionar la movilidad urbana bajo un enfoque moderno, interoperable y alineado con estándares nacionales e internacionales de seguridad vial y gestión inteligente del tránsito, en coherencia con el enfoque de Sistema Seguro establecido en la Ley 2251 de 2022 y con los lineamientos de uso de tecnologías para el control y gestión del tránsito previstos en la Ley 1843 de 2017.

En términos de sostenibilidad, si bien la alternativa requiere una mayor inversión inicial, su carácter estructural reduce la necesidad de intervenciones correctivas recurrentes, mejora la eficiencia operativa y genera beneficios acumulativos en seguridad vial, movilidad y gestión ambiental, lo cual la convierte en la opción con mayor relación costo–efectividad en el mediano y largo plazo.

En consecuencia, se determina que la Implementación del Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente constituye la alternativa más viable técnica, funcional y estratégicamente para atender de manera estructural las necesidades del municipio de Bucaramanga en materia de movilidad y seguridad vial.

9. BENEFICIOS DEL PROYECTO

9.1 SOCIALES:

- Reducción de la ocurrencia de siniestros viales en intersecciones semaforizadas.
- Disminución de víctimas fatales y personas lesionadas.
- Mejora en la seguridad para peatones, ciclistas, motociclistas y conductores.
- Optimización de tiempos de desplazamiento para la población.
- Reducción del estrés asociado a la congestión vehicular.
- Mayor confiabilidad y continuidad en la operación del sistema semafórico.
- Fortalecimiento de la capacidad institucional para la gestión del tránsito.
- Toma de decisiones basada en información en tiempo real y análisis de datos.

9.2 ECONÓMICOS:

- Reducción de costos asociados a la atención de siniestros viales (salud, daños materiales y procesos administrativos).
- Disminución del consumo de combustible por mejora en la fluidez vehicular.
- Reducción de tiempos improductivos en desplazamientos laborales y comerciales.
- Optimización de costos operativos del transporte público y privado.
- Mejora en la competitividad y eficiencia logística urbana.
- Reducción de intervenciones correctivas recurrentes mediante mantenimiento predictivo.
- Mayor eficiencia en la inversión pública en infraestructura semafórica.

9.3 AMBIENTALES:

- Reducción de emisiones contaminantes generadas por detenciones prolongadas.
- Disminución de emisiones de CO_2 y material particulado asociadas a congestión.
- Reducción del consumo energético del sistema semafórico mediante tecnología eficiente.

- Generación de información para monitoreo ambiental urbano.
- Contribución a una movilidad más sostenible y eficiente.

9.4 BENEFICIOS E INGRESOS:

- Disminución de costos presentados por las fallas del Sistema de Semaforización de Bucaramanga.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción cantidad: Posibles fallas presentadas en el sistema de semaforización

Descripción Valor Unitario: Valores aproximados por falla en el sistema de semaforización

Periodo	Periodo	Periodo	Periodo
1	1.500,00	$ 330.000,00	$ 495.000.000,00
2	1.500,00	$ 350.000,00	$ 525.000.000,00
3	1.500,00	$ 380.000,00	$ 570.000.000,00

- Incremento de los ingresos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga por concepto del Pago de Comparendos realizados por no acatar las indicaciones del semáforo, en especial por atravesar en luz roja o amarilla.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción cantidad: Posibles comparendos presentados

Descripción Valor Unitario: Valores del comparendo

Periodo	Cantidad	Valor Unitario	Valor total
1	600	$ 572.600,00	$ 343.560.000,00
2	500	$ 572.600,00	$ 286.300.000,00
3	400	$ 572.600,00	$ 229.040.000,00
4	300	$ 572.600,00	$ 171.780.000,00
5	200	$ 572.600,00	$ 114.520.000,00
6	100	$ 572.600,00	$ 57.260.000,00

10. CADENA DE VALOR

10.1PRODUCTO CPT:

Producto principal: Infraestructura de **transporte** para la seguridad vial mejorada (2409003)

10.2 PRODUCTOS:

- Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización tecnológica integral de la red semafórica elaborados
- 182 Intersecciones semaforizadas modernizadas tecnológicamente.
- Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y operando
- Servicio de soporte técnico y estabilización operativa del sistema ejecutado
- Interventoría integral del proyecto ejecutada

10.3 ACTIVIDADES:

- Formulación metodológica y estructuración del estudio técnico
- Elaboración de estudios y diseños técnicos definitivos
- Suministro instalación y configuración de equipos y componentes tecnológicos para la modernización de 182 intersecciones semaforizadas
- Adecuación física y tecnológica del Centro de Gestión y Operación
- Suministro e instalación de hardware y software especializado
- Prestación del servicio de soporte técnico monitoreo y estabilización operativa
- Prestación del servicio de interventoría técnica administrativa y financiera

11. INDICADORES

11.1. DE GESTIÓN:

Nombre: Avance físico de ejecución del proyecto
Unidad: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%
Fórmula: (Productos ejecutados / Productos programados) × 100

Integración tecnológica efectiva
Nombre: Intersecciones integradas al sistema central
Unidad: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

11.2.DE PRODUCTO:

Producto: Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización tecnológica integral de la red semafórica elaborados
Indicador 1:
Nombre: Estudios y diseños técnicos para la modernización semafórica elaborados
Unidad de medida: Documento
Línea base: 0
Meta: 1
Fórmula: Número de estudios y diseños elaborados / Número de estudios programados × 100

Producto: 182 Intersecciones semaforizadas modernizadas tecnológicamente
Indicador 2:
Nombre: Intersecciones semaforizadas modernizadas con tecnología adaptativa
Unidad de medida: Número de intersecciones
Línea base: 0
Meta: 182
Fórmula: Número de intersecciones modernizadas / 182 × 100

Producto: Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y operando
Indicador 3:
Nombre: Sistema centralizado de gestión y control del tránsito implementado y en operación
Unidad de medida: Sistema implementado (Sí/No)
Línea base: No existe sistema
Meta: 1 sistema en operación

Producto: Servicio de soporte técnico y estabilización operativa del sistema ejecutado
Indicador 4:
Nombre: Sistema de gestión semafórica estabilizado y operando conforme a parámetros técnicos establecidos
Unidad de medida: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

Producto: Interventoría integral del proyecto ejecutada
Indicador 5
Nombre: Interventoría integral del proyecto ejecutada conforme a obligaciones contractuales
Unidad de medida: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

12. PRESUPUESTO

13. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

CRONOGRAMA

Código: F-DPM-1210-238,37-029
Versión: 0.0
Fecha aprobación junio -08 -2020
Página 10 de 11

NOMBRE DE PROYECTO: MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LA RED SEMAFÓRICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

AÑOS 2026 DE EJECUCION DEL PROYECTO

		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN
Producto 1. Producto: Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización	ACTIVIDAD 1: Formulación metodológica y estructuración del estudio técnico																		
	ACTIVIDAD 2: Elaboración de estudios y diseños técnicos definitivos																		
Producto. 2 Producto: 182 Intersecciones	ACTIVIDAD 1: Suministro, instalación y configuración de equipos y componentes tecnológicos para la																		
Producto 3 Producto: Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y	ACTIVIDAD 1: Adecuación física y tecnológica del Centro de Gestión y Operación																		
	ACTIVIDAD 2: Suministro e instalación de hardware y software especializado																		
Producto. 4 Producto: Servicio de soporte técnico y	ACTIVIDAD 1: Prestación del servicio de soporte técnico, monitoreo y estabilización operativa																		
Producto. 4 Producto: Interventoría integral del proyecto	ACTIVIDAD 1: Prestación del servicio de interventoría técnica, administrativa y financiera																		

Ing. JHAIR ANDRÉS MANRIQUE BAUTISTA
Director General

Proyectó: Diego Orlando Rodríguez Ortiz - Jefe oficina asesora de planeación
Yorguin Gómez Ortiz - CPS oficina asesora de planeacion
Revisó: Wilson Gabriel Gonzales Vargas - subdirector técnico

YORGUIN GOMEZ ORTIZ
CPS – Oficina asesora de planeación

WILSON GABRIEL GONZALES VARGAS
Subdirector técnico

DIEGO ORLANDO RODRIGUEZ ORTIZ
Jefe oficina asesora de planeación

V°B° **JHAIR ANDRÉS MANRIQUE BAUTISTA**
Director general

ALCALDÍA DE
BUCARAMANGA

EL SECRETARIO DE HACIENDA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICA QUE:

De acuerdo con el análisis del perfil de la deuda pública adquirida, así como del cupo de crédito para el cual se solicita autorización al Honorable Concejo Municipal a fin de celebrar contratos de empréstito en la presente vigencia fiscal por valor de hasta **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** el Municipio de Bucaramanga **CUMPLE** con el indicador de capacidad de endeudamiento previsto en la ley 358 de 1997 modificada por el artículo 30 de la Ley 2155 de 2021 y con el indicador de superávit primario que prevé la ley 819 de 2003

Se expide en Bucaramanga a los dieciséis (16) días del mes de marzo de 2026

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

INDICADOR - LEY 819 DE 2003

Secretaria de Hacienda

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO

LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)

PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415,537	89,565	117,313	134,551	145,533	159,447	165,176	153,965	136,536	112,627	98,566	86,080	57,365	29,064	10,301	2,577
INDICADOR (superávit primario / Intereses) > = 100%	1187.9%	262.2%	201.6%	172.1%	161.3%	177.9%	204.3%	228.2%	252.3%	269.7%	320.6%	431.9%	561.8%	711.7%	867.9%	1349.3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE

Millones de pesos

Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34,981	34,158	58,182	78,166	90,231	89,611	80,857	67,475	54,121	41,768	30,748	19,929	10,212	4,084	1,187	191

Fuente : Plantilla Marco Fiscal actualizado cierre-proyeccion credito

Proyectó: Fabian David Prada Rojas. CPS Hacienda

Revisó: Ana Doris Chinchilla Pabon. CPS Hacienda

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

EDNA LILIANA DIAZ MURILLO
Tesorera General

INDICADOR - LEY 358 DE 1997

Secretaría de Hacienda

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Capacidad de Endeudamiento

IPC Proyectado

Valores en millones de $

Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento

Concepto	Capacidad Endeudamiento a 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Ingresos corrientes (1.1-1.2)	1,041,086	988,676	1,127,512	1,161,377	1,196,259	1,232,186	1,269,192	1,307,307	1,346,567	1,387,004	1,429,985	1,472,884	1,517,071	1,562,583	1,609,460	1,657,744
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras)	1,064,043	1,095,964	1,128,843	1,162,708	1,197,590	1,233,517	1,270,523	1,308,638	1,347,898	1,388,335	1,429,985	1,472,884	1,517,071	1,562,583	1,609,460	1,657,744
1.2 Vigencias futuras	22,957	107,288	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331						
2. Gastos de funcionamiento	192,492	198,267	204,215	210,341	216,651	223,151	229,845	236,741	243,843	251,158	258,693	266,454	274,447	282,681	291,161	299,896
3. Ahorro operacional (1-2)	848,594	790,410	923,297	951,036	979,607	1,009,035	1,039,346	1,070,567	1,102,724	1,135,845	1,171,292	1,206,430	1,242,623	1,279,902	1,318,299	1,357,848
4. Saldo de la deuda (4.1-4.2-4.3+4.4)	303,420	323,162	466,739	572,769	585,271	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649	4,263
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1+4.1.2+4.1.3+4.1.4)	346,421	378,569	525,670	629,155	640,933	615,805	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia anterior	342,484	303,423	122,142	466,739	572,769	585,271	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia anterior financiada con regalías	0															
4.1.3 Saldo de desembolsos contratados en la vigencia y no desembolsados	3,937															
4.1.4 Saldo del nuevo crédito o contratar - proyección de desembolsos		75,147	403,528	162,416	67,894	30,534										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1+4.2.2+4.2.3)	43,000	55,407	59,131	56,387	55,662	69,836	84,317	86,488	82,416	70,860	67,818	66,152	47,174	24,981	9,114	2,386
4.2.1 Amortización de la deuda para la vigencia	43,000	55,407	59,131	55,274	55,149	67,441	84,317	86,488	82,416	70,860	67,818	66,152	47,174	24,981	9,114	2,386
4.2.2 Amortización de la deuda para la vigencia financiada con regalías	0															
4.2.3 Amortización del nuevo crédito				1,114	513	2,395										
4.3 Créditos Contingentes																
4.4 Pasivos Exigibles de Vigencias Expiradas																
5. Intereses (5.1-5.2+5.3)	34,981	34,158	58,181	78,166	90,231	89,611	80,857	67,476	54,121	41,768	30,748	19,929	10,212	4,084	1,187	191
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34,981	32,843	32,286	23,964	16,775	12,185	8,254	4,648	1,875	294	46					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada con regalías	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1,315	25,795	54,202	73,456	77,425	72,603	62,829	52,246	41,474	30,702	19,929	10,212	4,084	1,187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional = (5/3)	4%	4%	6%	8%	9%	9%	8%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrientes = (4/1)	29%	33%	41%	49%	49%	44%	36%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%
Intereses con cobertura de riesgo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Proyectó: Fabian David Prada Rojas. CPS Hacienda

Revisó: Ana Doris Chinchilla Pabon. CPS Hacienda

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

EDNA LILIANA DIAZ MURILLO
Tesorera General

ALCALDÍA DE
BUCARAMANGA

EL SECRETARIO DE HACIENDA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICA QUE:

Que la propuesta de endeudamiento a que hace referencia el proyecto de acuerdo denominado **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, por valor de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946),** fue incluida en la proyección del Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Bucaramanga y no afecta las metas fiscales plurianuales establecidas en dicho instrumento, es decir, el impacto fiscal de este monto de endeudamiento se ajusta a los lineamientos de la política financiera y a la sostenibilidad de las finanzas municipales.

Se expide en Bucaramanga a los dieciséis (16) días del mes de marzo de 2026

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

ALCALDÍA DE
BUCARAMANGA

DEPENDENCIA: SECRETARIA DE PLANEACIÓN	No. Consecutivo: 2-S-SdP-202603-00018559
OFICINA PRODUCTORA: SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Código TRD:10000	SERIE/Subserie: DERECHOS DE PETICIÓN / Código Serie/Subserie (TRD) 10000.27/

Bucaramanga, 10 de Marzo de 2026

Doctor:
FRANCISCO JAVIER GOMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda Municipal
fjgomez@bucaramanga.gov.co

Asunto: certificación para la presentación ante el Concejo Municipal del PA "POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" Respuesta a RAD. 2-S-SdP-202603-00018559

Cordial Saludo,

De conformidad con lo solicitado, desde la secretaria de planeación, se da respuesta en los siguientes términos: Al consultar el acuerdo municipal 007 de 2024 por medio del cual se adopta y aprueba el plan de desarrollo municipal "Bucaramanga, avanza segura" 2024-2027 se evidencian las metas de producto que soportan el desarrollo de los proyectos a financiar, así:

CONSECUTIVO META PDN	LÍNEA ESTRATÉGICA	SECTOR	META PRODUCTO PLAN DE DESARROLLO	INDICADOR DE PRODUCTO
47	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico.	Espacio público adecuado (400202000).
49	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 100 parques en el municipio	Parques mantenidos (400202200)
50	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes	Zonas verdes mantenidas (400202600)
97	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	Puente construido en vía urbana existente (240211900)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	Vía urbana construida (240211300)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	Vía urbana mejorada (240211400)
134	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio	infraestructura deportiva mantenida (430100400)

136	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas.	Parques adecuados (430101100)
108	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad.	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)
115	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar los 72000 metros lineales de infraestructura semafórica.	Metros lineales de infraestructura mejorada (240900300)

Atentamente,

JAIME ALBERTO RUIZ YEPES
Secretario de Planeación
Alcaldía de Bucaramanga

Proyectó: Laura Milena Otero Pilonieta – Asesora de despacho – Alcaldía de Bucaramanga.

No.011 - 2026

ACTA DE CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL CONFIS MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

En Bucaramanga, siendo las 2:00 p.m. del lunes 16 de marzo de 2026, de manera presencial previa convocatoria realizada por el Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda conforme al cronograma establecido, se reunieron: JOSE MANUEL CORZO ALVARADO Delegado Alcalde - Presidente; ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA, delegada del Alcalde en materia económica; JAIME ALBERTO RUIZ YEPES, Secretario de Planeación; FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda; LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE, Subsecretaria de Hacienda - Coordinadora grupo Impuestos; EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO, Tesorera General; MYRIAM LAYTON SANCHEZ, Profesional especializado (Contabilidad); LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ, Profesional especializado (Presupuesto); miembros del CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS quienes dieron inicio al presente consejo con el fin de deliberar los puntos señalados en el siguiente orden del día:

Orden Del Día

1. Llamado a lista y verificación de quórum.
2. Lectura y aprobación del orden del día.
3. Concepto por parte del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**
4. Presentación y concepto actualización Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga.
5. Proposiciones y varios.

ASISTEN A LA REUNIÓN LOS SIGUIENTES MIEMBROS DEL CONFIS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde - Presidente	Despacho Alcalde
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	Secretaría Administrativa
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación	Secretaría de Planeación
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Despacho	Secretaría de Hacienda
EDNA LILIANA DIAZ MURILLO	Tesorera General	Secretaría de Hacienda
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda – Coordinadora Impuestos	Secretaría de Hacienda
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado - Presupuesto	Secretaría de Hacienda

COPIA CONTROLADA

ASISTEN A LA REUNIÓN COMO INVITADOS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
MARÍA DEL ROSARIO TORRES V.	Secretaria de Infraestructura	Secretaría de Infraestructura
JHAIR ANDRES MANRIQUE BAUTISTA	Director General Dirección de Tránsito	Dirección de Tránsito
ANA DORIS CHINCHILLA PABÓN	Contratista	Secretaría de Hacienda
ANGIE STEPHANIE ARAQUE SILVA	Contratista	Secretaría de Hacienda

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUORUM

Después del llamado a lista se establece quórum con participación de siete (07) de los ocho (8) miembros permanentes del CONFIS, por lo tanto, se puede realizar la presente sesión.

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Efectuada la lectura del orden del día, el mismo es aprobado por unanimidad de los miembros asistentes a esta reunión.

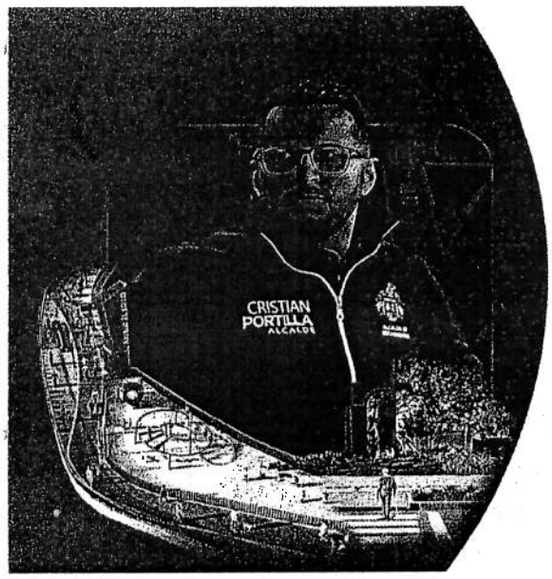
CONSTANCIA SECRETARIAL. Antes de continuar con el orden del día, se deja constancia que, el concepto que emitirán los H. Miembros del CONFIS, respecto al proyecto de acuerdo que se pondrá en consideración, versa únicamente sobre la conveniencia y viabilidad de la herramienta financiera, fiscal u operación presupuestal utilizada, pues en todo caso, antes de ser radicado ante el H. Concejo Municipal, deberá ser revisado y aprobado por parte de la Secretaría Jurídica del Municipio de Bucaramanga en lo correspondiente.

3. CONCEPTO POR PARTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS PARA LA PRESENTACIÓN ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA DECISIÓN ADMINISTRATIVA QUE IMPLICA VARIACIÓN EN LOS INGRESOS O GASTOS DEL MUNICIPIO CONTENIDA EN EL PROYECTO DE ACUERDO: "POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Toma la palabra el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, Secretario de Hacienda, quien manifiesta que el presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito por la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

De esta manera fundamenta ante los H. Miembros de CONFIS la solicitud de la Secretaría de Hacienda, así:

COPIA CONTROLADA



Secretaría de Hacienda

Autorización al señor alcalde de Bucaramanga para **celebrar contratos de empréstito nuevo cupo de endeudamiento**

Secretaría de Hacienda

Objetivo

El presente proyecto de acuerdo tiene como finalidad la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito hasta por la suma de ***Quinientos treinta y ocho mil seiscientos once millones cuatrocientos ochenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos mcte ($538.611.485.946)*** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

Secretaría de Hacienda

Base legal

El fundamento normativo de las operaciones de crédito público, dentro de las cuales se incluyen los contratos de empréstito, así como la competencia para su autorización, se encuentra previsto en las siguientes disposiciones:

- Constitución Política de Colombia artículo 313 numeral 3.
- Ley 136 de 1994 numeral 3 y parágrafo 4to.
- Ley 358 de 1997 modificada por la Ley 2155 de 2021 – Capacidad de endeudamiento.
- Ley 819 de 2003 – Superávit primario.
- Decreto 1068 de 2015 – Decreto único reglamentario del sector Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Hacienda

Contexto

COMPARATIVO ACUERDOS MUNICIPALES

MUNICIPIOS SANTANDER	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Floridablanca	Acuerdo 037 de 2024 Acuerdo 032 de 2025	$ 55.000 Millones $ 30.000 Millones
Barrancabermeja	Acuerdo 016 de 2024	$ 202.289 Millones

MUNICIPIOS COMPARABLE INGRESOS	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Pereira	Acuerdo 15 de 2024	$ 200.000 Millones
Cúcuta	Acuerdo Municipal No. 022 de 2024	$ 287.500 millones

PRINCIPALES CIUDADES	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Bogotá D.C.	Acuerdo Distrital No. 939 de 2024	$ 9,5 billones
Cali	Acuerdo Municipal No. 0592 de 2024	$ 3,5 billones
Barranquilla	Acuerdo Distrital No. 001 de 2024	$ 3,0 billones
Cartagena de Indias	Acuerdo Distrital No. 147 de 2024	$ 1,5 billones

Secretaría de Hacienda

Contexto

DECRETO EMERGENCIA ECONÓMICA

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO NÚMERO 1390

22 DIC 2025

Por el cual se declara el Estado de Emergencia Económica y Social en todo el territorio nacional

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

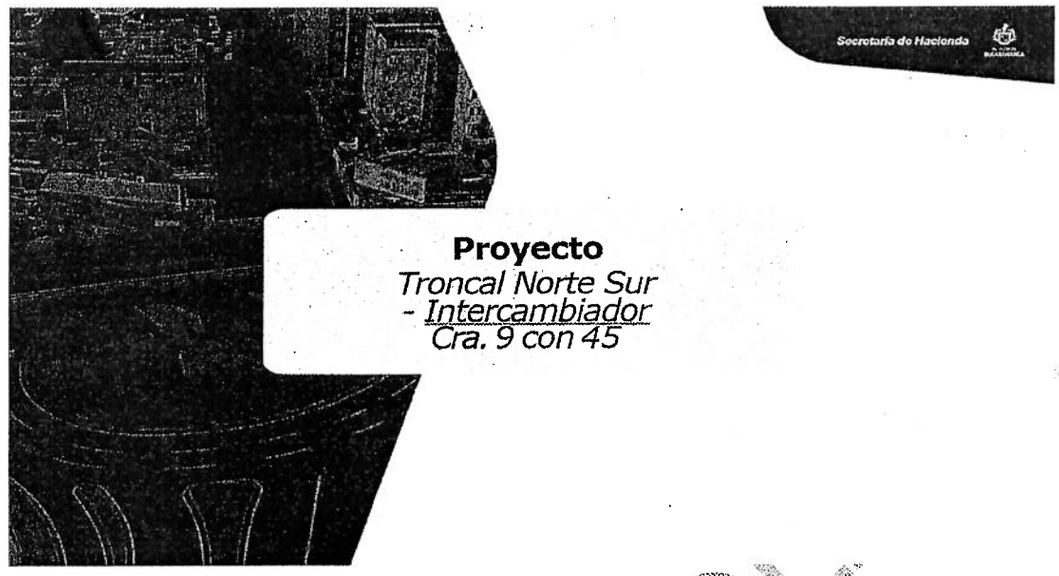
en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 215 de la Constitución Política y en la Ley 137 de 1994, y

Indirectamente, la habilitación del Ejecutivo para expedir decretos legislativos con fuerza de ley crea un marco en el que pueden surgir normas tributarias que podrían afectar los ingresos de las entidades territoriales.

Esto introduce una nueva incertidumbre en los ingresos futuros del municipio.

Etapas para materializar **operaciones de crédito público y ejecutar proyectos**

1. Acuerdo municipal que autoriza negociar, contratar empréstito e incorporar
2. Suscripción contratos de empréstito con entidades financieras.
3. Acuerdo municipal vigencias futuras que garantiza y respalda la financiación de los
4. Desembolso de los recursos de acuerdo a la solicitud de cada Oficina Gestora.


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Troncal Norte Sur
- Intercambiador
Cra. 9 con 45


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Troncal Norte Sur
-Autopista 2W


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Modernización del
sistema semafórico
en Bucaramanga

Secretaría de Hacienda

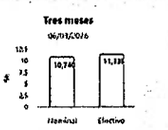
DESEMBOLSOS - NUEVO ENDEUDAMIENTO						
PROYECTO	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
TRONCAL NORTE SUR		162,484,970,321	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	423,239,324,434
MODERNIZACIÓN RED SEMÁFOROS	75,149,011,769	40,223,149,753				115,372,161,512
TOTAL	75,149,011,769	202,708,120,074	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	538,611,485,946

Troncal Norte Sur y Obras Complementarias » ***$ 423.239 millones***

Modernización del Sistema Semafórico » ***$ 115.372 millones***

Contexto de proyección **condiciones financieras**

IBR
Tres meses
09/03/2026



DTF
9,79%
Tasa efectiva anual, base 365.

Tasa de depósitos a término fijo (DTF) a 90 días, semanal
13/03/2026

Fuente de consulta: Banco de la república de Colombia, Enero 19 2026

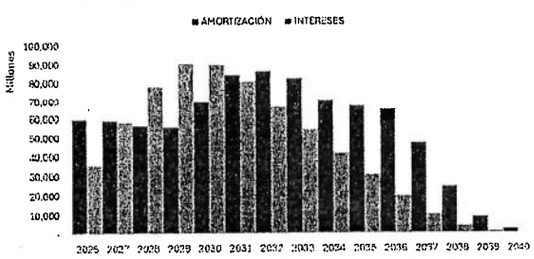
Cada desembolso se proyecya con las siguientes condiciones:

TASA: IBR 13%
PUNTOS ADICIONALES: 3%
PERIODO DE GRACIA: 24 MESES [2 AÑOS]
PERIODO DE AMORTIZACIÓN: 96 MESES [8 AÑOS]
PLAZO TOTAL: 120 MESES [10 AÑOS]

Proyección servicio de la deuda pública **contradada + nuevo endeudamiento**

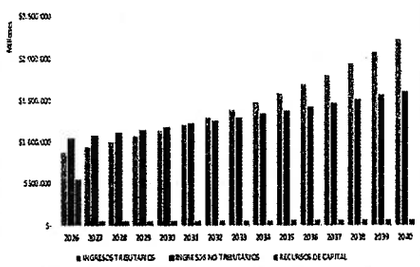
TOTAL DEUDA			
TOTAL RECURSOS DE CRÉDITO		FUENTES	CONSOLIDADO
VIGENCIA	AMORTIZACIÓN	INTERESES	TOTAL AÑO
2026	55,407,100,499	34,158,336,509	89,565,437,007
2027	59,131,171,216	58,181,522,940	117,312,694,156
2028	56,366,298,522	78,166,536,686	134,552,835,208
2029	55,301,937,006	90,231,445,989	145,533,382,996
2030	69,836,866,276	89,611,230,250	159,448,096,526
2031	84,317,637,519	80,857,392,486	165,175,030,005
2032	86,488,805,999	67,475,440,193	153,964,246,192
2033	82,416,107,134	54,121,398,056	136,537,505,190
2034	70,860,342,610	41,767,850,017	112,628,192,627
2035	67,818,530,634	30,747,918,276	98,566,448,911
2036	66,152,232,435	19,929,493,149	86,081,725,584
2037	47,173,892,715	10,212,417,635	57,386,310,350
2038	24,981,055,215	4,084,261,322	29,065,316,537
2039	9,114,025,813	1,187,145,632	10,301,171,444
2040	2,385,539,410	190,843,153	2,576,382,563
TOTAL	837,771,543,003 96	660,923,292,292 68	1,498,694,775,296 64

PROYECCIÓN SERVICIO DEUDA PÚBLICA 2026 - 2040



Proyección 2026 - 2040
ingresos

PROYECCION INGRESOS VIGENCIA 2026-2040



PROYECCION DE INGRESOS 2026-2040

VIGENCIA	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL	VARIACION	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL
2026	$ 873.833.375.975	$ 1.042.881.385.526	$ 547.390.299.172	26-26			
2027	$ 931.545.625.277	$ 1.073.387.355.589	$ 51.032.680.000	26-27	6,63%	2,93%	-90,68%
2028	$ 993.716.425.310	$ 1.105.666.610.111	$ 52.038.660.400	27-28	6,67%	3,12%	1,97%
2029	$ 1.060.463.978.205	$ 1.141.468.421.372	$ 53.074.820.212	28-29	6,72%	3,12%	1,99%
2030	$ 1.132.153.187.855	$ 1.177.160.735.107	$ 54.142.084.818	29-30	6,76%	3,13%	2,01%
2031	$ 1.209.176.499.670	$ 1.214.028.865.558	$ 55.241.326.763	30-31	6,80%	3,13%	2,03%
2032	$ 1.291.957.551.157	$ 1.252.085.551.805	$ 56.373.566.566	31-32	6,85%	3,13%	2,05%
2033	$ 1.380.984.666.418	$ 1.291.381.016.689	$ 57.539.773.563	32-33	6,89%	3,14%	2,07%
2034	$ 1.476.731.000.853	$ 1.331.963.023.449	$ 58.743.966.770	33-34	6,93%	3,14%	2,09%
2035	$ 1.579.753.961.954	$ 1.373.860.965.236	$ 59.976.195.773	34-35	6,98%	3,15%	2,11%
2036	$ 1.690.645.036.389	$ 1.417.135.682.639	$ 61.232.541.646	35-36	7,02%	3,15%	2,12%
2037	$ 1.810.045.666.174	$ 1.461.830.584.342	$ 62.565.117.895	36-37	7,06%	3,15%	2,14%
2038	$ 1.938.656.282.905	$ 1.507.994.656.153	$ 63.917.071.432	37-38	7,11%	3,16%	2,16%
2039	$ 2.077.231.040.532	$ 1.555.679.743.500	$ 65.309.583.575	38-39	7,15%	3,16%	2,18%
2040	$ 2.226.593.102.159	$ 1.604.939.232.611	$ 66.743.871.082	39-40	7,19%	3,17%	2,20%

Fuente: Proyeccion de ingresos 2026-2040

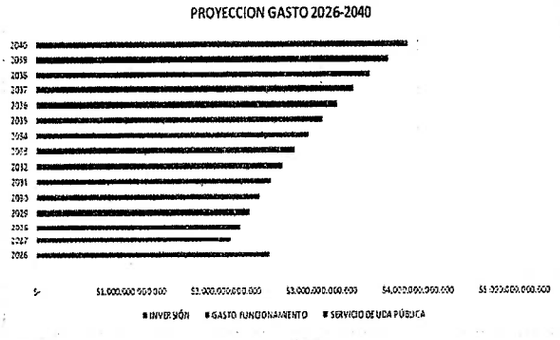
Fuente: Proyeccion de ingresos 2026-2040

Proyección 2026 - 2040
gastos

PROYECCION GASTO 2026 - 2040

VIGENCIA	GASTO FUNCIONAMIENTO	SERVICIO DEUDA PÚBLICA	INVERSIÓN
2026	$ 376.730.461.593	$ 105.764.130.042	$ 1.982.410.469.037
2027	$ 387.568.410.620	$ 128.511.392.834	$ 1.539.896.857.412
2028	$ 415.073.306.028	$ 145.278.516.416	$ 1.591.289.874.378
2029	$ 443.996.826.220	$ 157.815.225.515	$ 1.653.196.168.055
2030	$ 475.182.600.474	$ 172.317.092.557	$ 1.715.955.294.781
2031	$ 508.822.785.177	$ 178.664.103.030	$ 1.790.961.803.786
2032	$ 545.122.146.217	$ 168.108.379.020	$ 1.887.196.144.293
2033	$ 584.304.571.465	$ 151.373.876.696	$ 1.994.226.407.511
2034	$ 626.613.724.574	$ 128.196.324.105	$ 2.112.619.947.393
2035	$ 672.314.853.532	$ 114.908.359.923	$ 2.226.369.929.511
2036	$ 721.696.768.702	$ 103.242.101.008	$ 2.344.084.590.975
2037	$ 775.074.006.504	$ 75.392.678.614	$ 2.483.975.683.294
2038	$ 832.769.196.458	$ 48.008.240.136	$ 2.629.770.613.957
2039	$ 895.215.650.998	$ 30.214.450.540	$ 2.772.790.266.371
2040	$ 962.760.199.365	$ 23.517.272.564	$ 2.911.598.733.926

PROYECCION GASTO 2026-2040



Secretaría de Hacienda

Estado de la deuda
Diciembre 2025

ESTADO DE LA DEUDA	MES:	DICIEMBRE	AÑO:	2025
ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DEUDA DESEMBOLSADO		RECURSOS PENDIENTE X D	
BANCO DE BOGOTÁ	$ 48.588.561.678,41		$ 0,00	
BANCOLOMBIA	$ 86.504.627.558,00		$ 3.936.759.129,00	
BBVA	$ 89.516.868.149,19		$ 0,00	
AGRARIO	$ 30.772.889.839,39		$ 0,00	
ITAÚ	$ 0,00		$ 0,00	
OCCIDENTE	$ 44.100.947.940,00		$ 0,00	
	DESEMBOLSADO:	$ 299.483.695.164,99	PENDIENTE X D:	$ 3.936.759.129,00

Secretaría de Hacienda

Indicadores 2025 - 2040

Secretaría de Hacienda

Capacidad de **endeudamiento**

Su determinación requiere dos criterios de indicador:

Indicador de Solvencia

Este indicador señala que la relación entre intereses y ahorro operacional no puede superar el 60%. El ahorro operacional se define como: Ingresos Corrientes – Gastos de Funcionamiento.

En el municipio de Bucaramanga, este indicador se refleja así: **4% en la vigencia 2025; 4% en la vigencia 2026; 6% en la vigencia de 2027; 8% en la vigencia 2028; 9% en la vigencia 2029;** a partir de 2030 continua su disminución hacia adelante como lo muestra la siguiente tabla.

Secretaría de Hacienda

Capacidad de **endeudamiento**

Indicador de Sostenibilidad

Este indicador mide la relación entre el Saldo de la Deuda y los Ingresos Corrientes, *los cuales no pueden superar el 100%;* los cálculos de los indicadores contemplan la deuda desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo endeudamiento a solicitar el Cupo de endeudamiento ante el Concejo Municipal.

El Indicador de Sostenibilidad para la vigencia 2025, **se refleja en el 29%, en la vigencia 2026 se sitúa en el 33%, vigencia de 2027 en 41%, vigencia 2028 y 2029 en 49%,** a partir de la vigencia de 2030 se observa disminución

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

E3.02 — Indicadores legales (Ley 358)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
Capacidad de Endeudamiento
Valores en millones de $

IPC Proyectado

3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%

Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento

Concepto	Capacidad Endeudamiento a 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Ingresos corrientes (1.1-1.2)	1.043.680	988.676	1.117.513	1.161.377	1.196.258	1.232.166	1.269.132	1.307.207	1.346.507	1.387.004	1.429.615	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras	1.064.843	1.095.944	1.128.843	1.162.708	1.197.550	1.233.517	1.270.523	1.308.638	1.347.899	1.388.335	1.430.985	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.2 Vigencias futuras	22.957	107.268	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331					
2. Gastos de funcionamiento	102.492	109.257	104.215	110.541	216.551	223.151	229.845	236.741	243.843	251.158	258.693	266.454	274.447	282.681	291.161	299.896
3. Ahorro operacional (1-2)	848.584	760.410	923.297	953.836	979.607	1.009.015	1.039.346	1.070.567	1.102.726	1.135.845	1.171.192	1.206.430	1.242.623	1.279.902	1.318.299	1.357.848
4. Saldo de la deuda (4.1-4.2-4.3+4.4)	303.420	329.192	466.738	572.909	385.971	543.959	461.652	378.304	292.748	221.888	154.070	97.918	40.744	15.761	6.649	6.649
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1	346.421	378.359	525.870	629.135	642.523	615.605	515.969	463.952	375.164	292.748	221.888	154.070	97.918	40.744	15.761	6.649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	342.464	303.420	322.167	466.738	572.909	385.971	543.959	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	97.918	40.744	15.761	6.649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	0															
4.1.3 Valor de los créditos contratados en la vigencia	3.957															
4.1.4 Valor del nuevo crédito a contratar - proyección de desembolso		75.149	202.208	162.415	69.804	30.534										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1+4.2.2+4.2.3)	43.001	55.407	59.131	56.366	55.392	69.836	84.317	91.465	82.416	70.860	67.818	56.152	57.174	34.981	9.114	3.386
4.2.1 Amortizaciones de la deuda para la vigencia	43.001	55.407	59.131	56.366	55.392	69.836	84.317	91.465	82.416	70.860	67.818	56.152	57.174	34.981	9.114	3.386
4.2.2 Amortizaciones de la deuda para la vigencia fina	0															
4.2.3 Amortizaciones del nuevo crédito				1.124	30.193	42.345	29.212	64.040	67.326	67.326	67.326	66.152	47.174	34.981	9.114	3.386
4.3 Créditos condonables																
4.4 Amortizaciones de créditos condonables																
5. Intereses (5.1+5.2+5.3)	34.981	34.158	32.881	78.166	80.231	69.811	60.857	67.470	54.521	41.748	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34.981	32.843	32.386	23.964	16.775	32.196	9.254	4.648	1.875	294	45					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada con	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1.315	25.795	54.202	73.456	77.425	72.603	62.823	52.646	41.454	30.702	19.929	10.212	4.084	1.187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional = (	4%	4%	6%	8%	9%	9%	8%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrier	29%	33%	41%	49%	49%	44%	36%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%
Intereses con cobertura de riesgo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

El superávit primario es un indicador necesario para establecer la capacidad de endeudamiento. Además, es complementario a los establecidos por la ley para determinar la capacidad de pago y garantizar la sostenibilidad de la deuda.

Para la vigencia 2025 el Municipio presento indicador de superávit primario de 1187,9% para el año 2026, 262,2%; en el año 2027, 201,6%; este comportamiento positivo se mantiene durante los años proyectados en el presente estudio, lo que garantiza la sostenibilidad de los pagos.

De esta manera, el resultado de Superávit Primario del Municipio de Bucaramanga con este endeudamiento se concluye como **SOSTENIBLE** para los próximos diez (10) años y continua viable hasta culminar el pago de servicio de deuda con niveles óptimos.

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)
PERIODO DE 2025 A 2040

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)
PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415.537	89.965	117.313	124.551	145.533	159.642	165.175	153.965	136.536	112.627	88.566	66.030	57.364	29.064	10.308	2.577
INDICADOR (superavit primario / intereses) x 100%	1187,9%	262,2%	201,6%	172,1%	161,3%	177,9%	264,3%	228,2%	252,3%	269,7%	328,6%	431,9%	561,7%	711,7%	867,9%	1343,3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE
Millones de pesos																
Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	69.811	60.857	67.470	54.521	41.748	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191

Fuente: Plantilla Marco Fiscal actualizada con proyección credito

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Capacidad de endeudamiento confirmada por la calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings

La firma calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings mediante carta oficial del 21 de enero de 2026 confirma que el Municipio de Bucaramanga mantiene su calificación de AAA (col) y F1+ aún contemplando la contratación de crédito público de hasta COP700.000 millones, lo que se traduce no solo en una capacidad de endeudamiento idónea con criterios de sostenibilidad fiscal sino también en un escenario adecuado de buen manejo de los recursos públicos por parte de la administración.

FitchRatings

COPIA CONTROLADA

La autorización se solicitará por **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)**, suma que de acuerdo a los indicadores de capacidad de endeudamiento, superávit primario y proyección del Plan Financiero de 2025 a 2040 elaborada por la Secretaría de Hacienda, no representa un riesgo para la sostenibilidad fiscal del Municipio de Bucaramanga, según lo manifiesta el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ.**

Así mismo, el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, señala que con este proyecto de acuerdo se presentarán como anexos dos certificaciones, las cuales brindan tranquilidad y respaldo al evidenciar que el Municipio cumple con los indicadores financieros de capacidad de endeudamiento y que el impacto fiscal de los recursos que se van a comprometer no genera efectos negativos en la financiación del Municipio.

En este punto interviene la doctora **ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA** con las siguientes preguntas:

I) ¿Cuál sería el modelo financiero previsto sobre algún tipo de desaceleración económica o caída del impuesto predial?

II) ¿Cuál sería el escenario del recaudo de industria y comercio si cae como el año 2024?

III) ¿Qué tasa de interés esta utilizando el modelo financiero y que escenario de tasas se simuló?

IV) ¿Qué garantía va respaldar este empréstito?

A las cuales el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ** responde:

I) Es importante tener presente que la proyección del modelo financiero utilizado para fundamentar este proyecto de acuerdo parte de un diagnóstico histórico del comportamiento de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación – ICLD en el Municipio de Bucaramanga. La conclusión *perse* es que los ingresos tributarios de la entidad muestran en los últimos 5 años una tendencia de crecimiento pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

II) La reducción que se presentó en el año 2024 no obedece a una situación económica o a un comportamiento propio de la comunidad sino obedece a que en los años anteriores en el Municipio desarrollaba su actividad económica un gran contribuyente que generaba esta tributación. Este contribuyente se trasladó a otra ciudad y por ende el recaudo bajó. Si analizamos el ingreso teniendo en cuenta esta situación particular vemos como también, en los últimos años ha tenido una tendencia de crecimiento estable.

III) Actualmente la tasa de interés fijada por el Banco de la República está al 10,25%, sin embargo, se espera que a final de año como medida preventiva de inflación, esta suba a 13%, es por esta razón que siendo cautelosos y responsables con las finanzas municipales, este crédito tiene una proyección de este 13% con unos puntos adicionales o spreed del 3%.

Si la tasa de interés se mantiene estable, nuestras proyecciones estarán por encima lo que generaría aún más tranquilidad en la sostenibilidad financiera municipal. Los puntos adicionales corresponden a las condiciones de mercado actual que ofrece el sistema financiero, sin embargo, no descartamos concretar las operaciones de crédito con un spreed inferior.

IV) La fuente que respaldará esta operación de crédito está contenida en los Ingresos Corrientes de Libre Destinación del Municipio.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, el presente punto del orden del día.

CONCEPTO.

Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** esto dentro del marco de competencia funcional de este Consejo contenido en el artículo 35 de Decreto Municipal No. 0076 de 2005.

4. PRESENTACIÓN Y CONCEPTO ACTUALIZACIÓN PLAN FINANCIERO 2025-2040 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

Continúa el **Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, Secretario de Hacienda quien presenta la actualización al plan financiero 2025-2040[1] incluido en el capítulo V) del documento Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Bucaramanga, así:

COPIA CONTROLADA

Secretaría de Hacienda

Plan Financiero PERIODO 2025-2040

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_1	INGRESOS TOTALES (sin financiac	1.911.219	1.967.572	2.055.966	2.152.670	2.255.005	2.363.464	2.478.448	2.600.425	2.729.903	2.867.429	3.013.291	3.169.032	3.334.442	3.510.567	3.698.220	3.898.276
BF_1.1	INGRESOS CORRIENTES	1.806.863	1.916.516	2.001.934	2.100.602	2.201.930	2.309.321	2.423.207	2.544.053	2.672.364	2.808.689	2.953.614	3.107.779	3.271.877	3.446.649	3.632.910	3.831.532
BF_1.1.1	TRIBUTARIOS	791.413	873.634	931.546	993.716	1.060.464	1.132.153	1.209.178	1.291.968	1.380.984	1.476.731	1.579.754	1.690.645	1.810.047	1.938.656	2.077.231	2.226.598
BF_1.1.1.02	Impuesto predial unificado	273.222	298.557	326.322	356.671	389.840	426.096	465.723	509.035	556.376	608.119	664.674	726.488	794.052	867.898	948.613	1.036.834
BF_1.1.1.03	Impuesto de industria y comerc	262.514	369.036	282.488	296.613	311.443	327.015	343.366	360.534	378.561	397.489	417.364	438.232	460.143	483.151	507.308	532.673
BF_1.1.1.08	Sobretasa a la gasolina	38.606	39.605	40.792	42.016	43.277	44.575	45.912	47.289	48.708	50.169	51.674	53.225	54.822	56.467	58.160	59.905
BF_1.1.1.09	Estampillas	21.935	24.700	26.332	28.077	29.941	31.933	34.061	36.335	38.765	41.361	44.136	47.101	50.269	53.656	57.276	61.146
BF_1.1.1.12	Impuesto de alumbrado público	71.645	76.382	82.111	88.269	94.889	102.006	109.657	117.881	126.722	136.226	146.443	157.427	169.234	181.926	195.571	210.238
BF_1.1.1.13	Resto ingresos tributarios	123.491	165.353	173.502	182.069	191.074	200.528	210.458	220.993	231.851	243.367	255.463	268.172	281.527	295.558	310.303	325.797
BF_1.1.2	NO TRIBUTARIOS	59.569	57.080	58.630	62.199	64.891	67.714	70.675	73.779	77.033	80.446	84.025	87.780	91.720	95.856	100.195	104.751
BF_1.1.2.1	Contribuciones	14.839	13.470	14.135	14.835	15.573	16.350	17.170	18.034	18.944	19.904	20.916	21.984	23.110	24.298	25.552	26.874
BF 1.1.2.2	Tasas y derechos administrativ	6.137	4.532	4.829	4.987	5.154	5.332	5.521	5.721	5.934	6.159	6.399	6.654	6.924	7.211	7.515	7.839
BF_1.1.2.3	Multas, sanciones e intereses d	26.222	24.906	26.063	27.331	28.660	30.057	31.522	33.060	34.674	36.369	38.148	40.015	41.976	44.035	46.196	48.466
BF_1.1.2.4	Venta de bienes y servicios	163	181	192	203	216	229	242	257	272	289	306	324	343	364	386	409
BF_1.1.2.5	Participación y derechos por mo	14.208	13.991	14.411	14.843	15.288	15.747	16.220	16.707	17.208	17.724	18.256	18.803	19.367	19.948	20.546	21.163
BF_1.1.3	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	955.881	985.802	1.013.758	1.044.687	1.076.575	1.109.454	1.143.354	1.178.307	1.214.347	1.251.512	1.289.835	1.329.354	1.370.110	1.412.137	1.455.484	1.500.188
BF_1.1.3.1	Sistema General de Participaciones	632.666	657.683	677.413	697.736	718.668	740.228	762.435	785.308	808.867	833.134	858.128	883.872	910.388	937.699	965.830	994.805
BF_1.1.3.1.1	Educación	407.394	407.232	419.449	432.032	444.993	458.343	472.093	486.256	500.844	515.869	531.345	547.286	563.705	580.616	598.035	615.976
BF_1.1.3.1.1	Salud	176.453	198.671	204.631	210.770	217.093	223.606	230.314	237.224	244.340	251.670	259.220	266.997	275.006	283.257	291.754	300.507
BF_1.1.3.1.1	Agua potable y	12.588	13.421	13.824	14.238	14.665	15.105	15.559	16.025	16.506	17.002	17.512	18.037	18.578	19.136	19.710	20.301
BF_1.1.3.1.1	Propósito general	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1	De libre destinacion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.1.1	Distritos de libre de	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1	Asignaciones especiales	1.763	1.904	1.961	2.020	2.081	2.143	2.207	2.273	2.342	2.412	2.484	2.559	2.636	2.715	2.796	2.880
BF_1.1.3.1.1	Asignacion alimentacion de	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.2	Participación en impuestos	17.831	16.260	17.236	18.270	19.366	20.528	21.760	23.065	24.449	25.916	27.471	29.120	30.867	32.719	34.682	36.763
BF_1.1.3.3	Participación en contribuciones	316	371	382	394	405	418	430	443	456	470	484	497	514	529	545	562
BF_1.1.3.4	Resto participaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.5	Compensaciones de ingresos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.6	tributarios contribuidos	43.554	48.870	48.231	49.678	51.168	52.703	54.284	55.913	57.590	59.318	61.097	62.930	64.818	66.762	68.765	70.828
BF_1.1.3.7	Resto transferencias corrientes	261.514	262.617	270.495	274.610	286.968	295.577	304.444	313.577	322.985	332.675	342.655	352.935	363.523	374.427	385.661	397.230

Secretaría de Hacienda

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_2	GASTOS TOTALES	1.867.342	2.408.498	1.996.806	2.096.256	2.199.703	2.293.627	2.394.129	2.513.935	2.647.488	2.796.570	2.945.773	3.102.800	3.287.288	3.485.585	3.689.105	3.895.890
BF_2.1	GASTOS CORRIENTES	1.568.660	1.918.717	1.700.769	1.817.222	1.897.207	1.966.183	2.064.758	2.150.268	2.229.232	2.315.136	2.417.643	2.548.344	2.648.927	2.809.418	2.929.620	3.088.426
BF_2.1.1	FUNCIONAMIENTO	302.238	346.060	365.903	381.298	407.955	436.721	467.774	501.308	537.530	576.667	619.010	664.781	714.300	767.870	825.307	886.736
BF_2.1.1.1	Gastos de personal	56.226	79.503	99.971	109.689	120.370	132.111	145.017	159.205	174.802	191.949	210.800	231.526	254.315	279.372	306.923	337.217
BF_2.1.1.2	Adquisición de bienes y servicios	74.924	78.333	74.554	79.027	83.769	88.795	94.123	99.770	105.757	112.102	118.828	126.958	133.515	141.526	150.018	159.019
BF_2.1.1.3	Transferencias corrientes	170.751	185.410	181.034	192.214	203.422	215.393	226.182	241.850	256.460	272.082	288.790	306.664	325.793	346.268	368.191	391.671
BF_2.1.1.3.1	Sentencias y conciliaciones	6.518	96	92	98	103	110	116	123	131	139	147	156	164	175	185	196
BF_2.1.1.3.2	Otras transferencias corrientes	164.233	185.324	180.942	192.116	203.319	215.283	226.067	241.727	256.329	271.943	288.643	306.509	325.629	346.093	368.006	391.475
BF_2.1.1.4	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.5	Gastos de comercialización y	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.6	Adquisición de activos financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.7	Disminución de pasivos	1	2.492	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.8	Gastos por tributos, tasas, contribuciones, multas,	386	322	344	368	394	422	451	483	516	553	591	632	677	724	775	829
BF_2.1.2	GASTOS ORGANISMOS DE CONTROL	26.935	28.071	31.655	33.775	36.040	38.461	41.048	43.813	46.769	49.929	53.305	56.916	60.774	64.899	69.309	74.023
BF_2.1.2.1	Gastos de personal	14.399	15.407	16.485	17.639	18.874	20.195	21.609	23.121	24.740	26.471	28.327	30.310	32.432	34.702	37.131	39.730
BF_2.1.2.2	Resto gastos de organos de	12.536	14.264	15.170	16.136	17.166	18.266	19.440	20.692	22.030	23.458	24.978	26.606	28.342	30.197	32.178	34.293
BF_2.1.3	PASO DE BONOS PENSIONALES y CUOTAS	5.142	7.199	5.199	5.546	5.916	6.313	6.736	7.188	7.672	8.188	8.741	9.332	9.963	10.637	11.359	12.130
BF_2.1.4	APORTES AL FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS	9.763	9.000	6.000	6.180	6.365	6.556	6.753	6.956	7.164	7.379	7.601	7.829	8.063	8.305	8.555	8.811
BF_2.1.5	GASTOS OPERATIVOS EN SECTORES SOCIALES	1.209.601	1.492.629	1.243.830	1.312.259	1.350.789	1.408.521	1.461.550	1.523.526	1.575.970	1.631.186	1.698.240	1.789.558	1.845.562	1.953.603	2.013.304	2.114.538
BF_2.1.5.1	Educación	520.030	550.572	506.362	526.075	544.596	564.963	583.115	630.561	655.307	681.205	718.318	759.049	762.664	836.143	861.228	917.065
BF_2.1.5.2	Salud y protección social	477.859	530.772	499.206	514.332	529.922	545.991	562.554	579.626	597.227	615.368	634.070	673.525	693.731	744.543	766.879	797.042
BF_2.1.5.3	Vivienda, ciudad y territorio	72.604	71.785	63.939	65.857	67.832	76.186	80.534	82.950	85.439	88.001	90.641	93.360	96.161	99.046	102.017	105.079
BF_2.1.5.4	Gobierno territorial	56.995	60.661	61.646	63.391	76.661	78.769	81.131	83.564	86.069	88.643	91.302	94.041	96.862	99.768	102.761	105.844
BF_2.1.5.5	Transporte	9.209	16.079	18.921	19.490	19.795	20.390	20.990	21.587	22.235	22.903	23.589	24.297	25.026	25.776	26.550	27.346
BF_2.1.5.6	Inclusión social y reconciliación	37.643	31.861	23.017	23.707	24.419	25.151	25.906	26.683	27.483	28.308	29.156	30.031	30.932	31.860	32.815	33.800
BF_2.1.5.7	Deporte, recreación y cultura	30.451	33.331	34.902	35.414	36.476	37.571	38.698	39.859	41.055	42.286	43.555	44.862	46.207	47.594	49.022	50.492
BF_2.1.5.8	Resto de sectores	57.660	186.718	36.758	70.301	51.316	57.546	58.706	58.705	61.164	64.473	67.609	69.575	73.982	68.873	72.032	77.671
BF_2.1.6	INTERESES Y COMISIONES DE LA DEUDA	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.1	Interna	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.2	Externa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Secretaría de Hacienda

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_3	DÉFICIT O AHORRO CORRIENTE	210.203	-2.201	304.165	283.380	304.643	323.158	358.449	393.781	443.132	493.552	535.971	539.436	622.000	637.230	703.289	733.104
BF_4	INGRESOS DE CAPITAL	104.356	51.056	51.032	52.038	53.075	54.143	55.241	56.372	57.535	58.740	59.977	61.253	62.565	63.918	65.310	66.744
BF_4.1	Excedentes financieros, dividendos y utilidades	20.422	10.270	10.570	10.899	11.222	11.559	11.906	12.263	12.631	13.009	13.400	13.802	14.216	14.643	15.082	15.534
BF_4.2	Rendimientos financieros	45.171	22.206	22.954	23.643	24.352	25.083	25.835	26.610	27.409	28.231	29.078	29.951	30.849	31.775	32.728	33.710
BF_4.3	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.4	Recuperación de cartera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.5	Retiros del FONPET	32.264	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
BF_4.6	Resto recursos de capital	6.379	3.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
BF_5	GASTOS DE CAPITAL	276.682	489.781	296.066	279.003	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	554.536	638.412	676.168	739.485	797.462
BF_5.1	FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL	276.682	489.781	296.066	279.003	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	554.536	638.412	676.168	739.485	797.462
BF_5.1.1	Educación	13.466	12.069	15.100	15.553	16.019	16.500	16.995	17.505	18.030	18.571	19.128	20.084	21.089	22.143	23.250	24.413
BF_5.1.2	Salud y protección social	15.093	14.220	14.653	15.093	15.547	16.014	16.494	16.989	17.499	18.024	18.564	19.492	20.467	21.490	22.565	23.693
BF_5.1.3	Vivienda, ciudad y territorio	59.748	115.685	79.156	81.531	83.977	86.496	89.091	91.763	94.516	97.352	100.273	105.287	110.551	116.079	121.882	127.977
BF_5.1.4	Gobierno territorial	63.560	52.929	30.994	31.924	32.882	33.868	34.884	35.931	37.008	38.119	39.263	41.225	43.286	45.451	47.723	50.109
BF_5.1.5	Transporte	49.630	73.091	46.624	49.098	53.392	57.129	71.503	87.200	93.304	120.111	152.296	160.541	168.568	176.996	185.846	195.138
BF_5.1.6	Inclusión social y reconciliación	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_5.1.7	Deporte y recreación	0	1.498	1.544	1.589	1.636	1.687	1.737	1.789	1.843	1.898	1.955	2.053	2.155	2.263	2.376	2.495
BF_5.1.8	Resto de sectores	86.034	220.281	107.653	83.443	98.961	95.750	98.667	112.493	156.056	177.359	196.652	205.854	222.296	281.746	353.843	373.637
BF_5.2	Disminución de pasivos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_6	DÉFICIT O SUPERÁVIT DE CAPITAL	-174.326	-438.725	-245.034	-226.965	-249.341	-253.301	-274.130	-307.298	-360.717	-422.693	-468.152	-493.283	-575.847	-612.250	-674.175	-730.718
BF_7	DÉFICIT O SUPERÁVIT TOTAL	43.877	-440.926	-59.131	-56.366	-55.302	-69.657	-84.318	-86.498	-82.416	-70.869	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8	FINANCIACIÓN	230.676	440.926	-59.131	-56.366	-55.302	-69.657	-84.318	-86.498	-82.416	-70.869	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1	RECURSOS DEL CRÉDITO	-43.001	-55.407	-59.131	-56.366	-55.302	-69.657	-84.318	-86.498	-82.416	-70.869	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1	Interno	-43.001	-55.407	-59.131	-56.366	-55.302	-69.657	-84.318	-86.498	-82.416	-70.869	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1.1	Desembolsos																
BF_8.1.1.2	Amortizaciones - Principal	43.001	55.407	59.131	56.366	55.302	69.657	84.318	86.498	82.416	70.869	67.819	66.152	47.154	24.981	9.114	2.386
BF_8.1.2	Externo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_8.1.2.1	Desembolsos																
BF_8.1.2.2	Amortizaciones - Principal																

SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946) sobre el cual se solicitará la autorización correspondiente al Concejo Municipal y que esta matriz financiera diseñada por el Ministerio de Hacienda, es la que nos permite tener la certeza de la sostenibilidad de la entidad a más de diez años.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, la actualización al Plan Financiero 2025-2035 aquí presentada.

CONCEPTO.

Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** a la actualización del Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga contenido en el documento Marco Fiscal de Mediano Plazo.

5. PROPOSICIONES Y VARIOS.

Sin proposiciones por parte de los H. Miembros de este Consejo.

Agotado el orden del día se da por terminada esta sesión ordinaria de **CONFIS No. 011-2026 hoy 16 de febrero de 2026 siendo las 4:00 PM** y en constancia firman quienes en ella intervinieron.

NOMBRE	CARGO	FIRMA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde – Presidente	
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación.	
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Hacienda	
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda - coordinadora Impuestos.	
EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO	Tesorera General	
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado de Presupuesto	

Proyectó: Angie Stephanie Araque Silva – CPS Secretaría de Hacienda.
Revisó: Luz Yamile Medina Peréz - Profesional Especializado - Presupuesto

COPIA CONTROLADA

FitchRatings

Francisco Javier Gómez Muñoz
Secretario de Hacienda
Municipio de Bucaramanga
21 de enero 2026

Estimado Dr. Francisco,

CERTIFICACIÓN

Fitch Ratings Colombia S.A. Sociedad Calificadora de Valores ("Fitch") certifica que a la fecha el Municipio de Bucaramanga cuenta con una calificación en escala nacional de largo plazo de **AAA(col) con Perspectiva Estable** y una calificación nacional de corto plazo de **F1+(col).**

Definición de calificaciones: *AAA(col). Las Calificaciones Nacionales 'AAA' 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.*
F1(col). Las Calificaciones Nacionales 'F1' indican 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. Además, las definiciones de las calificaciones se pueden consultar en el sitio web https://www.fitchratings.com/es/region/colombia.

Asimismo, le informamos que el Comité Técnico de Calificación de Fitch afirmó la calificación el **4 de agosto de 2025**, la cual se publicó y está vigente hasta la fecha.

No obstante lo anterior, la misma se puede revisar de manera extraordinaria y, si es el caso, se puede modificar cuando se tenga conocimiento de cualquier evento o situación susceptible que pueda afectar los fundamentos sobre los cuales se otorgó la calificación o los hechos que, por su naturaleza, probablemente alteren considerablemente la calificación otorgada. El estado de la misma se puede consultar en nuestro sitio web https://www.fitchratings.com/es/region/colombia.

En el comunicado relacionado con la última acción de calificación se cita expresamente que la agencia utilizó como supuesto clave para su escenario de calificación: "incremento bruto de deuda cercano a COP983.000 millones entre 2024 y 2029, por arriba de las pretensiones actuales de la entidad, asumiendo que la deuda se aproxima a los límites legales hacia el final del escenario." En este sentido, las pretensiones de endeudamiento actualizadas por hasta COP700.000 millones

Fitch Ratings Colombia, S.A. SCV
Av Carrera 7 #71-21 Torre B, piso 13, Bogotá. Colombia
T 601 2413220
https://www.fitchratings.com/es/region/colombia

FitchRatings

continúan estando dentro de los supuestos clave que sustentan la acción de calificación tomada en agosto de 2025.

Nota: Fitch no es responsable de ninguna suscripción, crédito, préstamo, compra o decisión estratégica o de inversión. Las calificaciones no son una recomendación o sugerencia, directa o indirecta, para usted ni ninguna otra persona, para comprar, vender, realizar o mantener cualquier inversión, préstamo o instrumento, ni para realizar alguna estrategia de inversión en relación con cualquier inversión, préstamo o instrumento o cualquier entidad. Las calificaciones no comentan sobre la conveniencia de un precio de mercado, la idoneidad de cualquier inversión, préstamo o instrumento para un inversionista en particular (incluyendo, sin estar limitado a, cualquier tratamiento contable y/o regulatorio), o sobre la naturaleza de exención de impuestos o los gravámenes impuestos a pagos hechos en relación con cualquier inversión, préstamo o instrumento. Usted reconoce que Fitch no es su asesor y no le proporciona a usted ni a ninguna otra parte asesoría financiera, ni servicios legales, actuariales, contables, de auditoría, tasación o valoración. Una calificación no debe considerarse como un sustituto de dicha asesoría o dichos servicios. Nada de lo contenido en esta Certificación pretende ni debe interpretarse como la creación de una relación fiduciaria entre usted y Fitch ni entre Fitch y cualquier usuario de una calificación. Si considera la calificación de Fitch en la realización de cualquier acción, reconoce que la calificación de Fitch está sujeta a (i) el proceso analítico y las limitaciones descritas en el sitio web de Fitch, www.fitchratings.com y (ii) las disposiciones relacionadas con la comprensión de las calificaciones y otras formas de opinión, incluidos el uso y las limitaciones de estas que se encuentran en el sitio web de Fitch. Hará uso de cualquier calificación completamente bajo su propio riesgo.

Atentamente,

CARLOS VICENTE RAMIREZ LOZANO
Representante Legal
Área Analítica
Fitch Ratings Colombia S.A.
Sociedad Calificadora de Valores

Fitch Ratings Colombia, S.A. SCV
Av Carrera 7 #71-21 Torre B, piso 13, Bogotá. Colombia
T 601 2413220
https://www.fitchratings.com/es/region/colombia

ALCALDÍA DE
BUCARAMANGA

Secretaría de
Hacienda

INFORMACION FINANCIERA SOPORTE SOLICITUD CUPO DE ENDEUDAMIENTO

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretaria de Hacienda

Con la colaboración de:
Funcionarios de la Administración Central:

LINA MARIA MANRIQUE DUARTE	SUBSECRETARIA DE HACIENDA
EDNA LILIANA DIAZ MURILLO	TESORERO GENERAL
LUZ YAMILE MEDINA PEREZ	PROFESIONAL ESPECIALIZADO - PRESUPUESTO
MYRIAM LAYTON SANCHEZ	PROFESIONAL ESPECIALIZADA - CONTABILIDAD
OSCAR FARLEY BALLESTEROS	PROFESIONAL UNIVERSITARIO – PENSIONES

Profesional de Apoyo:

ANA DORIS CHINCHILLA PABON
FABIAN DAVID PRADA ROJAS

PRESENTACIÓN

El Municipio de Bucaramanga presenta la actualización financiera al cierre de diciembre 31 de 2025.

Esta actualización de información financiera tiene incidencia para la proyección de recursos de la vigencia de 2026 al 2040, con el propósito de dar la sostenibilidad financiera a la solicitud de cupo de endeudamiento para financiación de las obras de impacto contempladas en el Plan de desarrollo para la ciudad de Bucaramanga.

La proyección de ingresos se visualiza con incrementos de prudencia financiera como se puede observar en el Capítulo del Plan Financiero del presente escrito, lo mismo ocurre con el Gasto en el Grupo de Funcionamiento, Servicio de la deuda pública y la inversión.

El Plan Financiero y el cálculo de indicadores de endeudamiento son insumos del Marco Fiscal de Mediano Plazo, la proyección de ingresos y gastos se contempla por el periodo 2026 a 2040, teniendo en cuenta que la viabilidad y sostenibilidad de las finanzas de la entidad debe ser compatible con el Marco Fiscal.

De allí la importancia del presente documento, el cual contiene, entre otros aspectos, el diagnostico financiero de los últimos cinco (5) años; el análisis de la Deuda Pública y su sostenibilidad; el informe de resultados fiscales de la vigencia anterior -2025; la proyección hacia los próximos años reflejada a través del Plan Financiero. De igual manera se presenta la programación de los diferentes recursos que van a financiar los diferentes proyectos de inversión.

El soporte documental para la elaboración del presente informe, esta suministrado por cada área de la Secretaría de Hacienda, como es la Tesorería, Presupuesto, Impuestos, Contabilidad y Fondo de Pensiones.

De esta manera, el presente documento contiene la siguiente información:

- Dinámica fiscal del periodo 2020-2024
- Análisis Financiero diciembre 31 de 2025.
- Plan Financiero 2026-2040
- Análisis de Sostenibilidad de la Deuda Pública, superávit Primario y Capacidad de Endeudamiento

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
secretario de Hacienda

TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACIÓN 2
TABLA DE CONTENIDO 3
LISTA DE TABLAS 5
LISTA DE ILUSTRACIONES 6
1. DINÁMICA FISCAL PERIODO 2020-2024 8
1.1. INGRESOS 2020-2024 8
1.1.1. INGRESOS TRIBUTARIOS 2020-2024 8
1.1.2. INGRESOS NO TRIBUTARIOS 2020-2024 11
1.1.3. RECURSOS DE CAPITAL 2020-2024 12
1.1.4. INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION 2020-2024 13
1.2. GASTOS 2020-2024 14
1.2.1. GASTO DE FUNCIONAMIENTO 2020-2024 15
1.2.2. GASTO DE DEUDA PUBLICA 2020-2024 16
1.2.3. GASTO DE INVERSION 2020-2024 18
1.3. DEUDA PUBLICA 18
1.3.1. COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DEL SALDO DEUDA PUBLICA 2019-2024 18
1.3.2. COMPORTAMIENTO DEL SERVICIO DE DEUDA PÚBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS 2019-2024 19
2 ANALISIS FINANCIERO DICIEMBRE 31 DE 2025 21
2.1. INGRESOS A DICIEMBRE 31 DE 2025 21
2.1.1. INGRESOS TRIBUTARIOS 21
2.1.2. INGRESOS NO TRIBUTARIOS 24
2.1.3. RECURSOS DE CAPITAL 26
2.1.4. INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION A DICIEMBRE 31 DE 2025 26
2.2. GASTOS A DICIEMBRE 31 DE 2025 28
2.2.1. GASTOS DE FUNCIONAMIENTO 29
2.2.2. GASTOS DE DEUDA PUBLICA 29
2.2.3. INVERSION 30
2.3. RESERVAS DE PRESUPUESTO DE 2024 EN EJECUCION A DICIEMBRE 31 DE 2025 30
2.4. DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025 31
2.4.1. SALDO DEUDA PUBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS A DICIEMBRE 31 DE 2025 31
2.4.2. SERVICIO DE DEUDA PUBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025 31
2.4.3. CREDITOS PENDIENTES DE DESEMBOLSAR DICIEMBRE 31 DE 2025 32
2.4.4. CUOTAS – BONOS PENSIONALES 32
2.4.5. FONDO DE CONTINGENCIAS 32
2.5. PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO A DICIEMBRE 31 DE 2025 32
2.6. ASPECTOS CONTABLES A DICIEMBRE 31 DE 2025 36

3. PLAN FINANCIERO 2026-2040 41
3.1. CRITERIOS PARA LA PROYECCIÓN DE INGRESOS 2026-2040 41
3.1.2 INGRESOS NO TRIBUTARIOS 2026-2040 45
3.1.3 RECURSOS DE CAPITAL 2026-2040 46
3.2. CRITERIOS PARA LA PROYECCION DEL GASTO 2026-2036 47
3.2.1. SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA 2026-2036 49
3.2.2. INVERSIÓN 2026-2036 50
3.3 PLAN FINANCIERO CONSOLIDADO DE 2026-2040 50
3.4 PRESUPUESTO DE 2026 52
4. ANÁLISIS DE SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA PUBLICA, SUPERÁVIT PRIMARIO Y CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO 54
4.1 DEUDA PÚBLICA 54
4.1.1 SALDO DEUDA PÚBLICA 2019-2025 54
4.1.2 SERVICIO DEUDA PÚBLICA PERÍODO 2020-2025 55
4.1.3 SALDO DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025 56
4.1.4 SERVICIO DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025 56
4.1.5 CREDITOS PENDIENTES DE DESEMBOLSO A DICIEMBRE 31 DE 2025 57
4.2 MEJORAMIENTO DEL PERFIL DE LA DEUDA PUBLICA 57
4.3 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DE LAS TASAS DE INTERÉS 59
4.4 CALIFICACIÓN DE RIESGOS 61
4.5 VIGENCIAS FUTURAS 61
4.5.1 VIGENCIAS FUTURAS CON INCIDENCIA EN LA VIGENCIA 2026 62
4.6 PRINCIPALES INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO 64
4.6.1 INDICADOR LEY 617 DE 200 A DICIEMBRE 31 DE 2024 64
4.6.2 INDICADOR DE CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO 65
4.6.3 INDICADOR DE SUPERÁVIT PRIMARIO 68
4.7 PROYECCIÓN SERVICIO DEUDA PÚBLICA 2026-2040 68

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. COMPORTAMIENTO INGRESOS 2020 A 2024 8
Tabla 2. COMPORTAMIENTO INGRESO NO TRIBUTARIO 2020-2024 11
Tabla 3. COMPORTAMIENTO DEL INGRESO DEL SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIÓN 2020-2024 12
Tabla 4. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS POR RECURSOS DE CAPITAL 2020-2024 13
Tabla 5. COMPORTAMIENTO DE GASTO DE CONTINGENCIAS Y BONOS-CUOTAS PARTES 2020-2024 18
Tabla 6. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS TRIBUTARIOS DICIEMBRE 31 DE 2025 22
Tabla 7. COMPORTAMIENTO RECAUDO SISTEMA GENERAL PARTICIPACIÓN A DICIEMBRE 31 - 2025 25
Tabla 8. COMPORTAMIENTO DE RECURSOS DE CAPITAL A CORTE DE DICIEMBRE 31 - 2025 26
Tabla 9. COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN A DICIEMBRE 31 DE 2025 27
Tabla 10. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE DEUDA PUBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025 30
Tabla 11. EJECUCIÓN RESERVAS DE PRESUPUESTO DE 2024 EN EJECUCION A CORTE DE DICIEMBRE 31DE 2025 30
Tabla 12. MATRIZ SEGUIMIENTO PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO - PSFF MUNICIPIO DE BUCARAMANGA PERIODO 2025 - DECRETO 0523 DE 2025 34
Tabla 13. MATRIZ SEGUIMIENTO PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO - PSFF MUNICIPIO DE BUCARAMANGA PERIODO 2025 - DECRETO 0523 DE 2025, MODIFICADO DECRETO 0934 DICIEMBRE 31 DE 2025 35
Tabla 14. PLAN FINANCIERO 2025-2040 51
Tabla 15. REPERFILAMIENTO DEUDA PÚBLICA MUNICIPIO DE BUCARAMANGA 58
Tabla 16. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PARA EL SECTOR EDUCACIÓN- 62
Tabla 17. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS EN DIFERENTES SECTORES 63
Tabla 18. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES Y ORDINARIAS EN DIFERENTES SECTORES 63
Tabla 19. CERTIFICACIÓN DE LA LEY 617 A DICIEMBRE 31 DE 2024 64
Tabla 20. CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO 2026-2036 67
Tabla 21.INDICADOR DE SUPERÁVIT PRIMARIO 2025 – 2036 (millones de pesos) 68

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. COMPORTAMIENTO INGRESOS TRIBUTARIOS 2020-2024 8
Ilustración 2. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO 2020-2024 9
Ilustración 3. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO INDUSTRIA Y COMERCIO 2020-2024 9
Ilustración 4. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO AVISOS Y TABLEROS 2020-2024 10
Ilustración 5. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE SOBRETASA A LA GASOLINA 2020-2024 10
Ilustración 6. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO DE ALUMBRADO PÚBLICO 2020-2024 11
Ilustración 7. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN 2020-2024 13
Ilustración 8. COMPORTAMIENTO DEL GASTO DE LA VIGENCIA 2020 A 2024 15
Ilustración 9. COMPORTAMIENTO DEL GASTO DE FUNCIONAMIENTO DEL PERIODO 2020-2024 15
Ilustración 10. COMPORTAMIENTO GASTO DE DEUDA PUBLICA 2020-2024 16
Ilustración 11. SERVICIO DEUDA PUBLICA ENTIDADES FINANCIERAS PERIODO 2020 A 2024 17
Ilustración 12. COMPORTAMIENTO GASTO DE INVERSION PERIODO 2020 A 2024 18
Ilustración 13. SALDO DEUDA PUBLICA DICIEMBRE 31 DE 2019 A DICIEMBRE 31 DE 2024 19
Ilustración 14. SERVICIO DEUDA PUBLICA 2019-2024 19
Ilustración 15. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS PERIODO DE DICIEMBRE 31 DE 2025 21
Ilustración 16. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS TRIBUTARIO DE DICIEMBRE 31 DE 2025 22
Ilustración 17. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO A DICIEMBRE 31 - 2025 23
Ilustración 18. COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO DE PREDIAL UNIFICADO A DICIEMBRE 31 DE 2025 23
Ilustración 19. COMPORTAMIENTO IMPUESTO ALUMBRADO PÚBLICO A DICIEMBRE 31 DE 2025 24
Ilustración 20. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE INGRESOS NO TRIBUTARIOS A CORTE DE DICIEMBRE 31 - 2025 25
Ilustración 21. COMPORTAMIENTO RECAUDO INGRESOS CORRIENTES LIBRE DESTINACIÓN DICIEMBRE 31- 2023 AL 2025 28
Ilustración 22. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DICIEMBRE 31 DE 2025 29
Ilustración 23. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE FUNCIONAMIENTO A DICIEMBRE 31 DE 2025 29
Ilustración 24. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE INVERSION A DICIEMBRE 31 DE 2025 30
Ilustración 25. COMPOSICIÓN DE DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025 31
Ilustración 26. SERVICIO DEUDA PÚBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS DICIEMBRE 31 DE 2025 32
Ilustración 27. PROYECCIÓN 2026-2036 42
Ilustración 28. PROYECCIÓN INGRESOS TRIBUTARIOS 2026-2040 43
Ilustración 29. PROYECCIÓN IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO 2026-2040 43
Ilustración 30. PROYECCIÓN IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO 2026-2040 44
Ilustración 31. PROYECCIÓN IMPUESTO SOBRETASA A LA GASOLINA 2026-2040 44
Ilustración 32. PROYECCION INGRES NO TRIBUTARIOS 2026-2040 45
Ilustración 33. PROYECCION INGRESO SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES 2026-2040 46
Ilustración 34. PROYECCION DE RECURSOS DE CAPITAL 2026-2040 47
Ilustración 35. PROYECCIÓN GASTOS 2026 – 2036 48
Ilustración 36. PROYECCIÓN GASTO FUNCIONAMIENTO 2026 – 2036 49

Ilustración 37. PROYECCION SERVICIO DE DEUDA PUBLICA 2026-2036 49
Ilustración 38. PROYECCION GASTO INVERSION 2026-2036 50
Ilustración 39. ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE INGRESOS ACUERDO MUNICIPAL #050 DE 2025 52
Ilustración 40. ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE GASTOS ACUERDO MUNICIPAL #050 DE 2025 53
Ilustración 41. SALDO DEUDA PÚBLICA PERIODO 2019 A DICIEMBRE 31 DE 2025 54
Ilustración 42. SERVICIO DEUDA PUBLICA PERIODO 2020 A DICIEMBRE 31 DE 2025 55
Ilustración 43. SALDO DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025 56
Ilustración 44. SERVICIO DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025 56
Ilustración 45. ÍNDICE BANCARIO DE REFERENCIA IBR – ENERO 2015 HASTA DICIEMBRE 2025 60
Ilustración 46. EVOLUCIÓN DE LA TASA DTF – ENERO 2015 HASTA DICIEMBRE 2025 60
Ilustración 47. PROYECCIÓN SERVICIO DE DEUDA PUBLICA -ENTIDADES FINANCIERAS PERIODO DE 2026 - 2036 69

1. DINÁMICA FISCAL PERIODO 2020-2024

1.1. INGRESOS 2020-2024

Los ingresos del municipio se clasifican en ingresos corrientes y recursos de capital, el comportamiento de los ingresos del Municipio de Bucaramanga se presenta con crecimiento del 31.34% de la vigencia 2020 con respecto a 2021, se presenta crecimiento del 19.14% entre el periodo de 2021 con respecto a 2022, la variación entre la vigencia 2022 con respecto a 2023 se refleja incremento del 20.43%, para la vigencia de 2024 su crecimiento ascendió en el 9.72% con referencia a 2023.

Tabla 1. COMPORTAMIENTO INGRESOS 2020 A 2024

CONCEPTO INGRESO	RECAUDO 2020	RECAUDO 2021	RECAUDO 2022	RECAUDO 2023	RECAUDO 2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
INGRESOS TRIBUTARIOS Y NO TRIBUTARIOS	369.324.174.539	531.309.677.827	591.901.084.487	723.474.439.223	798.842.993.773	43,86	11,40	22,23	10,42
TRANSFERENCIAS	479.295.513.124	524.854.036.806	570.174.156.413	680.542.638.539	849.286.223.424	9,51	8,63	19,36	24,80
INGRESOS DE CAPITAL	**124.187.178.145**	**221.556.372.078**	**360.183.956.885**	**429.189.753.604**	**363.265.152.499**	**78,41**	**62,57**	**19,16**	**- 15,36**
Recursos del Credito	-	25.000.000.000	55.000.000.000	79.668.991.613	-	-	120,00	44,85	- 100,00
Rendimientos financieros	7.083.544.336	5.373.011.829	22.548.766.410	55.773.202.911	49.422.007.285	- 24,15	319,67	147,34	- 11,39
Recursos del Balance	95.269.846.324	152.152.442.102	248.822.306.149	274.515.905.496	288.878.526.404	59,71	63,53	10,33	5,23
Otros	21.833.787.485	39.030.918.147	33.812.884.326	19.231.653.584	24.964.618.810	78,76	- 13,37	- 43,12	29,81
TOTAL RECAUDO DEL AÑO	**972.806.865.808**	**1.277.720.086.711**	**1.522.259.197.785**	**1.833.206.831.366**	**2.011.394.369.696**	**31,34**	**19,14**	**20,43**	**9,72**

Fuente:Ejecuciones presupuestal 2020-2024
Otros: Lo integra Excedentes de empresas publicas,cofinanciacion,retiros del Fonpet.

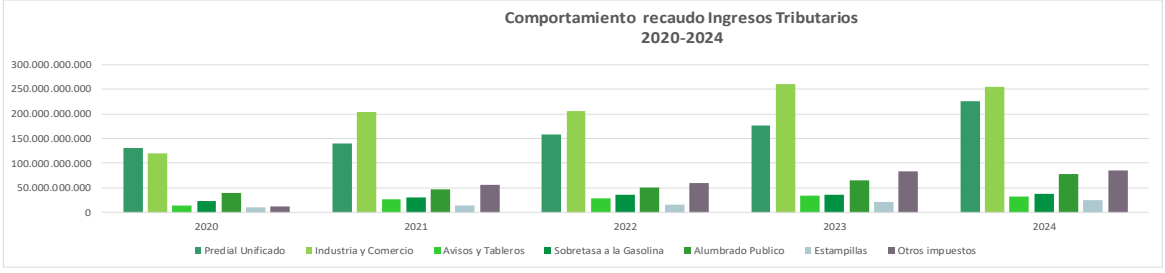
1.1.1. INGRESOS TRIBUTARIOS 2020-2024

Los ingresos tributarios reflejan un incremento de 48.44% entre la vigencia 2020 comparada con la vigencia 2021, situación incidida por la reactivación económica y por la aplicación de la normatividad de la actualización del estatuto tributario acuerdo municipal #032 de 2020, la variación entre la vigencia 2021 con 2022 el incremento es del 7.44%, el crecimiento entre la vigencia 2022 comparado con la vigencia 2023 refleja un crecimiento del 21.78%, el incremento de 2024 con respecto a 2023 se refleja con el 9.21%.

Ilustración 1. COMPORTAMIENTO INGRESOS TRIBUTARIOS 2020-2024

CONCEPTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Predial Unificado	130.336.834.019	139.043.678.478	157.424.376.816	176.407.041.896	225.351.994.732	6,68	13,22	12,06	27,75
Industria y Comercio	119.365.247.612	203.495.367.900	205.391.947.415	261.179.379.481	254.190.305.155	70,48	0,93	27,16	- 2,68
Avisos y Tableros	14.162.136.414	27.072.299.987	28.826.805.126	34.008.448.163	31.835.261.538	91,16	6,48	17,98	- 6,39
Sobretasa a la Gasolina	23.241.272.000	30.076.846.000	35.512.652.000	34.849.618.000	37.185.524.000	29,41	18,07	- 1,87	6,70
Alumbrado Publico	38.613.535.370	45.861.983.900	50.743.279.417	64.120.186.336	77.624.392.785	18,77	10,64	26,36	21,06
Estampillas	9.288.250.425	14.606.971.639	16.519.497.127	20.874.796.736	25.673.573.308	57,26	13,09	26,36	22,99
Otros impuestos	12.318.427.550	55.417.426.092	59.504.199.016	83.121.182.829	84.844.543.778	349,87	7,37	39,69	2,07
TOTAL	**347.325.703.390**	**515.574.573.996**	**553.922.756.917**	**674.560.653.442**	**736.705.595.295**	**48,44**	**7,44**	**21,78**	**9,21**

Fuente:Ejecuciones presupuestal 2020-2024



A continuación, se realiza un análisis del ingreso de Impuesto Predial Unificado y del Impuesto de Industria y Comercio, con mayor incidencia en el presupuesto del Municipio y especialmente en los ingresos propios de la entidad.

1.1.1.1. Impuesto Predial Unificado 2020-2024

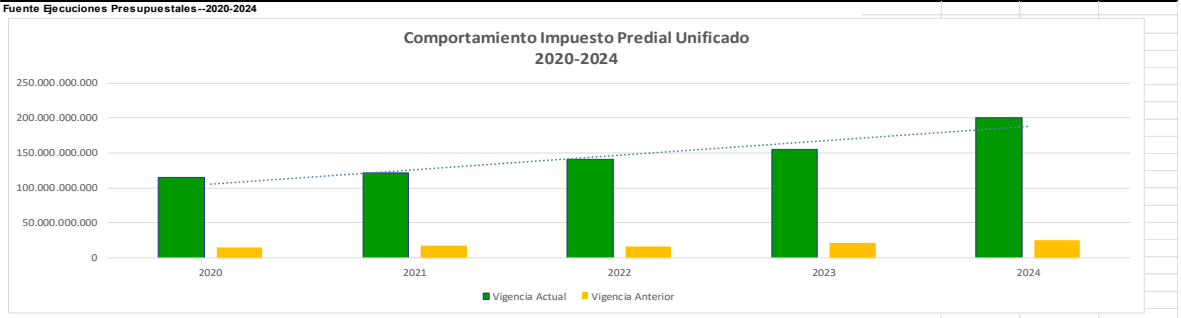
El Impuesto Predial Unificado, al compararlo en las cinco (5) ultimas vigencias refleja crecimiento del 6.68% entre la vigencia 2021 comparada con respecto a 2020, la vigencia 2022 con respecto a 2021 el crecimiento es del 13.22%, se presenta crecimiento del 12.06% entre la vigencia de 2023 con respecto a 2022, se observa un alto crecimiento de 2024 a 2023 en el 27.75% crecimiento producido por el levantamiento de suspensión de predios para el cobro de la actualización catastral.

Ilustración 2. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO 2020-2024

COMPORTAMIENTO DE RECUADO DE IMPUESTO PREDIAL 2020 A 2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Vigencia Actual	114.912.843.086	121.728.260.070	141.511.229.812	155.583.860.459	200.583.976.920	5,93	16,25	9,94	28,92
Vigencia Anterior	15.423.990.933	17.315.418.408	15.913.147.004	20.823.181.437	24.768.017.812	12,26	- 8,10	30,86	18,94
IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO	**130.336.834.019**	**139.043.678.478**	**157.424.376.816**	**176.407.041.896**	**225.351.994.732**	**6,68**	**13,22**	**12,06**	**27,75**

Fuente Ejecuciones Presupuestales--2020-2024



1.1.1.2. Impuesto de Industria y Comercio 2020-2024

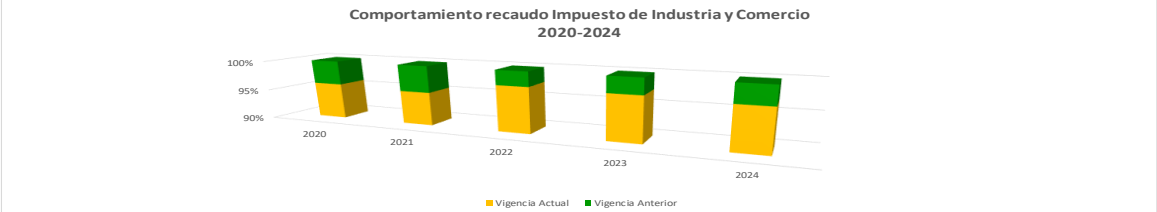
El Impuesto de Industria y Comercio, representa un indicador importante en los ingresos tributarios del Municipio, el comportamiento entre la vigencia 2020 con 2021 presenta un crecimiento del 70.48% incido por la actualización del estatuto Tributario acuerdo municipal #032 de 2020, para la vigencia 2022 comparado con 2021 el crecimiento se dio tan solo de 0.93% y la variación de 2023 con 2022 el crecimiento se refleja en el 27.16%, se observa decrecimiento del 2.68% al comparar el recaudo de 2024 frente a 2023.

Ilustración 3. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO INDUSTRIA Y COMERCIO 2020-2024

COMPORTAMIENTO DE RECUADO DE IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO 2020-2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2022-2023
Vigencia Actual	114.565.401.823	194.452.466.949	200.402.626.686	254.374.824.599	246.562.821.395	69,73	3,06	26,93	- 3,07
Vigencia Anterior	4.799.845.789	9.042.900.950	4.989.320.729	6.804.554.882	7.627.483.760	88,40	- 44,83	36,38	12,09
IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO	**119.365.247.612**	**203.495.367.900**	**205.391.947.415**	**261.179.379.481**	**254.190.305.155**	**70,48**	**0,93**	**27,16**	**- 2,68**

Fuente Ejecuciones Presupuestales--2020-2023



1.1.1.3. Impuesto de Avisos y Tableros 2020-2024

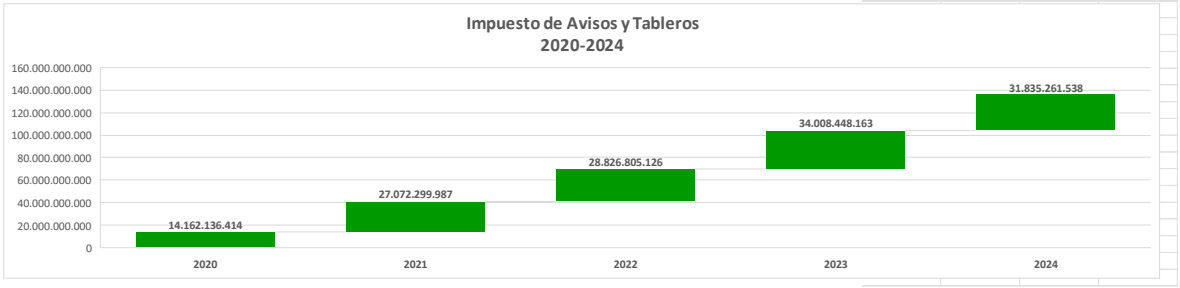
El impuesto de avisos y tableros representa un indicador importante en los ingresos tributarios del Municipio, el comportamiento entre la vigencia 2021 comparada con la vigencia 2020 refleja crecimiento del 91.16%, el crecimiento entre la vigencia 2022 comparada con 2021 presenta crecimiento del 6.48% y; la variación de 2023 frente a 2022 se presenta con el 17.98% y la vigencia de 2024 refleja decrecimiento del 6.39%

Ilustración 4. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO AVISOS Y TABLEROS 2020-2024

COMPORTAMIENTO DE RECUADO DE IMPUESTO DE AVISOS Y TABLEROS 2020-2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2022-2023
IMPUESTO DE AVISOS Y TABLEROS	14.162.136.414	27.072.299.987	28.826.805.126	34.008.448.163	31.835.261.538	91,16	6,48	17,98	- 6,39

Fuente Ejecuciones Presupuestales--2020-2024



1.1.1.4. Impuesto de Sobretasa a la Gasolina 2020-2024

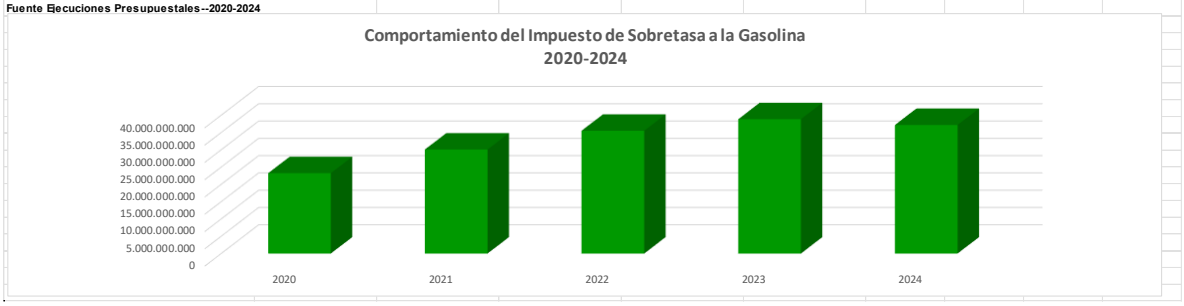
El impuesto de Sobretasa a la Gasolina, el confinamiento mantenido en el país en buena parte de la vigencia 2020, condujo a un estancamiento económico a nivel país producto de los mismos efectos por preservar la vida de los ciudadanos; el crecimiento para la vigencia 2021 asciende con el 29.41%, la variación de 2022 frente a 2021 se refleja con el 18.07%, el crecimiento de 2023 con 2022 crece en el 9.40%; la vigencia de 2024 refleja decrecimiento del 4.28%.

Ilustración 5. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE SOBRETASA A LA GASOLINA 2020-2024

COMPORTAMIENTO DE RECUADO DE IMPUESTO DE SOBRETASA A LA GASOLINA 2020-2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
IMPUESTO DE SOBRETASA A LA GASOLINA	23.241.272.000	30.076.846.000	35.512.652.000	38.849.618.000	37.185.524.000	29,41	18,07	9,40	- 4,28

Fuente Ejecuciones Presupuestales--2020-2024



1.1.1.5. Impuesto de Alumbrado Público 2020-2024

El comportamiento del impuesto de Alumbrado Público refleja crecimiento del 18.77% del año 2020 comparado con 2021; para la vigencia 2022 se refleja incremento del 10.64% en

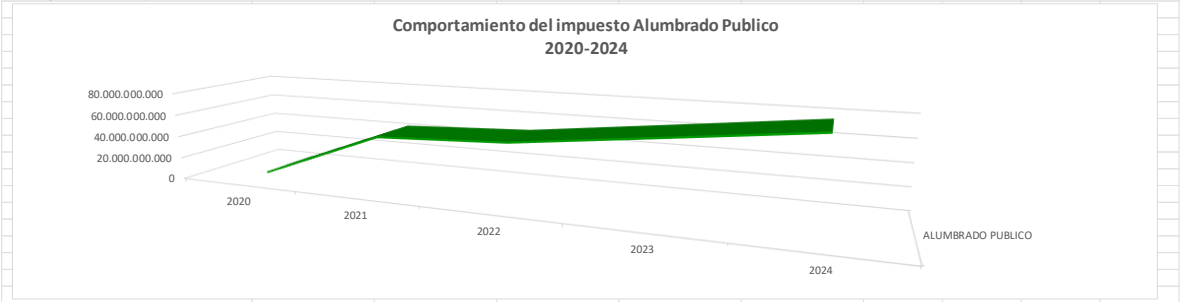
la vigencia 2021; la variación de 2023 frente a 2023 se presenta con el 26.36%; para la vigencia de 2024 frente a 2023 crece en el 21.06%.

Ilustración 6. COMPORTAMIENTO DEL RECAUDO DE ALUMBRADO PÚBLICO 2020-2024

COMPORTAMIENTO DE RECUADO DE IMPUESTO DE ALUMBRADO PUBLICO 2020-2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
ALUMBRADO PUBLICO	2.109.002.714	45.861.983.900	50.743.279.417	64.120.186.336	77.624.392.785	2.074,58	10,64	26,36	21,06

Fuente Ejecuciones Presupuestales--2020-2024



1.1.2. INGRESOS NO TRIBUTARIOS 2020-2024

Referente a los ingresos no Tributarios su crecimiento del periodo 202021 con 2020 fue del 7.84%; la vigencia 2022 presenta crecimiento del 12.50%; se presenta crecimiento del 19.96% entre la vigencia 2023 comparada con la vigencia 2022; la vigencia de 2024 presenta un significativo componente del ingreso con crecimiento del 24.95%.

Tabla 2. COMPORTAMIENTO INGRESO NO TRIBUTARIO 2020-2024

DESCRIPCION	CIERRE 2020	CIERRE 2021	CIERRE 2022	CIERRE 2023	CIERRE 2024	% VARIACION	% VARIACION 2021-2022	% VARIACION 2022-2023	% VARIACION 2023-2024
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	**501.293.984.273**	**540.589.140.638**	**608.152.483.982**	**729.456.424.321**	**911.423.621.902**	**7,84**	**12,50**	**19,95**	**24,95**
CONTRIBUCION	11.177.012.021	7.654.583.625	10.197.426.432	14.002.876.870	16.686.073.693	- **31,51**	**33,22**	**37,32**	**19,16**
TASAS Y DERECHOS ADMINISTRATIVOS	2.071.860.305	2.871.641.336	2.440.611.584	3.075.016.697	4.975.145.999	**38,60**	- **15,01**	**25,99**	**61,79**
MULTAS SANCIONES E INTERESES DE MORA	**4.276.608.908**	**5.009.937.907**	**16.233.837.237**	**21.264.998.262**	**27.875.241.801**	**17,15**	**224,03**	**30,99**	**31,09**
MULTAS Y SANCIONES	973.754.424	2.222.925.205	4.477.818.792	6.926.752.156	6.907.651.408	128,28	101,44	54,69	- 0,28
INTERESES DE MORA	3.302.854.484	2.787.012.702	11.756.018.445	14.338.246.106	20.967.590.393	- 15,62	321,81	21,97	46,24
VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	145.019.852	198.940.963	185.991.191	190.951.472	192.380.580	37,18	- 6,51	2,67	0,75
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	**479.295.513.124**	**517.105.624.451**	**569.792.834.497**	**680.027.391.449**	**848.943.748.234**	**7,89**	**10,19**	**19,35**	**24,84**
SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES	331.698.463.337	360.690.591.653	366.784.773.085	417.348.298.950	542.986.100.385	8,74	1,69	13,79	30,10
PARTICIPACIONES DISTRINTAS DEL SGP	8.074.478.969	9.812.453.920	9.600.632.036	10.718.744.338	15.508.551.116	21,52	- 2,16	11,65	44,69
TRANSFERENCIAS DE OTRAS ENTIDADES GOBIERNO	17.787.036.920	26.028.813.464	29.753.593.942	53.545.206.006	44.646.849.555	46,34	14,31	79,96	- 16,62
RECURSOS ADRES-REGIMEN SUBSIDIADO	121.735.533.898	120.573.765.414	163.653.835.434	198.415.142.154	245.802.247.178	- 0,95	35,73	21,24	23,88
SISTEMA GENERAL DE PENSIONES	**0**	**1.415.698.707**	**381.321.915**	**515.247.091**	**342.475.191**	**-**	- **73,06**	**35,12**	- **33,53**
PARTICIPACION Y DERECHO POR MONOPOLIO	**4.327.970.063**	**6.332.713.649**	**8.920.461.126**	**10.379.942.480**	**12.408.556.404**	**46,32**	**40,86**	**16,36**	**19,54**

Fuente:EJECUCION INGRESOS DIC.31-2020-2021--2022-2023-2024

En los ingresos no tributarios el rubro de mayor proporción en esta clasificación está basado en los ingresos del Sistema General de Participación para los sectores de Educación, Salud, Agua Potable y Saneamiento Básico, propósito General de Libre y forzosa inversión en Cultura y Deporte y lo relacionado con alimentación Escolar. Estos recursos son asignados por el Gobierno Nacional, soportado en documentos de Distribución, proceso este, realizado por el Departamento Nacional de Planeación. Su incremento se basa en una serie de variables macroeconómicas determinadas en los estudios económicos realizados por el Gobierno Nacional. El componente de mayor peso en la estructura del SGP se asigna al sector Educación, seguido el Sector Salud y propósito General de forzosa Inversión.

El ingreso del recurso del Sistema General de Participación ha venido presentando crecimientos durante los últimos cinco (5) años, en la vigencia 2021 se presenta crecimiento

de 8.74% comparado con 2020, en la vigencia 2022 comparada con 2021 se refleja crecimiento del 1.69%, la vigencia 2023 comparado con 2023 refleja crecimiento del 13.79%; se refleja crecimiento significativo en estos recursos con del 30.10%

Tabla 3. COMPORTAMIENTO DEL INGRESO DEL SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIÓN 2020-2024

DESCRIPCION	CIERRE 2020	CIERRE 2021	CIERRE 2022	CIERRE 2023	CIERRE 2024	% VARIACION	% VARIACION 2021-2022	% VARIACION 2022-2023	% VARIACION 2022-2023
SISEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES	**331.698.463.337**	**360.690.591.653**	**366.784.773.085**	**417.348.298.950**	**542.986.100.385**	**8,74**	**1,69**	**13,79**	**30,10**
PARTICIPACION PARA EDUCACION	**235.927.756.266**	**249.153.388.957**	**246.483.858.479**	275.185.847.111	355.064.685.431	5,61	- 1,07	11,64	29,03
PARTICIPACION PARA SALUD	**70.703.740.383**	**84.228.732.922**	**91.205.294.607**	**109.146.764.193**	**145.410.717.921**	19,13	8,28	19,67	33,22
REGIMEN SUBSIDIADO-	66.502.448.653	79.880.515.915	85.924.629.838	103.701.136.459	138.603.704.364	20,12	7,57	20,69	33,66
SALUD PUBLICA	4.201.291.730	4.348.217.007	5.280.664.769	5.445.627.734	6.807.013.557	3,50	21,44	3,12	25,00
PARTICIPACION PARA PROPOSITO GENERAL	**17.228.616.895**	**20.022.305.780**	**21.372.964.009**	**23.279.095.939**	**29.986.294.284**	16,22	6,75	8,92	28,81
DEPORTE Y RECREACION	1.531.432.613	1.779.760.514	1.899.819.023	2.069.252.972	2.665.448.381	16,22	6,75	8,92	28,81
CULTURA	1.148.574.460	1.334.820.385	1.424.864.267	1.551.939.729	1.999.086.286	16,22	6,75	8,92	28,81
PROPOSITO GENERAL LIBRE INVERSION	14.548.609.822	16.907.724.881	18.048.280.719	19.657.903.238	25.321.759.617	16,22	6,75	8,92	28,81
ASIGNACIONES ESPECIALES	**951.016.677**	**1.045.447.751**	**1.022.782.532**	**1.130.130.157**	**1.516.412.786**	9,93	- 2,17	10,50	34,18
PROGRAMA DE ALIMENTACION ESCOLAR	951.016.677	1.045.447.751	1.022.782.532	1.130.130.157	1.516.412.786	9,93	- 2,17	10,50	34,18
AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BASICO	**6.887.333.116**	**6.240.716.243**	**6.699.873.458**	**8.606.461.550**	**11.007.989.963**	- 9,39	7,36	28,46	27,90

Fuente:EJECUCION INGRESOS DIC.31-2020-2021--2022-2023-2024

1.1.3. RECURSOS DE CAPITAL 2020-2024

Referente a los recursos de Capital, desde el punto de vista presupuestal está integrada por los recursos de crédito, los rendimientos financieros y una gran participación de los recursos del balance que son las partidas por lo general que contienen recursos de la vigencia anterior que no se ejecutan y deben ser incorporados en la próxima vigencia.

Los rendimientos financieros muestran comportamiento decrecimiento del -24.14%; en la vigencia 2021 comparados con 2020, la vigencia 2022 con respecto a 2021 se refleja incremento del 319.57% y; la vigencia 2023 presenta crecimiento del 147.34%, como se puede observar el nivel de rendimientos ha disminuido y se refleja decrecimiento del 11.39%.

Los excedentes de Utilidades, provenientes de empresas donde se tienen acciones y participación han presentado un crecimiento importante durante los últimos cinco (5) años, se refleja entre los años 2021 comparado con 2020 refleja decrecimiento del -51.27%; para la vigencia 2022 se presenta crecimiento del 80.64%, la vigencia 2023 crece al 8.58%, se refleja un crecimiento enorme del 90.17% de utilidades de empresas como las utilidades de la Essa, los rendimientos de la Empresa de Acueducto de Bucaramanga entre otros.

El Desahorro del Fonpet para el Pago de mesadas pensionales y para inversión de la vigencia 2020 se asignó la partida de $11.649.642.917 para obligaciones de mesadas pensionales. En la vigencia 2021 se asignó la partida de $35.222.883709; en la vigencia 2022 se refleja la partida de $25.448.780.258 de Recursos provenientes de desahorro del Fonpet para pago de mesadas pensionales, al cierre de la vigencia 2024 se observa recaudo por valor de $14.493.721.931.

Las partidas que reflejan los recursos del Balance son significativas en el periodo 2020 a 2024, estos recursos son originados de mayores ingresos en la ejecución como también menores gastos de la ejecución del año anterior situación que incide en los resultados fiscales en cada anualidad.

Tabla 4. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS POR RECURSOS DE CAPITAL 2020-2024

DESCRIPCION	CIERRE 2020	CIERRE 2021	CIERRE 2022	CIERRE 2023	CIERRE 2024	% VARIACION	% VARIACION 2021-2022	% VARIACION 2022-2023	% VARIACION 2022-2023
COFINANCIACION- NACION -DPTO	2.390.680.471		0	0	-	100,00			
DIVIDENDOS Y UTILIDADES POR OTRAS INVERS.	4.233.379.425	2.062.763.944	3.726.243.294	4.045.835.990	7.693.816.024	- 51,27	80,64	8,58	90,17
RENDIMIENTOS FINANCIEROS-	7.083.544.336	5.373.011.829	22.548.766.410	55.773.202.911	49.422.007.285	- 24,15	319,67	147,34	- 11,39
RECURSOS DEL CREDITO		25.000.000.000	55.000.000.000	79.668.991.613	0	-	120,00	44,85	- 100,00
RECURSOS B ALANCE:	95.269.846.324	152.152.442.102	248.822.306.149	274.515.905.496	288.878.526.404	59,71	63,53	10,33	5,23
RETIRO FONPET	11.649.642.917	35.222.883.709	25.448.780.258	10.000.000.000	14.493.721.931	202,35	- 27,75	- 60,71	44,94
REINTEGROS Y OTROS RECURSOS NO APROPIADOS	2.860.084.672	1.745.270.494	3.137.860.774	3.685.817.593	2.777.080.854	- 38,98	79,79	17,46	- 24,65
DONACIONES	700.000.000			0	-	100,00	-	-	-
TRANSFERENCIAS CAPITAL			1.500.000.000	1.500.000.000					- 100,00
TOTAL RECURSOS DE CAPITAL	**124.187.178.145**	**221.556.372.078**	**360.183.956.885**	**429.189.753.603**	**363.265.152.498**	**78,41**	**62,57**	**19,16**	**- 15,36**

Fuente:EJECUCION INGRESOS DIC.31-2020-2021--2022-2023-2024

1.1.4. INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION 2020-2024

Los ingresos corrientes de libre destinación son un componente representativo en la estructura de los ingresos del municipio de Bucaramanga. Esta fuente de financiación cubre en gran medida los gastos de funcionamiento, el servicio de la deuda pública y los diferentes sectores de inversión de la administración municipal.

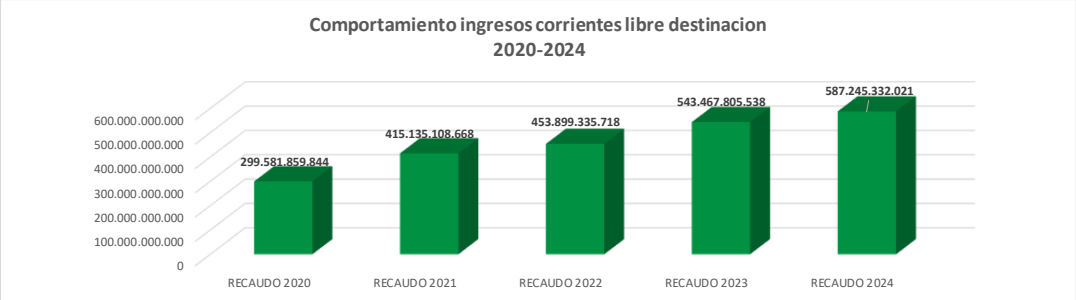
El análisis del comportamiento de los últimos cinco (5) años reflejan su comportamiento por cada anualidad. La ilustración 7 refleja el monto de ingresos del periodo de 2020 a 2024, así:

Ilustración 7. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN 2020-2024

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
COMPORTAMIENTO INGRESOS ICLD
PERIODO 2020-2024

DESCRIPCION	RECAUDO 2020	RECAUDO 2021	RECAUDO 2022	RECAUDO 2023	RECAUDO 2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO	130.336.834.019	139.043.678.478	157.424.376.816	176.407.041.896	225.351.996.732	6,68	13,22	12,06	27,75
IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO	119.365.247.612	203.495.367.900	205.391.947.415	261.179.379.481	254.190.305.155	70,48	0,93	27,16	- 2,68
AVISOS Y TABLEROS	14.162.136.414	27.072.299.987	28.826.805.126	34.008.448.163	31.835.261.538	91,16	6,48	17,98	- 6,39
IMPUESTO A LA PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL	120.329.282	175.865.571	227.903.526	218.720.299	356.313.476	46,15	29,59	- 4,03	62,91
SOBRETASA A LA GASOLINA	23.241.272.000	30.076.846.000	35.512.652.000	38.849.618.000	37.185.524.000	29,41	18,07	9,40	- 4,28
IMPUESTO DE DELINEACION URBANA	431.141.388	468.329.974	515.203.882	861.920.252	526.732.728	8,63	10,01	67,30	- 38,89
IMPUESTO DE ESPECTACULOS PUBLICOS	2.300	2.508.000	12.777.000	10.632.500	37.278.116	108.943,48	409,45	- 16,78	250,61
MULTAS-SANCIONES	296.133.824	1.855.881.805	3.948.875.920	6.394.274.954	6.397.118.308	526,70	112,78	61,93	0,04
SERVICIOS FINANCIEROS INMOBILIARIOS	145.019.852	198.940.963	185.991.191	190.951.472	192.380.580	37,18	- 6,51	2,67	0,75
INTERESES DE MORA	3.302.854.484	2.676.942.607	11.419.127.011	13.953.805.594	14.816.215.515	- 18,95	326,57	22,20	6,18
OTROS INGRESOS	137.293.557	256.093.963	840.547.902	889.800.200	1.063.557.553	86,53	228,22	5,86	19,53
REGISTRO DE MARQUILLAS	3.527.000	436.000	798.000	1.130.000	1.269.000	- 87,64	83,03	41,60	12,30
IMPUESTO SOBRE VEHICULOS AUTOMOTORES	8.040.068.112	9.811.917.420	9.592.329.929	10.502.082.727	15.291.379.320	22,04	- 2,24	9,48	45,60
TOTAL INGRESOS CORRIENTES LIBRE DESTINACION	**299.581.859.844**	**415.135.108.668**	**453.899.335.718**	**543.467.805.538**	**587.245.332.021**	**38,57**	**9,34**	**19,73**	**8,06**

Fuente: Ejecucion presupuesta 2020-2024



Al observar el comportamiento de ingresos corrientes de libre destinación de la vigencia 2021 comparada con 2020 se presenta un incremento del 38.57%, la variación reflejada entre el año de 2022 comparado con 2021 se refleja incremento del 9.34% y la vigencia 2023 comparado con 2022 el incremento se refleja en el 19.73% y para la vigencia de 2024, se situó en el 8.06%

Los ingresos representativos en este grupo de ingresos se presentan con el Impuesto Predial Unificado y el Impuesto de Industria y Comercio.

Al analizar el total de Ingresos de la vigencia 2020, el ingreso Predial Unificado y el impuesto de Industria y comercio represento el 83.35% del total de los ingresos corrientes de libre destinación, para la vigencia 2021 cubrió el 83.72%, la vigencia 2022 su composición se situó en el 79.93%, la vigencia 2023 cubre el 80.52%; para la vigencia de 2024 su estructura cubre el 81.60% del total de los ingresos recaudados de la vigencia.

El seguimiento de este grupo de ingresos corrientes de libre destinación es fundamental, teniendo en cuenta que debe darse cumplimiento al artículo sexto (6) y diez (10) de la ley 617 de 2000, sobre el control al gasto de funcionamiento y a los recursos asignados a los organismos de control municipal como es la Personería, Concejo Municipal. Lo asignado a la Contraloría Municipal se realiza con el procedimiento de la ley 1416 de 2010.

1.2. GASTOS 2020-2024

Los gastos en la Administración central se encuentran clasificados en Gastos de Funcionamiento, Servicio de la Deuda Pública e Inversión.

Los gastos de funcionamiento en la vigencia 2021 presentan crecimiento del 38.19% comparado con la vigencia 2020, este incremento se encuentra influenciando los ajustes realizados en los diferentes componentes del Gasto de funcionamiento, como también la inclusión de partidas en el presupuesto como es el caso de la Transferencia de la Sobretasa ambiental. Para la vigencia 2022 con respecto a 2021 se incrementa el gasto en el 19.31% y la vigencia 2023 se refleja con crecimiento del 18.79%, la vigencia de 2024 presenta disminución en el crecimiento del gasto de funcionamiento del 9.89% respecto a 2023.

El rubro de la Deuda Pública presenta para la vigencia 2021 se incrementa el 25.67%; se aclara que en este componente de Gasto se encuentra incluido el Fondo de Contingencias, como también el pago de Bonos y Cuotas Partes Pensionales y desde luego el Servicio de la Deuda Pública que se desprende de las obligaciones financieras contraídas con las Entidades bancarias de acuerdo con las condiciones otorgadas en cada contrato de empréstito suscrito. Para la vigencia 2022 comparado con 2021 decrece en el 0.07%y la vigencia 2023 crece al 129.79% comparado con la vigencia 2022, una de las razones del crecimiento es el incremento en las tasas de interés y los periodos de vencimiento a principal de la deuda como consecuencia del proceso de renegociación de la deuda pública en cuanto al plazo de amortización en el periodo de la pandemia, el crecimiento de la vigencia de 2024 se refleja en el 26.59%.

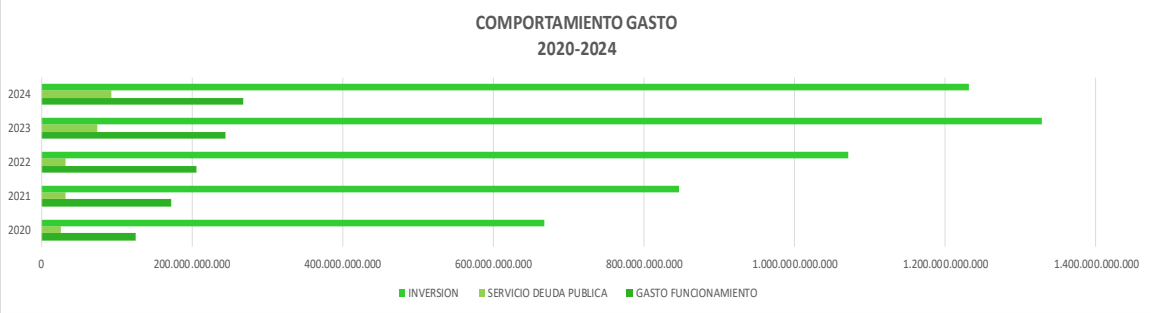
El monto de inversión muestra para la vigencia 2021 incremento del 26.84% comparado con 2020; la vigencia 2022 presenta crecimiento en inversión del 26.55% y la vigencia 2023 se incrementa en el 24.04%, se aclara que estos incrementos obedecen sustancialmente a los desembolsos de los recursos de créditos producto del endeudamiento, como también a recursos de balance originados de mayores ingresos y menores gastos en ejecución de los

periodos anteriores, la vigencia de 2024 presenta decrecimiento en la inversión en 7.34% al comparar con el año de 2023.

Ilustración 8. COMPORTAMIENTO DEL GASTO DE LA VIGENCIA 2020 A 2024

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
GASTO FUNCIONAMIENTO	124.785.521.237	172.442.614.872	205.735.489.068	244.383.226.641	268.552.063.814	38,19	19,31	18,79	9,89
SERVICIO DEUDA PUBLICA	25.577.981.517	32.144.253.272	32.121.134.919	73.812.424.280	93.438.209.641	25,67	- 0,07	129,79	26,59
INVERSION	667.273.169.723	846.397.518.039	1.071.094.832.643	1.328.622.699.489	1.231.057.821.782	26,84	26,55	24,04	- 7,34
TOTAL	**817.636.672.477**	**1.050.984.386.183**	**1.308.951.456.630**	**1.646.818.350.410**	**1.593.048.095.236**	**28,54**	**24,55**	**25,81**	**- 3,27**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024



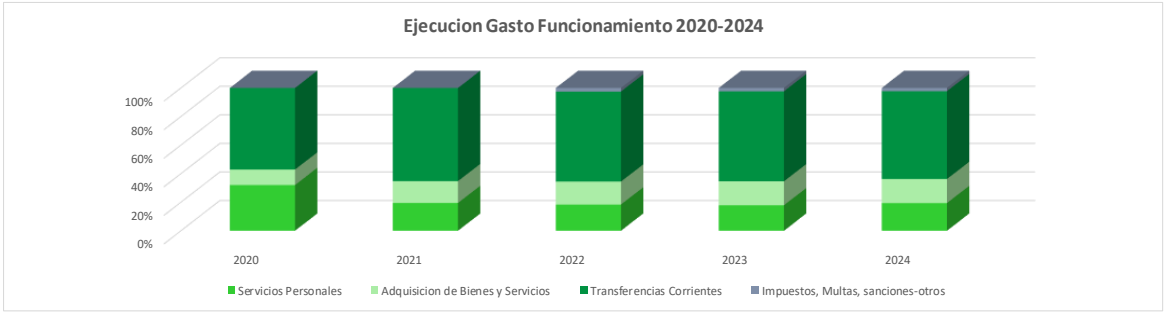
1.2.1. GASTO DE FUNCIONAMIENTO 2020-2024

Durante el periodo de 2020 a 2021 se observa crecimiento del 38.19 influenciado en gran medida con la ubicación de la partida de la transferencia de la Sobre tasa Ambiental, la vigencia 2022 refleja crecimiento del 19.31%, sigue crecimiento entre 2023 comparado con 2022 del 18.79% y la vigencia de 2024 presenta tan solo crecimiento del 9.89%; influenciado considerablemente en la adquisición de bienes y servicios, en las transferencias corrientes y en impuestos multas y sanciones.

Ilustración 9. COMPORTAMIENTO DEL GASTO DE FUNCIONAMIENTO DEL PERIODO 2020-2024

OBJETO GASTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Servicios Personales	39.918.332.143	33.520.518.512	37.775.394.785	43.578.930.658	52.006.193.103	- 16,03	12,69	15,36	19,34
Adquisicion de Bienes y Servicios	13.557.139.193	26.432.075.900	33.053.618.874	41.029.657.123	45.264.821.964	94,97	25,05	24,13	10,32
Transferencias Corrientes	71.310.049.901	112.490.020.460	129.750.175.575	154.071.185.416	165.209.640.829	57,75	15,34	18,74	7,23
Impuestos, Multas, sanciones-otros	0	0	5.156.299.833	5.703.453.445	6.071.407.918			10,61	6,45
GASTO FUNCIONAMIENTO	**124.785.521.237**	**172.442.614.872**	**205.735.489.068**	**244.383.226.642**	**268.552.063.814**	**38,19**	**19,31**	**18,79**	**9,89**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024



Fuente: Ejecución Gasto a diciembre 31 2020-2024

1.2.2. GASTO DE DEUDA PUBLICA 2020-2024

En la clasificación Presupuestal de la Deuda Pública se refleja el detalle de este componente que lo integra el Servicio de la deuda pública con entidades financieras para pago de principal e intereses, se encuentra incluido lo correspondiente a cuotas partes y Bonos pensionales, como también lo referente al Fondo de Contingencias.

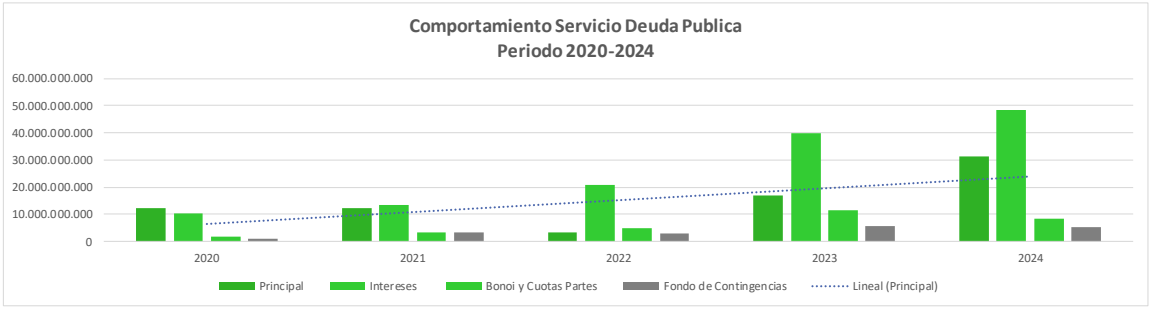
Al analizar este componente del gasto incluido los objetos de gastos que lo componen antes relacionado se observa crecimiento del 25.67 al comparar este crecimiento de 2021 con 2020, se disminuye el servicio de deuda de la vigencia 2022 con 2021 en el 0.07 como consecuencia de una disminución en el pago de capital, producto de reestructuración de deuda pública la vigencia de 2023 comparada con 2022 presente crecimiento del 129.79% la entidad restablece el pago de capital e igualmente se realizan mayores pagos en el fondo de contingencias.

El comportamiento lo ilustramos así:

Ilustración 10. COMPORTAMIENTO GASTO DE DEUDA PUBLICA 2020-2024

OBJETO GASTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Principal	12.244.355.233	12.228.315.378	3.358.344.838	16.979.630.140	31.436.618.491	- 0,13	- 72,54	405,60	85,14
Intereses	10.288.208.585	13.373.342.146	20.752.379.250	39.987.575.724	48.486.549.128	29,99	55,18	92,69	21,25
Bonoi y Cuotas Partes	1.969.969.786	3.238.041.130	5.044.829.469	11.369.599.581	8.342.837.017	64,37	55,80	125,37	- 26,62
Fondo de Contingencias	1.075.447.913	3.304.554.618	2.965.581.362	5.475.618.835	5.172.205.005	207,27	- 10,26	84,64	- 5,54
SERVICIO DEUDA PUBLICA	**25.577.981.517**	**32.144.253.272**	**32.121.134.919**	**73.812.424.280**	**93.438.209.641**	**25,67**	**- 0,07**	**129,79**	**26,59**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024



a continuación, se realiza análisis financiero en los diferentes componentes así:

1.2.2.1. SERVICIO DEUDA PUBLICA A ENTIDADES FINANCIERAS 2020-2024

El monto del Servicio de la deuda Pública con entidades financiera su comportamiento de pago se basa en las condiciones financieras otorgadas en los contratos de empréstitos suscritos en las respectivas vigencias fiscales correspondiente, se observa crecimiento del 13.62% de la vigencia 2021, comparada con 2020. Para la vigencia 2021 comparado con 2020 se presenta disminución en el 5.82% producto de reorientación en condiciones financieras en cuanto al plazo de amortización a capital; sin embargo, se debe manifestar que esta estrategia repercute hacia los próximos vencimientos a incrementar ese plazo de gracia otorgado en la negociación del endeudamiento, para la vigencia 2023 con respecto a 2022 crece en el 136.27% el servicio de la deuda pública, la incidencia de este crecimiento

obedece que este periodo inicia los pagos retenidos de los periodos de gracia, como también n elevado costo en las tasas de intereses de los diferentes créditos.

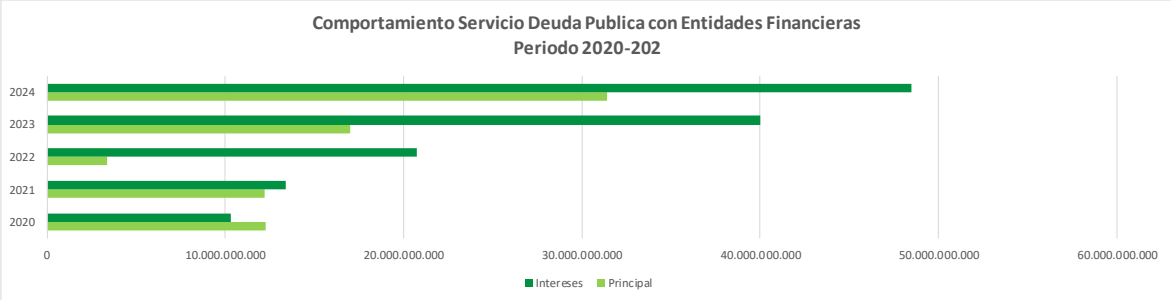
El servicio de deuda pago en la vigencia de 2024 crece en el 40.30%, como se puede observar el pago por intereses crece solo el 21.25%, situación incidida por la gestión de este gobierno en la estrategia de renegociar las tasas de intereses de los diversos créditos, con disminución en la tasa de intereses , especialmente en los puntos adiciónales, el pago de capital crece en el 85.14% en las diferentes obligaciones suscritas con las diferentes entidades financieras, lo que significa que el gobierno continuo pagando el capital de las diferentes obligaciones suscritas antes de la vigencia de 2024.

A continuación, se refleja el servicio de la Deuda Pública con Entidades Financieras, cancelado en las vigencias de 2020 a 2024, corresponde a Capital e Intereses, desprendido de contratos de empréstitos suscritos antes de la vigencia de 2024.

Ilustración 11. SERVICIO DEUDA PUBLICA ENTIDADES FINANCIERAS PERIODO 2020 A 2024

OBJETO GASTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Principal	12.244.355.233	12.228.315.378	3.358.344.838	16.979.630.140	31.436.618.491	- 0,13	- 72,54	405,60	85,14
Intereses	10.288.208.585	13.373.342.146	20.752.379.250	39.987.575.724	48.486.549.128	29,99	55,18	92,69	21,25
SERVICIO DEUDA PUBLICA	**22.532.563.818**	**25.601.657.524**	**24.110.724.088**	**56.967.205.864**	**79.923.167.618**	**13,62**	**- 5,82**	**136,27**	**40,30**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024



1.2.2.2. CONTINGENCIAS Y BONOS Y CUOTAS PENSIONALES 2020-2024

La apropiación del Fondo de Contingencias se ha ejecutado en el pago de contingencias y desde luego la administración ha venido orientando recursos para atender compromisos de vigencias antiguas que una vez se resuelva el acto litigioso, debe la administración cancelar estas obligaciones, la partida asignada para la vigencia 2020 ascendió a $1.075.447.913, 2021 su valor ejecutado ascendió a $3.304.554.618, la vigencia 2022 se ejecutó el valor de $2.965.581.62 y la vigencia 2023 creció en forma exorbitante y su ejecución se presenta por valor de 11.369.599.581.

El monto de Bonos y cuotas partes refleja crecimiento representativo entre 2020 comparado con 2021 en el 64.37% entre la vigencia 2022 comparado con 2021 crece al 55.80%, la vigencia 2023 crece al 8.54%; la vigencia de 2024 decrece en 19.77%.

Tabla 5. COMPORTAMIENTO DE GASTO DE CONTINGENCIAS Y BONOS-CUOTAS PARTES 2020-2024

OBJETO GASTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
Bonos - Cuotas partes	1.969.969.786	3.238.041.130	5.044.829.469	11.369.599.581	8.342.837.017	64,37	55,80	125,37	- 26,62
Fondo de Contingencias	1.075.447.913	3.304.554.618	2.965.581.362	5.475.618.835	5.172.205.005	207,27	- 10,26	84,64	- 5,54
TOTAL	**3.045.417.699**	**6.542.595.748**	**8.010.410.831**	**16.845.218.416**	**13.515.042.023**	**114,83**	**22,43**	**110,29**	**- 19,77**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024

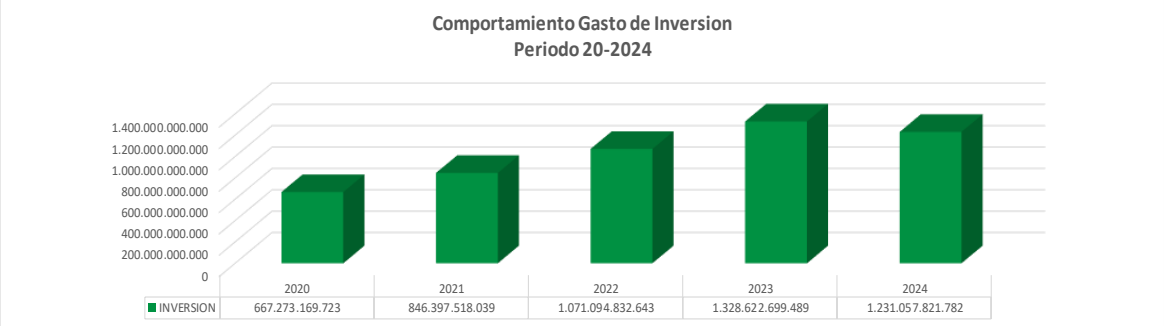
1.2.3. GASTO DE INVERSION 2020-2024

La inversión en los diferentes sectores es fundamental para el bienestar de la comunidad, este componente del gasto refleja incremento en la vigencia 2021 comparada con 2020 del 26.84%, para la vigencia 2022 comparada con 2021 se refleja crecimiento del 26.55%, para la vigencia 2023 comparado con 2022 el crecimiento es del 24.04% y la vigencia de 2024 decrece en el 7.34%; entiendo que la vigencia de 2024 se construyó la propuesta del plan de desarrollo 2024-2027, su proceso de ejecución para los nuevos proyectos se debieron armonizar con el presupuesto de la vigencia, una vez se aprobara el Acuerdo Municipal número 007 de Junio 18 de 20224, con el propósito de realizar los ajustes respectivos en el presupuestos con los respectivos actos administrativos que dieron lugar para ajustas los diferentes sectores a lo estipulado en el nuevo plan de desarrollo “POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA Y ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO “BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA” PARA LA VIGENCIA DE 2024-2027 EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA,

Ilustración 12. COMPORTAMIENTO GASTO DE INVERSION PERIODO 2020 A 2024

OBJETO GASTO	2020	2021	2022	2023	2024	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024
INVERSION	667.273.169.723	846.397.518.039	1.071.094.832.643	1.328.622.699.489	1.231.057.821.782	26,84	26,55	24,04	- 7,34
TOTAL INVERSION	**667.273.169.723**	**846.397.518.039**	**1.071.094.832.643**	**1.328.622.699.489**	**1.231.057.821.782**	**26,84**	**26,55**	**24,04**	**- 7,34**

Fuente: Ejecucion Presupuestal Diciembre 31 de 2020-2024



1.3. DEUDA PUBLICA

1.3.1. COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DEL SALDO DEUDA PUBLICA 2019-2024

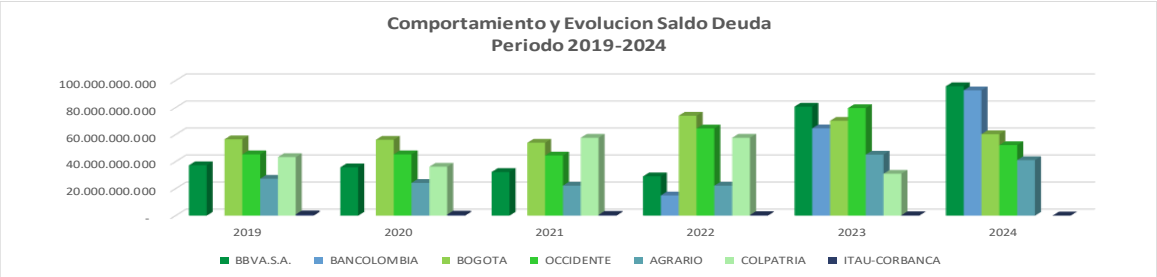
La Deuda Pública a 31 de diciembre de 2019 refleja un saldo de $210.999.326.618, y a diciembre 31 de 2024 asciende a $342.920.913.514, obligaciones que mantiene el Municipio con las diferentes entidades financieras, originadas de obligaciones financieras desde la vigencia 2019 y que el Gobierno Municipal ha ido cancelando su servicio de acuerdo con las condiciones financieras pactadas en los respectivos contratos de empréstitos. Este saldo incluye el cupo de Endeudamiento de los $132.000.000.000 aprobado en la vigencia 2020 y

el cupo de endeudamiento otorgado por el Concejo Municipal en la vigencia 2023 por valor de $79.668.991.613. Es importante manifestar que al corte de la vigencia de 2024, no hay Acuerdos Municipales para nuevo Endeudamiento.

Ilustración 13. SALDO DEUDA PUBLICA DICIEMBRE 31 DE 2019 A DICIEMBRE 31 DE 2024

ENTIDAD FINANCIERA	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% participacion Dic. 31-2024
BBVA.S.A	37.333.333.334	35.799.934.526	32.355.549.021	29.164.372.187	80.746.522.669	95.835.461.098	**27,98**
BANCOLOMBIA				15.000.000.000	64.668.991.613	92.812.851.236	**27,10**
BOGOTA	56.562.500.000	56.167.763.158	54.003.112.896	74.003.112.896	70.272.595.411	60.323.435.687	**17,61**
OCCIDENTE	45.416.666.371	45.416.666.371	44.571.078.145	64.571.078.145	79.649.321.022	52.232.277.338	**15,25**
AGRARIO	27.319.783.823	24.293.539.267	22.248.419.399	22.248.419.399	45.203.313.487	41.113.101.663	**12,00**
COLPATRIA	43.364.035.067	36.241.228.043	57.679.824.531	57.679.824.531	31.045.833.304		**-**
ITAU-CORBANCA	1.003.008.023	835.840.020	668.672.016	501.504.012	334.336.008	167.168.004	**0,05**
TOTAL	**210.999.326.618**	**198.754.971.385**	**211.526.656.008**	**263.168.311.170**	**371.920.913.514**	**342.484.295.026**	**100,00**

Fuente: Saldo Deuda Publica diciembre 31 -2019-2024



1.3.2. COMPORTAMIENTO DEL SERVICIO DE DEUDA PÚBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS 2019-2024

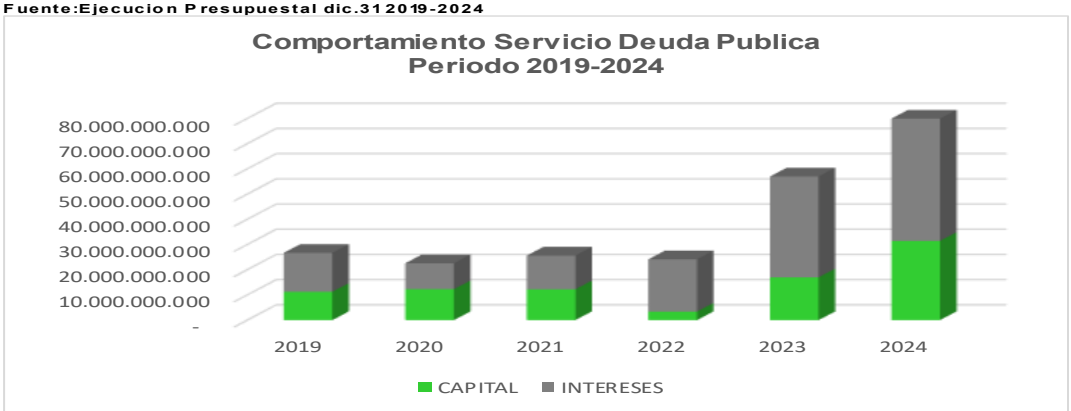
El servicio de la deuda pública se origina de la contratación de empréstitos con las diferentes entidades financieras, el pago se realiza de acuerdo con las condiciones pactadas en cuanto a intereses como a pago del principal. El Servicio de deuda pública con entidades financieras en los últimos seis (6) años presenta el siguiente comportamiento:

Ilustración 14. SERVICIO DEUDA PUBLICA 2019-2024

SERVICIO DEUDA PUBLICA PAGO AL SECTOR FINANCIERO
PERIODO 2019-2024

VIGENCIA	CAPITAL	INTERESES
2019	11.214.473.780	15.447.372.365
2020	12.244.355.233	10.288.208.585
2021	12.228.315.378	13.373.342.146
2022	3.358.344.838	20.752.379.250
2023	16.979.630.140	39.987.575.724
2024	31.436.618.491	48.486.549.128

Fuente:Ejecucion Presupuestal dic.31 2019-2024



Es importante resaltar que el servicio de la deuda pagada en la vigencia de 2024 obedece a contratación de empréstitos suscritos autorizados por el Concejo Municipal de vigencias anteriores a 2024.

Al corte de diciembre 31 de 2024, no se produjo autorización de Cupo de endeudamiento para la financiación del nuevo Plan de desarrollo 2024-2027.

Así mismo manifestar que el Actual Gobierno Municipal debe considerar nuevas operaciones de crédito público para financiar los proyectos de inversión de impacto a la comunidad concebidas en el Plan desarrollo 2024-2027, teniendo en cuenta que los proyectos a desarrollar son de gran impacto vial y manifestar que la única fuente para financiamiento de esta clase de inversión debe ser financiadas con Operaciones de Crédito Público, manifestando que los indicadores de Solvencia y Sostenibilidad de la Deuda se encuentran a diciembre 31 de 2024 en alto grado de Confiabilidad y Sostenibilidad en las Finanzas del Municipio de Bucaramanga.

2 ANALISIS FINANCIERO DICIEMBRE 31 DE 2025

El análisis de los Ingresos y los Gastos de la vigencia 2025 junto con el impacto de la deuda pública, del periodo comprendido de enero 1 de 2025 a diciembre 31 de 2025 muestra el comportamiento de la ejecución presupuestal de ingresos y gastos en los diferentes conceptos que lo componen.

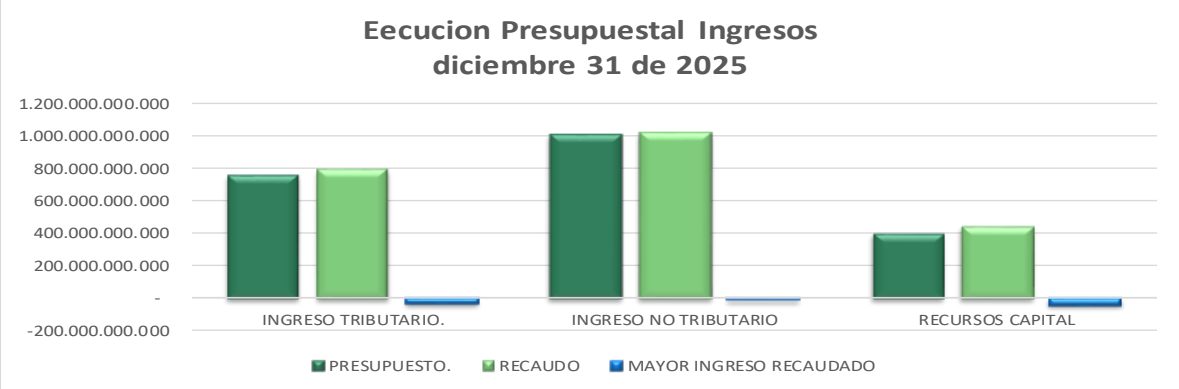
2.1. INGRESOS A DICIEMBRE 31 DE 2025

A diciembre 31 de 2025 el Municipio de Bucaramanga registro ingresos del presupuesto ordinario por $2.151.835.128.197, con recaudo de $2.249.089.350.773 representado en un 104.52% de lo recaudado frente a lo presupuestado.

Ilustración 15. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS PERIODO DE DICIEMBRE 31 DE 2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO.	RECAUDO	MAYOR INGRESO RECAUDADO	%RECAUDADO
INGRESO TRIBUTARIO.	753.517.378.458	791.413.415.973	- 37.896.037.515	105,03%
INGRESO NO TRIBUTARIO	1.002.456.642.056	1.016.641.045.164	- 14.184.403.107	101,41%
RECURSOS CAPITAL	395.861.107.683	441.034.889.637	- 45.173.781.954	111,41%
TOTAL INGRESOS	**2.151.835.128.197**	**2.249.089.350.773**	**- 97.254.222.576**	**104,52%**

Fuente: Ejecucion Pptal corte de diciembre 31-2025 de 2025

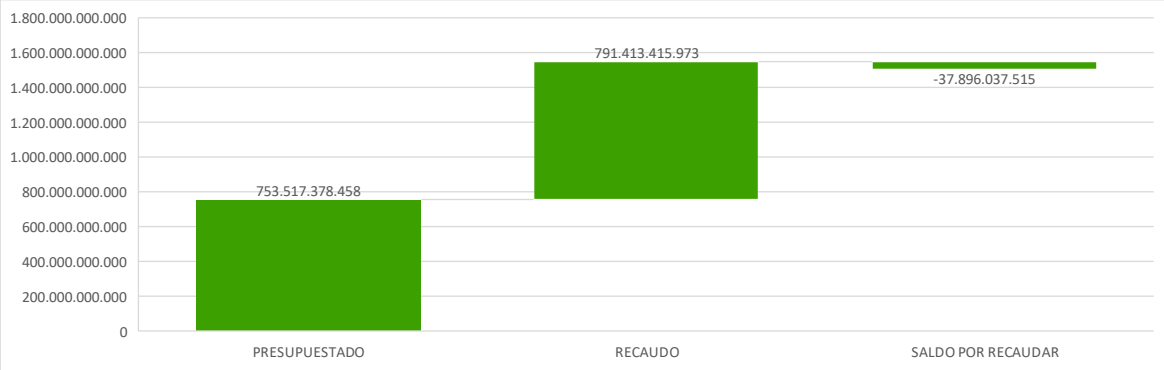


2.1.1. INGRESOS TRIBUTARIOS

El comportamiento de los ingresos tributarios diciembre 31 de 2025, se refleja presupuesto por valor de $753.067.059.239, con recaudo de $791.413.415.973, representado en el 105.03%.

Ilustración 16. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS TRIBUTARIO DE DICIEMBRE 31 DE 2025

COMPORTAMIENTO INGRESOS TRIBUTARIOS DICIEMBRE 31-2025				
DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDO	SALDO POR RECAUDAR	% RECAUDO
INGRESOS TRIBUTARIOS	753.517.378.458	791.413.415.973	-37.896.037.515	105,03



Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025

La estructura de ingresos tributarios del Municipio de Bucaramanga a diciembre 31 de 2025 se refleja así:

Tabla 6. COMPORTAMIENTO DE INGRESOS TRIBUTARIOS DICIEMBRE 31 DE 2025

DESCRIPCION	PRESUPUESTO DEFINITIVO 2025	RECAUDOS A DICIEMBRE 31 DE 2025	SALDO PENDIENTE POR RECAUDAR	% EJECUCION
INGRESOS TRIBUTARIOS	**753.517.378.458**	**791.413.415.973**	**- 37.896.037.515**	**105,03%**
SOBRETASA AMBIENTAL	57.041.304.076	58.681.235.999	- 1.639.931.923	102,87%
IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO	243.345.766.731	273.222.062.321	- 29.876.295.590	112,28%
SOBRETASA A LA GASOLINA	39.513.861.920	38.605.611.000	908.250.920	97,70%
IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO	253.932.603.029	262.514.094.180	- 8.581.491.151	103,38%
IMPUESTO COMPLEMEN AVISOS Y TABLEROS	33.751.316.029	32.919.537.059	831.778.970	97,54%
IMPUESTO PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL	44.467.736	135.160.332	- 90.692.596	303,95%
IMPUESTO DELINEACION URBANA	416.467.736	570.827.296	- 154.359.560	137,06%
IMPUESTO ESPECTACULOS PUBLIC.DEPORTE	1.252.903.575	1.931.508.935	- 678.605.360	154,16%
IMPUESTO SERVICIO ALUMBRADO PUBLICO	78.241.423.403	71.645.434.129	6.595.989.274	91,57%
SOBRETASABOMBERIL	25.463.638.608	26.845.386.228	- 1.381.747.620	105,43%
IMPUESTO TRANSPORTE Y OLEODUCTOS	37.783.964	13.310.916	24.473.048	35,23%
ESPECTACULOS PUBLICOS	32.415.130	20.348.397	12.066.733	62,77%
SOBRETASA SOLIDARIDAD SERVICIOS PUBLIC	204.009.629	46.477.240	157.532.389	22,78%
ESTAMPILLA ADULTO MAYOR DPTO	2.332.910.597	2.327.717.164	5.193.433	99,78%
ESTAMPILLA -PROADULTO MAYOR	9.894.870.375	11.690.781.198	- 1.795.910.823	118,15%
ESTAMPILLA PROCULTURA	8.011.635.920	10.243.923.579	- 2.232.287.659	127,86%

Fuente: Ejecución Presupuestal Ingresos a diciembre 31 de 2025. Secretaría de Hacienda

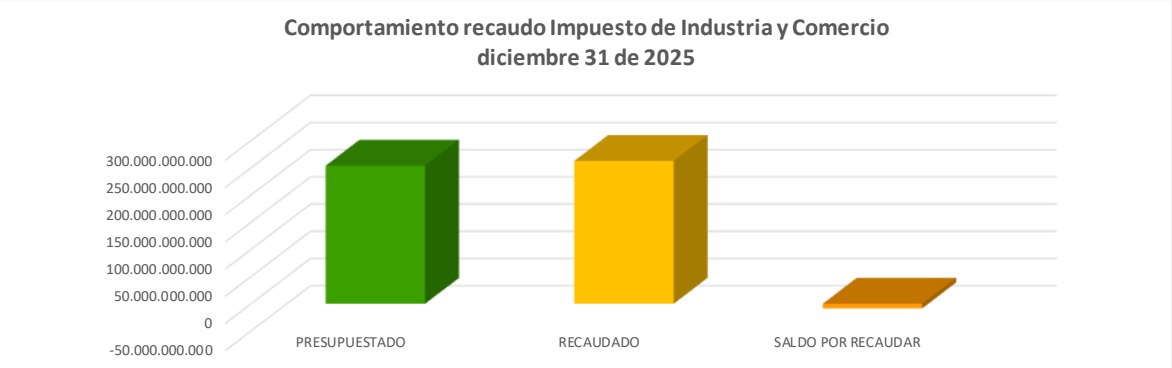
Los ingresos Tributarios al corte de diciembre 31 de 2025 reflejan un valor presupuestado por $753.517.378.458, el recaudo por este mismo periodo alcanzo el valor de $791.413.415.973, representado en el 105.03%. Este componente de ingresos representan un potencial importante la estructura financiera de los recursos, los conceptos de ingresos de mayor incidencia lo representan el Impuesto predial unificado con participación del 34.52.%, le sigue en orden de importancia el impuesto de Industria y comercio representa el 33.17%, la sobretasa ambiental representa el 7.41%, el impuesto de alumbrado público conforma el 9.05% del total de ingresos tributarios, le sigue el impuesto de avisos y tableros representa el 4.15%, la sobretasa a la gasolina representa el 4.87%, las estampilla participan con el 2.87%, la sobretasa bomberil participa con el 3.06%, los demás ingresos el 0.9%.

2.1.1.1. Impuesto de Industria y Comercio

La meta asignada a diciembre 31 de 2025 asciende a $253.932.603.029 y recaudo de $262.514.094.180. El recaudo al periodo de diciembre 31 de 2025 refleja en términos de ejecución de recaudo el 95.26% frente a lo presupuestado.

Ilustración 17. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO A DICIEMBRE 31 - 2025

DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	SALDO POR RECAUDAR	% RECAUDO
IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO	253.932.603.029	262.514.094.180	-8.581.491.151	103,38%



Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025

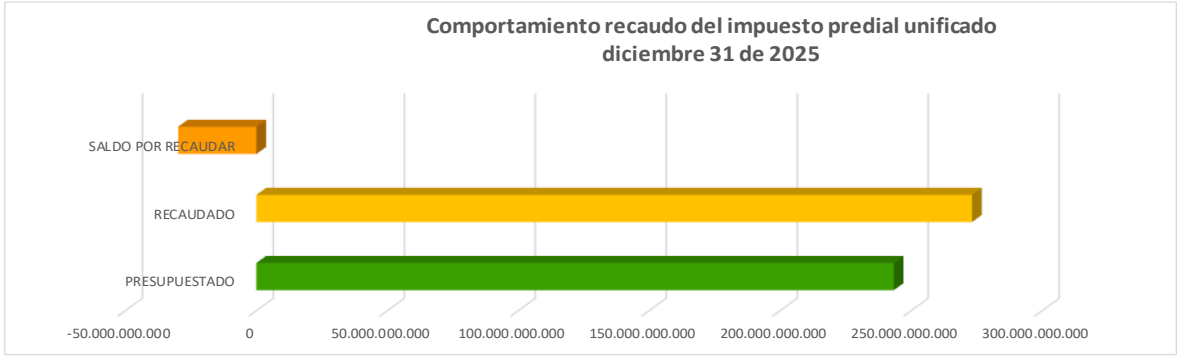
2.1.1.2. Impuesto Predial Unificado

Para la vigencia 2025 se asignó un valor presupuestado por el orden de $243.345.766.731, a diciembre 31 de 2025 su recaudo asciende a $243.345.766.731, a este corte su comportamiento de lo presupuestado representa el 112.28% frente a lo recaudado.

Ilustración 18. COMPORTAMIENTO DEL IMPUESTO DE PREDIAL UNIFICADO A DICIEMBRE 31 DE 2025

COMPORTAMIENTO INGRESOS PREDIAL UNIFICADO DICIEMBRE 31 DE 2025				
DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	SALDO POR RECAUDAR	% EJECUCION
IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO	243.345.766.731	273.222.062.321	-29.876.295.590	112,28

Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025



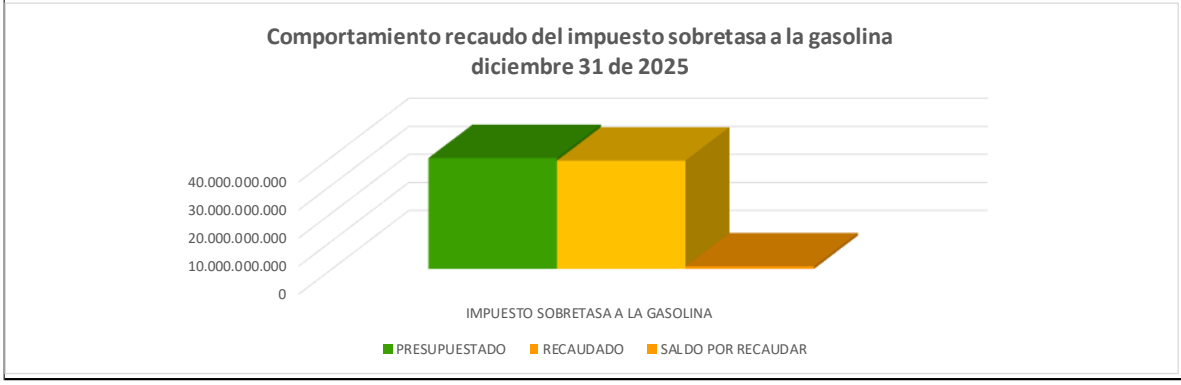
2.1.1.3. Impuesto Sobre Tasa Gasolina

El valor presupuestado a diciembre 31 de 2025 asciende a $39.513.861.920, el comportamiento del recaudo a esta misma fecha es de $38.605.611.000, el 97.70% frente a lo presupuestado.

lustración 5. COMPORTAMIENTO DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA A DICIEMBRE 31 DE 2025

MUNICIPIO BUCARAMANGA DICIEMBRE 31 DE 2025				
DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	SALDO POR RECAUDAR	% RECAUDO
IMPUESTO SOBRETASA A LA GASOLINA	39.513.861.920	38.605.611.000	908.250.920	97,70%

Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025



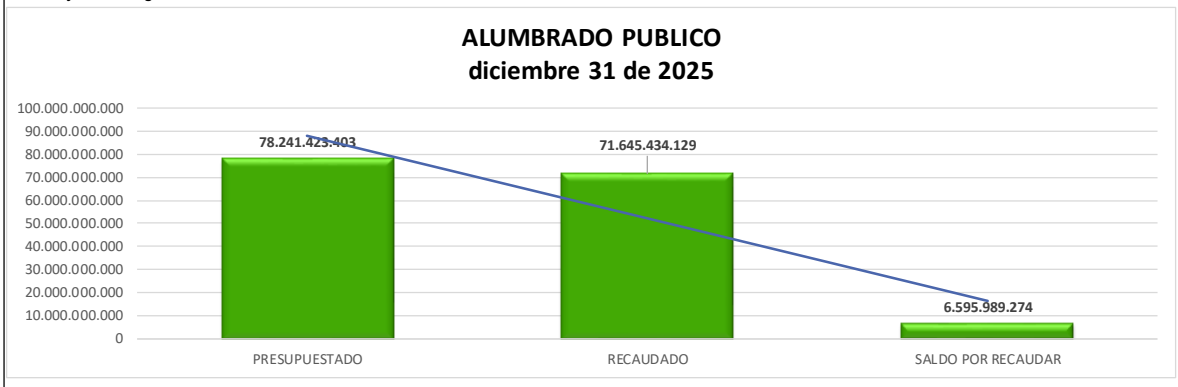
2.1.1.4. Impuesto Alumbrado Publico

El valor presupuestado a diciembre 31 de 2025 asciende a $78.241.423.403, el comportamiento del recaudo a esta misma fecha es de $71.645.434.129, representado en el 91.57% frente a lo presupuestado.

Ilustración 19. COMPORTAMIENTO IMPUESTO ALUMBRADO PÚBLICO A DICIEMBRE 31 DE 2025

DICIEMBRE 31 DE 2025				
DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	SALDO POR RECAUDAR	% EJECUCION
ALUMBRADO PUBLICO	78.241.423.403	71.645.434.129	6.595.989.274	91,57

Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025



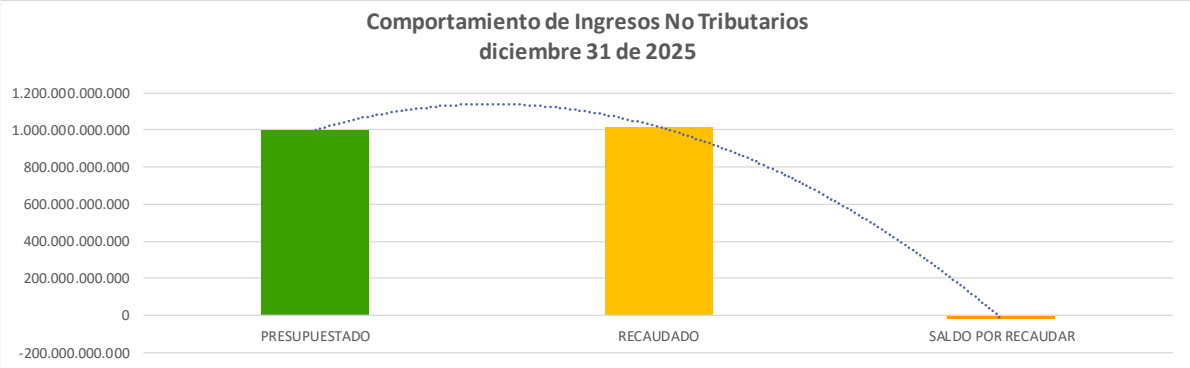
2.1.2. INGRESOS NO TRIBUTARIOS

El Municipio de Bucaramanga presenta el comportamiento de los ingresos no Tributarios a diciembre 31 de 2025. La composición de los ingresos no tributarios se presenta con ingresos de tasas, multas, sanciones, intereses, recursos por el Sistema General de Participación y transferencias del orden nacional, Departamental y otro.

Ilustración 20. COMPORTAMIENTO DE RECAUDO DE INGRESOS NO TRIBUTARIOS A CORTE DE DICIEMBRE 31 - 2025

DESCRIPCION	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	SALDO POR RECAUDAR	% RECAUDO
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	1.002.456.642.056	1.016.641.045.164	-14.184.403.107	101,41%

Fuente:Ejecucion ingresos diciembre 31 de 2025



En la estructura de ingresos no Tributarios el valor presupuesto asciende a $1.002.456.642.056, con recaudo por $1.016.641.045.164, representado en el 101.41%, de recaudo a enero 1 a diciembre 31 de 2025.

Los conceptos de ingresos no tributarios representan partidas de gran impacto en las finanzas del Municipio de Bucaramanga. Se destaca el ingreso del Sistema general de Participación y el Ingreso por Fosyga-Coljuegos, agrupado en transferencias corrientes cubren el 94.14% del total de recaudo de los ingresos no tributarios y el restante 5.86% los ingresos por multas, intereses entre otros.

2.1.2.1. Sistema General de Participación

El valor asignado en el presupuesto para la presente vigencia 2025 asciende a $631.086.034.391 y recaudo de $632.666.172.154 con un nivel de recaudo del 100.25%.

Tabla 7. COMPORTAMIENTO RECAUDO SISTEMA GENERAL PARTICIPACIÓN A DICIEMBRE 31 - 2025

DESCRIPCION	PRESUPUESTO 2025	RECAUDOS A DICIEMBRE 31 DE 2025	SALDO PENDIENTE POR RECAUDAR	% EJECUCION
SISEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES	**631.086.034.391**	**632.666.172.154**	**-1.580.137.763**	**100,25%**
PARTICIPACION PARA EDUCACION	**407.394.073.776**	**407.394.073.776**	**0**	**100,00%**
Prestacion Servicio Educativo	394.160.477.690	**394.160.477.690**	**0**	100,00%
Calidad por Matricula Oficial	5.913.904.320	**5.913.904.320**	**0**	100,00%
Calidad por Gratuidad	7.319.691.766	**7.319.691.766**	**0**	100,00%
PARTICIPACION PARA SALUD	**176.452.945.665**	**176.452.945.665**	**0**	**100,00%**
REGIMEN SUBSIDIADO-	168.891.548.071	168.891.548.071	**0**	100,00%
SALUD PUBLICA	7.561.397.594	7.561.397.594	**0**	100,00%
PARTICIPACION PARA PROPOSITO GENERAL	**34.467.712.700**	**34.467.712.700**	**0**	**100,00%**
DEPORTE Y RECREACION	3.063.796.684	3.063.796.684	**0**	100,00%
CULTURA	2.297.847.513	2.297.847.513	**0**	100,00%
PROPOSITO GENERAL LIBRE INVERSION	29.106.068.503	29.106.068.503	**0**	100,00%
ASIGNACIONES ESPECIALES	**1.763.312.287**	**1.763.312.287**	**0**	**100,00%**
PROGRAMA DE ALIMENTACION ESCOLAR	1.763.312.287	1.763.312.287	**0**	100,00%
AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BASICO	**11.007.989.963**	**12.588.127.726**	**-1.580.137.763**	114,35%

Fuente:Ejecucion Presupuestal Ingresos-diciembre 31-2025

Los recursos del sistema General de Participaciones se asignan en el gobierno nacional a través de documentos de distribución por el Departamento Nacional de Planeación; estos recursos deben estar monitoreados con la herramienta del SICODIS con el proposito de ir controlando el ingreso asignado con lo presupuestado. Las partidas del Sistema General de Participaciones se encuentran reguladas por la Ley 715 de 2001 y la ley 1176 de 2007, el monitoreo se realiza con el decreto 028/2008 por el Gobierno Nacional.

Al comparar los ingresos provenientes del Sistema General de Participacion entre la ejecucion presupuestal a cierre de diciembre 31 de 2025 con la informacion ubicada en la plataforma del DNP, con el informe del SICODIS, se observa que el sector Educacion y el sector Salud se ajusto a los documentos de distribuidos por acuerdo municipal, los cuales quedaron radicados y en proceso de estudio al corte de diciembre 31 de 2025.

2.1.3. RECURSOS DE CAPITAL

Los recursos de capital lo integran los rendimientos financieros, Recursos de Balance, entre otros, lo asignado en el Presupuesto por este concepto asciende a $395.861.107.683 y recaudo por valor de $441.034.889.637, representado en el 111.41%.

La tabla 8 muestra el comportamiento de recursos de capital al corte de diciembre 31 de 2025, así:

Tabla 8. COMPORTAMIENTO DE RECURSOS DE CAPITAL A CORTE DE DICIEMBRE 31 - 2025

DESCRIPCION	PRESUPUESTO 2025	RECAUDOS A DICIEMBRE 31 DE 2025	SALDO PENDIENTE POR RECAUDAR	% EJECUCION
DIVIDENDOS Y UTILIDADES POR OTRAS INVERS.	19.634.594.943	20.451.478.517	- 816.883.575	104,16%
RENDIMIENTOS FINANCIEROS-ICLD	17.695.000.000	27.995.282.605	- 10.300.282.605	158,21%
RENDIMIENTOS FINANCIEROS-DEST.ESPECIFICA	8.491.946.009	17.175.770.911	- 8.683.824.902	202,26%
RECURSOS B ALANCE:	332.295.172.884	336.679.437.738	- 4.384.264.854	101,32%
RETIRO FONPET	10.000.000.000	32.354.326.540	- 22.354.326.540	323,54%
REINTEGROS	7.744.393.848	6.378.593.325	1.365.800.523	82,36%
TOTAL RECURSOS DE CAPITAL	**395.861.107.683**	**441.034.889.637**	**- 45.173.781.954**	**111,41%**

Fuente:Ejecucion Presupuestal Ingresos-diciembre 31-2025

2.1.4. INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION A DICIEMBRE 31 DE 2025

Los ingresos corrientes de libre destinación diciembre 31 de 2025, presenta un presupuesto definitivo de $600.992.755.336, con recaudo de $647.383.145.181, el ingreso recaudado alcanzo el 107.72%.

Tabla 9. COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN A DICIEMBRE 31 DE 2025

COMPORTAMIENTO DE INGRESOS CORRIENTES LIBRE DICIEMBRE 31 DE 2025				
CONCEPTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO 2025	RECAUDO ACUMULADO DICIEMBRE 31-2025	MAYOR INGRESO RECAUDADO I.C.L.D.	% RECAUDO I.C.L.D.
INGRESOS TOTALES	**600.992.755.336**	**647.383.244.779**	**-46.390.489.443**	107,72%
IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO	**243.345.766.731**	**273.222.062.321**	**-29.876.295.590**	**112,28%**
Vigencia Actual	221.845.766.731	245.613.368.091	-23.767.601.360	110,71%
Vigencia Anterior	21.500.000.000	27.608.694.230	-6.108.694.230	128,41%
IMUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO	**253.932.603.029**	**262.514.094.180**	**-8.581.491.151**	**103,38%**
Vigencia Actual	247.701.697.176	255.354.764.754	-7.653.067.578	103,09%
Vigencia Anterior	6.230.905.853	7.159.329.426	-928.423.573	114,90%
IMPUESTO DE AVISOS Y TABLEROS	**33.751.316.029**	**32.919.537.059**	**831.778.970**	**97,54%**
Vigencia Actual	32.036.120.141	32.135.461.553	-99.341.412	100,31%
Vigencia Anterior	1.715.195.888	784.075.506	931.120.382	45,71%
SOBRETASA CONSUMO GASOLINA MOTOR	39.513.861.920	38.605.611.000	908.250.920	97,70%
VEHICULOS AUTOMOTORES	11.082.296.421	17.830.731.868	-6.748.435.447	160,89%
DELINEACION URBANA	416.467.736	570.827.296	-154.359.560	137,06%
IMPUESTO A LA PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL	44.467.736	135.160.332	-90.692.596	303,95%
REGISTRO DE MARCAS	1.091.800	1.341.000	-249.200	122,82%
SERVICIOS FINANCIEROS-INMOBILIARIOS	199.268.906	163.056.565	36.212.341	81,83%
ESPECTACULOS PUBLICOS MUNICIPAL	32.415.130	20.348.397	12.066.733	62,77%
INTERESES MORATORIOS	13.822.263.390	13.974.763.185	-152.499.795	101,10%
DERECHOS POR LA EXPLOTACION JUEGOS DE SUERTE Y AZAR DE RIFAS	89.990	99.598	-9.608	110,68%
SANCIONES	4.118.450.000	6.697.668.577	-2.579.218.577	162,63%
OTROS INGRESOS	732.396.518	727.943.402	4.453.116	99,39%

Fuente:Ejeccucion presupuestal ingresos diciembre 31-2025

El comportamiento de los ingresos corrientes de libre destinación de diciembre 31 de 2025 presenta el Impuesto predial Unificado con participación del 42.20%, seguidamente el impuesto de Industria y Comercio participa con el 40.60%, la Sobretasa a la Gasolina representa el 6%, el Impuesto de Avisos y Tableros el 5.10% los demás ingresos relacionados en la Tabla 9, representan el 6.10%.

2.1.4.1. Comportamiento de Ingresos Corrientes de Libre destinación a diciembre 31 de 2023, 2024 y 2025

Al observar la ilustración 21, se visualiza crecimiento del 8.06% de los ingresos corrientes de libre destinación de la vigencia 2023 al comparar con 2024, se refleja incremento del 10.24% frente a lo observado en el mismo periodo de 2025.

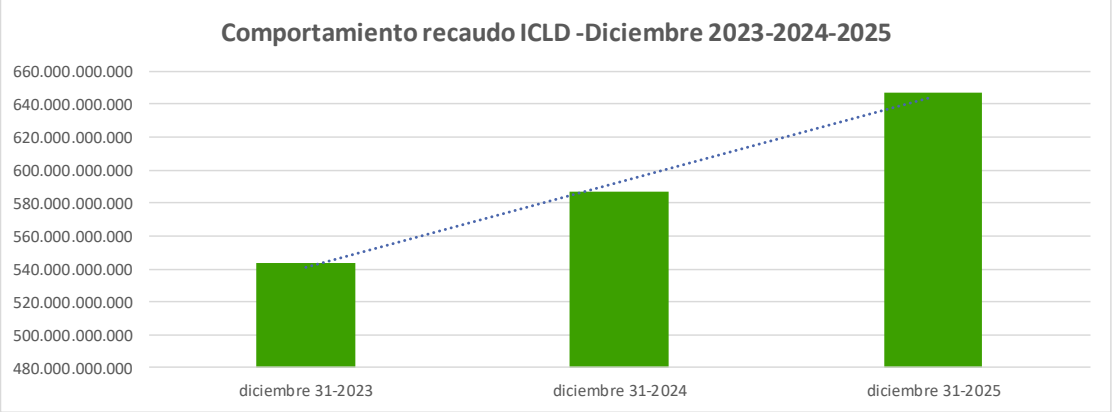
A continuación, se presenta los diferentes conceptos de ingresos, así:

Ilustración 21. COMPORTAMIENTO RECAUDO INGRESOS CORRIENTES LIBRE DESTINACIÓN DICIEMBRE 31- 2023 AL 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
COMPORTAMIENTO DE RECAUDO ICLD DICIEMBRE 30--2023-2024-2025

DESCRIPCION	DICIEMBRE 31-2023	DICIEMBRE 31-2024	DICIEMBRE 31-2025	Variacion 2023-2024	Variacion 2024-2025
PREDIAL UNIFICADO	176.407.041.896	225.351.996.732	273.222.062.321	27,75%	21,24%
INDUSTRIA Y COMERCIO	261.179.379.481	254.190.305.155	262.514.094.180	-2,68%	3,27%
AVISOS Y TABLEROS	34.008.448.163	31.835.261.538	32.919.537.059	-6,39%	3,41%
SOBRETASA A LA GASOLINA	38.849.618.000	37.185.524.000	38.605.611.000	-4,28%	3,82%
VEHICULOS AUTOMOTORES	10.502.082.727	15.291.379.320	17.830.731.868	45,60%	16,61%
PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL	218.720.299	356.313.476	135.160.332	62,91%	-62,07%
DELINEACION URBANA	861.920.252	526.732.728	570.827.296	-38,89%	8,37%
REGISTRO DE MARQUILLA	1.130.000	1.269.000	1.341.000	12,30%	5,67%
ESPECTACULOS PUBLICOS	10.632.500	37.278.116	20.348.397	250,61%	-45,41%
MULTAS Y SANCIONES	6.394.274.954	6.397.118.308	6.697.668.577	0,04%	4,70%
SERVICIOS FINANCIEROS INMOBILIARIOS	190.951.472	192.380.580	163.056.565	0,75%	-15,24%
INTERESES DE MORA	13.953.805.594	14.816.215.515	13.974.763.185	6,18%	-5,68%
OTROS INGRESOS	889.800.200	1.063.557.553	728.043.000	19,53%	-31,55%
TOTAL INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION	**543.467.805.538**	**587.245.332.021**	**647.383.244.779**	**8,06%**	**10,24%**

Fuente: Ejecucion Ingresos-diciembre 30-2023 -2024-2025



2.2. GASTOS A DICIEMBRE 31 DE 2025

El Gasto del Municipio de Bucaramanga, se encuentra clasificado en el Gasto de Funcionamiento, Deuda Pública e Inversión, acorde con lo establecido en el Catálogo de Clasificación presupuestal para Entidades Territoriales CCPET, de acuerdo con lo establecido en los parámetros del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La Ilustración 22, refleja la partida de $2.151.835.128.197 de Gastos presupuestado, con expedición de Registro Presupuestales por $1.910.342.424.204, representado en el 88.78% de ejecución, se realizaron pagos durante la vigencia por valor de $1.746.088.025.898. Se refleja Cuentas por Pagar por valor de $26.923.188.387, el sado de reservas de presupuesto a constituir a diciembre 31 de 2025 asciende a $137.331.209.920.

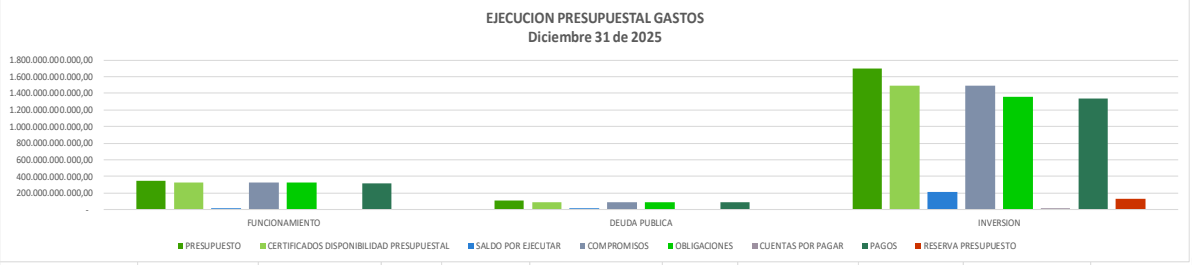
La ejecución presupuestal de gastos a diciembre 31 de 2025 se refleja así:

Ilustración 22. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DICIEMBRE 31 DE 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
EJECUCION PRESUPUESTAL GASTOS
DICIEMBRE 31 DE 2025

OBJETO GASTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	% EJECUTADO CDP	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	% COMPROMETIDO	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS	RESERVA PRESUPUESTO
FUNCIONAMIENTO	343.813.816.018	329.171.806.937	95,74	14.642.009.081	329.171.806.937	95,74	324.305.711.838,20	7.431.104.551	316.874.607.287	4.866.095.098
DEUDA PUBLICA	105.873.112.873	92.887.916.676	87,74	12.985.196.198	92.887.916.676	87,74	92.051.110.313,77	137.775.000	91.913.335.314	836.806.362
INVERSION	1.702.148.199.306	1.488.282.700.592	87,44	213.865.498.714	1.488.282.700.592	87,44	1.356.654.392.132,88	19.354.308.836	1.337.300.083.297	131.628.308.459
TOTAL	2.151.835.128.197	1.910.342.424.204	88,78	241.492.703.993	1.910.342.424.204	88,78	1.773.011.214.284,85	26.923.188.387	1.746.088.025.898	137.331.209.920

Fuente: Ejecucion Presupuestal diciembre 31 de 2025



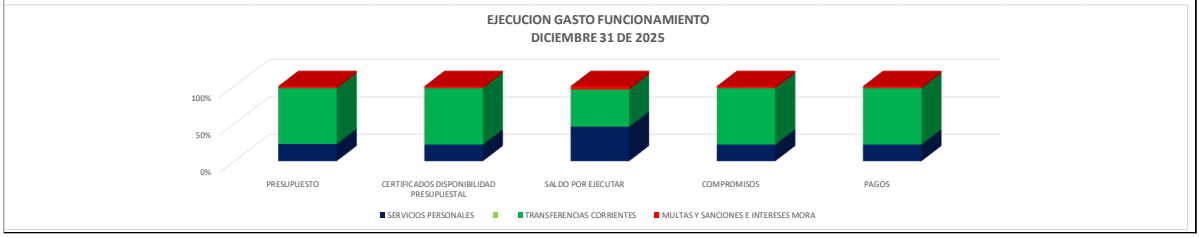
2.2.1. GASTOS DE FUNCIONAMIENTO

Los gastos de funcionamiento a diciembre 31 de 2025, refleja un presupuesto asignado definitivo por valor de $343.813.816.018, la ejecución asciende a $329.171.806.937 representa el 95.74% de ejecución, se observa un valor de $7.431.104.551 en cuentas por pagar y la partida de $4.866.095.098 de reserva de presupuesto. La clasificación interna de este componente del gasto se encuentra distribuido en servicios personales, adquisición de bienes y servicios, transferencias corrientes, disminución de pasivos y gastos por tributos, sanciones.

Ilustración 23. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE FUNCIONAMIENTO A DICIEMBRE 31 DE 2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	% EJECUTADO CDP	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	% COMPROMETIDO	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS	% PAGADO	RESERVA PRESUPUESTO
SERVICIOS PERSONALES	60.132.059.258	56.225.607.557	93,50	3.906.451.701	56.225.607.557	93,50	56.225.607.557	1.991.960	56.223.615.597	93,50	0
ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	78.519.794.571	74.923.760.711	95,42	3.596.033.859	74.923.760.711	95,42	70.057.665.613	7.165.609.484	62.892.056.129	80,10	4.866.095.098
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	195.769.793.890	191.534.629.666	97,84	4.235.164.224	191.534.629.666	97,84	191.534.629.666	263.503.107	191.271.126.559	97,70	0
DISMINUCION DE PASIVOS	2.538.784.969	1.400.000	0,06	2.537.384.969	1.400.000	0,06	1.400.000	0	1.400.000	100,00	0
MULTAS Y SANCIONES E INTERESES MORA	6.853.383.330	6.486.409.002	94,65	366.974.328	6.486.409.002	95	6.486.409.002	0	6.486.409.002	94,65	0
FUNCIONAMIENTO	343.813.816.018	329.171.806.937	95,74	14.642.009.081	329.171.806.937	95,74	324.305.711.838	7.431.104.551	316.874.607.287	92,16	4.866.095.098

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025



2.2.2. GASTOS DE DEUDA PUBLICA

El monto total presupuestado para el componente del gasto de deuda pública asciende a $105.873.112.873 a diciembre 31 de 2025, se comprometió el valor de $92.887.916.676, se refleja ejecución del 87.74%, se realizaron pagos por valor de $91.913.335.314, se refleja cuentas por pagar por valor de $137.775.000 y reservas de presupuesto por valor de $836.806.362.

Tabla 10. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE DEUDA PUBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	% EJECUTADO CDP	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	% COMPROMETIDO	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS	% PAGADO	RESERVA PRESUPUESTO
DEUDA PUBLICA	105.873.112.873	92.887.916.676	87,74	12.985.196.198	92.887.916.676	87,74	92.051.110.314	137.775.000	91.913.335.314	86,81	836.806.362
SERVICIO DE LA DEUDA INTERNA	85.274.822.295	77.982.073.799	91,45	7.292.748.496	77.982.073.799	91,45	77.982.073.799	0	77.982.073.799	91,45	0
PRINCIPAL	46.093.932.789	43.000.599.862	93,29	3.093.332.927	43.000.599.862	93,29	43.000.599.862,40	-	43.000.599.862	93,29	0
INTERESES	39.180.889.506	34.981.473.937	89,28	4.199.415.569	34.981.473.937	89,28	34.981.473.936,57	-	34.981.473.937	89,28	0
APORTE FONDO CONTINGENCIA	10.597.875.388	9.763.318.722	92,13	834.556.666	9.763.318.722	92,13	8.926.512.359,92	-	8.926.512.360	84,23	836.806.362
BONOS PENSIONALES	10.000.415.191	5.142.524.155	51,42	4.857.891.036	5.142.524.155	51,42	5.142.524.154,88	137.775.000,00	5.004.749.155	50,05	0

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025

2.2.3. INVERSION

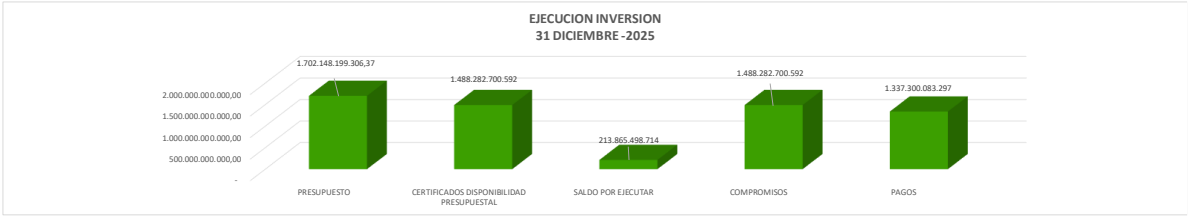
El valor presupuestado final del componente de inversión asciende a $1.702.148.199.306, durante la vigencia fiscal se expidieron registros presupuestales por valor de $1.488.282.700.592 representado en ejecución del 88.62%. Se realizaron pagos por valor de $1.337.300.083.297. La ejecución refleja cuentas por pagar por valor de $19.354.308.836 y un valor de reservas de presupuesto por valor de $131.628.308.459.

Ilustración 24. COMPORTAMIENTO DE GASTOS DE INVERSION A DICIEMBRE 31 DE 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
EJECUCION PRESUPUESTAL GASTOS
DICIEMBRE 31-2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	% EJECUTADO CDP	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	% COMPROMETIDO	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS	% PAGADO	RESERVA PRESUPUESTO
INVERSION	1.702.148.199.306	1.488.282.700.592	87,44	213.865.498.714	1.488.282.700.592	88,62	1.356.654.392.133	19.354.308.836	1.337.300.083.297	89,86	131.628.308.459
TOTAL	1.702.148.199.306	1.488.282.700.592	87,44	213.865.498.714	1.488.282.700.592	88,62	1.356.654.392.133	19.354.308.836	1.337.300.083.297	89,86	131.628.308.459

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025



2.3. RESERVAS DE PRESUPUESTO DE 2024 EN EJECUCION A DICIEMBRE 31 DE 2025

Se constituyeron Reservas Presupuestales desprendidas de compromisos que a diciembre 31 de 2024 el bien o servicio no se había cumplido y el procedimiento para su ejecución debe darse el tratamiento respectivo. El monto total de las Reservas presupuestales ascendió a $111.117.781.168.71, Resolución # 4R-202501 00000 de enero 20 de 2025, durante la vigencia fiscal se pagó el valor de $99.448.853.750.15, se refleja saldo de $11.668.927.418.56, partida que debe continuar el procedimiento de pasivos exigibles.

Las reservas de presupuestos a diciembre 31 de 2025 se reflejan así:

Tabla 11. EJECUCIÓN RESERVAS DE PRESUPUESTO DE 2024 EN EJECUCION A CORTE DE DICIEMBRE 31DE 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
RESERVAS DE PRESUPUESTO EN PROCESO DE EJECUCION 2024
DICIEMBRE 31- 2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	PAGOS	SALDO POR PAGAR	% PAGADO
GASTOS FUNCIONAMIENTO	2.929.181.702,54	2.813.289.302,93	115.892.399,61	96,04
DEUDA PUBLICA	1.408.972.156,33	1.408.972.156,33	-	100,00
INVERSION	106.779.627.309,84	95.226.592.290,89	11.553.035.018,95	89,18
TOTAL	111.117.781.168,71	99.448.853.750,15	11.668.927.418,56	89,50

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31 de 2025

2.4. DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

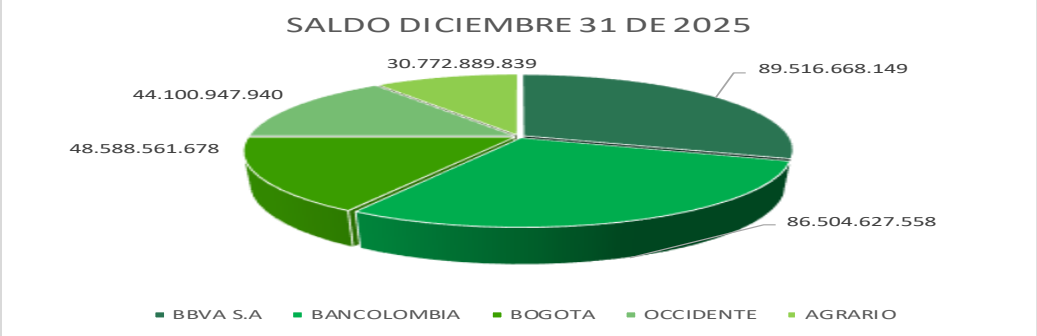
2.4.1. SALDO DEUDA PUBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS A DICIEMBRE 31 DE 2025

El Municipio de Bucaramanga, mantiene endeudamiento con entidades financieras; su saldo de la deuda pública a diciembre 31 de 2025 asciende a $299.483.695.165. Tiene como garantía y fuente de pago los recursos propios; destinándose principalmente para los sectores de Salud, Transporte, centros educativos y demás sectores de inversión, su participación por cada entidad financiera se refleja BBVA.S. A con el 29.89%, Banco Bogotá con el 16.22%, Banco Occidente con el 14.73%, Bancolombia el 28.88%, Banco Agrario con el 10.28%. El 100% corresponde a Deuda Interna contratada con la banca comercial a una tasa de la DTF o IBR adicionada en los puntos convenidos en cada obligación.

Ilustración 25. COMPOSICIÓN DE DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025

ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DICIEMBRE 31 DE 2025	% PARTICIPACION
BBVA S.A	89.516.668.149	29,89%
BANCOLOMBIA	86.504.627.558	28,88%
BOGOTA	48.588.561.678	16,22%
OCCIDENTE	44.100.947.940	14,73%
AGRARIO	30.772.889.839	10,28%
TOTAL DEUDA PUBLICA	**299.483.695.165**	**100,00%**

Fuente: Estado Deuda Pública diciembre 31-2025- Secretaria Hacienda



En agosto de 2025 la Calificadora de Riesgos FitchRatings resuelve observación negativa y afirma calificación de Bucaramanga en “AAA (col)” de largo plazo, afirmo la calificación nacional de corto plazo en “F1+ (col). La perspectiva de calificación de largo plazo es Estable.

Entre enero a diciembre 31 de 2025 el Municipio no obtuvo desembolsos de nuevos créditos, teniendo en cuentan que no hay cupo de endeudamiento aprobado para nuevos créditos.

2.4.2. SERVICIO DE DEUDA PUBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

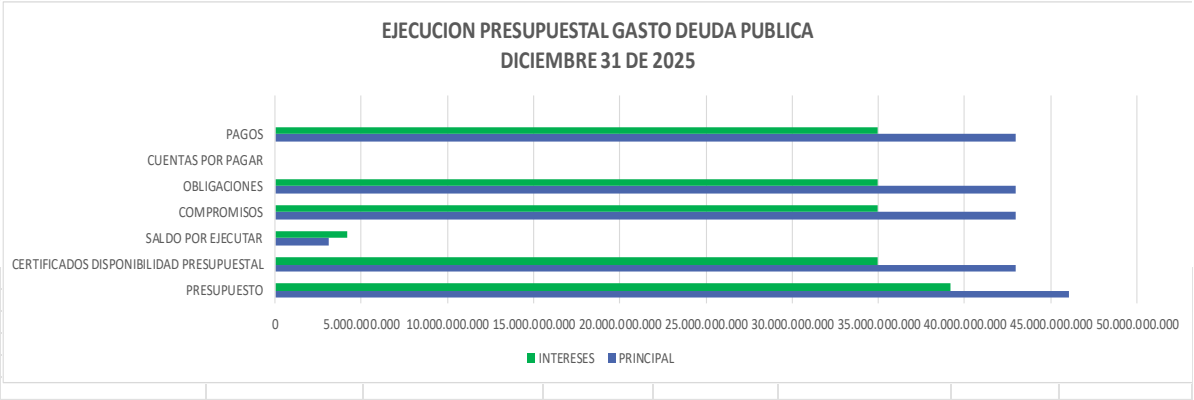
El Municipio de Bucaramanga cumple con el pago del Servicio de la Deuda Pública a todas las entidades financieras, se pagó a diciembre 31 de 2025 la partida de $85.274.822.295, por concepto de intereses $34.981.473.937, por principal el valor de $43.000.599.862.

Ilustración 26. SERVICIO DEUDA PÚBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS DICIEMBRE 31 DE 2025

EJECUCION PRESUPUESTAL GASTOS
DICIEMBRE 31-2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS
PRINCIPAL	46.093.932.789	43.000.599.862	3.093.332.927	43.000.599.862	43.000.599.862	0	43.000.599.862
INTERESES	39.180.889.506	34.981.473.937	4.199.415.569	34.981.473.937	34.981.473.937	0	34.981.473.937
DEUDA PUBLICA	**85.274.822.295**	**77.982.073.799**	**7.292.748.496**	**77.982.073.799**	**77.982.073.799**	**0**	**77.982.073.799**

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025



2.4.3. CREDITOS PENDIENTES DE DESEMBOLSAR DICIEMBRE 31 DE 2025

Los créditos pendientes de desembolsar a diciembre 31 de 2025 ascienden a $3.936.759.129, con el Bancolombia como saldo de desembolsar del cupo de los $132.000.000.000 otorgados en la vigencia 2020.

Con respecto del servicio de la deuda que cancela la administración en cada anualidad se realiza acorde a las condiciones financieras suscritas, soportados en los diferentes contratos de empréstitos y en los respectivos pagares.

2.4.4. CUOTAS – BONOS PENSIONALES

Por concepto de Cuotas-Bonos Pensionales se asignó presupuesto la partida de $10.000.415.191 a diciembre 31 de 2025, el valor comprometido asciende a $5.142.2.111.318.070, los pagos que refleja la ejecución por valor de $5.004.749.155, se refleja cuentas por pagar por $137.775.000.

2.4.5. FONDO DE CONTINGENCIAS

El Fondo de Contingencias asigna en el presupuesto el valor de $10.597.875.388, refleja compromisos por valor de $9.763.318.722 y pagos por valor de $8.926.512.360, se observa un saldo por valor de $836.806.362, partida esta correspondiente a reserva de presupuesto.

2.5. PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO A DICIEMBRE 31 DE 2025

El Municipio de Bucaramanga ha venido presentando incumplimiento en el manejo de los recursos transferidos a la Contraloría Municipal en las vigencias anteriores. Es importante destacar que el Municipio de Bucaramanga en el periodo del Gobierno anterior mediante

decreto No.0386 de octubre 5 de 2020, firmó un programa de Saneamiento Fiscal y Financiero, con vigencia 2020-2022, dado el incumplimiento de los lineamientos de la ley 617 de 2000 del artículo 10.

Para la vigencia de 2024, se determinó por parte de planeación Departamental que el Municipio de Bucaramanga debe ajustar los recursos de la Contraloría Municipal, por ello se expidió el decreto 0523 de julio 9 de 2025 “Por medio del cual se adopta un Programa autónomo de Saneamiento Fiscal y Financiero de conformidad con la ley 617 de 2000 y el Decreto 192 de 2001 en el Municipio de Bucaramanga”.

Los fundamentos originados para la aplicación del presente Programa autónomo de Saneamiento Fiscal y Financiero para el Municipio de Bucaramanga, se consideró así:

- La secretaria de planeación del Departamento de Santander emitió informe de Viabilidad Financiera de los Municipios correspondiente a la vigencia de 2024, en el que determino que el Municipio de Bucaramanga incumplió el límite para la Contraloría Municipal, por lo que se deberá ejecutar un Programa autónomo de Saneamiento Fiscal y Financiero (PSFF).

- Que la secretaria de planeación de la Gobernación de Santander, mediante oficio con numero de radicado 20250108989 de junio 25 de 2025, emitió informe de Viabilidad Financiera de los municipios correspondiente a la vigencia de 2024, determino que para la Contraloría Municipal, el municipio de Bucaramanga incumplió el límite de Gastos de la Contraloría al sobrepasar en un 3.51% el valor ejecutado, para la Contraloría Municipal, para lo cual deberá ejecutar un Programa autónomo de Saneamiento Fiscal y Financiero (PSFF) con el objetivo de cumplir con los límites del gasto establecido en la ley 617 de 2000.

- Que en atención a los límites de gastos que se señalan, entre otros para las contralorías Municipales, según los artículos 6 y 10 de la ley 617 de 2000, deberá adelantar, un programa autónomo de saneamiento fiscal y financiero tendiente a cumplir y mejorar a la mayor brevedad, los porcentajes establecidos.

- Que la ley dispone que en el caso de no cumplir con los límites establecidos a la financiación de los gastos de Funcionamiento con los Ingresos Corrientes de libre destinación, deberán las entidades someterse a un Programa de Saneamiento Fiscal y Financiero (PSFF), según lo establece el artículo 19 de la ley 617 de 2000, observando las directrices establecidas en el artículo 11 del Decreto 192 de 2001,”con la intención de restablecer la solidez económica y financiera de la misma, mediante la aplicación de medidas de reorganización administrativa, racionalización del gasto, reestructuración de la deuda, saneamiento de pasivos y fortalecimiento de los ingresos “.

Este nuevo Programa de Ajuste fiscal y financiero se sintetiza en los siguientes compromisos que hacen parte de una matriz de seguimiento al programa de ajuste fiscal y financiero, a la luz del Decreto 0523 de Julio 8 de 2025, así:

Tabla 12. MATRIZ SEGUIMIENTO PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO - PSFF MUNICIPIO DE BUCARAMANGA PERIODO 2025 - DECRETO 0523 DE 2025

MEDIDAS ADOPTADAS	ACTIVIDADES	FECHA TERMINACION
FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVA	Seguimiento a la ejecución presupuestal de Ingresos y Gastos para controlar los limites al gasto según lo estipulado en los artículos 6º y 10º de la Ley 617 de 2000.	DICIEMBRE 31 DE 2025
RACIONALIZACION DEL GASTO	Ajuste al presupuesto de Gastos de la Dependencia de la Contraloría Municipal para cumplir los lineamientos de la Ley 617 de 2000 y ley 1416 de 2020, evitando reiterar en el mismo incumplimiento.	DICIEMBRE 31 DE 2025
FORTALECIMIENTO DEL INGRESO	**Adoptar medidas para:** 1. Realizar cobro persuasivo y coactivo de los impuestos Municipales. 2. Mejorar e incrementar el Recaudo de los ingresos tributarios y no tributarios del Municipio. 3.Realizar depuración a los Estados Financieros del Municipio de Bucaramanga, acorde a los procedimientos contables establecidos,	DICIEMBRE 31 DE 2025
REVISION Y RESTRUCTURACION DE LA DEUDA INTERNA DEL MUNCIPIO	Revisión de los términos obtenida la Deuda pública vigente, y reestructurarla si fuese el caso, con el propósito de buscar solvencia Financiera.	DICIEMBRE 31 DE 2025
SANEAMIENTO DE PASIVOS	Revisar el Proceso de defensa jurídica, evitando que se incremente los Pasivos Exigibles y Contingentes, por cuanto esto afecta el gasto de funcionamiento por tener que recurrir al pago de Sentencias y Conciliaciones, como también al Fondo de contingencias.	DICIEMBRE 31 DE 2025

Fuente: Decreto 0523 julio 9 de 2025,

El Programa de ajuste fiscal y financiero, expedido con el decreto 0523 de 2025, presenta modificación con el decreto número 0934 de diciembre 31 de 2025 “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL DECRETO No 0523 DEL 09 DE JULIO DE 2025”.

Con el Decreto 0934 de diciembre 31 de 2025, modifica el artículo Primero del decreto 0523 del 09 de julio de 2025, así:

- Establecer y ejecutar medidas orientadas al cumplimiento y restablecimiento de los límites de gasto previsto en la ley 617 de 2000 y la ley 1416 de 2010, con el fin de preservar la solidez fiscal del Municipio, su capacidad de pago y la eficiencia en la utilización de los recursos públicos y;
- Adelantar el saneamiento del déficit fiscal de la Contraloría Municipal de Bucaramanga, derivado principalmente del alto volumen de pasivos laborales, con el propósito de que la entidad alcance el equilibrio fiscal suficiente que garantice el pago adecuado de sus obligaciones y no se siga generando en vigencias posteriores la insuficiencia de recursos evidenciada.

De igual manera este decreto en el artículo 2° determina: “El Municipio de Bucaramanga se obliga a adoptar, ejecutar y cumplir en los tiempos definidos en la matriz de seguimiento del programa de ajuste que hace parte del presente programa de ajuste fiscal y financiero las siguientes acciones:

Tabla 13. MATRIZ SEGUIMIENTO PROGRAMA DE AJUSTE FISCAL Y FINANCIERO - PSFF MUNICIPIO DE BUCARAMANGA PERIODO 2025 - DECRETO 0523 DE 2025, MODIFICADO DECRETO 0934 DICIEMBRE 31 DE 2025

MEDIDAS ADOPTADAS	ACTIVIDADES	FECHA TERMINACION
FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL ADMINISTRATIVA	Seguimiento a la ejecución presupuestal de Ingresos y Gastos para controlar los limites al gasto según lo estipulado en los artículos 6º y 10º de la Ley 617 de 2000.	ENERO 31 DE 2026
RACIONALIZACION DEL GASTO	Ajuste al presupuesto de Gastos de la Dependencia de la Contraloría Municipal para cumplir los lineamientos de la Ley 617 de 2000 y ley 1416 de 2020, evitando reiterar en el mismo incumplimiento.	DICIEMBRE 31 DE 2025
	Adoptar medidas para:	
FORTALECIMIENTO DEL INGRESO	I) Realizar cobro persuasivo y coactivo de los impuestos Municipales.	ENERO 31 DE 2026
	II). Mejorar e incrementar el Recaudo de los ingresos tributarios y no tributarios del Municipio.	
	III).Realizar depuración a los Estados Financieros del Municipio de Bucaramanga, acorde a los procedimientos contables establecidos,	
REVISION Y RESTRUCTURACION DE LA DEUDA INTERNA DEL MUNCIPIO	Revisión de los términos obtenida la Deuda pública vigente, y reestructurarla si fuese el caso, con el propósito de buscar solvencia Financiera.	ENERO 31 DE 2026
SANEAMIENTO DE PASIVOS	I) Mantener la estrategia de prevencion de daño antijuridico en el Municipio de Bucaramanga, evitando que se incrementen los pasivos exigibles y Contingencias, por cuanto esto afecta el gasto de funcionamiento por tener que recurrir al pago de sentencias y conciliaciones, como tambien al Fondo de contngencias.	ENERO 31 DE 2026
	II). De conformidad con la certificacion expedida por la Contraloria Municipal de Bucaramanga del 31 de diciembre de 2025, se constato que el deficit del ente de control es : 1) por concepto de salarios y demas acreencias laborales causados a 31 de diciembre de 2025 por funcionarios activos el valor es $1.352.588.044 2) Por concepto de salarios y demas acreencias laborales causados a 31 de diciembre de 2025 por funcionarios retirados el valor de $533.295.690. Las anteriores cifras arrojan un total de MIL OCHOCIENTOS OCHETA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SETECIENTOS TREINTA CUATRO PESOS ($1,885,883,734) para sanear el Deficit fiscal de la Contraloria Municipal de Bucaramanga se hace necesario que el Contralor Municipal expida los actos administrativos que adopten los acuerdos Municipales 035, 036, y 037 de 2025, y asi asumir la carga prestacional que genere la desvinculacion de funcionarios de la planta de personal. La secretaria de hacienda debera adelantar los tramites presupuestales y tesorales correspdondientes para el pago de dichos pasivos,	

2.6. ASPECTOS CONTABLES A DICIEMBRE 31 DE 2025

El Municipio de Bucaramanga: Es una entidad territorial encargada de administrar los recursos públicos y dirigir el desarrollo económico y social del municipio. En el ámbito financiero y contable, gestiona la planificación, ejecución y control del presupuesto, así como el registro y reporte de la información financiera conforme a las normas de contabilidad pública, garantizando la transparencia y el uso eficiente de los recursos para la inversión y prestación de servicios a la comunidad.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA - CONSOLIDADO
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
DICIEMBRE 31 2025 - 2024
(Expresado en pesos colombianos)

		2025		2024		$	%
TOTAL ACTIVO	$	**5.306.535.063.621**	$	**4.854.430.309.931**	$	**452.104.753.690**	**9,31%**
CORRIENTE	$	**1.267.624.798.345**	$	**1.101.874.818.880**	$	**165.749.979.465**	**15,04%**
Efectivo y equivalentes al efectivo		754.627.428.550		634.140.099.939		120.487.328.611	19,00%
Cuentas por cobrar		512.534.392.387		467.308.387.037		45.226.005.350	9,68%
Recursos entregados en administracion		462.977.408		426.331.904		36.645.504	0,00%
NO CORRIENTE	$	**4.038.910.265.276**	$	**3.752.555.491.051**	$	**286.354.774.225**	**7,63%**
Inversiones e instrumentos derivados		691.953.613.472		660.188.684.177		31.764.929.295	4,81%
Cuentas por cobrar		1.853.209		-		1.853.209	0,00%
Propiedades, planta y equipo		1.044.752.339.768		958.983.923.589		85.768.416.179	8,94%
Bienes de Uso Público e históricos y culturales		1.728.894.418.840		1.602.118.733.464		126.775.685.376	7,91%
Activos Intangibles		452.196.627		566.405.508	-	114.208.881	-20,16%
Otros Derechos y garantías		200.118.388.095		165.317.940.946		34.800.447.149	21,05%
Plan de Activos		372.737.455.265		365.379.803.368		7.357.651.897	2,01%
TOTAL PASIVO	$	**1.745.073.047.622**	$	**1.550.316.293.267**	$	**194.756.754.355**	**12,56%**
CORRIENTE	$	**529.581.408.929**	$	**535.163.914.976**	-$	**5.582.506.047**	**-1,04%**
Cuentas por pagar		100.303.475.848		146.507.356.952	-	46.203.881.104	-31,54%
Beneficios a los empleados		23.175.402.489		17.119.135.898		6.056.266.591	35,38%
Otros pasivos		406.102.530.592		371.537.422.126		34.565.108.466	9,30%
NO CORRIENTE	$	**1.215.491.638.693**	$	**1.015.152.378.292**	$	**200.339.260.401**	**0,00%**
Préstamos por pagar		302.308.671.936		345.317.885.979	-	43.009.214.043	-12,45%
Cuentas por pagar		106.260.721.784		-		106.260.721.784	0,00%
Beneficios a los empleados		771.654.342.409		630.091.959.863		141.562.382.546	22,47%
Provisiones		34.947.902.564		39.742.532.450	-	4.794.629.886	-12,06%
Otros pasivos		320.000.000		-		320.000.000	0,00%
PATRIMONIO		**3.561.462.015.999**		**3.304.114.016.664**	$	**257.347.999.335**	**7,79%**
TOTAL PASIVO MAS PATRIMONIO	$	**5.306.535.063.621**	$	**4.854.430.309.931**	$	**452.104.753.690**	**9,31%**
CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS		-		-		-	
Activos contingentes		24.392.680.946		20.545.569.039		3.847.111.907	18,72%
Deudoras de control		104.190.081.851		94.059.068.709		10.131.013.142	10,77%
Deudoras por contra (CR)		128.582.762.797		114.604.637.748		13.978.125.049	12,20%
CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS		-		-		-	
Pasivos contingentes		69.719.039.664		89.170.380.728	-	19.451.341.064	-21,81%
Acreedoras de control		193.913.115.794		114.289.984.850		79.623.130.944	69,67%
Acreedoras por contra (DB)		263.632.155.457		203.460.365.579		60.171.789.878	29,57%

Fuente: Estado de Situación Financiera Entidad - Diciembre 31 2025 - 2024

Vigencia	Activos	Pasivos	Patrimonio
2025	$ 5.306.535.063.621	$ 1.745.073.047.622	$ 3.561.462.015.999
2024	$ 4.854.430.309.931	$ 1.550.316.293.267	$ 3.304.114.016.664
Variación	$ 452.104.753.690	$ 194.756.754.355	$ 257.347.999.335

El Estado de Situación Financiera del Municipio de Bucaramanga evidencia un crecimiento general en su estructura económica durante el año 2025 frente al 2024. El total de activos alcanzó $5.306.535.063.621, lo que representa un aumento de 9,31 %. Este comportamiento refleja un fortalecimiento en los recursos y bienes que posee la entidad para el desarrollo de sus funciones y la prestación de servicios a la comunidad.

En cuanto a la composición de los activos, los activos corrientes presentan un crecimiento de 15,04 %, destacándose principalmente el aumento del efectivo y equivalentes al efectivo con $754.627.428.550 y una variación de 19 %. Este resultado evidencia una mayor liquidez y capacidad para cubrir obligaciones de corto plazo. Asimismo, las cuentas por cobrar registran un incremento de 9,68 %, alcanzando $512.534.392.387, lo que indica un mayor volumen de derechos de cobro asociados a ingresos fiscales y otras obligaciones a favor del municipio.

Por otra parte, los activos no corrientes muestran un crecimiento de 7,63 %, alcanzando $4.038.910.265.276 y concentrándose principalmente en bienes de uso público, propiedades, planta y equipo e inversiones. Este comportamiento refleja la inversión en infraestructura y bienes destinados al servicio de la comunidad, lo cual contribuye al desarrollo social y económico del municipio.

En relación con los pasivos, estos presentan un aumento de 12,56 %, alcanzando $1.745.073.047.622, impulsado principalmente por el crecimiento de los pasivos no corrientes asociados a beneficios a los empleados y otras obligaciones de largo plazo. Finalmente, el patrimonio registra un incremento de 7,79 %, situándose en $3.561.462.015.999, lo que evidencia que la entidad mantiene una estructura financiera estable, donde los activos continúan siendo superiores a las obligaciones, fortaleciendo la sostenibilidad financiera del municipio.

ESTADO DE RESULTADOS

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA - CONSOLIDADO
ESTADO DE RESULTADOS COMPARATIVOS
DICIEMBRE 31 2025 - 2024
(Expresado en pesos colombianos)

	2025	2024	$	%
INGRESOS	**1.937.951.651.823**	**1.759.085.295.537**	**$ 162.255.315.560**	**9,2%**
Ingresos fiscales	822.205.837.743	782.529.276.592	39.676.561.151	5,1%
Venta de Servicios	704.540.068	828.613.372	- 124.073.304	-15,0%
Transferencias y Subvenciones	976.716.809.302	854.013.981.589	122.702.827.713	14,4%
Otros ingresos	138.324.464.711	121.713.423.984	16.611.040.727	13,6%
GASTOS	**$ 1.705.007.929.067**	**$ 1.475.493.992.565**	**$ 179.045.509.653**	**12,1%**
Gastos de administración y de operación	831.186.563.549	675.329.251.316	155.857.312.233	23,1%
Deterioro, Depreciaciones, Amortizaciones y Provisio	88.769.657.924	77.857.563.170	10.912.094.754	14,0%
Transferencias y subvenciones	163.767.515.445	151.491.412.779	12.276.102.666	8,1%
Gasto Publico Social	535.737.718.531	467.401.551.316	68.336.167.215	14,6%
Operaciones Interinstitucionales	6.150.712.628	6.052.132.212	98.580.416	1,6%
Otros Gastos	79.395.760.990	97.362.081.773	- 17.966.320.783	-18,5%
EXCEDENTE (DÉFICIT) DEL EJERCICIO	**$ 232.943.722.756**	**$ 283.591.302.971**	**-$ 50.647.580.215**	**-17,9%**

Fuente: Estado de Resultados Entidad - Diciembre 31 2025 - 2024

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

Vigencia	Ingresos	Gastos	Ganancia / Déficit
2025	$ 1.937.951.651.823	$ 1.705.007.929.067	$ 232.943.722.756
2024	$ 1.759.085.295.537	$ 1.475.493.992.565	$ 283.591.302.972
Variación	$ 178.866.356.286	$ 229.513.936.502	-$ 50.647.580.216

El Estado de Resultados del Municipio de Bucaramanga refleja el comportamiento de los ingresos y gastos durante el año 2025 en comparación con el 2024. En términos generales, los ingresos totales alcanzaron $1.937.951.651.823, presentando un crecimiento de 9,2 % frente al año anterior, cuando se registraron $1.759.085.295.537. Este incremento se explica principalmente por el aumento en las transferencias y subvenciones, que alcanzaron $976.716.809.302 con un crecimiento de 14,4 %, evidenciando una mayor participación de recursos provenientes del sistema general de participaciones y otras transferencias del nivel nacional.

Dentro de la estructura de ingresos también se destacan los ingresos fiscales, los cuales ascendieron a $822.205.837.743 y presentaron un aumento de 5,1 %. Estos ingresos corresponden principalmente a impuestos y contribuciones que constituyen una fuente importante de financiación para el municipio. Por su parte, los otros ingresos alcanzaron $138.324.464.711 con un crecimiento de 13,6 %, mientras que la venta de servicios registró $704.540.068, presentando una disminución de 15 %, aunque su participación dentro del total de ingresos es poco significativa.

En cuanto a los gastos, estos alcanzaron $1.705.007.929.067, registrando un incremento de 12,1 % frente al año 2024. El mayor crecimiento se observa en los gastos de administración y operación, que ascendieron a $831.186.563.549 con un aumento de 23,1 %, lo cual refleja mayores costos asociados al funcionamiento y gestión administrativa del municipio.

Asimismo, el gasto público social presentó un valor de $535.737.718.531 con un crecimiento de 14,6 %, evidenciando la inversión en sectores como educación, salud y programas sociales orientados al bienestar de la población.

Finalmente, como resultado de la diferencia entre ingresos y gastos, el municipio registra un excedente del ejercicio de $232.943.722.756. Sin embargo, este resultado muestra una disminución de 17,9 % frente al excedente del año anterior, que fue de $283.591.302.971. Esta reducción se explica principalmente por el mayor crecimiento de los gastos en comparación con los ingresos durante el período analizado.

INDICADORES FINANCIEROS

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

	2025	2024	Variación
	RAZÓN CORRIENTE: Activo Corriente / Pasivo Corriente		
RAZÓN CORRIENTE: Para la vigencia 2025, la razón corriente del Municipio de Bucaramanga se ubicó en 2,39 veces, lo que significa que por cada peso de deuda de corto plazo la entidad dispone de 2,39 pesos de activo corriente para respaldar sus obligaciones inmediatas. En comparación con la vigencia 2024, cuando el indicador fue de 2,06 veces, se evidencia un incremento de 0,33, lo que refleja una mejora en la capacidad de liquidez del municipio. Dado el caso, el Municipio de Bucaramanga cuenta con activos corrientes suficientes para cubrir sus compromisos de corto plazo, manteniendo una posición financiera favorable en términos de liquidez.	2,39	2,06	0,33
	CAPITAL NETO DE TRABAJO: Activo Corriente - Pasivo Corriente		
CAPITAL NETO DE TRABAJO: Al cierre de la vigencia 2025, el Municipio de Bucaramanga cuenta con un capital neto de trabajo de $738.043.389.416, lo que indica que los activos corrientes superan a los pasivos corrientes y permiten cubrir adecuadamente las obligaciones de corto plazo. En comparación con la vigencia 2024, cuando el capital de trabajo fue de $566.710.903.904, se presenta un aumento de $171.332.485.512, lo que evidencia un fortalecimiento en la capacidad de la entidad para atender sus compromisos operativos en el corto plazo y mantener estabilidad financiera.	$ 738.043.389.416	$ 566.710.903.904	$ 171.332.485.512
	ENDEUDAMIENTO TOTAL: Total Pasivo / Total Activo		
ENDEUDAMIENTO TOTAL: Durante la vigencia 2025, el Municipio de Bucaramanga presenta un nivel de endeudamiento de 32,89 %, lo que indica que este porcentaje de los activos se encuentra financiado mediante obligaciones con terceros. Frente a la vigencia 2024, cuando el indicador fue de 31,94 %, se observa un ligero incremento de 0,95 %. No obstante, el nivel de endeudamiento se mantiene en un rango moderado, lo que evidencia que una parte importante de los activos del municipio continúa siendo financiada con recursos propios, principalmente a través del patrimonio.	32,89%	31,94%	0,95%
	ENDEUDAMIENTO CORTO PLAZO: Pasivo Corriente / Pasivo Total		
ENDEUDAMIENTO CORTO PLAZO: Para la vigencia 2025, el 30,35 % de las obligaciones del Municipio de Bucaramanga corresponden a pasivos de corto plazo, lo que indica la proporción de compromisos que deben atenderse en el periodo inmediato. En comparación con la vigencia 2024, cuando el indicador fue de 34,52 %, se presenta una disminución de 4,17 %, lo que refleja una menor concentración de obligaciones en el corto plazo y una estructura de deuda ligeramente más equilibrada entre corto y largo plazo.	30,35%	34,52%	-4,17%

PASIVOS CONTINGENTES DICIEMBRE 31 2025 – 2024

El Municipio de Bucaramanga, en las Notas a los Estados Financieros en su Nota 27.2, indica que los pasivos contingentes corresponden principalmente a litigios, demandas y otros procesos jurídicos en los cuales la entidad podría llegar a asumir obligaciones futuras dependiendo del resultado de dichos procesos. A diciembre de 2025, estos pasivos contingentes ascienden a $69.719.039.664, presentando una disminución frente al año 2024, cuando se registraban $89.170.380.728, lo que representa una variación de -21,81 %. Estos valores se revelan en cuentas de orden debido a que su materialización depende de eventos futuros o decisiones judiciales que podrían generar obligaciones para el municipio.

CONCEPTO	2025	2024	VALOR VARIACIÓN
PASIVOS CONTINGENTES	**69.630.878.064**	**89.076.809.943**	**-19.445.931.880**
Litigios y mecanismos alternativos de solución de conflictos	32.355.873.794	73.302.578.894	-40.946.705.100
Otros pasivos contingentes	37.275.004.270	15.774.231.049	21.500.773.221

3. PLAN FINANCIERO 2026-2040

3.1. CRITERIOS PARA LA PROYECCIÓN DE INGRESOS 2026-2040

El histórico de recaudo de los últimos cinco (5) años, el comportamiento coyuntural de cada rubro de ingresos como las estrategias y mecanismos de gestión, son fundamentales en la proyección con el propósito de dar sostenibilidad y viabilidad financiera al ente municipal, acorde al comportamiento económico, a los niveles de inflación esperado y al cumplimiento legal. Las proyecciones son consistentes con las metas del Banco de la República y los lineamientos determinados por el Departamento Nacional de Planeación.

De acuerdo con los lineamientos formulados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el formato establecido para el Plan Financiero contiene los ingresos y gastos para efectuar los análisis respectivos y presenta una visión desde la perspectiva del balance financiero para los presupuestos de las próximas vigencias.

Las metas financieras están encaminadas a mantener la solvencia y viabilidad financiera del Municipio, teniendo en cuenta la realidad del comportamiento de la economía, la inflación esperada y el cumplimiento normativo especialmente el referido a la viabilidad fiscal señalada por la ley 617 de 2000 y los de endeudamiento fijados en la Ley 358 de 1997 y la ley 2155 de 2021.

Para la proyección de los recursos de 2026, se parte de la información histórica y se realizan unos supuestos encaminados a elaborar la proyección, que permitan optimizar la captación de los ingresos en montos posibles y alcanzables. Así, por ejemplo, para algunas proyecciones se utilizaron los supuestos macroeconómicos que son consistentes con las metas del Gobierno Nacional, sustentadas por el Departamento Nacional de Planeación y el Banco de la República, en particular los Recursos del Sistema General de Participación, los ingresos de Fosyga y Coljuegos se proyectan con incremento a los niveles de inflación proyectados y de acuerdo con las consideraciones especiales de algunas rentas y gastos.

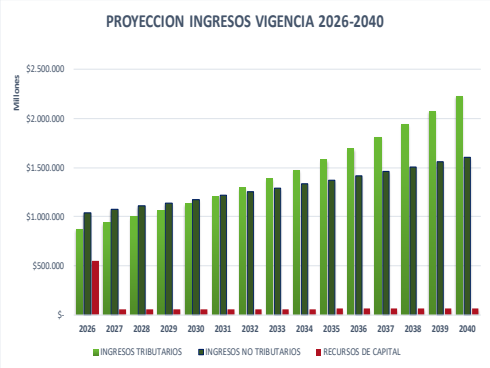
El criterio para la estimación de los Ingresos se basó en la estimación del recaudo de los diferentes impuestos de acuerdo con las bases gravables, tarifas y su relación con el comportamiento de la actividad económica a la que está asociado cada tributo, especialmente los ingresos de mayor impacto como es el impuesto Predial y el Impuesto de Industria y Comercio, que son los de mayor impacto en términos monetarios para el Municipio de Bucaramanga.

E cuanto a los recursos de Capital para la vigencia de 2026, se proyectan recursos con prudencia financiera como son los rendimientos financieros, utilidades de empresas, desahorro de Fonpet y un volumen de recursos de balance por valor de $168.026.193.967, proveniente de menores gastos contemplados en el análisis de la ejecución de los diferentes componentes del gasto, por consiguiente se consideró un monto por valor de $82.672.332.276 provenientes de recursos propios (icld, rendimientos financieros, utilidades

de empresas, reintegros entre otros), como estos recursos corresponde a Recursos de Balance y por definición del Catálogo de clasificación presupuestal su denominación "Recursos provenientes del saldo del ejercicio fiscal de la vigencia inmediatamente anterior, que quedan disponibles para la vigencia siguiente", en la fecha de preparación del presupuesto para la vigencia de 2026, se estimó menor gasto en los diferentes componentes del funcionamiento, deuda pública e inversión, con el propósito de dejar fondeados y respaldados financieramente esta partida en el ingreso, se deja claro que estos recursos fueron en su oportunidad estimados, teniendo en cuenta que la vigencia fiscal termina una vez se cierre el ejercicio fiscal respectivo como es el corte de diciembre 31 de cada anualidad. Así mismo se incluye la partida de $44.947.595,024 proveniente de recursos de balance de la vigencia de 2024 de alumbrado público, un monto de $12.391.936.056 de presupuestos participativos en gran proporción de vigencia anteriores, $21.048.859.728 de superávit de régimen subsidiario vigencia anterior por $21.157.160.728. Los recursos del FONPET se incluye para mesadas pensionales por valor de $5.000.000.000, teniendo en cuenta que estos recursos se giraban de acuerdo con la resolución de reconocimiento del desahorro. Se observa que el monto consolidado de estos recursos forma una porción representativa en el presupuesto de ingresos, con la denominación Recursos de Balance, con clasificación de superávit Fiscal.

Proyección de ingresos tributarios, no tributarios y recursos de capital de 2026-2036

Ilustración 27. PROYECCIÓN 2026-2036



PROYECCION DE INGRESOS 2026-2040

VIGENCIA	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL	VARIACIÓN	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL
2026	$ 873.633.375.975	$ 1.042.881.385.526	$ 547.390.299.172	Δ 25-26			
2027	$ 931.546.625.277	$ 1.073.387.355.589	$ 51.032.680.000	Δ 26-27	6,63%	2,93%	-90,68%
2028	$ 993.716.426.310	$ 1.106.886.610.111	$ 52.038.660.400	Δ 27-28	6,67%	3,12%	1,97%
2029	$ 1.060.463.978.205	$ 1.141.468.421.372	$ 53.074.820.212	Δ 28-29	6,72%	3,12%	1,99%
2030	$ 1.132.153.187.885	$ 1.177.169.735.107	$ 54.142.064.818	Δ 29-30	6,76%	3,13%	2,01%
2031	$ 1.209.178.499.670	$ 1.214.028.865.558	$ 55.241.326.763	Δ 30-31	6,80%	3,13%	2,03%
2032	$ 1.291.967.551.157	$ 1.252.085.551.806	$ 56.373.566.566	Δ 31-32	6,85%	3,13%	2,05%
2033	$ 1.380.984.065.418	$ 1.291.381.016.689	$ 57.539.773.563	Δ 32-33	6,89%	3,14%	2,07%
2034	$ 1.476.731.000.853	$ 1.331.958.028.449	$ 58.740.966.770	Δ 33-34	6,93%	3,14%	2,09%
2035	$ 1.579.753.981.954	$ 1.373.860.965.238	$ 59.978.195.773	Δ 34-35	6,98%	3,15%	2,11%
2036	$ 1.690.645.036.399	$ 1.417.135.882.639	$ 61.252.541.646	Δ 35-36	7,02%	3,15%	2,12%
2037	$ 1.810.046.666.174	$ 1.461.830.584.342	$ 62.565.117.895	Δ 36-37	7,06%	3,15%	2,14%
2038	$ 1.938.656.282.965	$ 1.507.994.696.153	$ 63.917.071.432	Δ 37-38	7,11%	3,16%	2,16%
2039	$ 2.077.231.040.832	$ 1.555.679.743.500	$ 65.309.583.575	Δ 38-39	7,15%	3,16%	2,18%
2040	$ 2.226.593.102.159	$ 1.604.939.232.611	$ 66.743.871.082	Δ 39-40	7,19%	3,17%	2,20%

Fuente: Proyeccion de ingresos 2026-2040

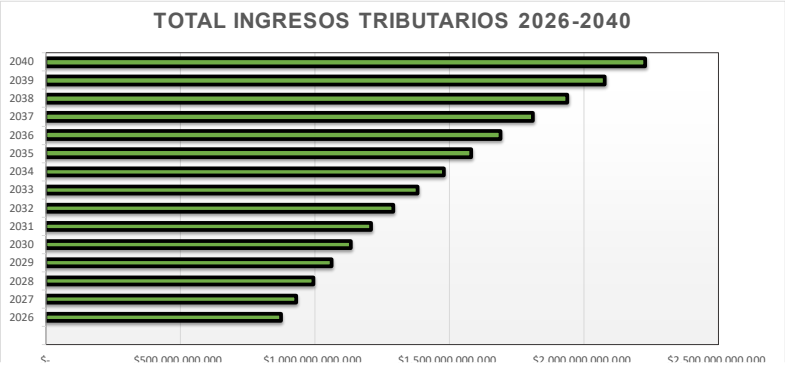
3.1.1 INGRESOS TRIBUTARIOS

La definición del Catálogo de clasificación presupuestal para entidades territoriales "los ingresos tributarios son aquellos establecidos como impuestos y estampillas por la ley. Estos representan Estos representan una obligación de hacer un pago, sin que exista una retribución particular por parte del Estado. Corte Constitucional Sentencia C-545/1994".

La proyección de ingresos refleja las partidas que soportan el escenario financiero de los próximos diez (10) años y hasta culminar la vigencia de la solicitud de endeudamiento, en este sentido se establecen criterios de una proyección para los ingresos tributarios, teniendo en cuenta el comportamiento macroeconómico nacional y el ámbito regional. El criterio de proyección se toma en promedio con el 6.63% y 7.19%.

En esta clasificación de ingresos tributarios se destaca el impuesto predial unificado, el impuesto de industria y comercio, el impuesto de alumbrado público y la sobretasa a la gasolina entre otros.

Ilustración 28. PROYECCIÓN INGRESOS TRIBUTARIOS 2026-2040



TOTAL INGRESOS TRIBUTARIOS			
2026	$	873.633.375.975	
2027	$	931.546.625.277	6,63%
2028	$	993.716.426.310	6,67%
2029	$	1.060.463.978.205	6,72%
2030	$	1.132.153.187.885	6,76%
2031	$	1.209.178.499.670	6,80%
2032	$	1.291.967.551.157	6,85%
2033	$	1.380.984.065.418	6,89%
2034	$	1.476.731.000.853	6,93%
2035	$	1.579.753.981.954	6,98%
2036	$	1.690.645.036.399	7,02%
2037	$	1.810.046.666.174	7,06%
2038	$	1.938.656.282.965	7,11%
2039	$	2.077.231.040.832	7,15%

Fuente: Proyección 2026-2040 Plan Financiero

3.1.1.1 Impuesto predial unificado 2026-2040

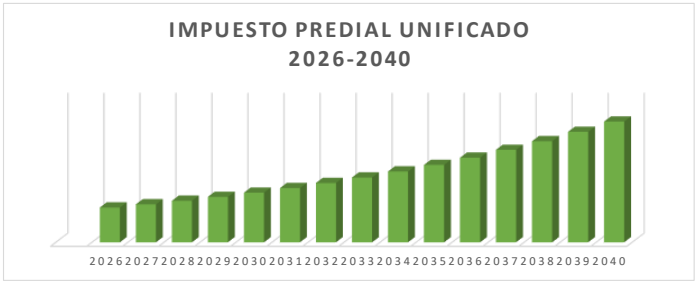
El IPU es un tributo de carácter municipal se cobra por los municipios por los predios existentes dentro su jurisdicción. Su base gravable es el avalúo catastral asignado por las autoridades catastrales correspondientes.

La tarifa se fija por el Concejo Municipal para cada vigencia fiscal, soportado en el acuerdo municipal N° 033 de diciembre 29 de 2020 y su compilación en el decreto N°0040 marzo 2022. El criterio de proyección se para este ingreso se toma con el 7%.

La proyección de 2026-2040 se presenta así:

Ilustración 29. PROYECCIÓN IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO 2026-2040

IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO				
2026	$	298.556.788.315		
2027	$	326.322.569.628	Δ **26-27**	9,30%
2028	$	356.670.568.604	Δ **27-28**	9,30%
2029	$	389.840.931.484	Δ **28-29**	9,30%
2030	$	426.096.138.112	Δ **29-30**	9,30%
2031	$	465.723.078.956	Δ **30-31**	9,30%
2032	$	509.035.325.299	Δ **31-32**	9,30%
2033	$	556.375.610.552	Δ **32-33**	9,30%
2034	$	608.118.542.333	Δ **33-34**	9,30%
2035	$	664.673.566.770	Δ **34-35**	9,30%
2036	$	726.488.208.480	Δ **35-36**	9,30%
2037	$	794.051.611.869	Δ **36-37**	9,30%
2038	$	867.898.411.772	Δ **37-38**	9,30%
2039	$	948.612.964.067	Δ **38-39**	9,30%
2040	$	1.036.833.969.726	Δ **39-40**	9,30%



Fuente: Proyección 2026-2040 Plan Financiero

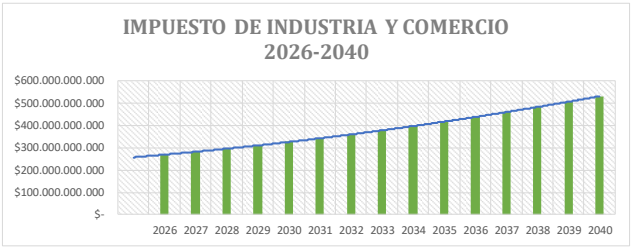
3.1.1.2 Impuesto de Industria y Comercio 2026-2040

El impuesto de industria y Comercio es el impuesto que se genera por el ejercicio o realización directa o indirecta de cualquier actividad industrial, comercial o de servicios que se realicen en el Municipio. Su regulación se establece acorde a las legales vigentes.

El criterio de proyección de este ingreso de industria y comercio se estableció con el 5%
Se presenta su Proyección de 2026 a 2040 se presenta así:

Ilustración 30. PROYECCIÓN IMPUESTO INDUSTRIA Y COMERCIO 2026-2040

IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO				
2026	$	269.036.297.978		
2027	$	282.488.112.877	Δ 26-27	5,00%
2028	$	296.612.518.521	Δ 27-28	5,00%
2029	$	311.443.144.447	Δ 28-29	5,00%
2030	$	327.015.301.669	Δ 29-30	5,00%
2031	$	343.366.066.753	Δ 30-31	5,00%
2032	$	360.534.370.090	Δ 31-32	5,00%
2033	$	378.561.088.595	Δ 32-33	5,00%
2034	$	397.489.143.024	Δ 33-34	5,00%
2035	$	417.363.600.176	Δ 34-35	5,00%
2036	$	438.231.780.184	Δ 35-36	5,00%
2037	$	460.143.369.194	Δ 36-37	5,00%
2038	$	483.150.537.653	Δ 37-38	5,00%
2039	$	507.308.064.536	Δ 38-39	5,00%
2040	$	532.673.467.763	Δ 39-40	5,00%



Fuente: Proyección 2026-2040 Plan Financiero

3.1.1.3 Sobretasa a la gasolina 2026-2040

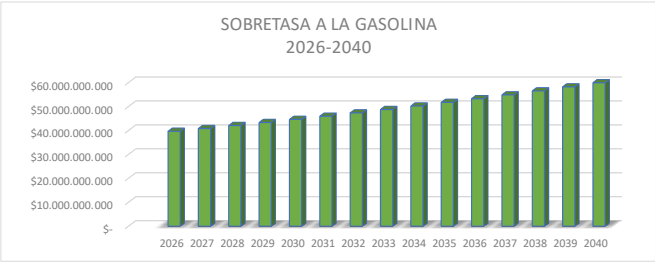
Sobretasa a la Gasolina. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra o corriente nacional o importada, en la jurisdicción Municipal. Los responsables de sobretasa son los distribuidores mayoristas de gasolina motor extra y corriente, los productores e importadores. Su regulación normativa se da con la ley 488 de 1998 articulo 117,130.

El criterio de proyección de este ingreso se realizó de manera razonable con incremento del 3%.

Se presenta la proyección de 2026 a 2040 así:

Ilustración 31. PROYECCIÓN IMPUESTO SOBRETASA A LA GASOLINA 2026-2040

SOBRETASA A LA GASOLINA				
2026	$	39.604.521.615		
2027	$	40.792.657.263	Δ 26-27	3,00%
2028	$	42.016.436.981	Δ 27-28	3,00%
2029	$	43.276.930.091	Δ 28-29	3,00%
2030	$	44.575.237.994	Δ 29-30	3,00%
2031	$	45.912.495.133	Δ 30-31	3,00%
2032	$	47.289.869.987	Δ 31-32	3,00%
2033	$	48.708.566.087	Δ 32-33	3,00%
2034	$	50.169.823.070	Δ 33-34	3,00%
2035	$	51.674.917.762	Δ 34-35	3,00%
2036	$	53.225.165.294	Δ 35-36	3,00%
2037	$	54.821.920.253	Δ 36-37	3,00%
2038	$	56.466.577.861	Δ 37-38	3,00%
2039	$	58.160.575.197	Δ 38-39	3,00%
2040	$	59.905.392.453	Δ 39-40	3,00%



3.1.2 INGRESOS NO TRIBUTARIOS 2026-2040

De acuerdo con la definición del Catálogo de clasificación presupuestal para entidades territoriales “Son los ingresos corrientes que por ley no están definidos como impuestos y comprenderán las tasas y las multas. Los ingresos no tributarios se clasifican en:

- Contribuciones
- Tasas y derechos administrativos
- Multas, sanciones e intereses de mora
- Derechos económicos por uso de recursos naturales
- Venta de Bienes y servicios
- Transferencias corrientes
- Participación y derechos de monopolio

En el aspecto normativo se basa en el decreto 111 de 1996, ley 715 de 2001, ley 1176 de 2007.

En la clasificación de los Ingresos No tributarios, el ingreso de mayor impacto se encuentra en primer orden el Sistema General de Participación SGP para el sector Salud, Educación, agua potable y Saneamiento Básico, Propósito General para libre y forzosa inversión en Cultura Deporte y otras inversiones que requiere la comunidad y posteriormente lo correspondiente a Fosyga recursos destinados especialmente al sector Salud.

Ilustración 32. PROYECCION INGRES NO TRIBUTARIOS 2026-2040



TOTAL INGRESOS NO TRIBUTARIOS			
2026	$	1.042.881.385.526	
2027	$	1.073.387.355.589	2,93%
2028	$	1.106.886.610.111	3,12%
2029	$	1.141.468.421.372	3,12%
2030	$	1.177.169.735.107	3,13%
2031	$	1.214.028.865.558	3,13%
2032	$	1.252.085.551.806	3,13%
2033	$	1.291.381.016.689	3,14%
2034	$	1.331.958.028.449	3,14%
2035	$	1.373.860.965.238	3,15%
2036	$	1.417.135.882.639	3,15%
2037	$	1.461.830.584.342	3,15%
2038	$	1.507.994.696.153	3,16%
2038	$	1.555.679.743.500	3,16%
2040	$	1.604.939.232.611	3,17%

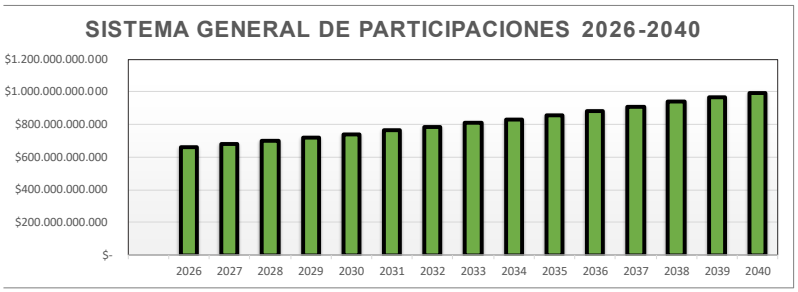
Fuente: Proyeccion 2026-2036, Secretaria Hacienda,

3.1.2.1 Sistema General de Participación 2025-2035

El Catálogo de Clasificación Presupuestal para entidades territoriales define estos recursos como “(…) las transferencias corrientes que realizan las entidades del sector central nacional en virtud del Sistema General de Participaciones (SGP). Este sistema de transferencias intergubernamentales se fundamenta en los artículos 356 y 357 de la Constitución Política, y en la financiación de los servicios de las entidades territoriales, cuya competencia se les asigna en la ley 715 de 2001 y la ley 1176 de 2007”.

El Ingreso por recursos del Sistema General de Participación Fosyga en la proyección de recursos a partir de las vigencias 2026-2036 presenta incremento del 3%, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda en las guías para la elaboración de los marcos fiscales para las entidades territoriales da la sugerencia de que los recursos deben proyectarse de acuerdo al comportamiento de la inflación esperada para la vigencia 2026, acorde a lo establecido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Nación, teniendo en cuenta las múltiples variables que se tienen en cuenta en la asignación de recursos. Es importante resaltar el Acto Legislativo 03 de 2024, modificando el articulo 356 y 357 de la Constitución Política de Colombia referente al Sistema General de Participación. Debemos estar muy atentos con respecto al proyecto de Ley de Competencias, para analizar el impacto en las finanzas de los entes territoriales y el caso concreto para las finanzas del Municipio de Bucaramanga.

Ilustración 33. PROYECCION INGRESO SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES 2026-2040



SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES			
2026	$	657.683.327.878	
2027	$	677.413.827.714	3,00%
2028	$	697.736.242.546	3,00%
2029	$	718.668.329.822	3,00%
2030	$	740.228.379.717	3,00%
2031	$	762.435.231.108	3,00%
2032	$	785.308.288.042	3,00%
2033	$	808.867.536.683	3,00%
2034	$	833.133.562.783	3,00%
2035	$	858.127.569.667	3,00%
2036	$	883.871.396.757	3,00%
2037	$	910.387.538.659	3,00%
2038	$	937.699.164.819	3,00%
2039	$	965.830.139.764	3,00%
2040	$	994.805.043.957	3,00%

Fuente: Proyección Plan Financiero 2026-2040

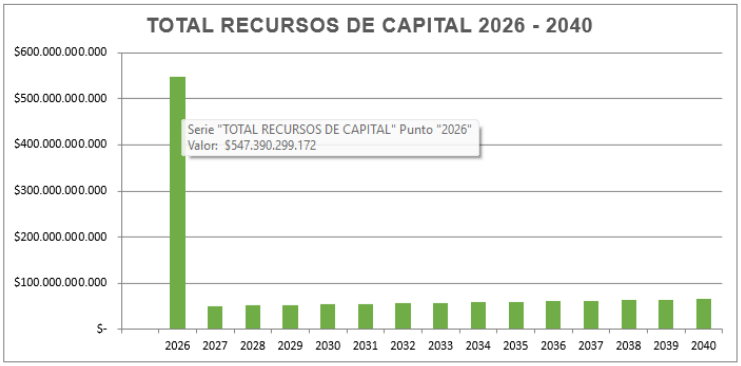
3.1.3 RECURSOS DE CAPITAL 2026-2040

La definición según el CCCPET define estos ingresos como “recursos de capital se diferencian de los ingresos corrientes por su regularidad. Si bien el EOP no da una definición conceptual de estos recursos, la Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-1072 de 2002, establece que los recursos de capital son aquellos que entran a las arcas públicas de manera esporádica, no porque hagan parte de un rubro extraño, sino porque su cuantía es indeterminada, los cual difícilmente asegura su continuidad durante amplios periodos presupuestales” (Corte Constitucional, Sentencia C-1072 de 2002).

Los recursos de Capital lo integran los rendimientos financieros que son proyectados acorde al portafolio financiero que ha venido presentando la entidad en los últimos años, los excedentes Financieros de utilidades de empresas del municipio de acuerdo con el comportamiento del resultado en cada vigencia fiscal, los reintegros y aprovechamientos deben ser presupuestados por el flujo de recursos que se devuelven recursos a la Tesorería en situaciones de actuaciones administrativas presentadas, así mismo los Recursos de

Balance, estos recursos están precisados en Salud Cuentas Maestras, Fondo Educativo del 1% vigencias anteriores, recursos propios, alumbrado público, Fonpet entre otros.

Ilustración 34. PROYECCION DE RECURSOS DE CAPITAL 2026-2040



	TOTAL RECURSOS DE CAPITAL	
2026	$ 547.390.299.172	
2027	$ 51.032.680.000	-90,68%
2028	$ 52.038.660.400	1,97%
2029	$ 53.074.820.212	1,99%
2030	$ 54.142.064.818	2,01%
2031	$ 55.241.326.763	2,03%
2032	$ 56.373.566.566	2,05%
2033	$ 57.539.773.563	2,07%
2034	$ 58.740.966.770	2,09%
2035	$ 59.978.195.773	2,11%
2036	$ 61.252.541.646	2,12%
2037	62.565.117.895	2,14%
2038	63.917.071.432	2,16%
2039	65.309.583.575	2,18%
2040	66.743.871.082	2,20%

3.2. CRITERIOS PARA LA PROYECCION DEL GASTO 2026-2036

Las proyecciones de gastos están fundamentadas en los criterios de austeridad y eficiencia; para el efecto se maneja una estrategia de control en los gastos y uso eficiente de los recursos de inversión.

El criterio de proyección para los diferentes niveles del gasto de la vigencia 2026-2036, hacia los próximos diez (10) años se basa en los parámetros macroeconómicos establecidos a nivel nacional y revisando el mercado internacional. Se resalta que los recursos por el Sistema General de participación como lo correspondiente a Fosyga y Coljuegos estas partidas se le aplica incremento de acuerdo con el crecimiento del IPC, los demás recursos contemplan comportamiento acorde al crecimiento económico que visualiza el futuro económico a nivel nacional e internacional, lógico con perspectiva de recuperación económica con el accionar del Gobierno en nuestra ciudad.

Las metas financieras y en general el presupuesto para la vigencia fiscal 2026 deberá estar encaminado a cumplir con los límites establecidos en los gastos de funcionamiento según lo establecido por la Ley 617 de 2000 y la destinación de recursos para la ejecución de gasto social destinados a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Bucaramanga.

La proyección de gastos por el periodo de 2026-2036 se basa con los parámetros establecidos en cada componente del Gasto de funcionamiento, Servicio de la Deuda Pública e Inversión y su distribución se realiza acorde a la destinación de la fuente de financiación y a la disponibilidad de recursos. Es importante precisar que la viabilidad en el gasto se encuentra acorde a la proyección de los ingresos para el periodo de 2026-2036.

Con respecto a las proyecciones de 2026 a 2036, el gasto marca la tendencia de crecimiento al ritmo del ingreso, marcado en incremento significativo en el gasto del servicio de la deuda pública debido al alto crecimiento de las tasas de interés, la inversión dispone de los recursos orientados por destinación especifica y de sus ingresos propios una vez se financie el servicio de la deuda pública y el funcionamiento, se financian las inversiones de los próximos años contemplados en cada uno de los Planes de desarrollo futuros, se manifiesta que la

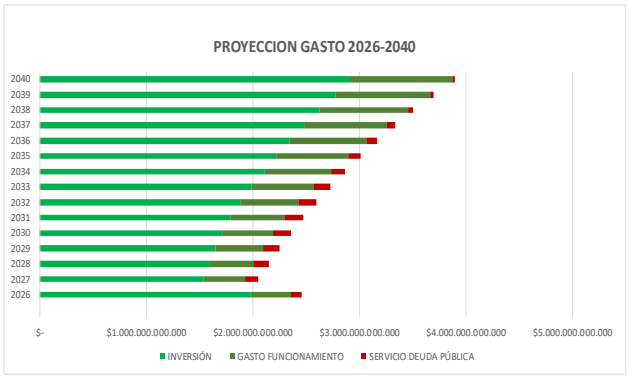
proyección de ingresos no contempla recursos de balance a excepción de la vigencia de 2026 que se incluyó un monto considerable del presupuesto de la vigencia de 2026 con el propósito de disponer de recursos determinados en los menores gastos. así mismo es importante resaltar que si bien es cierto al terminar la vigencia de 2025 no hay autorizaciones de cupo de endeudamiento por parte del Concejo Municipal, sin embargo, la intención de recursos de crédito a futuro si se encuentran contemplados en las proyecciones de endeudamiento que se encuentran definidas en este estudio para las obras de proyectos de impacto que requiere la ciudad.

A continuación, se presenta la ilustración 35 de la proyección por los años 2026 a 2036.

Ilustración 35. PROYECCIÓN GASTOS 2026 – 2036

PROYECCION GASTO 2026 - 2040

VIGENCIA	GASTO FUNCIONAMIENTO	SERVICIO DEUDA PÚBLICA	INVERSIÓN
2026	$ 375.730.461.593	$ 105.764.130.042	$ 1.982.410.469.037
2027	$ 387.558.410.620	$ 128.511.392.834	$ 1.539.896.857.412
2028	$ 415.073.306.028	$ 146.278.516.416	$ 1.591.289.874.378
2029	$ 443.995.826.220	$ 157.815.225.515	$ 1.653.196.168.055
2030	$ 475.182.600.474	$ 172.317.092.557	$ 1.715.965.294.781
2031	$ 508.822.785.177	$ 178.664.103.030	$ 1.790.961.803.786
2032	$ 545.122.146.217	$ 168.108.379.020	$ 1.887.196.144.293
2033	$ 584.304.571.465	$ 151.373.876.696	$ 1.994.226.407.511
2034	$ 626.613.724.574	$ 128.196.324.105	$ 2.112.619.947.393
2035	$ 672.314.853.532	$ 114.908.359.923	$ 2.226.369.929.511
2036	$ 721.696.768.702	$ 103.242.101.008	$ 2.344.094.590.975
2037	$ 775.074.006.504	$ 75.392.678.614	$ 2.483.975.683.294
2038	$ 832.789.196.458	$ 48.008.240.136	$ 2.629.770.613.957
2039	$ 895.215.650.998	$ 30.214.450.540	$ 2.772.790.266.371
2040	$ 962.760.199.365	$ 23.517.272.564	$ 2.911.998.733.926



El gasto de funcionamiento lo integra los Servicios personales, la adquisición de Bienes y servicios, las Transferencias corrientes, transferencias de capital, disminución de pasivos y los impuestos.

El Gasto de funcionamiento presenta comportamiento estadístico de los últimos seis (6) años como se refleja en el documento del Diagnóstico financiero, cabe advertir que el gasto de funcionamiento debe ser proyectado con los límites establecidos en la ley 617 de 2000 y los rubros de obligatorio cumplimiento con IPC como es el caso de las mesadas pensionales.

El Municipio de Bucaramanga se encuentra en Categoría Especial por la vigencia 2026, por tanto, debe dar cumplimiento al límite máximo permitido de Gastos de Funcionamiento hasta el 50% de los ingresos corrientes de libre destinación; para la vigencia 2026 el municipio de Bucaramanga se categoriza en Especial Decreto número 0710 de septiembre 2 de 2025.

Los gastos de funcionamiento se proyectan teniendo como consideración el límite exigido en lo regulado en la Ley 617 de 2000, que nos permite gastos de funcionamiento hasta del 50% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación en consideración a la categoría Especial para la vigencia 2026.

Los Gastos de Funcionamiento se encuentran proyectados con criterios de austeridad y se proyectan acorde a los niveles de inflación determinados por el Gobierno Nacional y en concordancia con el incremento en los ingresos que se encuentran en la proyección del Plan financiero periodo 2026-2036.

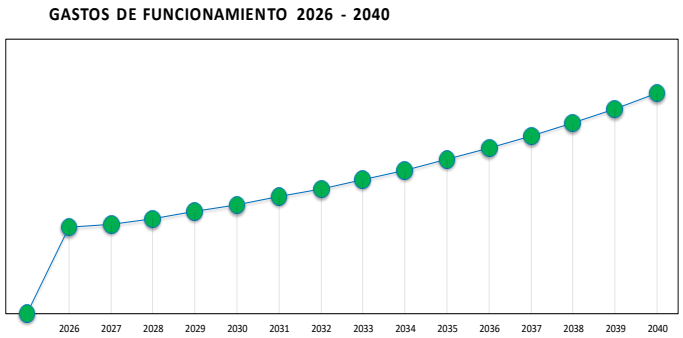
A continuación, se presenta la proyección de 2026-2036, así:

Ilustración 36. PROYECCIÓN GASTO FUNCIONAMIENTO 2026 – 2036

COMPORTAMIENTO GASTO FUNCIONAMIENTO

PROYECCION 2026-2040

VIGENCIA	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	% VARIACIÓN
	$ -	
2026	$ 375.730.461.593	
2027	$ 387.558.410.620	3,15%
2028	$ 415.073.306.028	7,10%
2029	$ 443.995.826.220	6,97%
2030	$ 475.182.600.474	7,02%
2031	$ 508.822.785.177	7,08%
2032	$ 545.122.146.217	7,13%
2033	$ 584.304.571.465	7,19%
2034	$ 626.613.724.574	7,24%
2035	$ 672.314.853.532	7,29%
2036	$ 721.696.768.702	7,35%
2037	$ 775.074.006.504	7,40%
2038	$ 832.789.196.458	7,45%
2039	$ 895.215.650.998	7,50%
2040	$ 962.760.199.365	7,55%



3.2.1. SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA 2026-2036

El servicio de la deuda pública se proyecta de acuerdo a las condiciones financieras fijadas en los respectivos contratos de empréstitos iniciales con sus respectivas modificaciones que se hubiesen realizado por el proceso de renegociación de la deuda pública con las diferentes entidades financiera y la proyección del servicio de la Deuda pública de recursos de crédito, esta proyección contempla la totalidad del endeudamiento que el municipio ha comprometido con contratos de empréstitos debidamente registrados en el Minhacienda. El endeudamiento es una fuente de financiación para dar viabilidad a los proyectos de inversión, con el propósito de dar cumplimiento al Plan de Desarrollo. El Servicio de deuda pública contempla los créditos desembolsados, los créditos pendientes de desembolso y la intención del nuevo cupo de endeudamiento para la financiación de obras de infraestructura en vías.

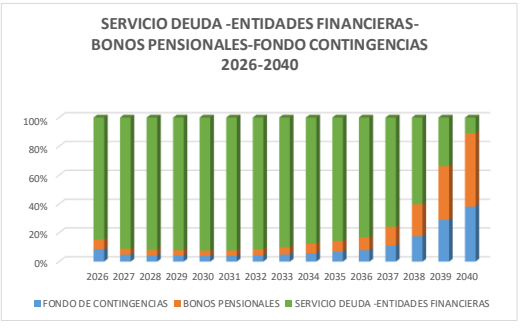
Es importante observar el componente de deuda pública contempla lo referente a bonos pensionales, fondo de contingencias y el servicio de la deuda con entidades financieras.

De acuerdo con el estudio realizado sobre el servicio de la deuda pública para el periodo de 2026 a 2036, el servicio a pagar se presenta así:

Ilustración 37. PROYECCION SERVICIO DE DEUDA PUBLICA 2026-2036

PROYECCION SERVICIO DEUDA PUBLICA - ENTIDADES FINANCIERAS-FONDO CONTINGENCIA- BONOS PENSIONALES

VIGENCIA	FONDO DE CONTINGENCIAS	BONOS PENSIONALES	SERVICIO DEUDA - ENTIDADES FINANCIERAS	TOTAL CONSOLIDADO DEUDA PUBLICA
2026	$ 9.000.000.000	$ 7.198.693.035	$ 89.565.437.007	$ 105.764.130.042
2027	$ 6.180.000.000	$ 5.198.700.677	$ 117.208.515.635	$ 128.587.216.312
2028	$ 6.365.400.000	$ 5.545.681.207	$ 134.552.835.208	$ 146.463.916.415
2029	$ 6.556.362.000	$ 5.916.442.518	$ 145.533.382.995	$ 158.006.187.514
2030	$ 6.753.052.860	$ 6.312.634.030	$ 159.448.096.525	$ 172.513.783.415
2031	$ 6.955.644.446	$ 6.736.020.164	$ 165.175.030.005	$ 178.866.694.615
2032	$ 7.164.313.779	$ 7.188.488.380	$ 153.964.246.193	$ 168.317.048.352
2033	$ 7.379.243.193	$ 7.672.057.775	$ 136.537.505.140	$ 151.588.806.108
2034	$ 7.600.620.488	$ 8.188.888.284	$ 112.628.192.627	$ 128.417.701.399
2035	$ 7.828.639.103	$ 8.741.290.523	$ 98.566.448.910	$ 115.136.378.536
2036	$ 8.063.498.276	$ 9.331.736.320	$ 86.081.725.584	$ 103.476.960.180
2037	$ 8.305.403.224	$ 9.962.869.986	$ 57.366.310.350	$ 75.634.583.560
2038	$ 8.554.565.321	$ 10.637.520.373	$ 29.065.316.537	$ 48.257.402.231
2039	$ 8.811.202.281	$ 11.358.713.772	$ 10.301.171.445	$ 30.471.087.498
2040	$ 9.075.538.349	$ 12.129.687.718	$ 2.576.382.563	$ 23.781.608.630



Con referencia al endeudamiento con entidades financieras es importante observar el servicio de la deuda pública que se encuentra contratada con entidades financieras de acuerdo con condiciones financieras suscritas en el momento del empréstito, para el caso de la proyección del servicio de la deuda pública del municipio de Bucaramanga, se contempla deuda vigente y el servicio de Deuda del nuevo endeudamiento, de acuerdo a la intención de la financiación de las obras especialmente en el sector transporte como n las vías y la modernización de la semaforización.

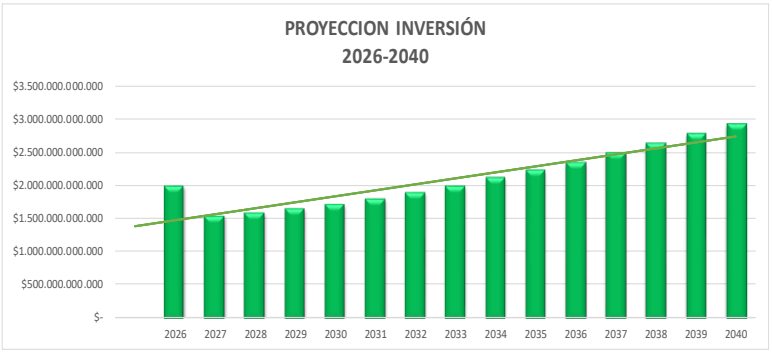
3.2.2. INVERSIÓN 2026-2036

La inversión es un componente fundamental para dar cumplimiento a las metas establecidas en el plan de desarrollo y esta se establece de acuerdo con la disponibilidad de recursos clasificados por las diferentes fuentes de financiación, en ingresos corrientes de libre destinación e ingresos de destinación específica, como también los provenientes de recursos de capital.

Ilustración 38. PROYECCION GASTO INVERSION 2026-2036

PROYECCION 2026-2040

VIGENCIA	VALOR	% VARIACIÓN
2026	$ 1.982.410.469.037	
2027	$ 1.539.896.857.411	-22,32%
2028	$ 1.591.289.874.378	3,34%
2029	$ 1.653.196.168.054	3,89%
2030	$ 1.715.965.294.781	3,80%
2031	$ 1.790.961.803.785	4,37%
2032	$ 1.887.196.144.292	5,37%
2033	$ 1.994.226.407.510	5,67%
2034	$ 2.112.619.947.393	5,94%
2035	$ 2.226.369.929.510	5,38%
2036	$ 2.344.094.590.974	5,29%
2037	$ 2.483.975.683.293	5,97%
2038	$ 2.629.770.613.956	5,87%
2039	$ 2.772.790.266.370	5,44%
2040	$ 2.911.998.733.925	5,02%



3.3 PLAN FINANCIERO CONSOLIDADO DE 2026-2040

De acuerdo con los lineamientos establecidos por el Minhacienda y el DNP, la proyección de Gastos del periodo 2026 a 2040, debe elaborarse en la plantilla expedida por el Minhacienda, lo tanto la proyección del escenario financiero de Gastos debe elaborarse en el formato del Marco Fiscal de Mediano Plazo, publicado en la página de Minhacienda.

A continuación, se presenta el Plan financiero en el formato del Min Hacienda para el periodo de 2026-2040, elaborado en el último formato que el Ministerio de Hacienda público en octubre 28 de 2025.

Tabla 14. PLAN FINANCIERO 2025-2040

Plan Financiero	PERIODO 2025-2040
MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_1	INGRESOS TOTALES (sin financiaci	1.911.219	1.967.572	2.055.966	2.152.640	2.255.005	2.363.464	2.478.448	2.600.425	2.729.903	2.867.429	3.013.591	3.169.032	3.334.442	3.510.567	3.698.220	3.898.276
BF_1.1	INGRESOS CORRIENTES	1.806.863	1.916.516	2.004.934	2.100.602	2.201.930	2.309.321	2.423.207	2.544.053	2.672.364	2.808.689	2.953.614	3.107.779	3.271.877	3.446.649	3.632.910	3.831.532
BF_1.1.1	TRIBUTARIOS	791.413	873.634	931.546	993.716	1.060.464	1.132.153	1.209.178	1.291.968	1.380.984	1.476.731	1.579.754	1.690.645	1.810.047	1.938.656	2.077.231	2.226.593
BF_1.1.1.02	Impuesto predial unificado	273.222	298.557	326.322	356.671	389.840	426.096	465.723	509.035	556.376	608.119	664.674	726.488	794.052	867.898	948.613	1.036.834
BF_1.1.1.03	Impuesto de industria y comerc	262.514	269.036	282.488	296.613	311.443	327.015	343.366	360.534	378.561	397.489	417.364	438.232	460.143	486.151	507.308	532.673
BF_1.1.1.08	Sobretasa a la gasolina	38.606	39.605	40.792	42.016	43.277	44.575	45.912	47.289	48.708	50.169	51.674	53.225	54.822	56.467	58.160	59.905
BF_1.1.1.09	Estampillas	21.935	24.700	26.332	28.077	29.941	31.933	34.061	36.335	38.765	41.361	44.136	47.101	50.269	53.656	57.276	61.146
BF_1.1.1.12	Impuesto de alumbrado público	71.645	76.382	82.111	88.269	94.889	102.006	109.657	117.881	126.722	136.226	146.443	157.427	169.234	181.926	195.571	210.238
BF_1.1.1.13	Resto ingresos tributarios	123.491	165.353	173.502	182.069	191.074	200.528	210.458	220.893	231.851	243.367	255.463	268.172	281.527	292.558	310.303	325.797
BF_1.1.2	NO TRIBUTARIOS	59.569	57.080	59.630	62.199	64.891	67.714	70.675	73.779	77.033	80.446	84.025	87.780	91.720	95.856	100.195	104.751
BF_1.1.2.1	Contribuciones	14.839	13.470	14.135	14.835	15.573	16.350	17.170	18.034	18.944	19.904	20.916	21.984	23.110	24.298	25.552	26.874
BF_1.1.2.2	Tasas y derechos administrativo	4.137	4.532	4.829	4.987	5.154	5.332	5.521	5.721	5.934	6.159	6.399	6.654	6.924	7.211	7.515	7.839
BF_1.1.2.3	Multas, sanciones e intereses d	26.222	24.906	26.063	27.331	28.660	30.057	31.522	33.060	34.674	36.369	38.148	40.015	41.976	44.035	46.196	48.466
BF_1.1.2.4	Venta de bienes y servicios	163	181	192	203	216	229	242	257	272	289	306	324	343	364	386	409
BF_1.1.2.5	Participación y derechos por mo	14.208	13.991	14.411	14.843	15.288	15.747	16.220	16.707	17.208	17.724	18.256	18.803	19.367	19.948	20.546	21.163
BF_1.1.3	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	955.881	985.802	1.013.758	1.044.687	1.076.575	1.109.454	1.143.354	1.178.307	1.214.347	1.251.512	1.289.835	1.329.354	1.370.110	1.412.137	1.455.484	1.500.188
BF_1.1.3.1	Sistema General de Participaciones	632.666	657.683	677.413	697.736	718.668	740.228	762.435	785.308	808.867	833.134	858.128	883.872	910.388	937.699	965.830	994.805
BF_1.1.3.1.1	Educación	407.394	407.232	419.449	432.032	444.993	458.343	472.093	486.256	500.844	515.869	531.346	547.286	563.705	580.616	598.035	615.976
BF_1.1.3.1.1	Salud	176.453	198.671	204.631	210.770	217.093	223.606	230.314	237.224	244.340	251.670	259.220	266.997	275.006	283.257	291.754	300.507
BF_1.1.3.1.1	Agua potable y saneamiento básico	12.588	13.421	13.824	14.238	14.665	15.105	15.559	16.025	16.506	17.002	17.512	18.037	18.578	19.136	19.710	20.301
BF_1.1.3.1.1	Propósito general	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1	De libre destinación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.1.1	Distritos de tipo de categorías	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1	Asignaciones especiales	1.763	1.904	1.961	2.020	2.081	2.143	2.207	2.273	2.342	2.412	2.484	2.559	2.636	2.715	2.796	2.880
BF_1.1.3.1.1	Atención integral de la primera infancia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.2	Participación en impuestos	17.831	16.260	17.236	18.270	19.366	20.528	21.760	23.065	24.449	25.916	27.471	29.120	30.867	32.719	34.682	36.763
BF_1.1.3.3	Participación en contribuciones	316	371	382	394	405	418	430	443	456	470	484	497	514	529	545	562
BF_1.1.3.4	Resto participaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.5	Compensaciones de ingresos tributarios no tributarios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.6	A entidades territoriales	43.554	48.870	48.231	49.678	51.168	52.703	54.284	55.913	57.590	59.318	61.097	62.930	64.818	66.762	68.765	70.828
BF_1.1.3.7	Resto transferencias corrientes	261.514	262.617	270.495	278.610	286.968	295.577	304.444	313.577	322.985	332.675	342.655	352.935	363.523	374.427	385.661	397.230
BF_2	GASTOS TOTALES	1.867.342	2.408.498	1.996.835	2.096.255	2.199.703	2.293.627	2.394.129	2.513.935	2.647.488	2.796.570	2.945.773	3.102.880	3.287.288	3.485.586	3.689.105	3.895.890
BF_2.1	GASTOS CORRIENTES	1.588.660	1.918.717	1.700.769	1.817.222	1.897.287	1.986.183	2.064.758	2.150.265	2.229.232	2.315.136	2.417.643	2.548.344	2.648.877	2.809.418	2.929.620	3.098.429
BF_2.1.1	FUNCIONAMIENTO	302.238	346.060	355.903	381.298	407.955	436.721	467.774	501.308	537.535	576.687	619.010	664.781	714.300	767.890	825.907	888.736
BF_2.1.1.1	Gastos de personal	56.226	79.503	99.971	109.689	120.370	132.111	145.017	159.205	174.802	191.949	210.800	231.526	254.315	279.372	306.923	337.217
BF_2.1.1.2	Adquisición de bienes y servicios	74.924	78.333	74.554	79.027	83.769	88.795	94.123	99.770	105.757	112.102	118.828	125.958	133.515	141.526	150.018	159.019
BF_2.1.1.3	Transferencias corrientes	170.751	185.410	181.034	192.214	203.422	215.393	228.183	241.850	256.460	272.082	288.790	306.664	325.793	346.268	368.191	391.671
BF_2.1.1.3.1	Sentencias y conciliaciones	6.518	86	92	98	103	110	116	123	131	139	147	156	164	175	185	196
BF_2.1.1.3.2	Otras transferencias corrientes	164.233	185.324	180.942	192.116	203.319	215.283	228.067	241.727	256.329	271.943	288.643	306.508	325.629	346.093	368.006	391.475
BF_2.1.1.4	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.5	Gastos de comercialización y producción	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.6	Adquisición de activos financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.7	Disminución de pasivos	1	2.492	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.8	Gastos por tributos, tasas, contribuciones, multas,	336	322	344	368	394	422	451	483	516	553	591	633	677	724	775	829
BF_2.1.2	GASTOS ORGANISMOS DE CONTROL	26.935	29.671	31.655	33.775	36.040	38.461	41.048	43.813	46.769	49.929	53.305	56.916	60.774	64.899	69.309	74.023
BF_2.1.2.3.1	Gastos de personal	14.399	15.407	16.485	17.639	18.874	20.195	21.609	23.121	24.740	26.471	28.327	30.310	32.432	34.702	37.131	39.730
BF_2.1.2.3.2	Resto gastos de organos de control	12.536	14.264	15.170	16.136	17.166	18.266	19.440	20.692	22.030	23.458	24.978	26.606	28.342	30.197	32.178	34.293
BF_2.1.3	PAGO DE BONOS PENSIONALES y CUOTAS	5.142	7.199	5.199	5.546	5.916	6.313	6.736	7.188	7.672	8.188	8.741	9.332	9.963	10.637	11.359	12.130
BF_2.1.4	APORTES AL FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS	9.763	9.000	6.000	6.180	6.365	6.556	6.753	6.956	7.164	7.379	7.601	7.829	8.063	8.305	8.555	8.811
BF_2.1.5	GASTOS OPERATIVOS EN SECTORES SOCIALES	1.209.601	1.492.629	1.243.830	1.312.257	1.350.780	1.408.521	1.461.590	1.523.526	1.575.970	1.631.186	1.698.240	1.789.558	1.845.565	1.953.603	2.013.304	2.114.538
BF_2.1.5.1	Educación	520.036	550.572	506.362	520.075	544.596	564.968	593.113	630.561	655.307	681.205	718.318	759.868	782.664	836.143	861.228	917.065
BF_2.1.5.2	Salud y protección social	477.859	530.772	499.206	514.332	529.922	545.991	562.554	579.628	597.227	615.368	634.070	673.525	693.731	744.543	766.879	797.042
BF_2.1.5.3	Vivienda, ciudad y territorio	22.804	71.785	63.939	65.857	67.832	78.188	80.534	82.950	85.439	88.001	90.641	93.360	96.161	99.046	102.017	105.078
BF_2.1.5.4	Gobierno territorial	56.939	69.461	61.545	63.391	76.464	78.758	81.121	83.554	86.060	88.643	91.302	94.041	96.862	99.768	102.761	105.844
BF_2.1.5.5	Transporte	6.209	18.079	18.621	19.180	19.755	20.348	20.958	21.587	22.235	22.902	23.589	24.297	25.026	25.776	26.550	27.346
BF_2.1.5.6	Inclusión social y reconciliación	37.643	31.861	23.017	23.707	24.419	25.151	25.906	26.683	27.483	28.308	29.156	30.031	30.932	31.860	32.815	33.800
BF_2.1.5.7	Deporte, recreación y cultura	30.451	33.381	34.382	35.414	36.476	37.571	38.698	39.858	41.055	42.286	43.555	44.862	46.207	47.594	49.022	50.492
BF_2.1.5.8	Resto de sectores	57.660	186.718	36.758	70.301	51.316	57.546	58.706	58.705	61.164	64.473	67.609	69.575	73.982	68.873	72.032	77.871
BF_2.1.6	INTERESES Y COMISIONES DE LA DEUDA	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.1	Interna	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.2	Externa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_3	DÉFICIT O AHORRO CORRIENTE	218.203	-2.201	304.165	283.380	304.643	323.138	358.449	393.788	443.132	493.552	535.971	559.434	623.000	637.230	703.289	733.104
BF_4	INGRESOS DE CAPITAL	104.356	51.056	51.032	52.038	53.075	54.143	55.241	56.372	57.539	58.740	59.977	61.253	62.565	63.918	65.310	66.744
BF_4.1	Excedentes financieros, dividendos y utilidades	20.452	10.270	10.578	10.895	11.222	11.559	11.906	12.263	12.631	13.009	13.400	13.802	14.216	14.643	15.082	15.534
BF_4.2	Rendimientos financieros	45.171	22.286	22.954	23.643	24.352	25.083	25.835	26.610	27.408	28.231	29.078	29.951	30.849	31.775	32.728	33.710
BF_4.3	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.4	Recuperación de cartera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.5	Retiros del FONPET	32.354	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
BF_4.6	Resto recursos de capital	6.379	3.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
BF_5	GASTOS DE CAPITAL	278.682	489.781	296.066	279.033	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	554.536	638.412	676.168	759.485	797.462
BF_5.1	FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL	278.682	489.781	296.066	279.033	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	554.536	638.412	676.168	759.485	797.462
BF_5.1.1	Educación	13.466	12.069	15.100	15.553	16.019	16.500	16.995	17.505	18.030	18.571	19.128	20.084	21.089	22.143	23.250	24.413
BF_5.1.2	Salud y protección social	15.033	14.228	14.655	15.095	15.547	16.014	16.494	16.989	17.499	18.024	18.564	19.492	20.467	21.490	22.565	23.693
BF_5.1.3	Vivienda, ciudad y territorio	50.748	115.685	79.156	81.531	83.977	86.496	89.091	91.763	94.516	97.352	100.273	105.287	110.551	116.079	121.882	127.977
BF_5.1.4	Gobierno territorial	63.568	52.929	30.994	31.924	32.882	33.868	34.884	35.931	37.008	38.119	39.262	41.225	43.286	45.451	47.723	50.109
BF_5.1.5	Transporte	49.650	73.091	46.634	49.898	53.392	57.129	71.503	87.200	93.304	130.111	152.896	160.541	168.568	176.996	185.846	195.138
BF_5.1.6	Inclusión social y reconciliación	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_5.1.7	Deporte y recreación	0	1.498	1.544	1.589	1.638	1.687	1.737	1.789	1.843	1.898	1.955	2.053	2.155	2.263	2.376	2.495
BF_5.1.8	Resto de sectores	86.034	220.281	107.983	83.443	98.961	95.750	98.667	112.493	156.056	177.359	196.052	205.855	272.296	291.746	355.843	373.637
BF_5.2	Disminución de pasivos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_6	DÉFICIT O SUPERÁVIT DE CAPITAL	-174.326	-438.725	-245.034	-226.995	-249.341	-253.301	-274.130	-307.298	-360.717	-422.693	-468.152	-493.283	-575.847	-612.250	-694.175	-730.718
BF_7	DÉFICIT O SUPERÁVIT TOTAL	43.877	-440.926	59.131	56.385	55.302	69.836	84.318	86.490	82.415	70.859	67.819	66.151	47.153	24.980	9.114	2.386
BF_8	FINANCIACIÓN	293.678	440.926	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1	RECURSOS DEL CRÉDITO	-43.001	-55.407	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1	Interno	-43.001	-55.407	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1.1	Desembolsos																
BF_8.1.1.2	Amortizaciones - Principal	43.001	55.407	59.131	56.386	55.302	69.837	84.318	86.489	82.416	70.860	67.819	66.152	47.154	24.981	9.114	2.386
BF_8.1.2	Externo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_8.1.2.1	Desembolsos																
BF_8.1.2.2	Amortizaciones - Principal																
BF_8.2	Recursos del balance	336.679	496.333														
BF_8.3	Disposición de activos																
BF_9	BALANCE PRIMARIO																
BF_9.1	DÉFICIT O SUPERÁVIT PRIMARIO	415.537	89.565	117.313	134.551	145.533	159.447	165.176	153.965	136.536	112.627	98.566	86.080	57.365	29.064	10.301	2.577
BF_10	RESULTADO PRESUPUESTAL																
BF_10.1	INGRESOS TOTALES (incluye financiación)	2.247.898	2.463.905	2.055.966	2.152.640	2.255.005	2.363.464	2.478.448	2.600.425	2.729.903	2.867.429	3.013.591	3.169.032	3.334.442	3.510.567	3.698.220	3.898.276
BF_10.2	GASTOS TOTALES (incluye financiación)	1.910.343	2.463.905	2.055.966	2.152.640	2.255.005	2.363.464	2.478.448	2.600.425	2.729.903	2.867.429	3.013.591	3.169.032	3.334.442	3.510.567	3.698.220	3.898.276
BF_10.3	DÉFICIT O SUPERÁVIT PRESUPUESTAL	337.555	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

3.4 PRESUPUESTO DE 2026

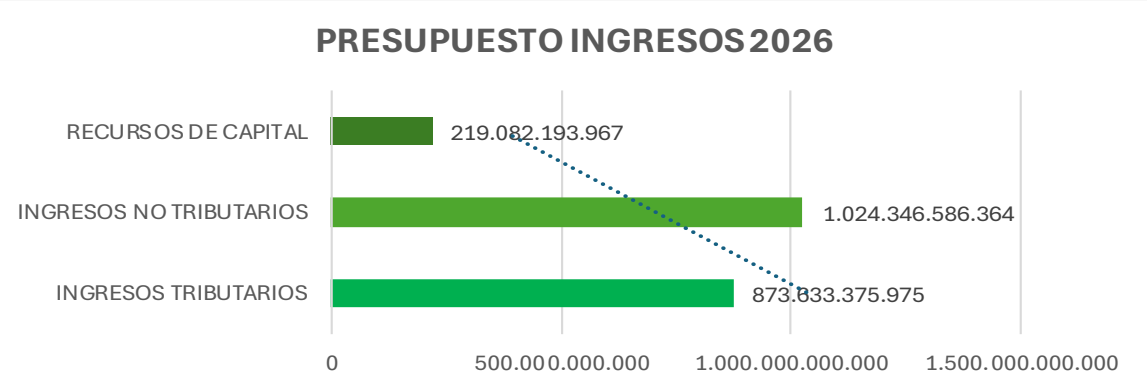
El Presupuesto correspondiente a la Administración central de ingresos y Gastos asciende a $2.117.062.156.306, aprobado mediante el acuerdo municipal # 050 de 2025 y se liquida mediante decreto #0900 de diciembre de 2025 por valor de $2.117.062.156.306, correspondiente a la administración central

Ilustración 39. ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE INGRESOS ACUERDO MUNICIPAL #050 DE 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
ACUERDO MUNICIPAL # 050 DE 2025
ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE INGRESOS DE 2026
VIGENCIA 2026

CONCEPTO-INGRESO	PRESUPUESTO	% Participacion
INGRESOS TRIBUTARIOS	873.633.375.975	**41,27**
INGRESOS NO TRIBUTARIOS	1.024.346.586.364	**48,39**
TOTAL INGRESOS CORRIENTES	**1.897.979.962.339**	**89,65**
RECURSOS DE CAPITAL	219.082.193.967	**10,35**
TOTAL INGRESO.	**2.117.062.156.306**	**100,00**

FUENTE: ESTRUCTURA PRESUPUESTO 2026



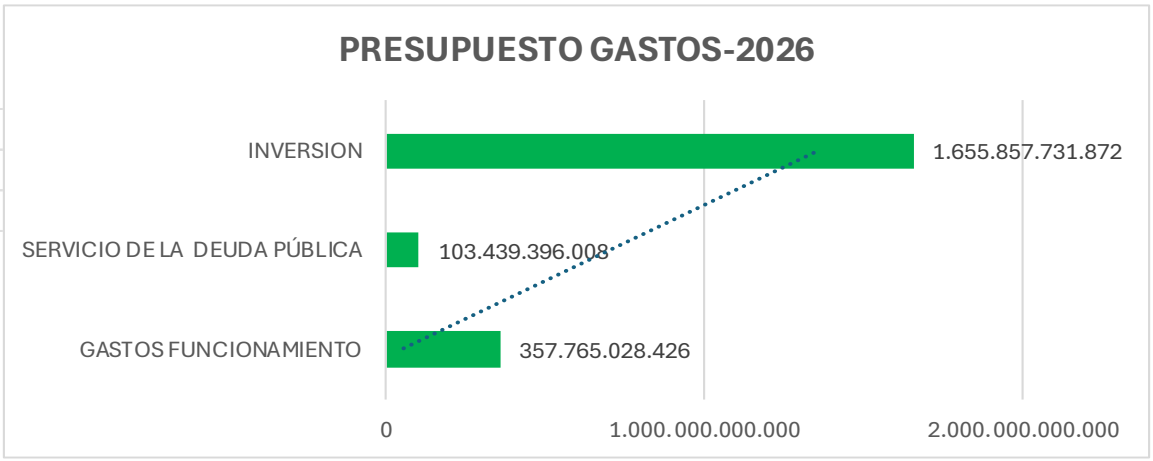
El presupuesto de la vigencia de 2026 se aprobó por el Concejo Municipal según Acuerdo #050 de diciembre 10 de 2025 y su liquidación se produjo mediante el decreto #0900 de 2025.

Ilustración 40. ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE GASTOS ACUERDO MUNICIPAL #050 DE 2025

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
ACUERDO MUNICIPAL # 050 DE 2025
ESTRUCTURA PRESUPUESTO DE GASTO DE 2026
VIGENCIA 2026

OBJETO GASTO	PRESUPUESTO	% Participacion
GASTOS FUNCIONAMIENTO	357.765.028.426	16,90
SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA	103.439.396.008	4,89
INVERSION	1.655.857.731.872	78,21
TOTAL GASTO	2.117.062.156.306	100,00

FUENTE: ESTRUCTURA PROYECTO PRESUPUESTO 2026



El presupuesto de la vigencia de la vigencia de 2026, durante la presente vigencia presenta modificaciones de incremento por efectos de los recursos de balance del corte de diciembre 31 de 2025, como también el ajuste al sistema General de participación de la distribución que realiza el Departamento Nacional de planeación en los diferentes documentos de distribución, reflejados en el SICODIS, consultado por cada entidad territorial.

Es importante manifestar que los recursos de balance a diciembre 31 de 2025, en su gran mayoría son recursos de destinación especifica que deben a su vez que ser orientados acorde a la normatividad que regula cada uno de ellos como es el sector de educación, salud, medio ambiente, cultura, deporte entre otros.

4. ANÁLISIS DE SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA PUBLICA, SUPERÁVIT PRIMARIO Y CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO

4.1 DEUDA PÚBLICA

La deuda pública como fuente de financiación para la inversión es un mecanismo de soporte financiero que permite el desarrollo de las regiones, el sector público carece de recursos propios para realizar obras de alto impacto, por ello debe combinar las fuentes de financiación y el crédito público es un aporte que permite apalancar proyectos para el desarrollo de los territorios en especial los territoriales.

Las tasas de intereses se incrementan y esta variable eleva el costo del servicio del endeudamiento, lo que indica a los gobiernos el sostenimiento, teniendo como base las condiciones financieras adquiridas en su momento.

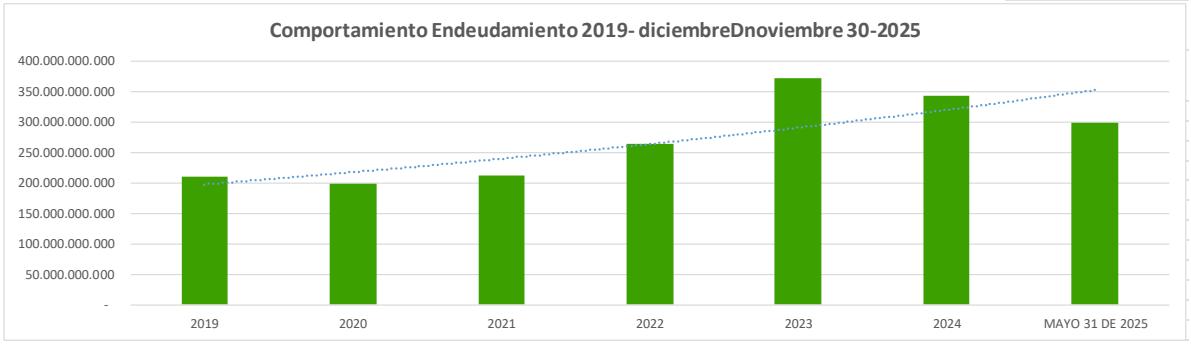
4.1.1 SALDO DEUDA PÚBLICA 2019-2025

La ilustración 41 muestra el saldo histórico del Saldo de la Deuda Pública con Entidades Financieras de diciembre de 2019 a 2025.

Ilustración 41. SALDO DEUDA PÚBLICA PERIODO 2019 A DICIEMBRE 31 DE 2025

ENTIDADES FINANCIERAS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	DICIEMBRE 31-2025
BBVA S.A.	37.333.333.334	35.799.934.526	32.355.549.021	29.164.372.187	80.746.522.669	95.835.461.098	89.516.668.149
OCCIDENTE	45.416.666.371	45.416.666.371	44.571.078.145	64.571.078.145	79.649.321.022	52.232.277.338	44.100.947.940
BOGOTA	56.562.500.000	56.167.763.158	54.003.112.896	74.003.112.896	70.272.595.411	60.323.435.687	48.588.561.678
BANCOLOMBIA				15.000.000.000	64.668.991.613	92.812.851.236	86.504.627.558
AGRARIO	27.319.783.823	24.293.539.267	22.248.419.399	22.248.419.399	45.203.313.487	41.113.101.663	30.772.889.839
COLPATRIA	43.364.035.067	36.241.228.043	57.679.824.531	57.679.824.531	31.045.833.304	-	-
ITAU-CORBANCA	1.003.008.023	835.840.020	668.672.016	501.504.012	334.336.008	167.168.004	-
TOTAL	**210.999.326.618**	**198.754.971.385**	**211.526.656.008**	**263.168.311.170**	**371.920.913.514**	**342.484.295.026**	**299.483.695.165**

Fuente: Estados deuda publica dic.31-2019-2025



El comportamiento de la deuda pública del periodo de 2019 a diciembre 31 de 2025 muestra los saldos de capital por cada entidad financiera. El saldo presentado por cada obligación corresponde a endeudamiento contratado y desembolsado en las vigencias anteriores a 2024, es decir a corte de diciembre 31 de 2025 el saldo de la deuda pública en entidades financieras no integra nuevo endeudamiento, a pesar de que la administración municipal

presento proyectos de Acuerdo ante el Concejo Municipal solicitando cupo de endeudamiento estos no fueron estudiados y por consiguiente no surtió el proceso de aprobación.

La deuda financiera tiene como garantía y fuente de pago los recursos propios, su destinación se orientó principalmente a salud, transporte y educación. El 100% correspondió a deuda interna contratada con la banca Comercial, a tasa de DTF y con IBR en puntos adicionales en promedio del 2.5%.

En la vigencia 2020 el Concejo Municipal aprobó un cupo de Endeudamiento por valor de $132.000.000.000 a diciembre 31 de 2021 se desembolsó el valor de $25.000.000.000, durante la vigencia 2022 se realizaron desembolsos por valor de $55.000.000.00, durante la vigencia 2023 se realizaron desembolsos por valor de $46.063.240.871, quedo un saldo pendiente de desembolsar a diciembre 31 de 2023 asciende a $5.936.759.129, con diferentes entidades financieras, este saldo está comprometido por lo tanto una vez cumplan los requisitos las cuentas se solicitara desembolso, a diciembre 31 de 2024 el saldo pendiente por desembolsar ascendió a $3.936.759.129.

En la vigencia 2023 se autorizó cupo de endeudamiento por valor de $79.668.991.613 y a 31 de diciembre se desembolsó el 100% de este endeudamiento. Este endeudamiento se contrató con el Banco occidente $20.000.000.000, banco BBVA $20.000.000.000 y el Bancolombia $39.668.991.613.

4.1.2 SERVICIO DEUDA PÚBLICA PERÍODO 2020-2025

El servicio de la deuda pública pagado durante las vigencias de 2020-2025, es originado de contratos de empréstitos suscritos y desembolsados de acuerdo con las condiciones financieras establecidas inicialmente.

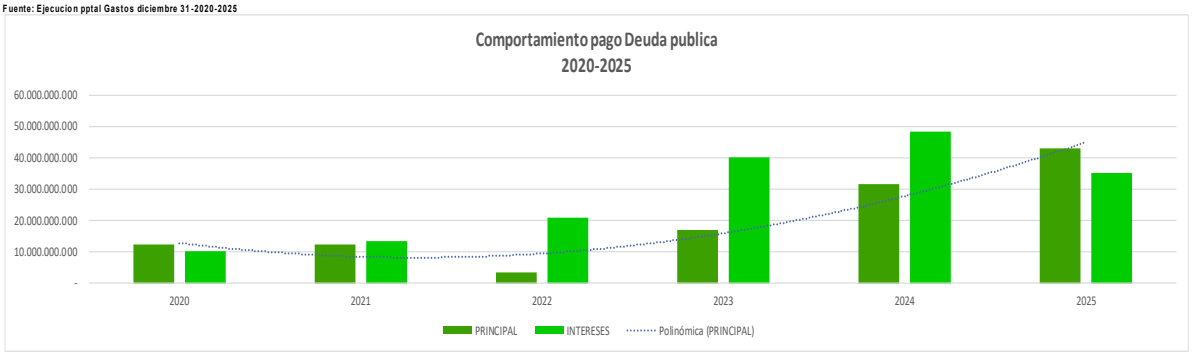
El comportamiento del servicio de la deuda pago durante el periodo 2020-2025 se presenta así:

Ilustración 42. SERVICIO DEUDA PUBLICA PERIODO 2020 A DICIEMBRE 31 DE 2025

SERVICIO DEUDA PUBLICA CON ENTIDADES FINANCIERAS
HISTORICO DEUDA PUBLICA 2020-2025

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023	2024	2025	VARIACION 2020-2021	VARIACION 2021-2022	VARIACION 2022-2023	VARIACION 2023-2024	VARIACION 2024-2025
PRINCIPAL	12.244.355.233	12.228.315.378	3.358.344.839	16.979.630.140	31.436.618.491	43.000.599.862	- 0,13	- 72,54	405,60	85,14	36,79
INTERESES	10.288.208.585	13.373.342.146	20.752.379.250	39.987.575.724	48.486.549.128	34.981.473.937	29,99	55,18	92,69	21,25	- 27,85
TOTAL	**22.532.563.818**	**25.601.657.524**	**24.110.724.089**	**56.967.205.864**	**79.923.167.618**	**77.982.073.799**	**13,62**	**- 5,82**	**136,27**	**40,30**	**- 2,43**

Fuente: Ejecucion pptal Gastos diciembre 31-2020-2025

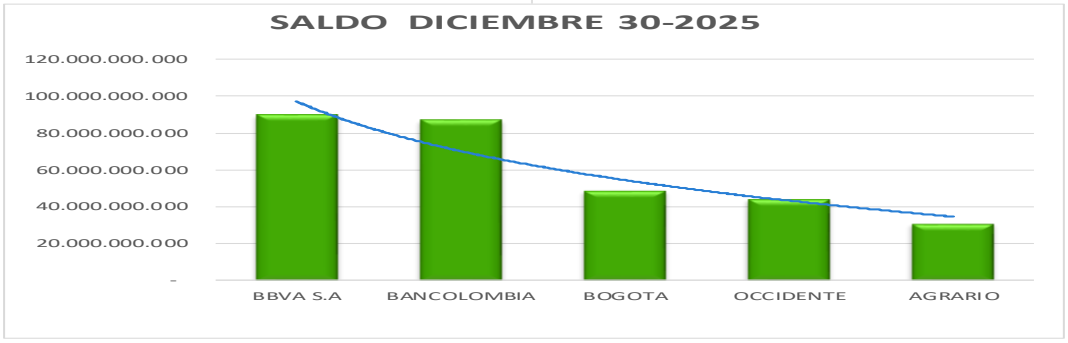


4.1.3 SALDO DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

El Municipio de Bucaramanga, mantiene endeudamiento con entidades financieras; su saldo de la deuda pública a diciembre 31 de 2025 asciende a $299.483.695.165. Tiene como garantía y fuente de pago los recursos propios; destinándose principalmente para los sectores de Salud, Transporte y demás sectores de inversión, su participación por cada entidad financiera se refleja BBVA. S.A con el 29.89%, Banco Bogotá con el 16.22%, Banco Occidente con el 14.73%, Banco Agrario con el 10.28%, banco de Colombia con el 28.88%. El 100% corresponde a Deuda Interna contratada con la banca comercial a una tasa de la DTF o IBR adicionada en los puntos convenidos en cada obligación.

Ilustración 43. SALDO DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025

ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DICIEMBRE 30 DE 2025	% PARTICIPACION
BBVA S.A	89.516.668.149	29,89%
BANCOLOMBIA	86.504.627.558	28,88%
BOGOTA	48.588.561.678	16,22%
OCCIDENTE	44.100.947.940	14,73%
AGRARIO	30.772.889.839	10,28%
TOTAL DEUDA PUBLICA	299.483.695.165	100,00%



Fuente: Estado Deuda Pública diciembre 30-2025- Secretaria Hacienda

4.1.4 SERVICIO DEUDA PÚBLICA A DICIEMBRE 31 DE 2025

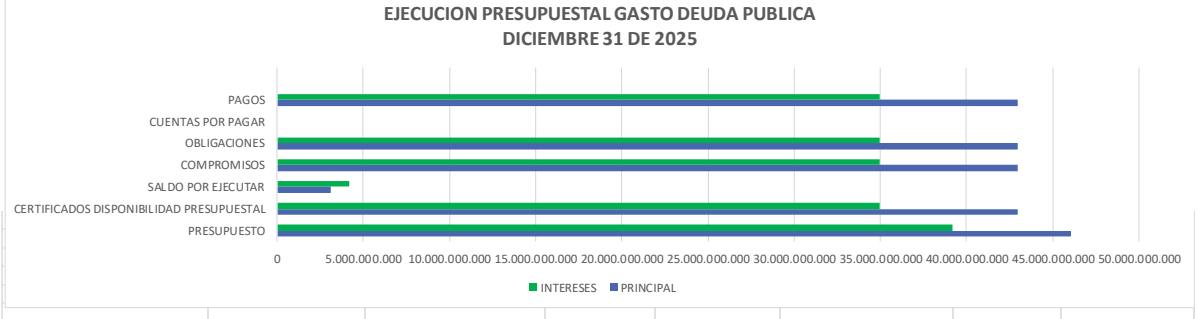
El servicio de la deuda pública pago durante la vigencia 2025 de enero a diciembre 31 se presenta así:

Ilustración 44. SERVICIO DEUDA PÚBLICA DICIEMBRE 31 DE 2025

EJECUCION PRESUPUESTAL GASTOS
DICIEMBRE 31-2025

CONCEPTO	PRESUPUESTO	CERTIFICADOS DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	SALDO POR EJECUTAR	COMPROMISOS	OBLIGACIONES	CUENTAS POR PAGAR	PAGOS
PRINCIPAL	46.093.932.789	43.000.599.862	3.093.332.927	43.000.599.862	43.000.599.862	0	43.000.599.862
INTERESES	39.180.889.506	34.981.473.937	4.199.415.569	34.981.473.937	34.981.473.937	0	34.981.473.937
DEUDA PUBLICA	85.274.822.295	77.982.073.799	7.292.748.496	77.982.073.799	77.982.073.799	0	77.982.073.799

FUENTE: Ejecucion presupuestal diciembre 31-2025



El Municipio de Bucaramanga se encuentra cumpliendo con el pago del Servicio de la Deuda Pública a todas las entidades financieras, durante la vigencia 2025 a diciembre 31, se pagó la partida de $77.982.073.799, por concepto de intereses $34.981.473.937, por principal se pagó partida de $34.981.473.937.

4.1.5 CREDITOS PENDIENTES DE DESEMBOLSO A DICIEMBRE 31 DE 2025

El municipio de Bucaramanga mantiene endeudamiento con entidades financieras, obligaciones desprendidas de cupos de endeudamiento otorgados por el concejo municipal y con contratos de empréstito suscritos de vigencias anteriores en condiciones financieras pactadas en su oportunidad.

Es de resaltar que la administración municipal ha cumplido a cabalidad con el pago en cada vigencia fiscal en las cuotas de amortización a capital y pago de intereses. En la vigencia 2019 el Concejo Municipal aprobó cupo de endeudamiento de $18.000.000.000 para malla vial, los cuales se desembolsaron en su totalidad en dicha vigencia. En la vigencia 2021 el municipio suscribió contratos de empréstito por un monto de $132.000.000.000, con diferentes entidades financieras, se ha desembolsado el valor de $80.000.000.000 durante la vigencia 2021 y 2022, queda un saldo pendiente de desembolso por valor de $52.000.000.000 a diciembre 31 de 2022.

Frente a la vigencia 2023 se desembolsó el valor de $46.063.240.871, quedando pendiente por desembolsar el valor de $5.936.759.129 del Bancolombia, durante la vigencia de 2024 se desembolsó la suma de $2.000.000.000, presentado saldo pendiente por desembolsar por valor de $3.936.759.129.

La administración del periodo 2023 solicito Cupo de endeudamiento por valor de $79.668.991.613 con el acuerdo municipal N°019 de 2023, con destino a la intervención a la infraestructura de tres colegios públicos del Municipio de Bucaramanga, que ampliaran y mejoraran la infraestructura, contribuyendo a la calidad, permanencia y cobertura del servicio educativo. Estos recursos se desembolsaron en su totalidad en la vigencia de 2023.

Los Contratos de Empréstitos se encuentran suscritos con las diferentes entidades financieras.

Es importante manifestar que a diciembre 31 de 2025 no existe nuevo endeudamiento, teniendo en cuenta que los proyectos presentados para el cupo de endeudamiento ante el Concejo municipal no fueron aprobados, por ende, el saldo de deuda permanece con el endeudamiento existente de vigencias anteriores a 2024.

4.2 MEJORAMIENTO DEL PERFIL DE LA DEUDA PUBLICA

La secretaría de hacienda ha liderado el proceso de renegociación de la deuda pública municipal con las entidades financieras con el fin de mejorar el perfil de esta.

Se destaca el mejoramiento del perfil de la deuda en la rebaja de la tasa de interés, con incidencia en el pago efectivo que se realiza al costo del endeudamiento. La dinámica es mejorar las condiciones financieras del endeudamiento del Municipio de Bucaramanga y por ello en la actualidad se adelanta gestión para un nuevo perfilamiento del endeudamiento con el fin de mejorar condiciones financieras en tasa, teniendo en cuenta que el costo financiero de lo inicialmente pactado se ha venido mejorando, y dadas las circunstancias del mercado financiero en reducción de tasas de intereses se encuentra el proceso de renegociación de todas las obligaciones que tiene el municipio para presentar un nuevo perfil del endeudamiento contratado en las vigencias anteriores.

Tabla 15. REPERFILAMIENTO DEUDA PÚBLICA MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

ENTIDAD FINANCIERA ANTERIOR	INTERES ANTERIOR	NUEVA ENTIDAD FINANCIERA	NUEVO INTERES
OCCIDENTE	IBR + 5.2	BBVA	IBR + 2.25
BBVA	IBR + 3.25	BBVA	IBR + 2.25
BBVA	DTF + 2.80	BBVA	IBR + 2.08
BBVA	DTF + 2.80	BBVA	IBR + 2.30
OCCIDENTE	IBR + 2.50	OCCIDENTE	IBR + 2.36
SCOTIABANK	IBR + 2.31	BANCOLOMBIA	IBR + 2.23
AGRARIO	IBR + 1.90	AGRARIO	IBR + 1.70
AGRARIO	DTF + 2.50	AGRARIO	DTF + 1.65
BBVA	IBR + 2.25 IBR + 2.70 DTF + 0.0 DTF + 0.0 IBR + 2.08 IBR + 2.30	BBVA	IBR + 1.60 IBR + 1.70 DTF – 1.90 DTF – 2.00 IBR + 1.70 IBR + 1.70

La Administración Municipal, por intermedio de la secretaría de hacienda realizó los trámites correspondientes para culminar el proceso parcial de Re-perfilamiento con la suscripción de los Otrosíes de los contratos de empréstitos ya registrados en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Durante las vigencias 2024 y 2025 el Municipio de Bucaramanga mejoró las condiciones financieras de sus obligaciones logrando reducir costes de los recursos de crédito sin modificar plazos (duración ni tampoco periodos de gracia) buscando la eficiencia en la administración de los recursos públicos.

El 12 de abril 2024 se firmó contrato de Empréstito con El BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual compra la cartera por Veinte mil millones de pesos que se tenía con EL BANCO DE OCCIDENTE, compra que tenía como fin mejorar las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de IBR + 5,2 a IBR + 2,25.

Así mismo se firma otro si NUMERO 3 el 12 de abril de 2024 con El BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual tuvo como fin reducir la tasa de interés del Contrato de Empréstito por Veinte mil millones de pesos que se tenía con esta misma entidad financiera, logrando disminuir la tasa del IBR + 3,25 al IBR + 2,25.

De igual forma, se logró negociar con el BANCO BBVA COLOMBIA S.A Recoger 5 de sus obligaciones financieras en 1 sola por medio de otro si número 04 del 26 de junio de 2024, el cual bajo la tasa de interés del DTF +2.80 TA AL IBR+2.08 EA.

Por medio de otro si número 09 del 26 de junio de 2024 se unificaron dos obligaciones en un pagare del BANCO BBVA COLOMBIA S.A el cual reduce la tasa de interés de DTF +2.80 TA a IBR + 2.3.

En el mes de septiembre de 2024 se realizaron ajustes de disminución de tasa en los contratos del BANCO DE OCCIDENTE por medio de otro si 7 y otro si 10 del 11 de septiembre de 2024 reduciendo la tasa de IBR + 2.50 A IBR + 2.36.

El 24 de octubre se registró ante el ministerio la compra de cartera del BANCO BANCOLOMBIA a la obligación que el municipio tenía con el BANCO SCOTIABANK COLPATRIA reduciendo el spread de IBR + 2.31 a IBR + 2.23.

Durante la vigencia 2025 se firmaron otrosí con el BANCO AGRARIO DE COLOMBIA para mejorar las condiciones de la siguiente manera: EL 11 de febrero de 2025 se firmó otrosí N° 1 con el Banco Agrario de Colombia S.A en el cual se mejoraron las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de IBR+ 1.90% TV a IBR+1.70% T.V y Otrosís n°3 con el BANCO AGRARIO DE COLOMBIA S.A en los cuales se mejoraron las condiciones financieras disminuyendo la tasa de interés de DTF2.5% A DTF T.A +1.65.

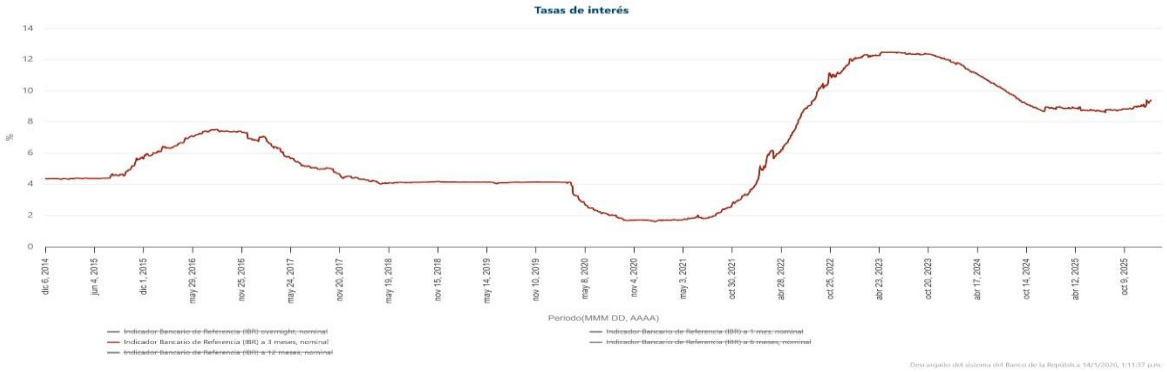
Para el corte de noviembre 30 de 2025 se realizó el proceso de mejoramiento en condiciones financieras con el BANCO BBVA de sus propias obligaciones financieras, reduciendo el SPREAD sin modificación de plazos.

4.3 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DE LAS TASAS DE INTERÉS

Para el análisis de la deuda del municipio de Bucaramanga, se debe tener en cuenta que la tasa de interés es factor fundamental pues determina la base de liquidación de la cuota correspondiente a los intereses. A continuación, se presenta el comportamiento histórico de la tasa DTF a 90 días y del IBR a 3 meses.

El periodo de tiempo seleccionado para el estudio de la tasa IBR con periodicidad a 3 meses es de diez (10) años contados a partir de Enero de 2015 hasta Diciembre de 2025.

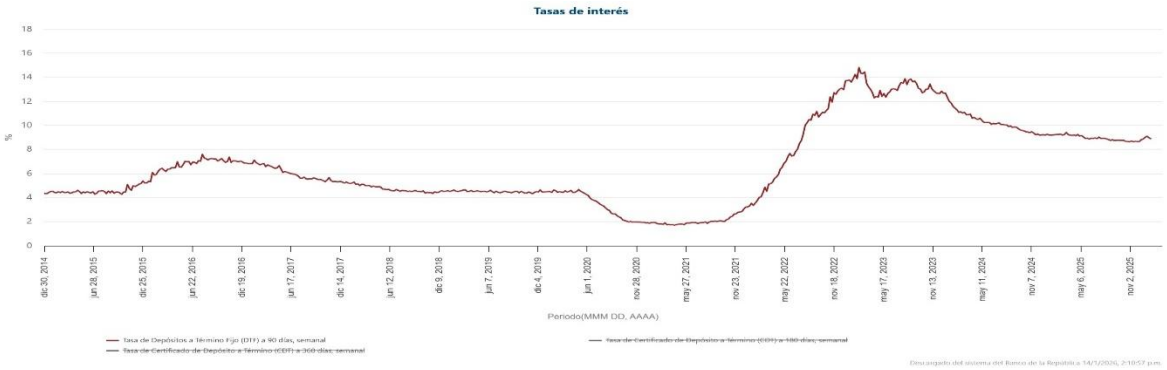
Ilustración 45. ÍNDICE BANCARIO DE REFERENCIA IBR – ENERO 2015 HASTA DICIEMBRE 2025



Mínimo 1,596% en Enero 2021	**Máximo** 12,476% en Mayo 2023

Fuente: Banco de la Republica enero 2026

Ilustración 46. EVOLUCIÓN DE LA TASA DTF – ENERO 2015 HASTA DICIEMBRE 2025

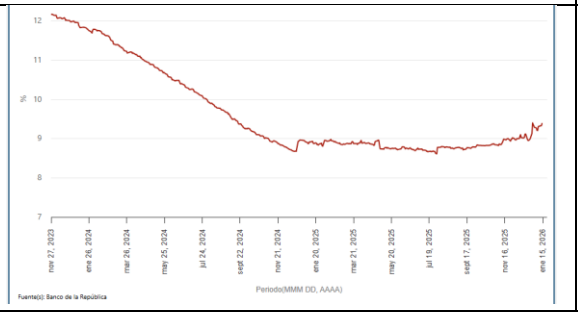
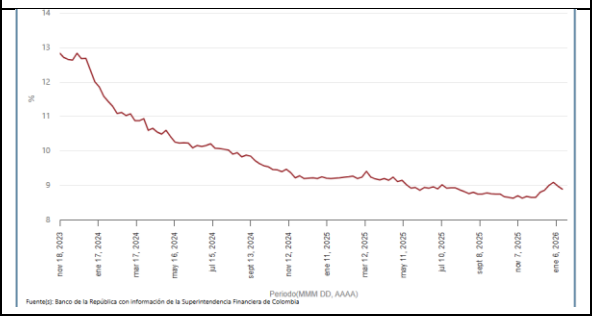


Mínimo 1,70% en Abril 2021	**Máximo** 14,81% en Febrero 2023

Fuente: Banco de la Republica Enero 2026

Analizando gráficamente el comportamiento de las tasas IBR y DTF en el periodo de estudio se puede inferir lo siguiente:

Las tasas representan el costo del dinero a través del tiempo, se observa que para las vigencias 2015 al 2018 la economía presenta un encarecimiento del coste del dinero acto seguido en 2020 entra en una zona inferior al 2% para comenzar la tendencia al alza donde alcanza su pico durante la vigencia 2023 en zona entre el 12% y 15%.

IBR 2024 - 2025	**DTF 2024 – 2025**
	

Para las dos últimas vigencias se observa que es un punto de inflexión y comienza un movimiento a la baja el cual se espera continue hasta alcanzar la meta del banco de la república del 3% en los próximos años, aunque por el momento el banco de la república mantiene estable la tasa de interés monetaria hasta lograr controlar y disminuir la inflación.
Se debe hacer seguimiento a la fluctuación de los Indicadores bancarios de referencia (IBR-DTF) sobre la que se liquida la tasa de interés de los créditos, para tomar medidas oportunas y garantizar los pagos.

4.4 CALIFICACIÓN DE RIESGOS

Con fecha de enero de 2026, la Calificadora FitchRatings, comunica al secretario de Hacienda confirma la calificación respecto de la intención del Municipio de Bucaramanga de contratar nuevas operaciones de crédito público por hasta COP 700.00 Millones.

La calificación asignada por Fitch al Municipio de Bucaramanga de AAA (col) en el largo plazo y F1+(col) para el corto plazo.

Manifiesta la calificadora “Esta confirmación de calificación(es) solo se enfoca en el efecto de la contratación de nuevas operaciones de crédito público por hasta COP 700.000 millones en las calificaciones actuales asignadas por Fitch al Municipio de Bucaramanga”.

4.5 VIGENCIAS FUTURAS

Las vigencias futuras son autorizaciones de gasto que generan inflexibilidades en el presupuesto. Se trata de una facultad legal para adquirir compromisos de gasto en las vigencias posteriores y debe ser utilizado de acuerdo con las normas legales vigentes, ya que como instrumento de planeación es una herramienta que facilita entregar bienes y servicios en una vigencia posterior a la ejecución que se encuentra el compromiso, además fortalece las metas establecidas en el Plan de Desarrollo de la entidad.

La administración puede utilizar esta herramienta financiera, solicitando vigencias futuras ordinarias o excepcionales ante el Concejo Municipal, cumplimiento todos los requisitos determinados en el ordenamiento Jurídico respectivo.

Las vigencias futuras Ordinarias para los entes territoriales se utilizan bajo los lineamientos del artículo 12 de la ley 819 de 2003 y las vigencias futuras excepcionales se encuentra normatizada en la ley 1483 de 2011.

La ley 1483 de 2011, además de regular la vigencia futura excepcional dispone en su artículo primero de parámetros que deben ser tenidos en cuenta al solicitar este instrumento financiero para comprometer el gasto.

La ley 1483 de 2011, al ordenar que los compromisos de gasto suscritos mediante vigencias futuras se descuenten de los ingresos corrientes que miden la capacidad de pago de las entidades territoriales. La autorización de vigencias futuras es por tanto un instrumento de planeación presupuestal y no una herramienta para generar nuevos ingresos.

4.5.1 VIGENCIAS FUTURAS CON INCIDENCIA EN LA VIGENCIA 2026

A continuación, se presentan las vigencias futuras cuya incidencia se ve reflejada en la vigencia 2026 y siguientes:

ACUERDO No. 041 DE 2014 – VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL.

El objeto de este acuerdo municipal es la operación y mantenimiento de la planta de tratamiento de lixiviados en sitio de disposición final del carrasco jurisdicción de Bucaramanga así:

DESCRIPCIÓN	TIPO DE VIGENCIA FUTURA	ACTO ADMINISTRATIVO	FECHA	MONTO AUTORIZADO	FUENTE	2024	2025	2026-2034
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PLANTA DE TRATAMIENTO LIXIVIADOS EN EL SITIO DE DISPOSICIÓN FINAL EL CARRASCO JURISDICCIÓN DE BUCARAMANGA	EXCEPCIONAL	41	2014	$ 26.639.875.886	INGRESOS PROPIOS	$ 1.331.993.764	$ 1.331.993.764	$ 1.331.993.764

Fuente: Proyecto de Acuerdo Municipal

ACUERDO MUNICIPAL # 042 noviembre 10 DE 2025 VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL

La administración Municipal presento al CONFIS solicitud de Vigencia Futura Excepcional en el sector educación para la vigencia de 2026, destinadas a garantizar la continuidad del programa de alimentación escolar -PAE, el transporte escolar, Bilingüismo entre otros del sector educativo.

Las fuentes de financiación para el proyecto, se detalla a continuación, el soporte legal es el detalle incorporado en el acuerdo municipal #042 de noviembre 10 de 2025, así:

Tabla 16. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES PARA EL SECTOR EDUCACIÓN-

RESUMEN FUENTES DE FINANCIACION-EXCEPCIONAL	
	VALOR
RESUMEN FUENTES DE FINANCIACION	
PROPIOS	57.253.085.358,33
SGP PRESTACION DE SERVICIOS	17.138.331.716,49
SGP. ALIMENTACION ESCOLAR	1.763.312.287,00
SGP. LIBRE INVERSION	8.288.683.086,00
SGP.CALIDAD MATRICULA OFIC.	545.281.958,10
ALIMENTACION ESCOLAR LEY 1450	5.916.053.000,00
REND.FINANC.ALIMENTACION ESCOLAR	120.000.000,00
1% INDUSTRIA Y COMERCIO	2.540.266.219,00
RECURSOS BALANCE 1% Industria y Cio	1.857.169.882,36
TOTAL CONSOLIDADO	**95.422.183.507,28**

El monto de vigencias futuras excepcionales está orientado en su totalidad en el 100% de inversión.

Este monto de vigencia futura aprobado se da para dar inversión en el sector educación en lo correspondiente Alimentación Escolar, Transporte Escolar, Vigilancia y aseo entre otros conceptos.

ACUERDO MUNICIPAL # 043 noviembre 14 DE 2025 VIGENCIA FUTURA ORDINARIA ACUERDO MUNICIPAL.

La administración Municipal presento al CONFIS solicitud de Vigencia Futura Ordinaria en los diferentes sectores para la vigencia de 2026, destinadas a garantizar la continuidad y ejecución del Plan de desarrollo.

El monto de Vigencias futuras ordinarias se presenta así:

Tabla 17. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS ORDINARIAS EN DIFERENTES SECTORES

RESUMEN FUENTES DE FINANCIACION-ORDINARIA	
RESUMEN FUENTES DE FINANCIACION	
ICLD	10.653.188.121,00
ALUMBRADO PUBLICO	1.005.139.545,60
ESTAMPILLA ADULTO MAYOR	5.555.726.045,00
COLJUEGOS	108.000.000,00
SGP SALUD PUBLICA	265.200.000,00
TOTAL CONSOLIDADO	**17.587.253.711,60**

El presente acuerdo municipal contempla la partida de $4.746.083.028 orientados a funcionamiento y la diferencia de $12.841.170.683.60 es para los diferentes proyectos de inversión de salud, grupos vulnerables, alumbrado público entre otros.

Es importante manifestar que las vigencias futuras proceden con el procedimiento establecido como lo establece la ley 819 de 2023, como también la ley 1483 de 2011, en lo referente a entidades Territoriales.

Al cierre de la vigencia fiscal se observa el definitivo de Vigencias Futuras excepcionales y ordinarias.

Tabla 18. FUENTES DE FINANCIACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES Y ORDINARIAS EN DIFERENTES SECTORES

RESUMEN DE VIGENCIAS FUTURAS PRESUPUESTO 2026

FUENTE FINANCIACION	VIG.FUTURA EXCEPCIONAL	VIG.FUTURA ORDINARIA	VALOR
	95.422.183.507,28	**17.587.253.711,60**	**113.009.437.218,88**
ICLD	57.253.085.358,33	10.653.188.121,00	67.906.273.479,33
SGP PRESTACION DE SERVICIOS	17.138.331.716,49		17.138.331.716,49
SGP. ALIMENTACION ESCOLAR	1.763.312.287,00		1.763.312.287,00
SGP. LIBRE INVERSION	8.288.683.086,00		8.288.683.086,00
SGP.CALIDAD MATRICULA OFIC.	545.281.958,10		545.281.958,10
ALIMENTACION ESCOLAR LEY 1450	5.916.053.000,00		5.916.053.000,00
REND.FINANC.ALIMENTACION ESCOLAF	120.000.000,00		120.000.000,00
1% INDUSTRIA Y COMERCIO	2.540.266.219,00		2.540.266.219,00
RECURSOS BALANCE 1% Industria y Cio	1.857.169.882,36		1.857.169.882,36
ALUMBRADO PUBLICO		1.005.139.545,60	1.005.139.545,60
ESTAMPILLA ADULTO MAYOR		5.555.726.045,00	5.555.726.045,00
COLJUEGOS		108.000.000,00	108.000.000,00
SGP SALUD PUBLICA		265.200.000,00	265.200.000,00

Fuente: Acuerdo municipal # 042 de noviembre 10-2025
Acuerdo Municipal # 043 de Noviembre 14 de 2025

4.6 PRINCIPALES INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO

4.6.1 INDICADOR LEY 617 DE 200 A DICIEMBRE 31 DE 2024

El reporte de la Contraloría General de la Nación para la vigencia de 2024, el Municipio de Bucaramanga quedo en Categoría Especial, este indicador es el soporte para categorizar el municipio para la vigencia de 2026.

El contenido de la Certificación de la ley 617 de 2000, este refleja un indicador del 27.9%, este resultado es la relación de gastos de funcionamiento y los ingresos corrientes de libre destinación por la vigencia de 2024.

Tabla 19. CERTIFICACIÓN DE LA LEY 617 A DICIEMBRE 31 DE 2024

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
CONTRALORÍA DELEGADA PARA ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN DE CUENTAS Y ESTADÍSTICAS FISCALES

CONSULTA DATOS CERTIFICACIÓN LEY 617/00

Departamento	SANTANDER
Nombre Municipio o Departamento	210168001 - BUCARAMANGA
Vigencia	2024
Categoría	Especial
Límite del Gasto	50%
Descripción sobre la Certificación	Procede la Certificación de la Entidad.

Ingresos Corrientes de Libre Destinación (ICLD)

Concepto	Descripción	Ejecución (Miles de Pesos)
1	INGRESOS	572.609.335
	TOTAL ICLD	**572.609.335**
	TOTAL ICLD NETO*	**572.609.335**

Gastos de Funcionamiento Neto (GF)

Concepto	Descripción	Ejecución (Miles de Pesos)
2.1.01	gastos de personal	44.920.796
2.1.02	gastos generales	45.284.095
2.1.03	transferencias corrientes	65.452.194
2.1	educación	686.361
2.1	salud	3.391.360
	Total Gastos Funcionamiento Neto	**159.734.806**

Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD)	**27,9%**
Limte del Gasto (-) Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD)	**22,1%**

Al cierre de la vigencia fiscal de 2025, el cálculo del indicador de la ley 617 se refleja así:

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
SECRETARIA DE HACIENDA
INDICADORES DE LA LEY 617 DE 2000
DICIEMBRE 31 DE 2025

TOTAL INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACION	**631.677.884.211**
TOTAL GASTOS DE FUNCIONAMIENTO FINANCIADOS CON ICLD	**206.549.993.420**
(-) GASTOS ORGANOS DE CONTROL	25.243.664.056
TOTAL GASTOS DE FUNCIONAMIENTO MENOS DEDUCCIONES	**181.306.329.364**
RELACION GASTOS DE FUNCIONAMIENTO/ICLD	**28,70%**
Fuente: Informe Indicador Ley 617 de 2000.	

El indicador de la ley 617 de 2000, se refleja en el 28.70% a diciembre 31 de 2025, como se puede observar el Gobierno Municipal ha mantenido indicador de austeridad del Gasto de Funcionamiento, porcentaje adecuado para el manejo financiero de la entidad.

La administración municipal expidió el Decreto #0710 del 07 de septiembre de 2025 “Por el cual se determina la categoría del municipio de Bucaramanga para el año 2026”. El municipio de Bucaramanga queda clasificado en Categoría Especial para la vigencia 2026.

4.6.2 INDICADOR DE CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO

La capacidad de endeudamiento de la entidad de conformidad con la ley 358 de 1997, es responsabilidad legal de efectuar los cálculos de los indicadores de Capacidad de pago de las entidades territoriales corresponde a los administradores territoriales y sus potenciales prestamistas, se debe realizar la estimación para todo el periodo de vigencia de cada una de las operaciones crediticias objeto de contratación.

El cálculo de estos indicadores se encuentra regulado por los lineamientos establecidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, como por el Departamento Nacional de Planeación utilizando la herramienta establecida por estos entes reguladores en materia financiera a nivel nacional. Por lo tanto, se observarán los dos indicadores de capacidad de pago establecidos por la ley 2155 de 2021 articulo 30, modifico el artículo 6° de la ley 358 de 1.997.

La aplicación de la ley 2155 de 2021, en su artículo 30 amplio los rangos de endeudamiento de Solvencia y Sostenibilidad, este cambio modifica el artículo 6° de la ley 358 de 1.997.

La administración municipal presentara al Concejo Municipal, proyecto de acuerdo para autorizar cupo de endeudamiento por valor de $538.611.485.946 con destino a inversiones contempladas en el Plan de Desarrollo 2024-2027, Construcción troncal Norte – Sur y obras complementarias tramo 2w a mercado campesino, Construcción Troncal Norte – Sur -Cra 9Na con 45 por valor de $423.239.324.434, Modernización de la red de semáforos por valor de $115.372.161.512.

Al observar el indicador de la Capacidad de endeudamiento de la vigencia 2025, muestra el indicador de solvencia en el 4% y el Indicador de Sostenibilidad el 29%. El servicio de la deuda que se contempla para el cálculo del indicador se presenta con la deuda desembolsada, deuda pendiente por desembolsar desprendidos de contratos de empréstitos de vigencia anterior a 2024 y la programación del nuevo endeudamiento para las obras de impacto para la ciudad de Bucaramanga, incluidas en las obras de impacto en el Plan de Desarrollo. El cálculo del indicador de Capacidad de Endeudamiento se realiza en el Formato de Minhacienda. Este indicador contempla el nuevo endeudamiento, el cual refleja la programación de desembolsos, con fuentes de financiación de ingresos corrientes de libre destinación.

A continuación, presentamos los indicadores, así:

- **Indicador de Solvencia**

Este indicador señala que la relación entre intereses y ahorro operacional no puede superar el 60%. El ahorro operacional se define como: Ingresos Corrientes – Gastos de Funcionamiento.

Datos los resultados de los indicadores de Solvencia: Vigencia 2025, refleja el 4%, la vigencia 2026, muestra el indicador de Solvencia en el 4%, la vigencia de 2027 refleja el 6%, la vigencia de 2028 se refleja en el 8%, la vigencia de 2029 presenta indicador del 9% a partir de 2030 continua su disminución hacia adelante como lo muestra la tabla 20 que describe en forma anualizada estos indicadores. El formato para el cálculo de este indicador se realiza con la plantilla del marco Fiscal de Mediano Plazo, expedida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, recientemente actualizada por este organismo.

- **Indicador de Sostenibilidad**

La Capacidad de Endeudamiento mide la relación entre el Saldo de la Deuda y los Ingresos Corrientes no supera el 100%; los cálculos de los indicadores contemplan la deuda desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo endeudamiento a solicitar el Cupo de endeudamiento ante el Concejo Municipal para proyectos de obras de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo 2024-2027.

El Indicador de Sostenibilidad para la vigencia 2025, refleja este indicador en el 29%, la vigencia 2026 se sitúa en el 33%, la vigencia de 2027 este indicador se refleja con el 41%, para la vigencia de 2028 y 2029 se refleja el indicador con el 49%, a partir de la vigencia de 2030 se observa disminución de este indicador, teniendo en cuenta su proceso de amortización a capital. Es importante manifestar que el cálculo de este indicador de endeudamiento de sostenibilidad se realiza en el formato de la Capacidad de Endeudamiento, de la plantilla del Marco por el Ministerio de Hacienda para las vigencias de 2026- 2040. Este Indicador contempla el nuevo endeudamiento por valor de $538.611.485.946.

Este monto de nuevo endeudamiento es compatible con las metas del Marco fiscal de mediano plazo 2026-2036 y sostenible con las finanzas municipales.

Al aplicar la metodología para el cálculo de los indicadores de endeudamiento en su artículo 1° la ley 1483 de 2011, contempla:

“Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencia futuras ordinarias y excepcionales, se descontaran de los ingresos que sirven de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada”.

La capacidad de endeudamiento contemplada en la ley 38 de 1997, continua vigente en su metodología de cálculo para determinar los resultados de los indicadores de endeudamiento, se modifica el rango de amplitud de los indicadores de Solvencia y Sostenibilidad, establecidos en el artículo 30 de la ley 2155 de 2021, dejando sin vigencia el artículo 6° de la ley 358 de 1997.

Al analizar los indicadores de endeudamiento el municipio de Bucaramanga se encuentra con plena solvencia para atender servicio de deuda pública desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo cupo de endeudamiento anteriormente descrito para los programas de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo.

Tabla 20. CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO 2026-2036

E3.02 – Indicadores legales (Ley 358)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
Capacidad de Endeudamiento

Valores en millones de $

		IPC Proyectado														
		3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
		Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento														
Concepto	**Capacidad Endeudamiento 2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**
1. Ingresos corrientes (1.1-1.2)	**1.041.086**	**988.676**	**1.127.512**	**1.161.377**	**1.196.259**	**1.232.186**	**1.269.192**	**1.307.307**	**1.346.567**	**1.387.004**	**1.429.985**	**1.472.884**	**1.517.071**	**1.562.583**	**1.609.460**	**1.657.744**
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras	1.064.043	1.095.964	1.128.843	1.162.708	1.197.590	1.233.517	1.270.523	1.308.638	1.347.898	1.388.335	1.429.985	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.2 Vigencias futuras	22.957	107.288	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331						
2. Gastos de funcionamiento	**192.492**	**198.267**	**204.215**	**210.341**	**216.651**	**223.151**	**229.845**	**236.741**	**243.843**	**251.158**	**258.693**	**266.454**	**274.447**	**282.681**	**291.161**	**299.896**
3. Ahorro operacional (1-2)	**848.594**	**790.410**	**923.297**	**951.036**	**979.607**	**1.009.035**	**1.039.346**	**1.070.567**	**1.102.724**	**1.135.845**	**1.171.292**	**1.206.430**	**1.242.623**	**1.279.902**	**1.318.299**	**1.357.848**
4. Saldo de la deuda (4.1-4.2-4.3+4.4)	**303.420**	**323.162**	**466.739**	**572.769**	**585.271**	**545.969**	**461.652**	**375.164**	**292.748**	**221.888**	**154.070**	**87.918**	**40.744**	**15.763**	**6.649**	**4.263**
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1+	346.421	378.569	525.870	629.155	640.573	615.805	545.969	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	87.918	40.744	15.763	6.649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	342.484	303.420	323.162	466.739	572.769	585.271	545.969	461.652	375.164	292.748	221.888	154.070	87.918	40.744	15.763	6.649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigen	0															
4.1.3 Valor de los créditos contratados en la vigencia	3.937															
4.1.4 Valor del nuevo crédito a contratar - proyección de desembolsc		75.149	202.708	162.416	67.804	30.534										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1-4.2.2+4.2.3)	43.001	55.407	59.131	56.386	55.302	69.836	84.317	86.488	82.416	70.860	67.818	66.152	47.174	24.981	9.114	2.386
4.2.1 Amortizaciones de la deuda para la vigencia	43.001	55.407	59.131	55.212	35.149	27.491	26.105	21.548	15.090	3.534	492					
4.2.2 Amortizaciones de la deuda para la vigencia fina	0															
4.2.3 Amortizaciones del nuevo crédito				1.174	20.153	42.345	58.212	64.940	67.326	67.326	67.326	66.152	47.174	24.981	9.114	2.386
4.3 Créditos condonables																
4.4 Amortizaciones de créditos condonables																
5. Intereses (5.1-5.2+5.3)	**34.981**	**34.158**	**58.181**	**78.166**	**90.231**	**89.611**	**80.857**	**67.476**	**54.121**	**41.768**	**30.748**	**19.929**	**10.212**	**4.084**	**1.187**	**191**
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34.981	32.843	32.386	23.964	16.775	12.186	8.254	4.648	1.875	294	46					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada co	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1.315	25.795	54.202	73.456	77.425	72.603	62.828	52.246	41.474	30.702	19.929	10.212	4.084	1.187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional = (5	4%	4%	6%	8%	9%	9%	8%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrier	29%	33%	41%	49%	49%	44%	36%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%

FUENTE: **Plantilla MFMP-MinHacienda**

4.6.3 INDICADOR DE SUPERÁVIT PRIMARIO

El superávit primario es un indicador necesario para establecer la capacidad de endeudamiento. Además, es complementario a los establecidos por la ley para determinar la capacidad de pago y garantizar la sostenibilidad de la deuda.

Para la vigencia 2025 el Municipio presenta indicador de superávit primario de 1187.9%; en el año 2026 el indicador de superávit primario de 262.2%; este comportamiento positivo se mantiene durante los años proyectados en el presente estudio, lo que garantiza la sostenibilidad de los pagos en el periodo tomado para el análisis.

Así mismo es importante manifestar que en este cálculo de Superávit. El cálculo de este indicador contempla el servicio de la deuda pública del nuevo endeudamiento, como se refleja en la proyección continua con resultados viables de sostenibilidad financiera hacia culminar el pago del servicio de la deuda total, incluido el nuevo endeudamiento.

Tabla 21.INDICADOR DE SUPERÁVIT PRIMARIO 2025 – 2036 (millones de pesos)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)
PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415.537	89.565	117.313	134.551	145.533	159.447	165.176	153.965	136.536	112.627	98.566	86.080	57.364	29.064	10.301	2.577
INDICADOR (superávit primario / Intereses) > = 100%	1187,9%	262,2%	201,6%	172,1%	161,3%	177,9%	204,3%	228,2%	252,3%	269,7%	320,6%	431,9%	561,7%	711,7%	867,9%	1349,3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE
Millones de pesos																
Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34.981	34.158	58.182	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
Fuente : Plantilla Marco Fiscal actualizado cierre-proyeccion credito																

FUENTE: Plan financiero-Plantilla actualizada-MinHacienda

El resultado de Superávit Primario presenta indicador sostenible de endeudamiento para los próximos diez (10) y continua viable hasta culminar el pago de servicio de deuda con niveles óptimos de sostenibilidad de la deuda actual como la que se pretende adquirir con nuevo endeudamiento para las obras de impacto social para la ciudad.

4.7 PROYECCIÓN SERVICIO DEUDA PÚBLICA 2026-2040

El servicio de la deuda pública se proyecta de acuerdo con las condiciones financieras fijadas en los respectivos contratos de empréstitos iniciales con sus respectivas modificaciones en condiciones financieras producto de perfilamiento por mejorar tasa de interés. El servicio de la deuda pública contempla la deuda contratada desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo cupo de endeudamiento.

El servicio de la deuda pública como se puede observar la proyección contempla la amortización a capital como los intereses de acuerdo con las condiciones financieras que se

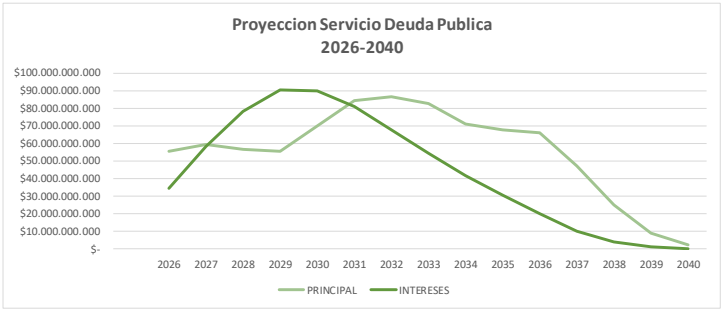
han venido mejorando como ejercicio de gestión realizado por la secretaria de hacienda, de igual forma el servicio de la deuda del cupo a solicitar ante el Concejo Municipal por valor de $538.611.485.946, para los proyectos de impacto contemplados en el Plan de Desarrollo.

De acuerdo con el estudio realizado sobre el servicio de la deuda pública para el periodo de 2026-2040, el servicio de la deuda se presenta así:

Ilustración 47. PROYECCIÓN SERVICIO DE DEUDA PUBLICA -ENTIDADES FINANCIERAS PERIODO DE 2026 - 2036

PROYECCION SERVICIO DEUDA PUBLICA - ENTIDADES FINANCIERAS 2026-2040

VIGENCIA	PRINCIPAL	INTERESES
2026	$ 55.407.100.498	$ 34.158.336.509
2027	$ 59.131.171.216	$ 58.077.344.419
2028	$ 56.386.298.523	$ 78.166.536.685
2029	$ 55.301.937.006	$ 90.231.445.989
2030	$ 69.836.866.276	$ 89.611.230.249
2031	$ 84.317.637.520	$ 80.857.392.485
2032	$ 86.488.805.999	$ 67.475.440.194
2033	$ 82.416.107.084	$ 54.121.398.056
2034	$ 70.860.342.610	$ 41.767.850.017
2035	$ 67.818.530.634	$ 30.747.918.276
2036	$ 66.152.232.434	$ 19.929.493.150
2037	$ 47.153.892.715	$ 10.212.417.635
2038	$ 24.981.055.215	$ 4.084.261.322
2039	$ 9.114.025.813	$ 1.187.145.632
2040	$ 2.385.539.410	$ 190.843.153



1 Contenido

1. JUSTIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS 7
1.1. PROYECTOS DE MOVILIDAD 7
1.1.1 Priorización problemas y causas 8
1.1.2 Consecuencias 8
1.1.3 Oportunidades y apuestas 8
2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 10
2.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD 10
2.1.1 Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000 10
2.1.2 Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2008 11
2.1.3 Estudios y diseños definitivos de la troncal metropolitana Norte - Sur en el sector comprendido entre la intersección de la Cra. 15 con Boulevard Santander hasta la intersección con el anillo vial Metropolitano 11
2.1.4 Plan Maestro de Movilidad 2011 – 2030 12
2.1.5 Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030 13
3 Directrices de ordenamiento del territorio 2011 14
4 Acuerdo 011 de 2014 POT Bucaramanga - 2.0 17
5 Actualización Plan Maestro de Movilidad 2022 - 2037 20
5.1 PROYECTO DE SEGURIDAD 29
6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD 33
6.1 OBJETIVO GENERAL 33
6.2 LOCALIZACIÓN 33
7 JUSTIFICACIÓN 33
7.1 Proyecto Intersección vial Carrera 9 con Calle 45 44
7.2 Proyecto adecuación del corredor vial sector Carrera 2w (desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino) 47
7.3 Descripción del Territorio Urbano 53
8 ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL 65
8.1 Caracterización 65
8.1.1 Área de influencia 65
8.1.2 Área de intervención actual 66
8.1.3 Potenciales y condicionantes 66
8.2 Sistemas Estructurantes 67
8.2.1 Sistema de ocupación del suelo 68

8.2.2 Sistema de uso del suelo 69
8.2.3 Sistema Ambiental 70
8.2.4 Sistema de Movilidad 72
8.2.5 Sistema Ambiental Actual 73
9 POBLACIÓN BENEFICIADA 75
10 ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO 76
10.1 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en la intersección de la carrera novena con calle 45 84
10.2 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en el sector Mutis, 2W Mercado Campesino 98
11 Potencialización Parque Bruno Batelo 104
12 8.1.3 Mejoramiento Parque “La 62” 105
13 ANALISIS FINANCIERO DEL PROYECTO 113
13.1 Antecedentes 115
13.1.1 Construcción del Intercambiador vial Mesón de los Búcaros u Obras Complementarias 115
13.1.2 Ampliación del corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca sector puerta del sol - puente Provenza del municipio de Bucaramanga 118
13.2 Análisis de los riesgos y estrategias para la ejecución de megaobras en el área metropolitana de Bucaramanga 125
13.3 Justificación del incremento del 11% en los riesgos asociados a megaobras 126
14 BENEFICIOS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD 131
15 PRESUPUESTO DE LOS PROYECTOS 137
16 COSTOS TOTAL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO 139
17 METAS DEL PLAN DE DESARROLLO A CUMPLIR CON LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHAS DEL PROYECTO 143

Listado de Figuras

Figura 1 - Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030. 13
Figura 2 - Mapa grupo de prioridades corredores viales metropolitanos. 14
Figura 3 - Mapa de la Tipología vial. Directrices de ordenamiento 2011 – 2030 15
Figura 4 - Perfil vial tipo 3 16
Figura 5 - Proyectos viales Urbanos POT Bucaramanga 2.0 18
Figura 6 - Tipología vial Troncal Norte Sur 19
Figura 7 - Principales motivos de viaje 20
Figura 8 - Proyectos componente Plan de movilidad 22
Figura 9 - Pasos para la definición de las secciones transversales del plan vial Metropolitano. 23
Figura 10 - Mapa del tipo de intervención de la Red de conexión Metropolitana en Bucaramanga 25
Figura 11 - Mapa de intersecciones viales en Bucaramanga del PVM según su tipología. 28
Figura 12 - Localización proyectos viales – Corredor Troncal Norte - Sur 33
Figura 13 - Crecimiento parque automotor Bucaramanga 2008 - 2023 34
Figura 14 - Proyección parque automotor para el año 2026 35
Figura 15 - Tramos Troncal Norte Sur 36
Figura 16 - Plan Vial Metropolitano 37
Figura 17 - Subsistema de Infraestructura vial / Troncal Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014 38
Figura 18 - Proyectos viales Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014 39
Figura 19 - Esquemas del trazado del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 40
Figura 20 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 40
Figura 21 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 41
Figura 22 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 42
Figura 23 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur y Conexión vial Oriente Occidente, 2008 43
Figura 24 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, Conexión vial Oriente Occidente y cuenca de alimentación, 2008 43
Figura 25 - Localización del proyecto 44
Figura 26 - Aerofotografía de la localización del proyecto 45
Figura 27 - Propuesta de diseño AMB (2008) 46
Figura 28 - Planta general - Localización proyecto 2009 49
Figura 29 - Propuesta de intervención Tramo 3C 2009 50
Figura 30 - Propuesta de intervención Tramo 4, 2009 51
Figura 31 - Propuesta de intervención Tramo 5, 2009 52
Figura 32 - Localización proyecto Troncal Norte – Sur (Mutis – Mercado Campesino) 53
Figura 33 - Entorno Urbano del proyecto. 53
Figura 34 - Caracterización área intervenir. 56
Figura 35 - Caracterización física – carrera 2W 56
Figura 36 - Caracterización física – calle 65 61
Figura 37 - Caracterización física – Transversal Metropolitana. 62
Figura 38 - Situación actual, área de intervención 65
Figura 39 - Área de intervención actual. 66
Figura 40 - Situación actual, potenciales y condicionantes 67
Figura 41 - Sistema de ocupación del suelo 68
Figura 42 - Sistema de ocupación del suelo-altura de edificaciones 69
Figura 43 - Sistema de uso del suelo 69
Figura 44 - Sistema zonas verdes 70
Figura 45 - Estructura ecológica principal del Municipio de Bucaramanga. 70
Figura 46 - sistema de movilidad - red vial principal 72

Figura 47 – volumen total diario de vehículos sobre la intersección en la calle 45 con carrera 9 73
Figura 48 – volumen total diario de vehículos sobre el tramo Mutis 2W- Mercado Campesino 73
Figura 49 - Sistema ambiental espacios verdes 74
Figura 50 - Sistema ambiental – Áreas protegidas 74
Figura 51 - Comunas impactadas directamente por el proyecto. 75
Figura 52 - Barrios influencia del proyecto mutis – mercado campesino. 76
Figura 53 - Etapas de Desarrollo de un proyecto. 77
Figura 54 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 80
Figura 55 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 80
Figura 56 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 81
Figura 57 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 82
Figura 58 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 82
Figura 59 – Modelo 3d paso elevado sobre la carrera 45 83
Figura 60 – Corte Urbanístico sobre la calle 45 83
Figura 61 – Corte Urbanístico sobre la carrera 9na 83
Figura 62 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto intersección vial carrera 9na con 45 87
Figura 63 – Proyección del intercambiador tramos A 91
Figura 64 – Proyección del intercambiador tramos A 91
Figura 65 – Perfil vial tramo A 92
Figura 66 – Tramo B. Proyección de la ampliación vial sobre la carrera 2W 93
Figura 67 – Tramo B.Perfil vial proyectado Tramo B (Cra 2W) 93
Figura 68 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 94
Figura 69 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 94
Figura 70 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 95
Figura 71 –Tramo B. Render Proyectado para el tramo B(carrera 2w) 95
Figura 72 – Modelo, tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino 96
Figura 73 – Modelo, Tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino 97
Figura 74 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Calle 65) 97
Figura 75 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Cra 1 Oeste) / Perfil vial proyectado Tramo 5 (Nuevo alineamiento) 98
Figura 76 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino. 102
Figura 77 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO A 110
Figura 78 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO B 111
Figura 79 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO C 112
Figura 80 – Gráfica valor construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros 117
Figura 81 – Gráfica tiempo construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros 118
Figura 82 – Gráfica costos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca 120
Figura 83 – Gráfica tiempos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca 121
Figura 84 - Presupuesto Mega Proyectos Ejecutados. 123
Figura 85 - Tiempos Mega Proyectos Ejecutados. 124
Figura 86 – Indicadores de beneficios con la construcción y puesta en marcha de los tramos 3ª, 3C, 4 y 5 de la Troncal Metropolitana Norte Sur. 131
Figura 87 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha del intercambiador de la 9na con 45 132
Figura 88 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha tramos 3C, 4 y 5 (Mutis Carrera 2w-Mercado Campesino). 133
Figura 89 – Indicadores de especies arbóreas a sembrar en el marco del proyecto. 134
Figura 90 – Proceso Metodológico para la obtención del Valor de la Construcción. 141

Listado de Tablas

Tabla 1 - Proyectos movilizadores estratégicos movilizadores apuesta estratégica 2 9
Tabla 2 - Infraestructura red vial primaria 9
Tabla 3 - Infraestructura red vial regional 9
Tabla 4 - Vías Metropolitanas primarias. 11
abla 5 – Nuevos proyectos de infraestructura vial. 13
Tabla 6 - Proyectos de infraestructura a desarrollar 15
Tabla 7 – Listado de proyectos similares ejecutados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. 114
Tabla 8 – Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga. 115
Tabla 9 - Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga. 122
Tabla 10 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas 127
Tabla 11 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas 128
Tabla 12 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas 130
Tabla 13 - Presupuesto sector novena con 45 137
Tabla 14 - Presupuesto proyecto Mutis 2w- Mercado Campesino 138
Tabla 15 - Presupuesto total proyecto Troncal Norte Sur 138
Tabla 16 - Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total nacional Noviembre (2025) 140
Tabla 17 - Valores totales para la construcción de los proyectos. 141
Tabla 18 - Distribución porcentual y económica del proyecto 142
Tabla 19 – Flujo de Fondos Multianual 142

PROYECTO DE ACUERDO 078 DE 2024

DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE – Versión 01

Con el fin de establecer la base técnica conceptual de los proyectos movilizadores del Plan de Desarrollo 2024 – 2027, presentados al Honorable Concejo Municipal de Bucaramanga, en el marco del proyecto de Acuerdo No.087 de 2024, el presente documento reúne los principales aspectos técnicos que sustentan la formulación de los proyectos, agrupados de acuerdo a como se presenta a continuación

PROYECTOS DE MOVILIDAD:

- **CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, INTERSECCIÓN NOVENA CON 45, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA).**

- **CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS – MERCADO CAMPESINO, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA**

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.
- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO C, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

1. JUSTIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS

1.1. PROYECTOS DE MOVILIDAD

La calidad de la movilidad de una ciudad incide en el nivel de vida de sus habitantes y en su nivel de productividad y competitividad. En esta materia, la Nación y las entidades territoriales enfrentan importantes desafíos por cuenta de las externalidades negativas del transporte, asociadas a la contaminación, congestión y siniestralidad vial, que afectan la sostenibilidad económica, ambiental y social de las ciudades[1]. Así estable el último documento de política pública la importancia de la movilidad en el desarrollo de un territorio y los beneficios que trae para su población.

Mediante Acuerdo del H. Concejo Municipal No. 007 del 18 de junio de 2024 se aprobó y adoptó el Plan de Desarrollo del Municipio de Bucaramanga "BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA", dentro del Contexto sectorial como parte de la Línea estratégica 2: Territorio Seguro que progresa, se señala que la malla vial urbana del municipio comprende 628 Kilómetros, infraestructura que presenta dificultades en la movilidad, atribuido principalmente a un severo deterioro del estado de la superficie de rodadura, insuficiente capacidad de drenaje superficial, al incremento del tráfico de vehículos de carga y a la *falta de consideraciones técnicas en etapas de construcción,* Esta problemática provoca un incremento en los tiempos de viaje, lo que contribuye a una *disminución de la productividad* de la ciudad. Además, genera congestión vehicular y ocasiona daños frecuentes en los vehículos privados y de transporte público, lo que resulta en mayores costos tanto de movilización como de operación de los vehículos, adicionalmente esta situación contribuye al deterioro del paisaje urbano, afectando negativamente la imagen positiva que se tiene del municipio.
Por otra parte, el bajo porcentaje de vías arteriales con que cuenta el municipio, junto con su limitada capacidad vial en términos de número de carriles para gestionar el flujo vehicular, genera grandes congestiones vehiculares. Como resultado, muchas de las vías de la red local deben soportar flujos de conexión metropolitana e intersectorial. Por otro lado, la compleja topografía de la meseta y su entorno condicionan la interrupción de la continuidad de los corredores viales. así mismo, se resalta que para mejorar las condiciones de movilidad de Bucaramanga y su área metropolitana, es necesario la combinación de estrategias y su desarrollo de manera sostenible para *garantizar* y *optimizar los indicadores* y *la calidad de vida* de cada uno de los habitantes, estrategias que involucran el *mejoramiento de infraestructura vial, diseño e implementación de medios de transporte sostenibles, adecuación e implementación de áreas peatonales y zonas verdes, permitiendo reducir la congestión vial, y generar avances en la interacción social*

Dentro del marco estratégico del Plan de Desarrollo Municipal "Bucaramanga Avanza Segura", el sector de movilidad emerge como un elemento vital para el desarrollo integral de la ciudad. En este contexto, se destaca la prioridad asignada a tres componentes clave que conforman el entramado del sistema de movilidad urbana**.** En primer lugar, la inversión y fortalecimiento de la *infraestructura vial* se erige como piedra angular, abarcando la mejora de las redes urbanas, la pavimentación de calles y carreteras veredales, la construcción de *puentes vehiculares* y la implementación de estacionamientos y parqueaderos. Este enfoque integral busca no solo optimizar la conectividad dentro de la ciudad, sino también garantizar el acceso y desarrollo equitativo en las zonas rurales[2]. De esta manera el plan Desarrollo Municipal,

[1] CONPES 3991
[2] PMD 2024- 2027 9. 9.9.1

enfatiza la importancia de la inversión y fortalecimiento de la infraestructura vial permitiendo que la ciudad avance a través de la conectividad y desarrollo humano.

1.1.1Priorización problemas y causas

La infraestructura vial enfrenta dificultades significativas en cuanto a la movilidad, lo que resulta en un servicio deficiente en las vías. Estas dificultades son principalmente atribuibles al severo deterioro que presentan algunos tramos, lo cual se traduce en tramos intransitables o con restricciones de circulación.

Este deterioro se debe al mal estado de la superficie de rodadura, a la capacidad insuficiente de drenaje superficial, a la falta de consideraciones técnicas en su construcción, y al tráfico de vehículos que superan la carga permitida para el corredor correspondiente.

1.1.2Consecuencias

Esta problemática provoca un incremento en los tiempos de viaje, lo que contribuye a una disminución de la productividad de la ciudad. Además, genera congestión vehicular y ocasiona daños frecuentes en los vehículos privados y de transporte público, lo que resulta en mayores costos tanto de movilización como de operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación contribuye al deterioro del paisaje urbano, afectando negativamente la imagen positiva que se tiene del municipio[3].

1.1.3Oportunidades y apuestas

Según el último instrumento de planificación, Plan Maestro Metropolitano de Movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2022), la red vial de conexión metropolitana enfrenta importantes desafíos en proyectos estratégicos que requieren intervención para mejorar la conectividad. Estos proyectos incluyen:

- *Intersección calle 45 carrera 9: La doble calzada de la carrera novena en Bucaramanga experimenta congestión en la intersección semaforizada actual. Para abordar este problema, se han diseñado previamente en fase III por parte de consultoría liderada por el Área Metropolitana de Bucaramanga (año 2008) intercambiadores a desnivel que incluyen canalizaciones tipo orejas.*

- *Conexión vial Viaducto Provincial – El Bueno – Anillo vial de Río Frío (Floridablanca – Girón): Esta conexión se plantea la Troncal Norte a Sur e implica la construcción de dos calzadas. Inicia en el viaducto Provincial, recorriendo la parte occidental de los barrios Mutis y Monterredondo hasta llegar al intercambiador El Bueno.*

El componente estratégico programático, del plan aprobado por el H. Consejo municipal, la **Apuesta Estratégica 2:** Integración regional metropolitana, para consolidación de alianzas público-privadas, que impulsen el crecimiento económico, la creación de empleo, la conectividad y la movilidad sostenible. (Ver tabla 2)

[3] PMD 2024

Tabla 1 - Proyectos movilizadores estratégicos movilizadores apuesta estratégica 2

8	Intersección vial carrera 27 con calle 56	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga. Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
9	Intersección Carrera 27 con Av Gonzalez Valencia	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga. Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
10	Intersección Carrera 9 con Calle 45	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga (proyecto troncal N-S). Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
11	Intersección Vial Mercado Campesino - Calle 65	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga (proyecto troncal N-S). Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
12	Par vial Calle 55*	Construcción de intersección vial a desnivel en la Calle 55, doble calzada tipo deprimido sentido occidente – oriente.
13	Continuación Tercer Carril	Continuación intersección vial a la altura del diamante 2

Fuente: Plan de desarrollo municipal de Bucaramanga

*El componente estratégico programático, del plan aprobado por el H. Consejo municipal, la **Apuesta Estratégica 2:** Integración regional metropolitana, para consolidación de alianzas público-privadas, que impulsen el crecimiento económico, la creación de empleo, la conectividad y la movilidad sostenible. (Ver tabla 2)..... 8*

Dentro del contenido programático del plan se encuentra dos programas, uno de infraestructura red vial primaria y red vial regional, el programa de infraestructura red vial primaria, tiene por objetivo: Mejorar la infraestructura de la red vial primaria del municipio mediante la implementación proyectos estratégicos de impacto metropolitano, mejorando la transitabilidad contribuyendo a consolidar al municipio como un territorio competitivo y sostenible.

Tabla 2 - Infraestructura red vial primaria

ODS	Meta de producto	Línea base	Indicador de producto	Responsable
9	Mejorar 2 kilómetros de la red Vía primaria de los correderos estratégicos del municipio.	0	Vía primaria mejorada (240100800)	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan de desarrollo municipal de Bucaramanga 2024 - 2027

El programa de infraestructura red vial regional, tiene por objetivo realizar el mejoramiento, construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte de la red vial municipal que garantice una mejor movilidad y conectividad interna que permita desarrollo económico sostenible en función del bienestar de las comunidades.

Tabla 3 - Infraestructura red vial regional

ODS	Meta de producto	Línea base	Meta	Indicador de producto	Responsable
11	Realizar mantenimiento a 10 puentes peatonales	4	10	Puente peatonal con mantenimiento (240212000)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	0	1	Puente construido en vía urbana existente (240211900)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 2 puentes peatonales en la red vial de la ciudad	0	2	Puente peatonal construido (240103900)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar mantenimiento a 5 Puentes vehiculares de la red vial urbana	0	5	Puente de la red vial urbana con mantenimiento (240208300)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Puente vehicular en vía terciaria de la ciudad	3	1	Puente construido en vía terciaria (240204400)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar 4 Estudios de preinversión para la red vial regional	0	4	Estudios de preinversión para la red vial regional (240211800)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	0	1	Vía urbana construida (240211300)	Secretaría de Infraestructura
11	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	14	20	Vía urbana mejorada (240211400)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar mantenimiento periódico o rutinario a 80 Km de vías urbanas	0	80	Vía urbana con mantenimiento periódico o rutinario (240211500)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Paso deprimido en vía urbana de la ciudad	0	1	Paso deprimido construido en vía urbana (240207000)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad	0	1	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan de desarrollo municipal de Bucaramanga 2024 – 2027

2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

2.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD

2.1.1Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000

Por el cual se modifica parcialmente el acuerdo 0061 de 1994, se adopta el componente de Ordenamiento Físico – Territorial del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Bucaramanga, se definen la estructura territorial, los lineamientos de ordenamiento

metropolitano para los planes de ordenamiento territorial de los municipios, los hechos metropolitanos y se establecen las normas obligatoriamente generales para los municipios que conforman el Área.

Dentro de los proyectos D-14 y D-15, se reconoce la ***troncal Norte Sur*** como una de las vías metropolitanas primarias y es nombrado el corredor vial de la carrera 9na, el cual busca conectar el sector centro de Bucaramanga con el sector Sur – Occidental de la Meseta, para así formar en un futuro, otro corredor vial Norte – Sur en el área metropolitana.

Tabla 4 - Vías Metropolitanas primarias[4].

13.- Corredor Vial – Cra 9.	Prolongación del eje vial existente, pasando por los Barrios Balconcitos y Mutis hasta la Transversal Metropolitana (Ciudad Bolívar). Función; Conectar el sector centro de Bucaramanga con el sector Sur – Occidental de la Meseta, para así formar en un futuro, otro corredor vial Norte – Sur en el Area Metropolitana. Ver ficha de proyecto D-14.

Fuente: Acuerdo Metropolitano N.008 del 14 de marzo de 2000

2.1.2 Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2008

Por la cual se Articula el HECHO METROPOLITANO, TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR, conformada por los proyectos "CORREDOR VIAL CARRERA 9ª, CORREDOR DEL SUR Y HABILITACION DE CORREDORES VIALES Y ESPACIO PUBLICO PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO. I ETAPA, según fichas D-10, D-14 y D-15" Y LA VIA METROPOLITANA PRIMARIA "AVENIDA QUEBRADA SECA Y CARRERA 9 HASTA LA CALLE 45" CONFORMANDOSE LA TRONCAL METROPOLITANA**.**

Acordó que la avenida Quebrada seca y la carrera 9na hasta la calle 45 al hecho metropolitano troncal Norte Sur, integrando los proyectos D14 y D15 en uno solo llamándolo troncal Metropolitana. A partir de este momento se conoció como al TNS, y a finales del año se adelantó por parte del Área Metropolitana el contrato de estudios y diseños definitivos.

2.1.3 Estudios y diseños definitivos de la troncal metropolitana Norte - Sur en el sector comprendido entre la intersección de la Cra. 15 con Boulevard Santander hasta la intersección con el anillo vial Metropolitano

En el año 2008 el área metropolitana adelanto con un consultor los estudios y diseños viales necesarios para la Troncal Metropolitana Norte-Sur, la cual tiene su punto de inicio en el cruce de la Cra. 15 con el Boulevard Santander y la Calle 23 de Bucaramanga y termina en el anillo vial Metropolitano, en inmediaciones de la Planta de tratamiento de aguas residuales PTAR en el municipio de Floridablanca, con una longitud total de 11 km. aproximadamente. Igualmente, dividió la troncal en 6 tramos, quedando agrupados los tramos objeto del presente proyecto en:

[4] Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000

TRAMO TRES

- Inicio: Intersección de la carrera 9ª con calle 45
- Fin: Calle 55 con Carreras 1W y 2W Barrio Mutis (inicio par vial del mutis).
- Descripción del corredor: Este tramo incluye una solución a desnivel en la intersección de la calle 45 con carrera 9a, para continuar por el viaducto de la carrera 9a, puente con una longitud aproximada 570 Metros y empalma a la altura de la perimetral del barrio mutis o carrera 1W. Incluye igualmente el desarrollo del intercambiador del Barrio mutis, cuyo objetivo es resolver la conexión con la calle 55 y con la perimetral del mutis, para continuar hasta el par vial del mutis.
- Estado: Con estudios a nivel de Fase II.
- Longitud aproximada: 1130m. sin incluir el desarrollo de los intercambiadores.

TRAMO CUATRO

- Inicio: Calle 55 con Carreras 1W o 3 y 2W Barrio Mutis.
- Fin: Intersección de la calle 61 o Avenida del Papa con carrera 1W o 3.
- Descripción del corredor: Este tramo es el par vial conformado por las carreras 1W o 3 y 2W desde la calle 55 hasta la calle 61 o Avenida del Papa, donde el sentido Norte - Sur transitará por la carrera 2W y el sentido Sur - Norte por la carrera 1W o 3.
- Estado: Vía existente y en operación por la carrera 2W y 3. La carrera 1W funciona de manera interrumpida.
- Longitud aproximada: 730 m. por la carrera 2W.

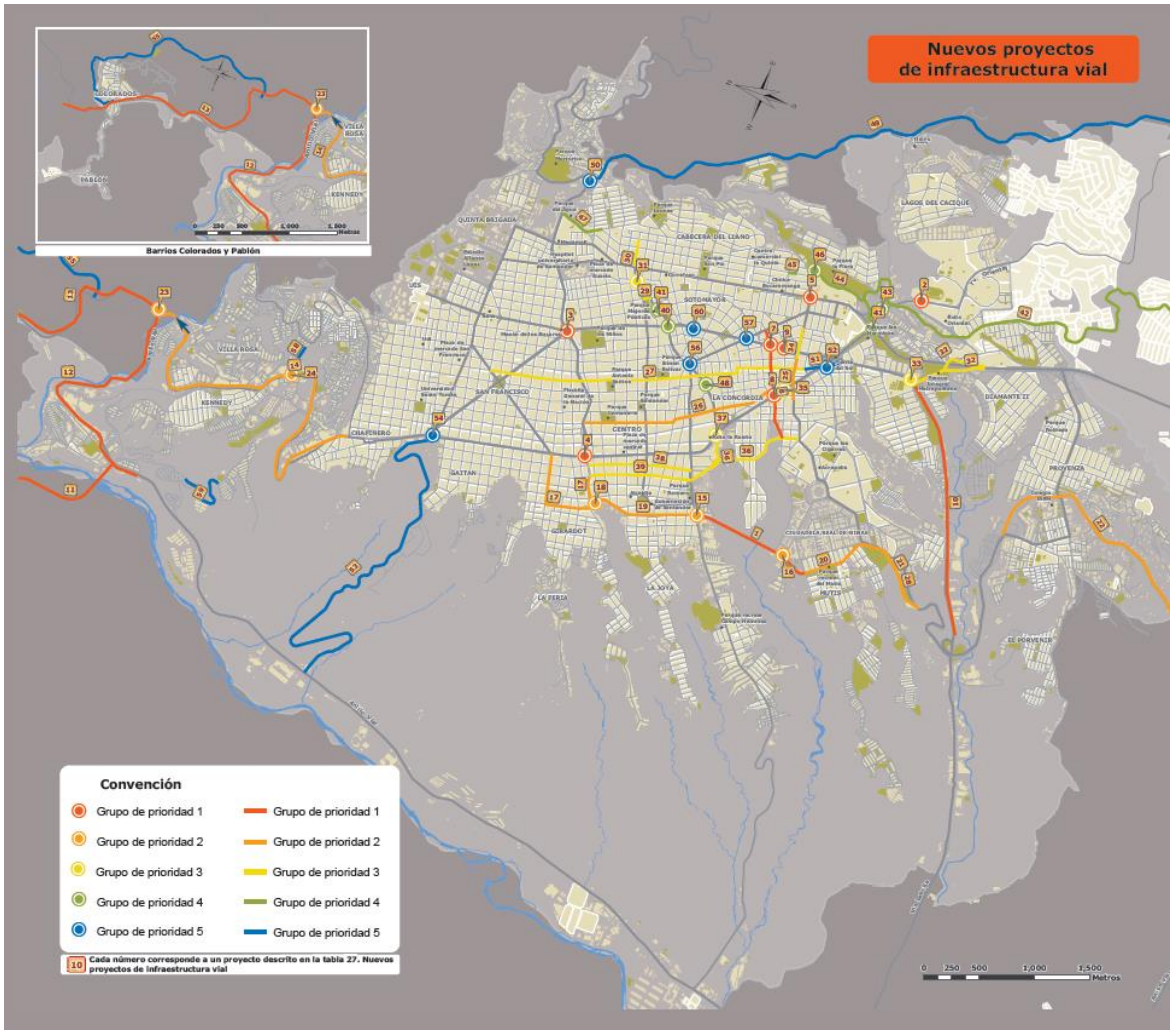
2.1.4 Plan Maestro de Movilidad 2011 – 2030

Contempla una política de transporte sustentable orientada a mejorar la movilidad vial de la ciudad, estableciendo lineamientos para implementar proyectos viales urbanos que faciliten la conectividad vial y mitiguen los problemas de congestión a través de la promoción del uso del STM Metrolínea y de modos alternativos de transporte.

Los principios, objetivos y estratégicas del Plan Maestro de Movilidad del municipio de Bucaramanga se encuentran armonizados con el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano, al contemplar el modelo de transporte sostenible y deseado se describen los objetivos, las estrategias y las áreas de acción del plan de movilidad; de igual forma se determinan los programas y proyectos específicos en temas como el fortalecimiento institucional , cultura ciudadana, gestión del tráfico, los nuevos proyectos de infraestructura vial, el fortalecimientos de los modos de transporte no motorizados, los lineamientos para estacionamientos y parqueaderos, estableciendo acciones para el mejoramiento del transporte público y el transporte de carga.

El proyecto 7.2 Nueva Infraestructura vial, el cual tiene por objetivo optimizar las condiciones geométricas, la conexión de los sectores de la ciudad y la conectividad de la malla vial arterial, con el fin de mejorar los niveles de servicio en corredores saturados y la velocidad media en los tramos (Ver figura 1).

Figura 1 - Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030.



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011-2030

En este instrumento de planificación se identifica la troncal Norte Sur como prioritario en el grupo No.2 de importancia, identificando los tramos 3ª, 3C, 4 y 5, como complemento a las obras que ya fueron construidas, Viaducto provincial, Mesón de los Búcaros, Intercambiador quebrada seca con carrera 15.

2.1.5Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030[5].

En la tabla 5 se muestran los nuevos proyectos de infraestructura vial, acordado en el acuerdo metropolitano No. 008 del 14 de marzo del 2000

abla 5 – Nuevos proyectos de infraestructura vial[6].

[5] Pmm_Bucaramanga_2010 – 2030

[6] **Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000**

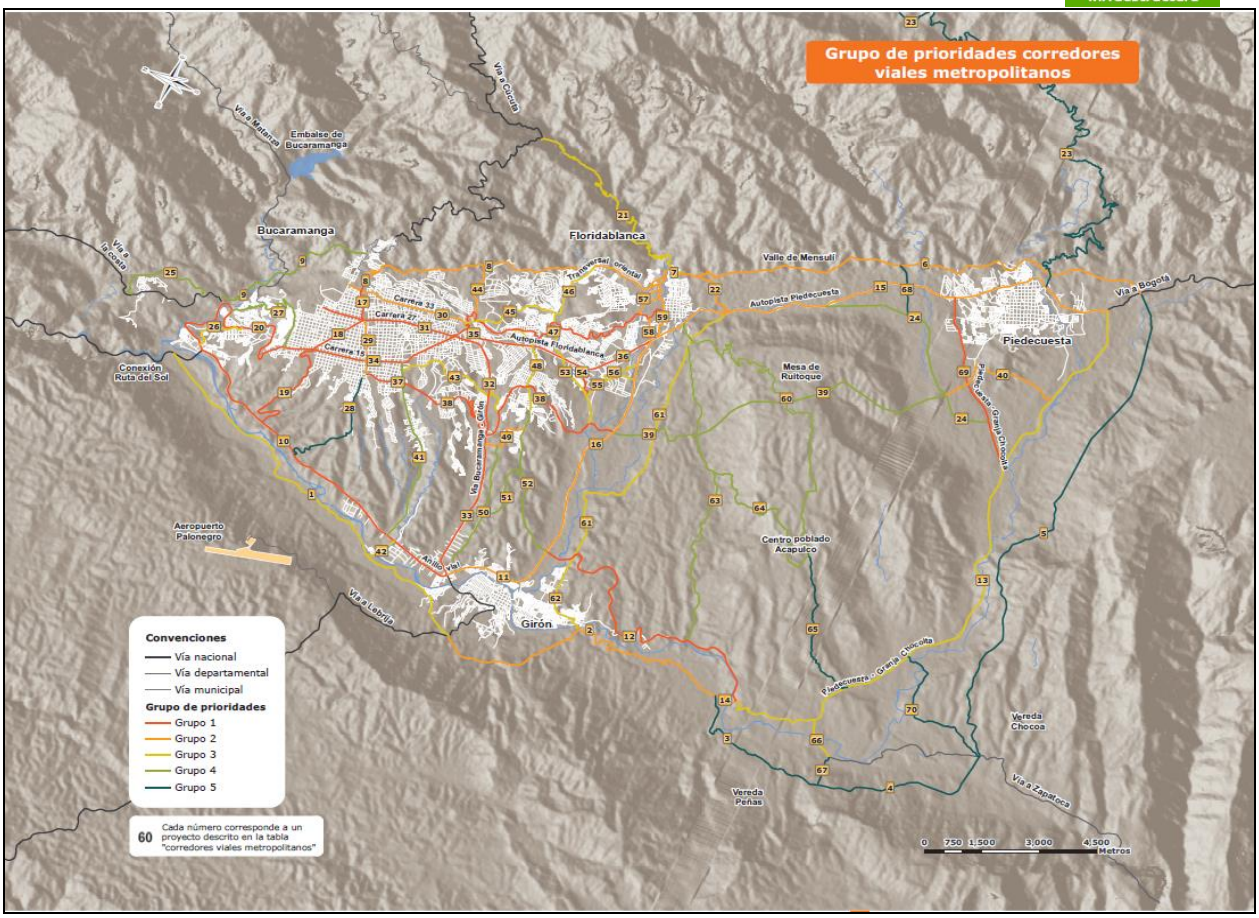
Código Mapa	Proyecto	Tipo	Grupo prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía vial
1	Troncal norte sur – Tramo 3B – Puente La Novena	Corredor	Grupo 1	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
2	Intercambiador de Neomundo	Intersección	Grupo 1	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
3	Intercambiador del Mesón de los Búcaros	Intersección	Grupo 1	Centro	Centro – Sur/norte	Arterial primaria
4	Intercambiador de la carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	Grupo 1	Centro	Centro – Norte	Arterial primaria
5	Calle 56 con carrera 33 (Tercer carril – giro izquierda)	Intersección	Grupo 1	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
6	Corredor vial calle 54 doble calzada (entre carrera 17 – carrera 27)	Corredor	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial terciaria
7	Deprimido de la calle 54 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
8	Deprimido de la calle 54 con diagonal 15	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
9	Deprimido de la calle 55 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
10	Doble calzada vía Girón desde el Puente El Bueno – La Salle	Corredor	Grupo 1	Sur	Centro – Girón	Arterial primaria
11	Conexión Bucaramanga – Ruta del Sol	Corredor	Grupo 1	Norte	Bucaramanga – Magdalena Medio	Red vial departamental
12	Ampliación a doble calzada vía Café Madrid – La Cemento	Corredor	Grupo 1	Norte	Norte – Costa	Red vial nacional
13	Ampliación doble calzada tramo La Cemento – El Cero	Corredor	Grupo 1	Norte	Norte – Costa	Red vial nacional
14	Ampliación doble calzada tramo La Virgen – La Cemento	Corredor	Grupo 2	Norte	Norte – Costa	Arterial primaria
15	Troncal Norte Sur – tramo 3A – intercambiador de la calle 45 con carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
16	Troncal norte sur – tramo 3C – intercambiador del Mutis	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
17	Troncal norte sur – tramo 1 Avda. Quebrada Seca y calle 23	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
18	Troncal norte sur – tramo 2 Avda. Quebrada Seca – carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
19	Troncal norte sur – tramo 2 carrera 9	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
20	Troncal norte sur – tramo 4 – Mutis	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
21	Troncal norte sur – tramo 5– Estadio de "Softball" – Hacia Terminal	Corredor	Grupo 2	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria

Fuente: Acuerdo Metropolitano No. 008 del 14 de marzo de 2000

3 Directrices de ordenamiento del territorio 2011

Este instrumento de planificación presenta la estructura vial de carácter metropolitano conformada por el sistema vial arterial que establece la conexión funcional entre los diferentes municipios que conforman el contexto urbano del área metropolitana de Bucaramanga, así como con la región circundante y con el resto del país. La propuesta comprende acciones de ampliación de perfiles de vías existentes y ejecución de nuevas vías, las cuales, en gran parte de los casos, se proponen incorporando trazados de caminos y veredas existentes.

Figura 2 - Mapa grupo de prioridades corredores viales metropolitanos.



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2030

Los proyectos se encuentran identificados como 37 y 38 y se encuentra en el grupo de prioridad No.1 de proyectos de infraestructura vial por desarrollar.

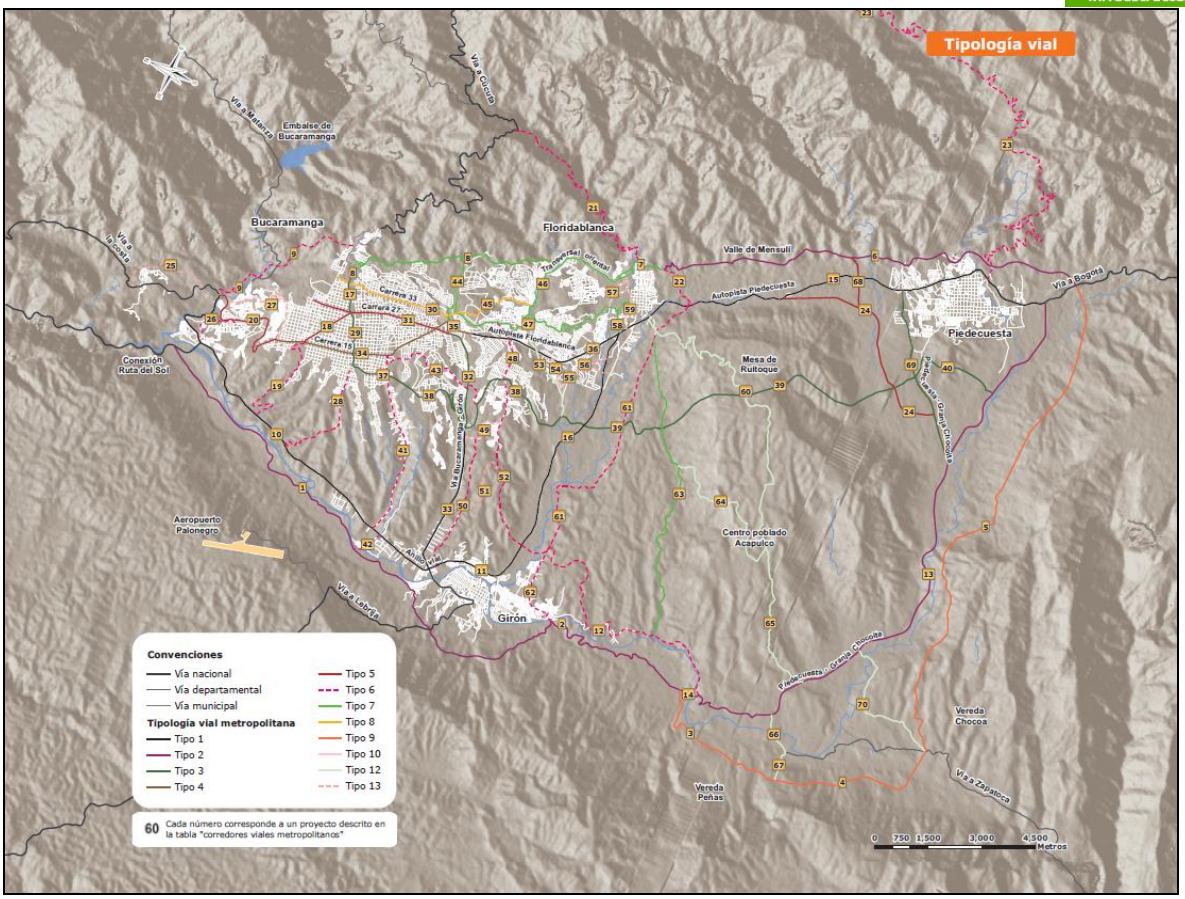
Tabla 6 - Proyectos de infraestructura a desarrollar

37	TNS (tramo 1 carrera 9 - Mutis)	Grupo 1	Construcción del corredor	1,8	Bucaramanga
38	TNS (tramo 2 Mutis - anillo vial)	Grupo 1	Construcción del corredor	8,9	Bucaramanga - Floridablanca

Fuente: Directrices de ordenamiento Territorial 2011

En el siguiente mapa del PMM se muestra la tipología vial planteada. En las directrices de ordenamiento Metropolitano, se propone una serie de perfiles viales planteados en pro de mejorar las condiciones de tránsito actual y evitar congestiones viales para el tránsito proyectado, además de que permitan establecer los aislamientos y los espacios o reservas necesarias para la constitución de diferentes proyectos urbanos alrededor de los ejes que conformarán cada uno de los proyectos viales metropolitanos.

Figura 3 - Mapa de la Tipología vial. Directrices de ordenamiento 2011 – 2030



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2030

Los perfiles viales metropolitanos están clasificados en trece tipos, y a su vez existen cinco categorías, que corresponden a la tipología urbana.

Las secciones viales se definen con base en los siguientes criterios básicos:

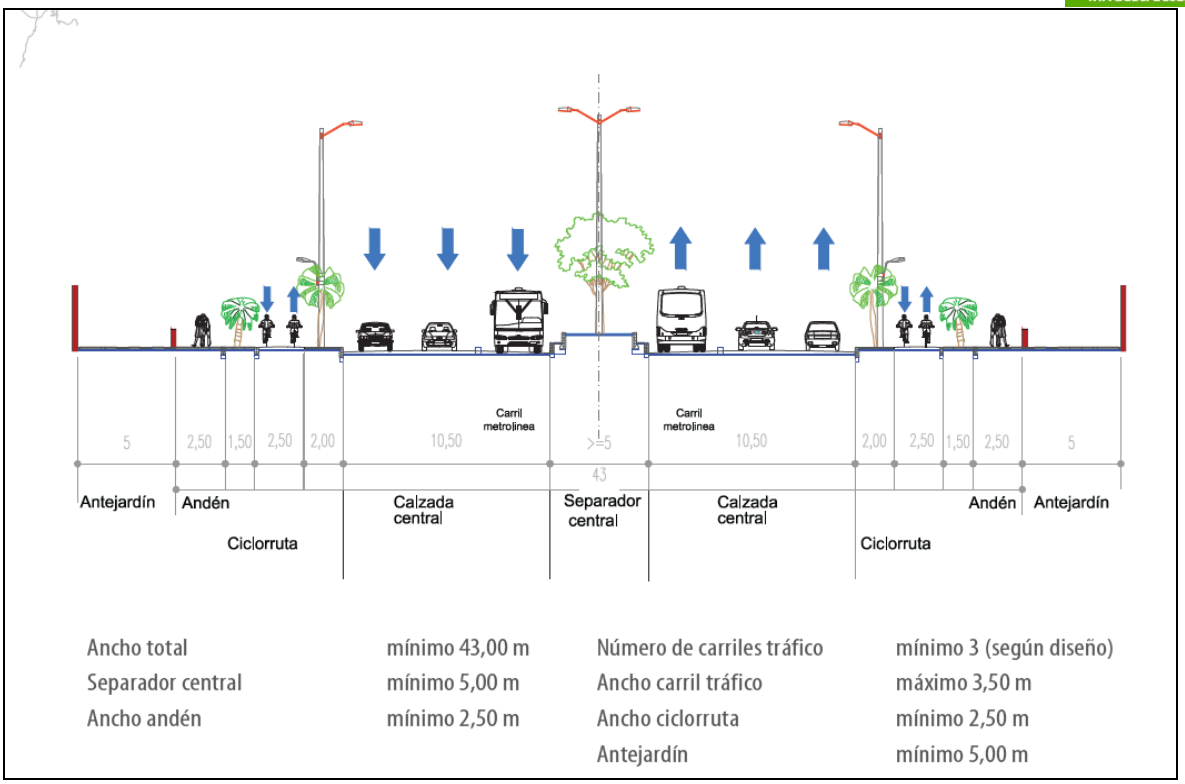
- Deben diseñarse previendo adecuadamente las dimensiones y el tratamiento urbanístico del espacio peatonal en un todo acorde con el entorno y los requerimientos del amoblamiento urbano: andenes y calzadas vehiculares.

- El manejo de separadores de dimensión variable, como elementos asociados al espacio público peatonal, que al mismo tiempo sirvan como elementos de canalización y de seguridad para la circulación vehicular y los cruces peatonales.

- La fijación de anchos de carril, acordes con el entorno de las vías y con las velocidades deseadas de operación.

En la siguiente imagen se muestra la tipología vial planteada a modo de propuesta para los corredores viales del área metropolitana de Bucaramanga.

Figura 4 - Perfil vial tipo 3



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2037

La propuesta en el PMM 2010 – 2030 sobre el desarrollo de infraestructura vial no refleja la democratización del espacio vial brindando espacios seguros y accesibles para todos los actores viales, pero si a aumentar la capacidad vehicular en detrimento del espacio público que puede asignarse a modos sostenibles[7].

4 Acuerdo 011 de 2014 POT Bucaramanga - 2.0

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bucaramanga, instrumento urbano de mayor jerarquía, a nivel municipal un diseño de centralidades interconectadas de manera eficiente, facilitando la unión, equilibrio y coexistencia de diversas actividades con los sistemas naturales, todo ello respaldado por un espacio público de gran importancia. Este enfoque fomenta una ciudad densa y compacta que considera las condiciones vulnerables del suelo, promoviendo así la renovación urbana, la regularización y la expansión de nuevas áreas con la creación de espacios públicos (pdm 2024-2027).

En el artículo 23 del acuerdo se define el sistema de movilidad integral de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. El sistema de movilidad se compone de:

a) Subsistema de infraestructura vial general

[7] Plan metropolitano de movilidad 2022 - 2037

b) Subsistema de transporte.
c) Subsistema de estacionamientos y parqueaderos.

El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socioeconómica y especial conformada por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre centralidades y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta las áreas de actividad existentes en su interior con la ciudad y la región.

El artículo 98, define que el subsistema de infraestructura vial urbana está constituido por la zona de uso público destinada a los desplazamientos de personas, vehículos motorizados y no motorizados que corresponden a la malla vial dentro del perímetro urbano, incluyendo las vías con todos sus componentes (calzadas, separadores, andenes y antejardines), y los elementos de articulación o conexión (intersecciones viales y pasos a desnivel). Los componentes de este subtema son:

a) Infraestructural vial vehicular
b) Infraestructura vial peatonal
c) Infraestructura vial para modos alternativos.

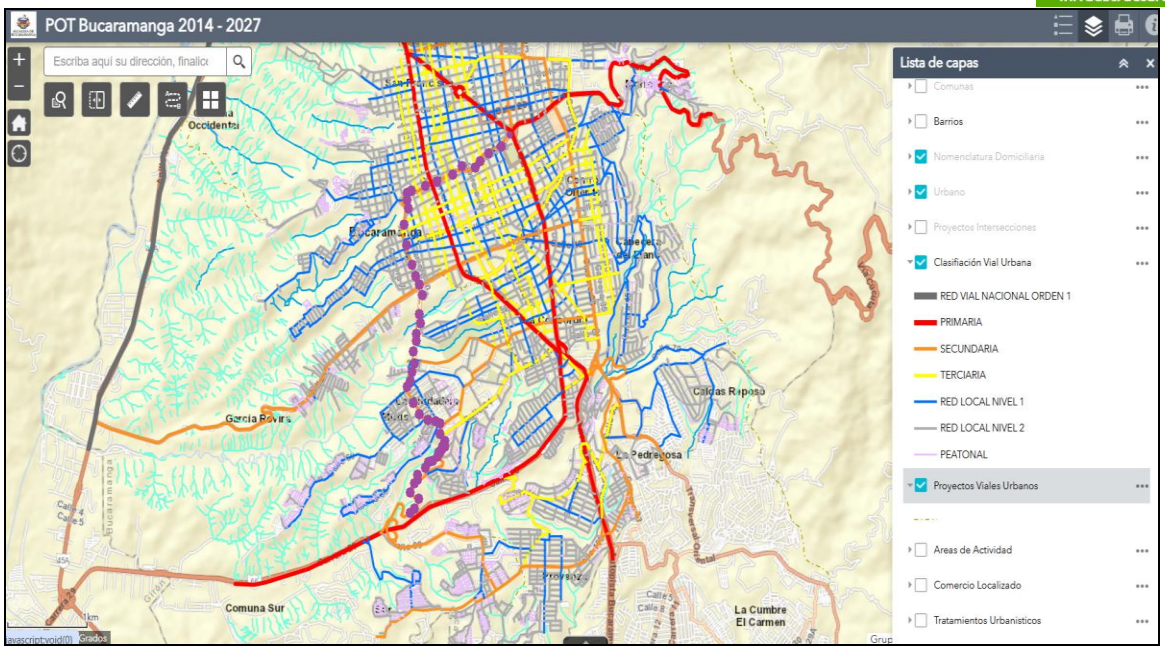
El artículo 104, define que las vías arterias secundarias son los ejes viales que alimentan zonas urbanas y permiten la conexión con las vías arterias primarias. Se caracterizan por su función de estructuración de las actividades interurbanas, y están orientadas a canalizar el tráfico vehicular rápido. Complementan la articulación del área urbana de Bucaramanga con otras cabeceras municipales y albergan las rutas pre - troncales del sistema integrado de transporte masivo presentando altos volúmenes vehiculares.

Se contemplan dentro de esta categoría las siguientes vías proyectadas:

- Troncal Norte - Sur (desde la avenida Quebrada Seca hasta la Calle 105 incluyendo la alternative desde el Boulevard Santander)

- Conexión Alterna Centro -Ciudadela Real de Minas (CRM), pasando por San Miguel.

Figura 5 - Proyectos viales Urbanos POT Bucaramanga 2.0

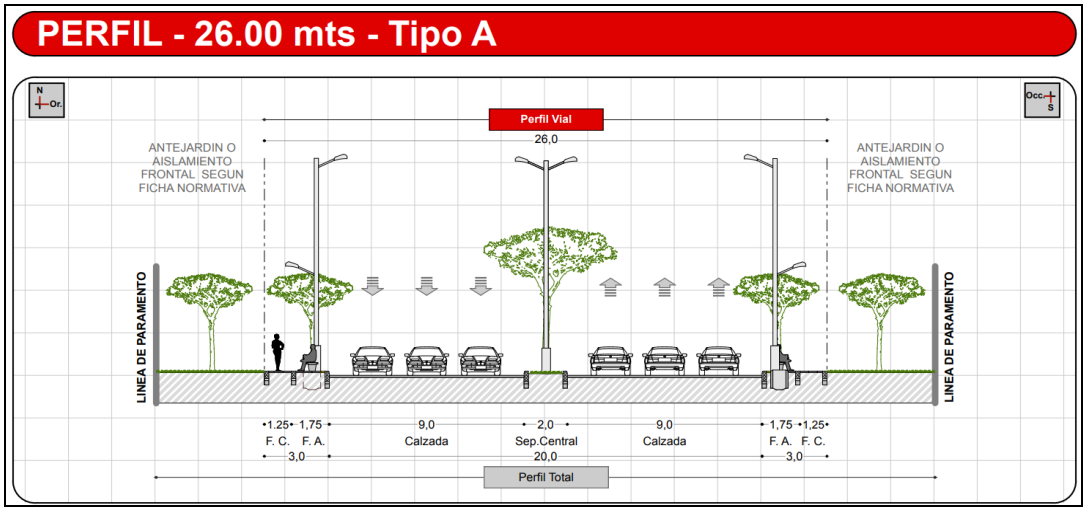


Fuente: POT Municipio de Bucaramanga 2014-2027.

Dentro de la cartografía del acuerdo se identifican los proyectos viales principales para el desarrollo de la ciudad, allí se identifica la troncal Norte Sur, como un proyecto necesario para el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

El Artículo 107 del mismo acuerdo define la tipología vial, para la planificación, diseño. Construcción optimización y/o adaptación de las vías del perímetro urbano, las tipologías viales se determinan a partir de la tipificación de sus secciones transversales, denominadas en este Plan como perfiles viales. La troncal Norte Sur presenta la siguiente tipología de acuerdo con el acuerdo 011 de 2014, presenta un perfil Tipo A, con ancho de 26 m, doble calzada con 3 carriles por sentido, un separador central y espacio público de 3.0 m a cada lado.

Figura 6 - Tipología vial Troncal Norte Sur



Fuente: Acuerdo 011 de 2014 POT Bucaramanga - 2.0

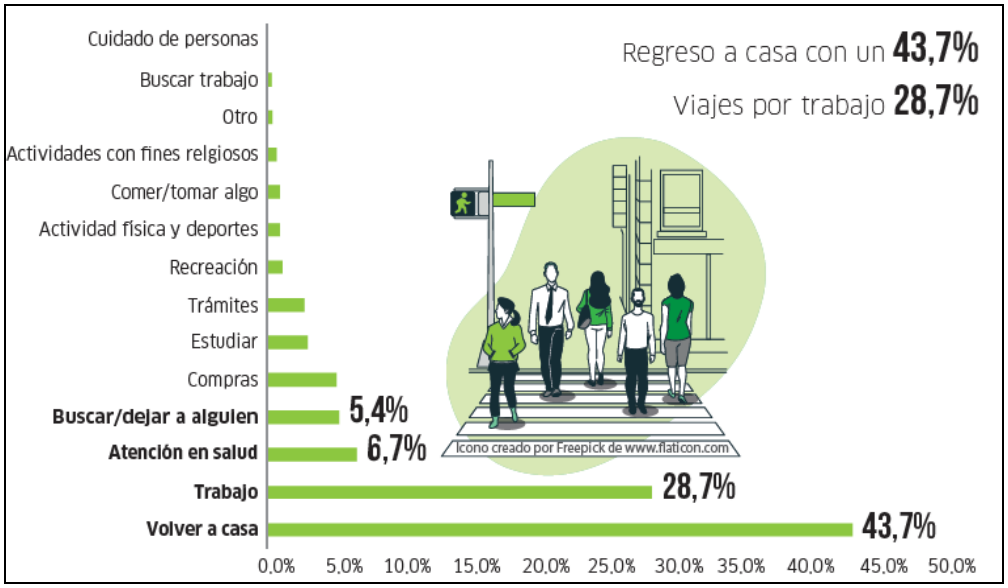
5 Actualización Plan Maestro de Movilidad 2022 - 2037

Desde el 2010, el Municipio de Bucaramanga viene implementando el Plan Maestro de Movilidad 2010 - 2030, sin embargo al considerar que existen proyectos de infraestructura, movilidad, tránsito y transporte planteados para los diferentes cortes temporales que no se han ejecutado o de los que han resultado cambio en los patrones de distribución y demanda de viajes, llevó a que se definiera su actualización, en consideración a que la eficiencia del transporte constituye un requisito para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo de la región metropolitana.

El nuevo plan de movilidad metropolitana se actualizo debido a las nuevas realidades post COVID, a las tendencias de micro movilidad y al fortalecimiento de la movilidad activa y sostenible. La actualización del plan construyo mediante encuestas directas a la población la matriz de viajes origen destino, visualizando a fondo la movilidad cotidiana, más inclusiva y accesible para todos, y esclarezca la tendencia al uso de modos ilegales de transporte y a la aplicación de nuevas tecnologías. Esta búsqueda brindo la oportunidad de dejar una guía de ruta para mejorar la calidad de vida, la sostenibilidad y competitividad de la región metropolitana y sus habitantes.

Dentro de las encuestas origen destino se determinó que regresar a casa e ir a trabajar son los principales motivos de viaje en el área metropolitana de Bucaramanga[8]. Y el tiempo de caminata durante las etapas de viaje se encuentra entre 1 a 5min para el 53.3% de la población y entre 5 a 10 min para el 22.2% de la población.

Figura 7 - Principales motivos de viaje



Fuente: Transconsult - Profit a partir de EODH 2021

A continuación, se identifican las problemáticas consideradas

[8] Transconsult - Profit a partir de EODH 2021

- **La infraestructura planeada**, aún no ejecutada, dispuesta en los distintos instrumentos de planeación evidencia un rezago en la ejecución de la infraestructura para el AMB.

- **Los instrumentos de planeación** vigentes incentivan a través de la infraestructura propuesta los flujos vehiculares privados sobre los modos de transporte sostenibles.

- **Poca articulación del sistema** de movilidad con el entorno natural y construido.

- **El espacio público vial** es priorizado para el tránsito vehicular. No hay una democratización del espacio vial.

- **La infraestructura** para los modos no motorizados, no brinda las mejores condiciones de oferta, seguridad ni calidad.

- **En las zonas urbanas** dentro del AMB hay una mezcla de flujos vehiculares de paso, con los de conectividad y accesibilidad, afectando con externalidades como congestión, siniestralidad o emisiones. No hay infraestructura que soporte o desvíe este tránsito de paso en la periferia de las zonas urbanas.

- **Pocos corredores viales** cuentan con franjas de amoblamiento que permitan la permeabilidad, generen sombras o agreguen valor paisajístico y zonas de disfrute seguro del espacio público.

- **La infraestructura de conexión** con la red de transporte público (paraderos, estaciones o terminales), no presta una cobertura completa de las zonas pobladas a distancias caminables.

- **Las intersecciones viales** no responden a una jerarquización ni priorización de actores viales, de acuerdo con la visión de incentivar modos activos.

2.6.1 Clasificación de Proyectos Viales

Los proyectos que componen el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad (PMMM), el Plan Maestro de Movilidad de Bucaramanga (PMMB) y el Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca (PMMF) se dividen en: Proyectos Estructurantes, Proyectos Estratégicos POT, Proyectos Transversales, Proyectos Viales y Proyectos Específicos. (Ver Figura 8)

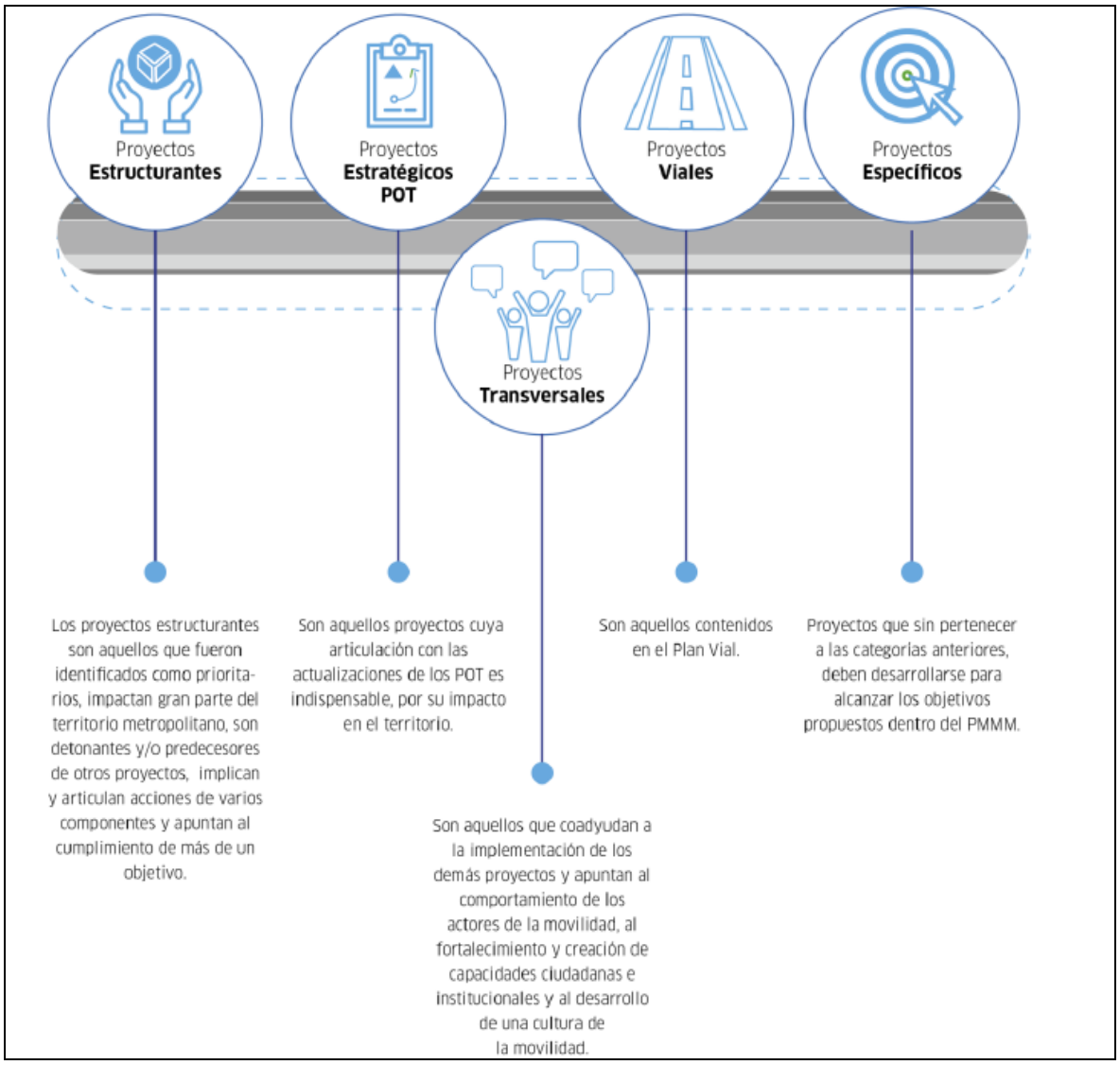
a) Proyectos viales[9]

El desarrollo de la propuesta del plan vial baso la clasificación en la teoría presentada en el documento de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials), “A Policy of Geometric Design of Highway and Streets” (Green Book); donde en su primer capítulo (Highway functions) se definen los criterios para jerarquizar el sistema vial como su función, uso y por último, dedicándole un apartado especial, la capacidad. En

[9] PMMM, 2022 – 2037 (Actualización del Plan Maestro de Movilidad, AMB, 2022)

segundo lugar, se establecen los criterios para definir las secciones transversales, elementos fundamentales para la definición del tercer componente de clasificación de la metodología AASHTO del sistema vial (capacidad vial).

Figura 8 - Proyectos componente Plan de movilidad



Fuente: Transconsult – Profit

En dichas secciones se definen las características geométricas de las zonas de circulación mínimas tanto de los modos motorizados como de los no motorizados, brindando consideraciones para sus etapas posteriores de diseño y partiendo para su definición los principios del PMMM que buscan una movilidad segura, accesible y sostenible.

b) Función y uso de la red vial

La clasificación según la función de la red vial puede definirse como un sistema que basa su teoría en dos características de servicio básico: accesibilidad a espacios urbanos colindantes al corredor y movilidad/conectividad de zonas urbanas, creando esta última los intercambios, de personas y bienes, entre las diversas actividades que se desarrollan en el territorio. Debido a las diferentes características de los movimientos que se realizan en el desarrollo del viaje es necesario que las vías se adapten a los diferentes grados de movilidad y accesibilidad que se desea.

Respecto a la conformación de la red vial estratégica metropolitana se propone la siguiente jerarquización funcional del sistema vial contemplando la integración a diferentes escalas de los elementos anteriormente descritos. Cada uno de estos subsistemas se presentan como proyectos particulares del plan maestro de movilidad.

- Red vial de interacción regional y nacional
- Red vial anillos perimetrales / Circunvalar urbana
- Red de conexión metropolitana
- Red arterial con carácter metropolitano

En el proyecto P27E se analizan las intersecciones, jerarquizándolas de acuerdo a las vías que confluyen en dicho punto. En este numeral se dan indicaciones de tipología de intersecciones dependiendo de las necesidades definidas en la jerarquización vial –Movilidad y/o Accesibilidad y de las características particulares de los flujos que convergen.

A nivel general se establece un radio de influencia de las intersecciones según su tipología para efectos de gestión urbana, lo anterior deberá acotarse con los diseños y estudios de detalle del caso que consideren entre otros el tránsito, los flujos a solucionar y la solución segura para todos los actores viales, priorizando o brindando soluciones cómodas a los modos sostenibles.

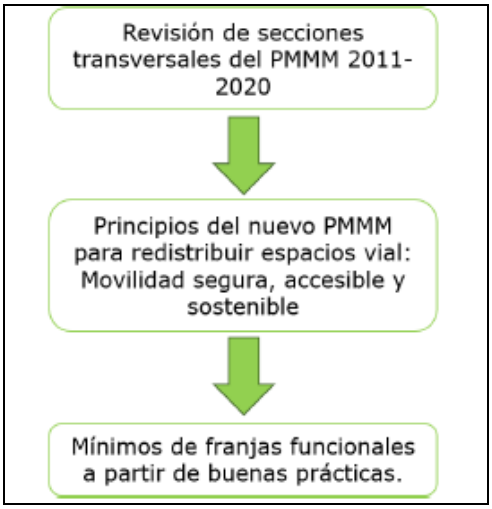
c) Perfiles viales / secciones transversales

La definición de las secciones transversales parte de las reservas viales establecidas en el Plan Vial Metropolitano del 2011-2030, las cuales privilegiaban los modos motorizados tal y como se mencionó en el diagnóstico del plan. Sin embargo, los principios establecidos para el presente Plan de Movilidad Metropolitano motivan la redistribución del escaso espacio público para los modos sostenibles (pie, bicicleta y transporte público), de forma segura y brindando accesibilidad universal. Con la aplicación de dichos principios, se procedió a definir anchos mínimos funcionales y a redefinir las secciones transversales con las recomendaciones respectivas.

Las secciones transversales se dividen en franjas funcionales asignadas a los diferentes actores viales, las cuales tienen una función específica que condiciona sus características geométricas.

En la siguiente figura se pueden observar los pasos para la definición de secciones transversales del plan vial Metropolitano.

Figura 9 - Pasos para la definición de las secciones transversales del plan vial Metropolitano.



Fuente: PMMM, 2022 – 2037

2.6.2 Proyecto p27 - C: red de conexión metropolitana

La red vial de conexión metropolitana corresponde a los corredores que articulan la movilidad entre las urbes que conforman el AMB como elemento articulador del territorio. El concepto básico del trazado de la red vial de conexión metropolitana parte de la integración de los municipios del área metropolitana, y la conexión de estos con la región y el país. Estas vías son las encargadas de estructurar el territorio dentro del AMB, dándole conectividad a los diferentes centros poblados uniendo zonas de alta generación y atracción de viajes.

a) Grado de movilidad y accesibilidad

La red de conexión metropolitana permite la conexión entre las zonas urbanas con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y reparto del tránsito entre la malla vial arterial e intermedia de cada uno de los municipios. No se debe permitir el estacionamiento y carga y descarga de mercancías tal que no alteren el flujo del tránsito de paso. Facilitan la movilidad para el tránsito directo, en tanto que el acceso a las propiedades adyacentes debe realizarse mediante vías laterales de servicio. El ascenso y descenso de pasajeros debe estar diseñado para minimizar las interferencias de tránsito de paso. (Paraderos y bahía debidamente establecidos).

b) Características del flujo y velocidad de operación

En estas vías se propende por evitar las interrupciones en tránsito de paso mediante el bloqueo de intersecciones con las vías locales. La velocidad de operación de tránsito de paso es entre 40 y 60 km/h, siempre realizando adaptación de esta velocidad según los usos de suelo colindantes y las interacciones que surjan de ello.
Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones, o en pasos especialmente diseñados que permitan el cruce seguro de los modos más vulnerables. Adicionalmente, los

puntos de parada del transporte público deberán estar diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito de paso (posibles bahías o puntos con suficiente visibilidad).

c) Tipo de tránsito y restricciones de circulación

La circulación en estas vías es de tránsito motorizado (mixto), con altos volúmenes. Estos corredores deben brindar condiciones de fluidez al transporte público, en el cual se pueden proponer carriles exclusivos o preferenciales que mejoren las velocidades de operación para el sistema.

Estos corredores deben contar con infraestructura para movilidad activa accesible, adecuada y cómoda. En este sentido, se requiere contar con andenes en ambos costados y con espacio para el ciclista en ambos sentidos de la vía segregado del flujo de los vehículos.

d) Conexión y articulación de la red vial

Este subsistema vial se conecta al subsistema vial nacional y regional, la red perimetral urbana y a las vías de arteriales urbanas. Es deseable que no se permita la conexión directa con subsistema vial local; sin embargo, en los casos que sea necesario debe hacer un control de acceso desde el subsistema vial local (físico o por esquemas de circulación).

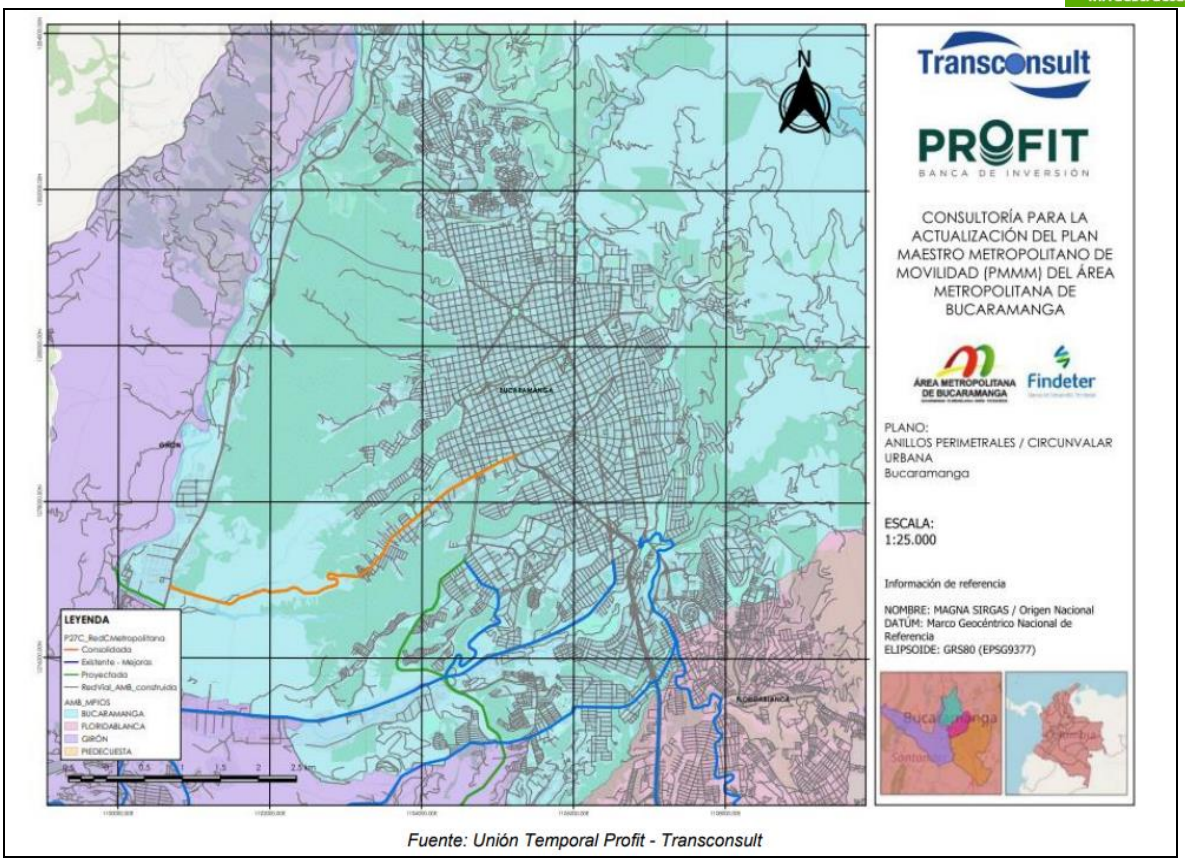
Las intersecciones se proponen tanto a desnivel como a nivel dependiendo de la jerarquía de las otras vías que convergen a esta y al estudio técnico que soporte cada tipología.

Tabla 7 – Listado de corredores en el subsistema de red de conexión Metropolitana

ID	NOMBRE	LONG KM	ESTADO	AVANCE
12	Autopista Floridablanca - Piedecuesta	0,13	Existente - Mejoras	Existente
28	Autopista Bucaramanga - Girón (Puerta del Sol - puente El Bueno)	2,87	Existente - Mejoras	Existente
29	Autopista Bucaramanga - Girón (puente El Bueno - Palenque)	2,69	Existente - Mejoras	Existente
33.4	Troncal Norte - Sur Tramo 4	1,31	Existente - Mejoras	Tramo existente para mejoras
33.5	Troncal Norte - Sur Tramo 5	1,19	Existente - Mejoras	Tramo construido TNS
33.6.1	Troncal Norte - Sur Alternativa 2 Tramo 4 y 5	2,39	Proyectada	Diseño conceptual
34.1	Calle 45	5,57	Consolidada	Existente
35	Prolongación calle 45	0,66	Proyectada	Idea de proyecto
40	Carretera antigua Floridablanca	2,54	Existente - Mejoras	Diseño Fase I
41.1	Transversal central metropolitana	2,80	Existente - Mejoras	Existente - Mejoras
45	Transversal de Malpaso	0,84	Existente - Mejoras	Existente
84	Troncal Norte - Sur Tramo 6	1,19	Proyectada	Diseño conceptual

Fuente: Transconsult – Profit

Figura 10 - Mapa del tipo de intervención de la Red de conexión Metropolitana en Bucaramanga



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Fuente: Unión Temporarl Profit - Transconsult

Es pertinente hacer la anterior clasificación, ya que las vías existentes que requieren mejoras o complementar su sección transversal necesitan estudios y diseños partiendo de un trazado y reserva vial existente que se modifica según el caso. Esta categoría difiere en el tratamiento con relación a las que tienen categoría de proyectada, las cuales deben contar con estudios y diseños que evalúen su trazado inicial e impacto.

e) Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada corredor de conexión metropolitana para su correcta estructuración.

- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de vías de conexión metropolitana.

- Implementar los corredores de conexión metropolitana. Acciones Reconocimiento de corredores en el subsistema de red de conexión metropolitana.

f) Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: ***Secretaría de infraestructura de Bucaramanga.***
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Bucaramanga y Subdirección de transporte del AMB, Dirección de tránsito de Bucaramanga.

g) Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como transferencias de libre destinación que han sido ejecutadas en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

2.6.3 Proyecto p27 - E: intersecciones viales

En este proyecto se plantean las consideraciones para el manejo de intersecciones, dentro del plan vial propuesto. Es pertinente mencionar que esta propuesta parte únicamente de la superposición de la jerarquización vial y su respectiva sección transversal, toda vez que aspectos adicionales determinantes en la toma de decisiones de priorización de intersecciones hacen referencia a la operación en sí. El diseño adecuado de las intersecciones constituye una de las garantías principales para un buen funcionamiento del sistema vial (Ver Figura 12); ya que éstas condicionan la capacidad global del mismo y en ocasiones se concentran los mayores índices de siniestralidad.

Las intersecciones viales o distribuidores de tráfico son componentes importantes de la red vial urbana, ya que buena parte de la seguridad de las vías, costo de operación, capacidad y velocidad que se puede desarrollar, depende de la forma como la circulación de los vehículos se desenvuelve en ellas. Considerando referencias bibliográficas como (AASHTO, 2018) y (Betancourt, 2015), las intersecciones tienen una clasificación que va desde las intersecciones a desnivel, pasando por intersecciones a nivel tipo glorieta, semaforizadas, con carriles adicionales para cambios de velocidad, o con algún tipo de regulación simple como tipo pare o con ceda el paso.

En particular, en la presente propuesta se menciona una tipología adicional: intersección especial, la cual al momento de su diseño y análisis de movimientos de los actores viales a solucionar debe considerar los diferentes ramales viales que convergen en un tramo corto; es decir, su diseño debe considerar la solución de los movimientos que se encuentren dentro de un área cercana. La elección de su tipología y el buen diseño de la intersección contribuyen en los siguientes aspectos (AASHTO, 2018):

a. Reducir el número de puntos conflictivos en los movimientos vehiculares.

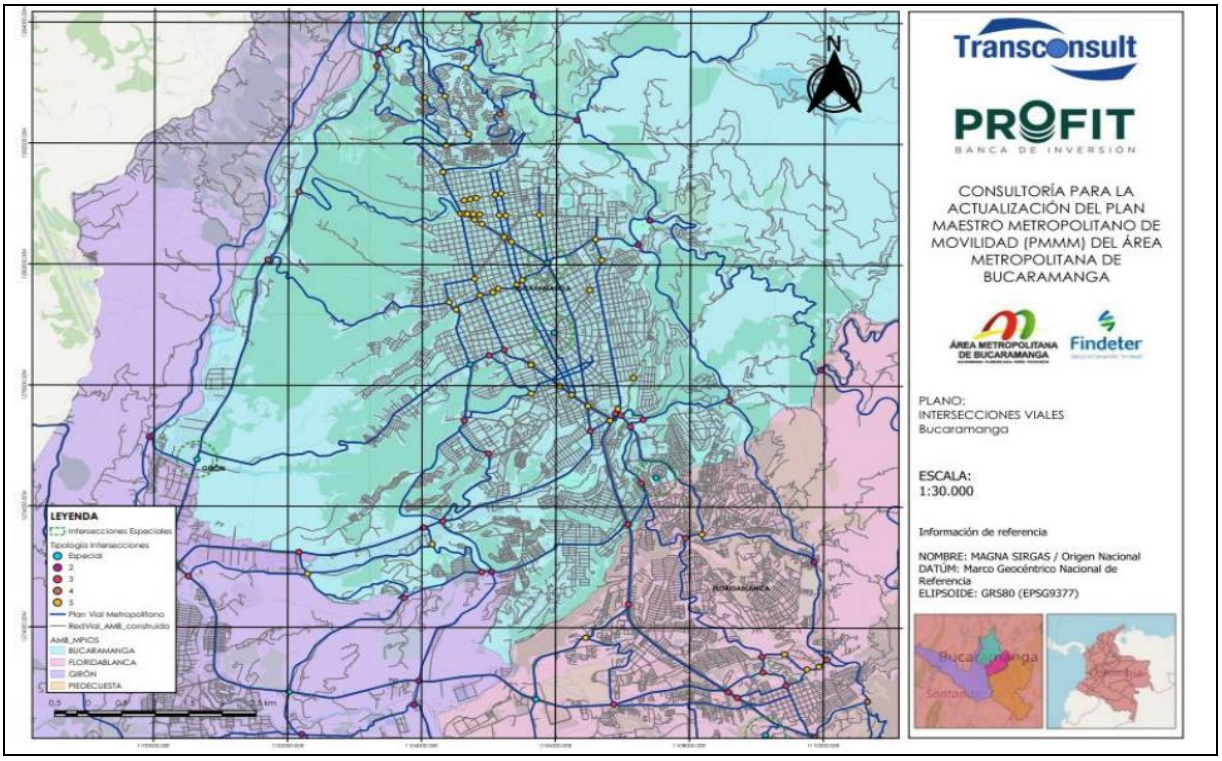
b. Controlar la velocidad relativa de los vehículos tanto de los que entran como de los que salen de la intersección.

c. Coordinar el tipo de dispositivos para el control de tránsito a utilizar (como las señales de alto o los semáforos) con el volumen de tránsito que utiliza la intersección.

d. Seleccionar el tipo apropiado de intersección de acuerdo con el volumen de tránsito servido.

Los volúmenes bajos pueden ser servidos sin la necesidad de algún tipo de control, mientras que los altos volúmenes requieren tratamientos más sofisticados como los carriles exclusivos de giros o la separación de niveles mediante estructuras.

Figura 11 - Mapa de intersecciones viales en Bucaramanga del PVM según su tipología.



Fuente: PMMM, 2022 – 2037

5.1 PROYECTO DE SEGURIDAD

A continuación, se relaciona la descripción Jurídica y constitucional que sustenta la necesidad del proyecto correspondiente a la **CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE DETENCIÓN TRANSITORIA - CDT DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA**

SUSTENTO DE ORDEN CONSTITUCIONAL

Que el artículo 1° de la Constitución Política de Colombia establece que Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 2°de la Constitución Política de Colombia precisa que “nadie será sometido a desaparición forzada, a torturas ni a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes”.

Que el artículo 93° de la Constitución Política de Colombia, ordena que “Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno.”

Que el artículo 28 de la Constitución Política de Colombia, establece que: “toda persona es libre. Nadie puede ser molestado en su persona o familia, ni reducido a prisión o arresto, ni detenido, ni su domicilio registrado, sino en virtud de mandamiento escrito de autoridad judicial competente, con las formalidades legales y por motivo previamente definido en la ley. La persona detenida preventivamente será puesta a disposición del juez competente dentro de las treinta y seis horas siguientes, para que éste adopte la decisión correspondiente en el término que establezca la ley.” Que el *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos* estipula que “Toda persona privada de libertad será tratada humanamente y con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. (…) Los procesados estarán separados de los condenados, salvo en circunstancias excepcionales, y serán sometidos a un tratamiento distinto, adecuado a su condición de personas no condenadas”

SUSENTO DE ORDEN LEGAL

LEY 65 DE 1993: “Por la cual se expide el Código Penitenciario y Carcelario” dispone en su artículo 17 la responsabilidad del Distrito Capital en la “creación, fusión o supresión, dirección, y organización, administración, sostenimiento y vigilancia de las cárceles para las personas detenidas preventivamente y condenadas por contravenciones que impliquen privación de la libertad, por orden de autoridad policiva.”

LEY 1709 DE 2014: “Por medio de la cual se reforman algunos artículos de la Ley 65 de 1993, de la Ley 599 de 2000, de la Ley 55 de 1985 y se dictan otras disposiciones.”

Artículo 12. Modificase el artículo 21 de la Ley 65 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. Cárceles y pabellones de detención preventiva. Las cárceles y pabellones de detención preventiva son establecimientos con un régimen de reclusión cerrado. Estos establecimientos están dirigidos exclusivamente a la atención de personas en detención preventiva en los términos del artículo 17 de la Ley 65 de 1993, los cuales están a cargo de las entidades territoriales. Podrán existir pabellones para detención preventiva en un establecimiento penitenciario para condenados, cuando así lo ameriten razones de seguridad, siempre y cuando estos se encuentren separados adecuadamente de las demás secciones de dicho complejo y de las personas condenadas.

Las entidades territoriales, la Fiscalía General de la Nación y el Consejo Superior de la Judicatura podrán realizar las gestiones pertinentes para la construcción conjunta de ciudadelas judiciales con un centro de detención preventiva anexos a sus instalaciones, así como articular todo lo necesario para la construcción y el mantenimiento de estos complejos judiciales.

LEY 715 DE 2001: "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros."

- **Artículo 76.6.** En materia de centros de reclusión: Los municipios en coordinación con el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, podrán apoyar la creación, fusión o supresión, dirección, organización, administración, sostenimiento y vigilancia de las cárceles para las personas detenidas preventivamente y condenadas por contravenciones que impliquen privación de la libertad.

LEY 2197 DE 2022: "Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones."

- **Artículo 63**. Adiciónese un articulo 34 al título 11 de la Ley 65 de 1993, del siguiente tenor:

- **Artículo 34**. De la infraestructura carcelaria, su operación y mantenimiento. El Gobierno Nacional y las entidades territoriales del orden departamental, municipal y distrital para efectos del diseño, construcción, dotación, operación o mantenimiento de la infraestructura carcelaria o penitenciaria podrá efectuar su desarrollo a través de esquemas de Asociación Publico Privadas, APP, salvo en lo referente a los servicios de tratamiento penitenciario y la prestación de servicios de seguridad y vigilancia de población carcelaria.

LEY 906 DE 2004: "Por medio de la cual se expide el Código de Procedimiento Penal"

- **Artículo 1.** Dignidad humana. Los intervinientes en el proceso penal serán tratados con el respeto debido a la dignidad humana.

- **Artículo 313.** Procedencia de la detención preventiva. Inc. 4. Cuando la persona haya sido capturada por conducta constitutiva de delito o contravención, dentro del lapso de los tres años anteriores, contados a partir de la nueva captura o imputación, siempre que no se haya producido la preclusión o absolución en el caso precedente.

LEY 599 DE 2000: "Por medio de la cual se expide el Código Penal".

- **Artículo 1**. Dignidad humana. El derecho penal tendrá como fundamento el respeto a la dignidad humana.

- **Artículo 3.** Principios de las sanciones penales. La imposición de la pena o de la medida de seguridad responderá a los principios de necesidad, proporcionalidad y razonabilidad.

El principio de necesidad se entenderá en el marco de la prevención y conforme a las instituciones que la desarrollan.

- **Artículo 5.** Funciones de la medida de seguridad. En el momento de la ejecución de la medida de seguridad operan las funciones de protección, curación, tutela y rehabilitación.

JURSPRUDENCIA ASOCIADA

SENTENCIA T-153 DE 1998: Primera Declaratoria del Estado de Cosas Inconstitucionales en el Sistema de Penitenciario y Carcelario

SENTENCIA T-388 DE 2013: Segunda Declaratoria del Estado de Cosas Inconstitucionales en el Sistema de Penitenciario y Carcelario

SENTENCIA T-762 DE 2015: Reafirmación del Estado de Cosas Inconstitucionales en el Sistema Penitenciario y Carcelario

SENTENCIA SU-122 DE 2022: Extensión del Estado de Cosas Inconstitucionales en los Centro de Detención Transitorios.

Por estas razones, la Corte ordenó a los Departamentos, Municipios y Distritos Especiales, encontrar los medios de financiación y las estrategias efectivas para dar cumplimiento a los artículos 17, 18 y 9 del Código Penitenciario y Carcelario e indicó expresamente que su responsabilidad implica "proveer la infraestructura necesaria, las condiciones adecuadas y los recursos suficientes para garantizar los derechos de las personas detenidas preventivamente".

En Concordancia con el plan de desarrollo Municipal 2024-2027 "BUCARAMANGA AVANZA SEGURA" aprobado por el honorable Concejo Municipal mediante Resolución No. 007 del 18 de junio de 2024, se aprobó el desarrollo de los proyectos correspondientes a la **Construcción del Centro de Detención Transitoria en el Municipio de Bucaramanga, Santander y Estudios y**

diseños para la Construcción del Centro de Detención Transitoria en el Municipio de Bucaramanga, Santander, tal como se presenta a continuación.

CONCORDANCIA PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2024-2027 "BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA"	
Subproyecto 1: Construcción del Centro de Detención Transitoria en el Municipio de Bucaramanga, Santander.	
LINEA ESTRATEGICA	TERRITORIO SEGURO QUE PROTEGE
SECTOR	JUSTICIA Y DEL DERECHO
PROGRAMA	Sistema Penitenciario y carcelario en el marco de los derechos humanos (1206)
META DE PRODUCTO PDM	Construir y dotar una (1) infraestructura Centro de Detención Transitoria para la población sindicada del municipio de Bucaramanga.
INDICADOR PRODUCTO PDM	Cupos entregados (120601000)
Subproyecto 1: Estudios y diseños para la Construcción del Centro de Detención Transitoria en el Municipio de Bucaramanga, Santander.	
LINEA ESTRATEGICA	TERRITORIO SEGURO QUE PROTEGE
SECTOR	JUSTICIA Y DEL DERECHO
PROGRAMA	Fortalecimiento a la gestión y dirección de la administración pública territorial (4599)
META DE PRODUCTO PDM	Elaborar (04) estudios de pre inversión para la realización de documentos en las fases de prefactibilidad, factibilidad o definitivos para la consolidación de la infraestructura social en el Municipio.
INDICADOR PRODUCTO PDM	Estudios de pre inversión elaborados (459900600)

6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD

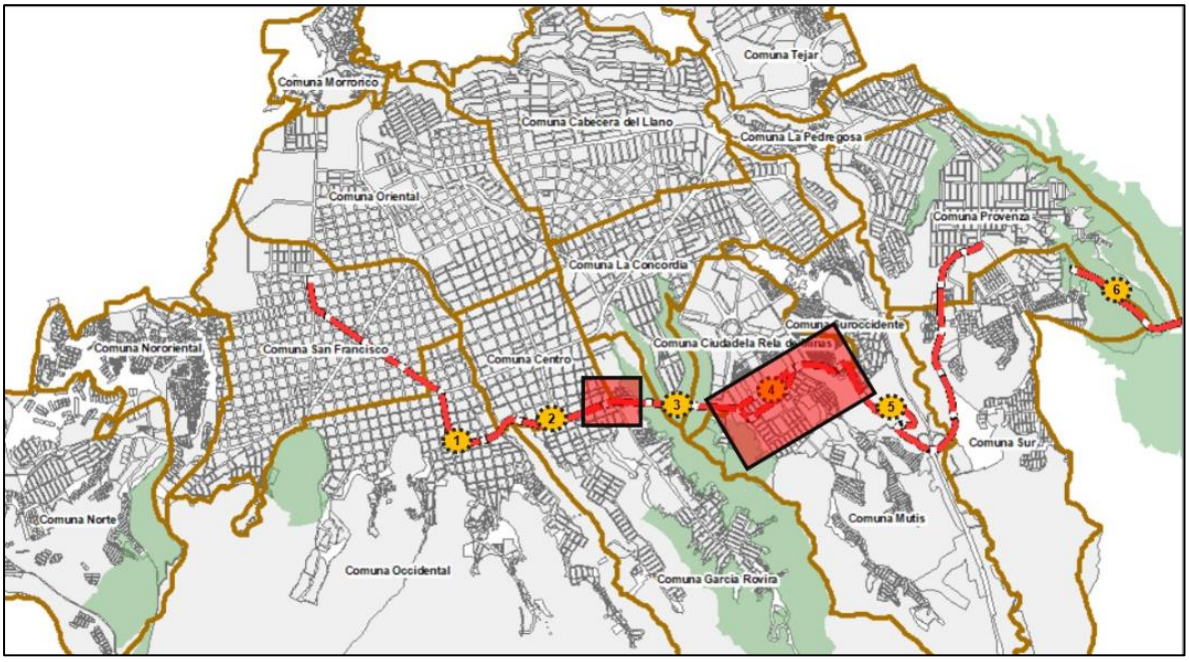
6.1 OBJETIVO GENERAL

Desarrollar e implementar 2 de los proyectos de movilidad integral sostenible incluidos en el plan de Desarrollo "*Bucaramanga Avanza Segura 2024 - 2027*" que son el complemento y la continuidad de la Troncal Norte / Sur, con el fin de generar alternativas y facilidades de movilidad para mejorar los flujos de los diferentes modos de transporte y logran articular la conectividad desde la meseta hacia el sur- occidente de la ciudad y su articulación con los corredores metropolitanos.

6.2 LOCALIZACIÓN

Los proyectos de movilidad se localizan en el municipio de Bucaramanga, sobre el corredor Troncal Norte Sur, el primero en la intersección de la carrera 9 con calle 45, y el otro en el sector comprendido en el barrio Mutis desde la salida del viaducto la novena (9) hasta el mercado campesino. (Ver figura 13)

Figura 12 - Localización proyectos viales – Corredor Troncal Norte - Sur



Fuente:Adaptado del PMM, 2022.

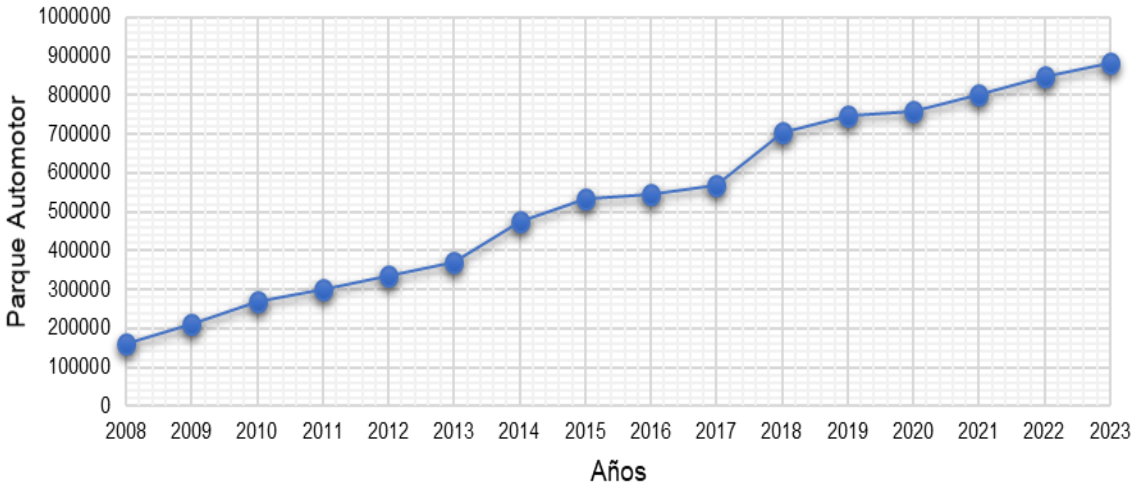
7 JUSTIFICACIÓN

El crecimiento considerable tanto de la ciudad de Bucaramanga como de su Área Metropolitana, así como el crecimiento desmesurado del parque automotor (justificado en una

parte por el decaimiento en la prestación del servicio de transporte público y en las pocas alternativas de transporte sostenible con las que cuenta la ciudad), son situaciones que han llevado a un punto crítico de la movilidad dentro de la ciudad y su área metropolitana, especialmente agravada por las deficiencias en los corredores viales que permiten la conectividad de los movimientos en sentido Norte – Sur.

De acuerdo a las cifras registradas por la dirección de tránsito de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el 2008, año en el cual se desarrolló la consultoría para la construcción del intercambiador sobre la carrera novena con calle 45, el parque automotor de Bucaramanga era aproximadamente de 160.000 vehículos, ahora esta cifra al 2023 ha ascendido hasta 881.724 vehículos, siendo un aumento por encima del 500% sobre el parque automotor analizado dentro de las consideraciones del proyecto inicial, a continuación se relaciona la gráfica (Ver figura 14) del crecimiento que ha tenido el parque automotor en Bucaramanga desde el 2008 hasta el año 2023.

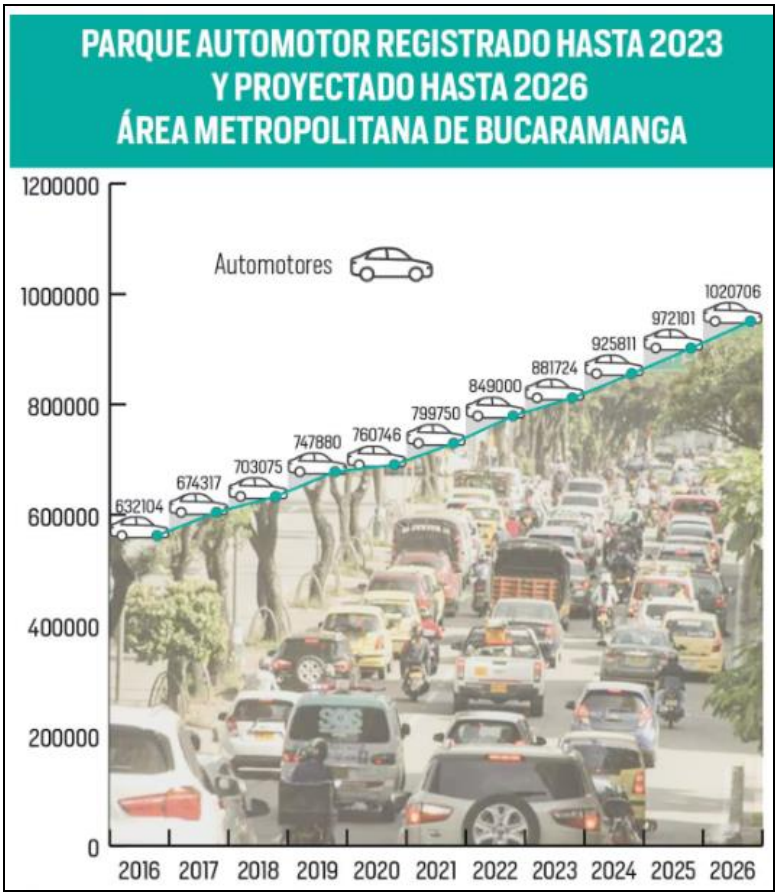
Figura 13 - Crecimiento parque automotor Bucaramanga 2008 - 2023



Fuente: Adaptado de https://transitobucaramanga.gov.co/dtb/wp-content/uploads/2023/01/PARQUE-AUTOMOTOR-AREA-METROPOLITANA-CORTE-31-DIC-2022.pdf ; https://www.amb.gov.co/la-mesa-de-coordinacion-para-la-promocion-de-la-movilidad-sostenible-en-el-area-metropolitana-de-bucaramanga-lidera-la-creacion-de-una-plataforma-de-registro-de-motociclistas/#:~:text=Como%20es%20bien%20sabido%2C%20el,crecimiento%20del%2014%25%20promedio%20anual.

De acuerdo a las proyecciones de la dirección de Tránsito de Bucaramanga, para el año 2026, habría más de un millón de automotores registrados en la conurbación, tal como lo presenta la siguiente gráfica. Esta proyección se hizo con base en el crecimiento anual 2016 – 2021, tasa del 5%.

Figura 14 - Proyección parque automotor para el año 2026



Fuente: Dirección de Tránsito de Bucaramanga

Es conocido que la movilidad del Área Metropolitana está basada en cuatro ejes fundamentales, carrera 15, carrera 27, carrera 33 y parcialmente la carrera 9, actualmente insuficientes para soportar el creciente tráfico de la ciudad.

No por esto debe considerarse que todo el flujo se concentra en el sentido N – S. y que sus problemas son solo longitudinales, sino que también en el sentido transversal tiene serias deficiencias que deben ser atendidas en forma urgente.

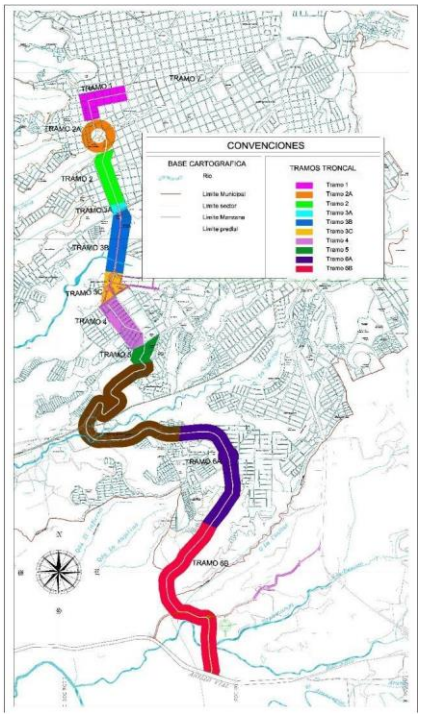
Una de las importantes soluciones planteadas para solucionar la congestionada red vial bumanguesa es la construcción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur, que desde su concepción se ha planteado como un eje vial de altísima importancia para disminuir la congestión causada por el creciente tráfico de la ciudad. La Troncal Norte – Sur es un proyecto que se desarrolla sobre áreas urbanas y suburbanas del Área Metropolitana de Bucaramanga, más exactamente sobre los municipios de Girón, Floridablanca y Bucaramanga.

Para la comodidad de los estudios relacionados con este corredor, desde sus inicios se subdividió el corredor total en varios tramos a saber:

- TRAMO 1: La calle 23 y la carrera 10.
- TRAMO 2: Comprende la carrera. 10ª entre calle 28 y Avenida Quebrada Seca para acceder a la glorieta del Colegio Salesiano y tomar la carrera 9ª desde la Quebrada Seca hasta la calle 45.
- TRAMO 3: Que a su vez se divide en 3 subtramos:
  - ***Tramo 3A: Intercambiador de la carrera 9ª con calle 45.***
  - Tramo 3B: Viaducto de la carrera 9.
  - ***Tramo 3C: Intercambiador del Barrio Mutis.***
- TRAMO 4: Que a su vez se divide en 2 subtramos:
  - ***Tramo 4A: Adecuación del corredor vial de la carrera 2W.***
- TRAMO 5: ***Ampliación a dos carriles con separador de la transversal metropolitana.***
- TRAMO 6: Que a su vez se divide en 3 subtramos:
  - Tramo 6A: Intercambiador de la Troncal Metropolitana Norte-Sur con la calle 105 en el Barrio Provenza.
  - Tramo 6B: Conexión vial Calle 105 – anillo vial en doble calzada con separador.
  - Tramo 6C: Intersección a nivel de la Troncal Metropolitana Norte-Sur con el anillo vial.
- TRAMO 7: Desde el Acueducto Metropolitano de Bucaramanga por la Quebrada Seca hasta la carrera 10ª.

En la figura 16 se puede apreciar su la distribución de los tramos de la Troncal Norte – Sur.

Figura 15 - Tramos Troncal Norte Sur

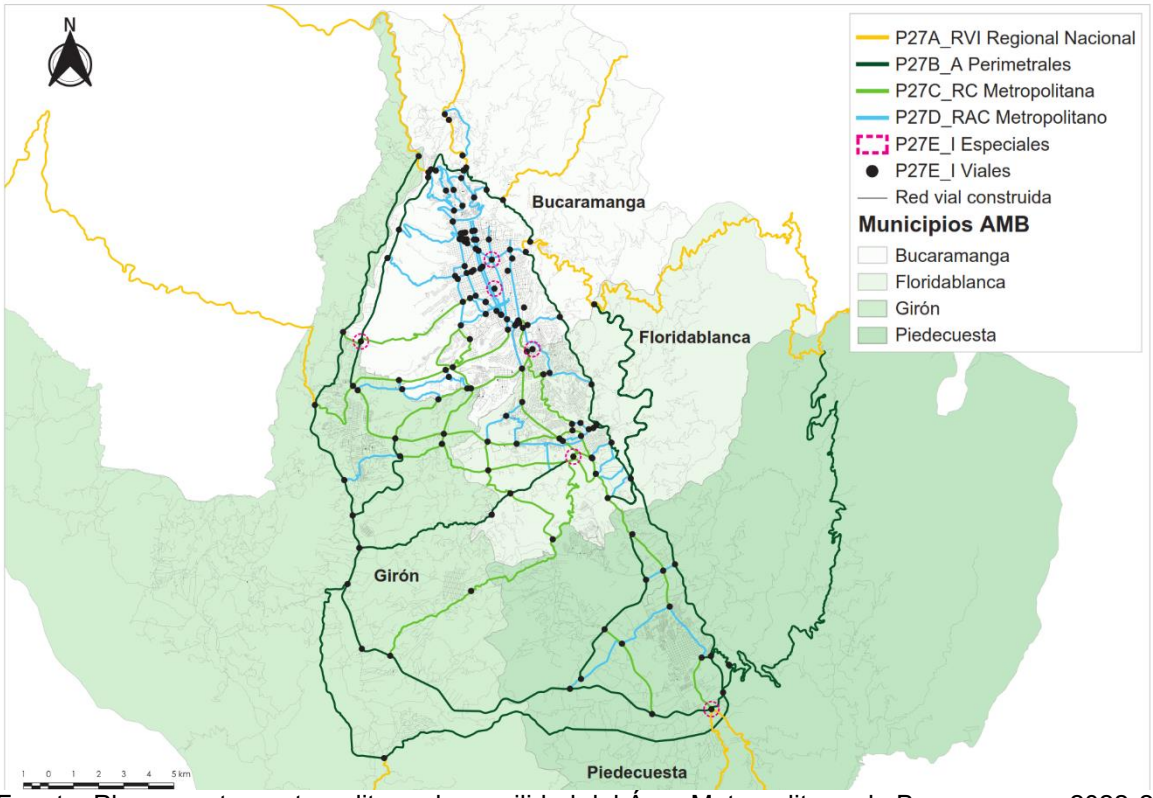


Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Tanto el proyecto de intercambiador vial de la carrera 9 con calle 45, así como el mejoramiento y reorganización del sector de la carrera 2W (Mutis salida viaducto la novena hasta el mercado campesino), hacen parte del corredor vial **TRONCAL NORTE - SUR**, definido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Segunda Generación de Bucaramanga (Acuerdo 011 de 2014, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación del Municipio de Bucaramanga 2014 – 2027), así como el Acuerdo Metropolitano 007 de 2022 (Por el cual se actualiza el plan maestro metropolitano de movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga 2022-2037). (Ver imagen 17).

Figura 16 - Plan Vial Metropolitano

Figura 20. Plan Vial Metropolitano
Fuente: Transconsult - Profit

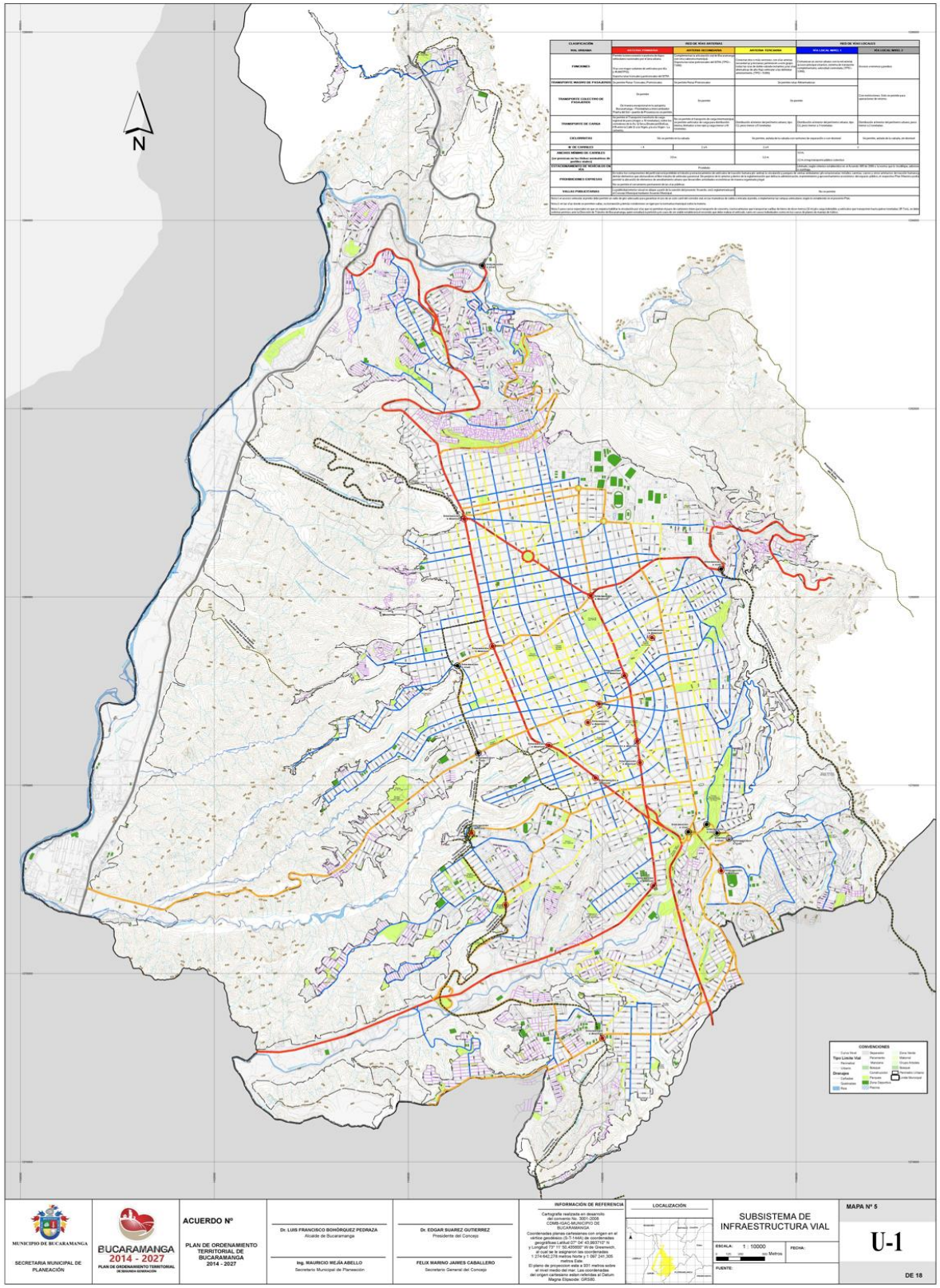


Fuente: Plan maestro metropolitano de movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga 2022-2037

El Plan Maestro de Movilidad Metropolitano ratifica la necesidad de continuar con la actualización de estudios y diseños del corredor de la Troncal Norte - Sur, y su ejecución y puesta en funcionamiento, con el fin de generar una alternativa de conexión hacia el sur de la ciudad y el área metropolitana.

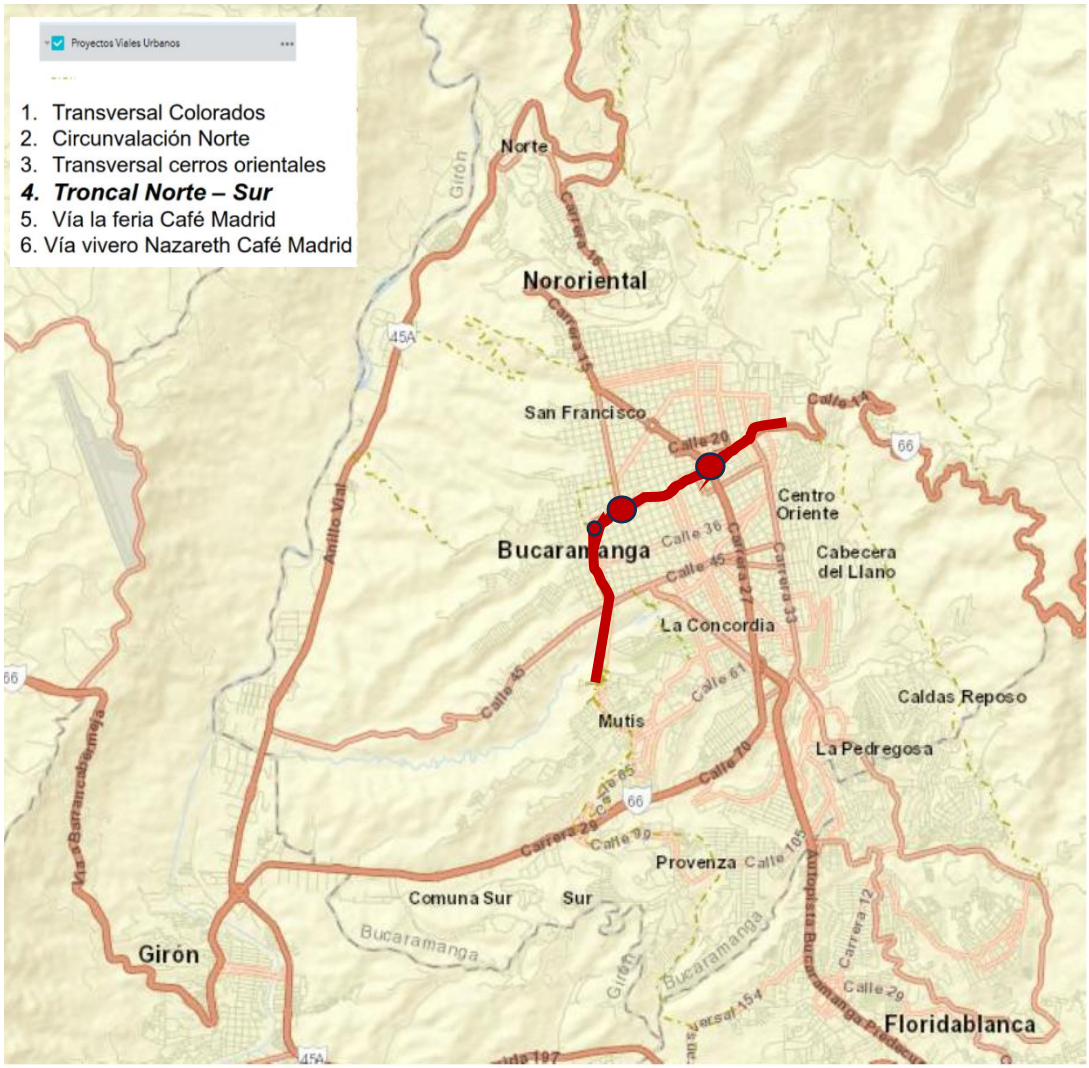
En armonía con el PMMM, desde su primera versión del año 2011, el POT 2G de Bucaramanga del año 2014, acoge el trazado del proyecto vial Troncal Norte – Sur (Ver figura 18 y 19), y plantea otros proyectos viales, de los cuales solo la T N/S ha tenido un avance significativo en la implementación y desarrollo de sus fases o tramos iniciales.

Figura 17 - Subsistema de Infraestructura vial / Troncal Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014



Fuente: POT 2G Bucaramanga 2014

Figura 18 - Proyectos viales Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014



Fuente: POT 2G Bucaramanga 2014

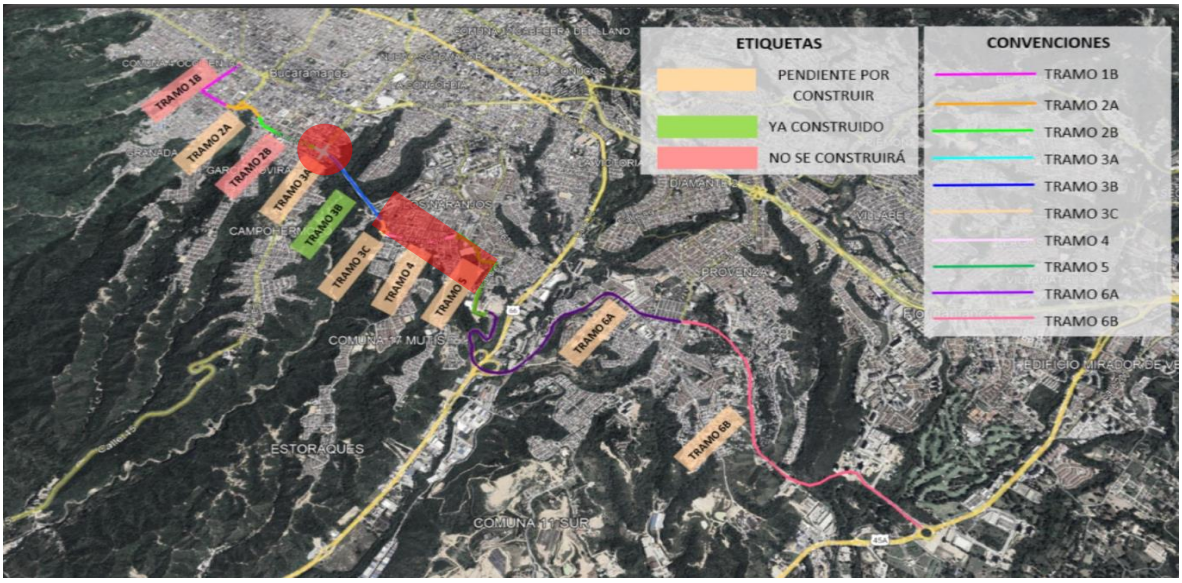
La Troncal Norte - Sur es un proyecto de desarrollo urbano, ambiental y social, que combina los modos peatonales, alternativos y vehiculares, con el fin de generar mejores oportunidades y facilidades de movilidad en nuestra ciudad. Recordemos que la Troncal Norte / Sur, es un corredor vial que busca mejorar la movilidad entre el sector

La Troncal Norte – Sur de Bucaramanga, inicia desde la vía a Cúcuta, la avenida Quebrada seca y complementariamente el sector de San Francisco, Boulevard Santander, la calle 23, la carrera 10, conectando con la carrera 9, el viaducto Alejandro Galvis, hacia el sector del Mutis y la vía a Girón, hasta empalmar con el anillo vial en Floridablanca, para así configurar una alternativa de conexión con el sur de la ciudad y el área metropolitana, mejorando los tiempos de viaje, los recorridos y descongestionado la meseta de Bucaramanga.

Actualmente el corredor se ha ejecutado en sus fases o tramos iniciales, desde la Avenida Quebrada seca hasta el viaducto Alejandro Galvis, en doble calzada bidireccional con separador, pero están pendientes las soluciones a las intersecciones de la carrera 9 con calle 45 y el acceso al barrio Mutis, es decir, los 2 costados del viaducto. Así mismo, está por

ejecutarse la continuación del corredor hacia el barrio Mutis y su continuación al sur de la ciudad y el área metropolitana, como se muestra en el siguiente esquema del trazado y sus tramos. En la figura 20 se puede ver el esquema del trazado del proyecto Troncal Norte - Sur.

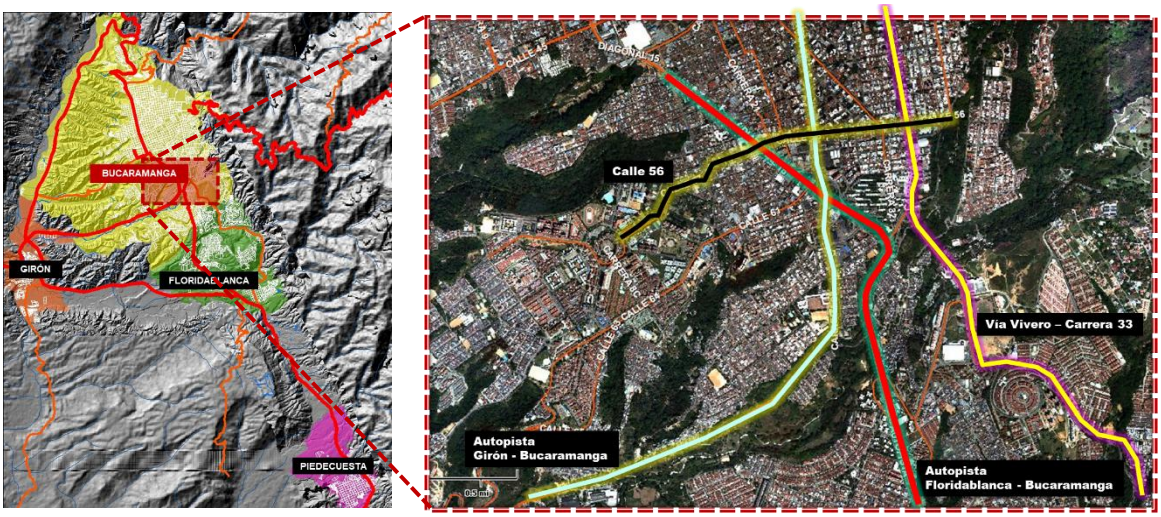
Figura 19 - Esquemas del trazado del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Los estudios realizados como soporte del proyecto inicial, plantean una situación que aún hoy continua vigente, y evidencian la existencia de escasas alternativas para la conexión vial metropolitana. En las Figuras 21 y 22, se presentan los principales corredores viales metropolitanos, condicionados por la geomorfología del territorio de la meseta de Bucaramanga, que configura un trazado vial con pocas posibilidades de un desarrollo armónico y continuo, en especial en el sector de la Puerta del Sol, donde convergen la carrera / diagonal 15 y la carrera 27, siendo las 2 únicas vías de conexión directa hacia el sur de la ciudad y el Área Metropolitana.

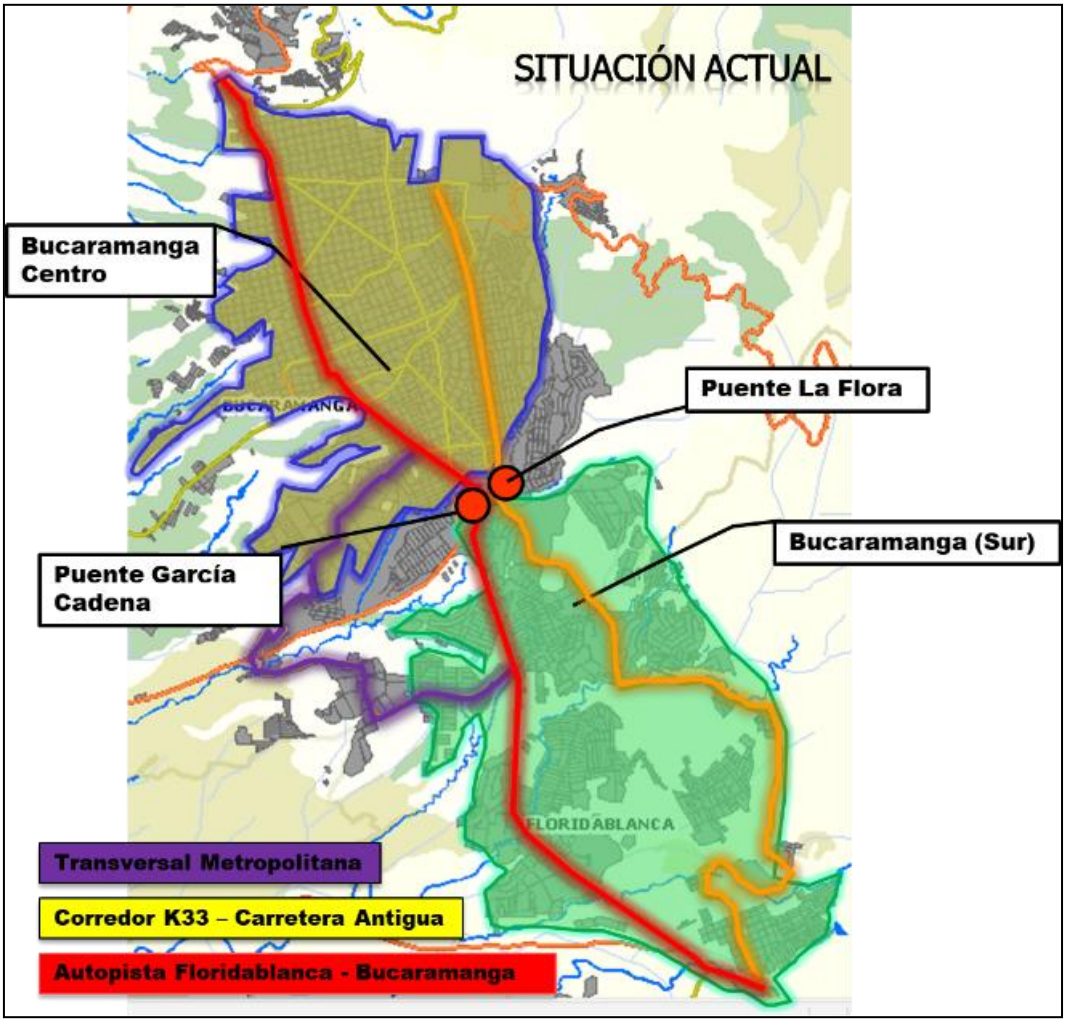
Figura 20 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

A partir de esta situación, se realizaron los respetivos análisis técnicos, los que evidenciaron desde el ámbito de la ingeniería de transporte, urbanístico y funcional, la necesidad de generar alternativas a los dos corredores viales de la carrera / diagonal 15 y la carrera 27.

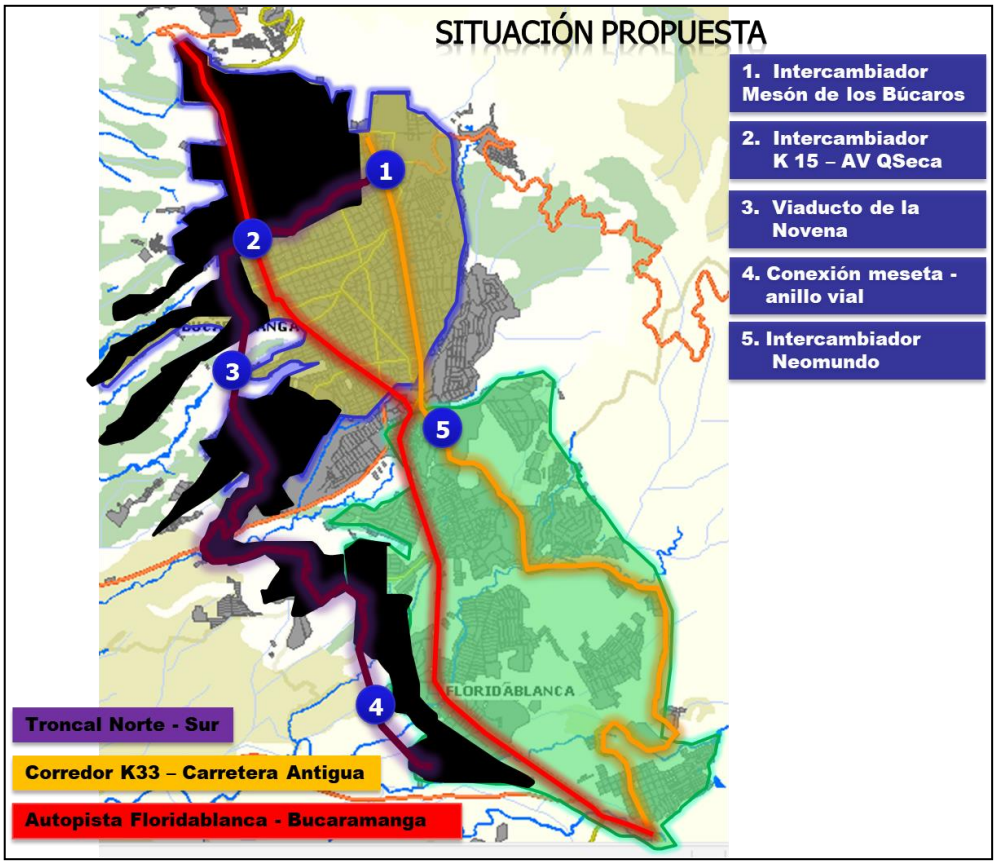
Figura 21 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

Como alternativa a la situación encontrada, se plantea el corredor de la Troncal Norte - Sur, con proyectos de mejoramiento de las intersecciones viales más complejas, algunos de los cuales ya se han ejecutado. En la siguiente Figura se presenta el esquema de la Troncal Norte - Sur, la localización de las intersecciones construidas y en color negro se representa la cuenca principal inicial de alimentación del corredor vial.

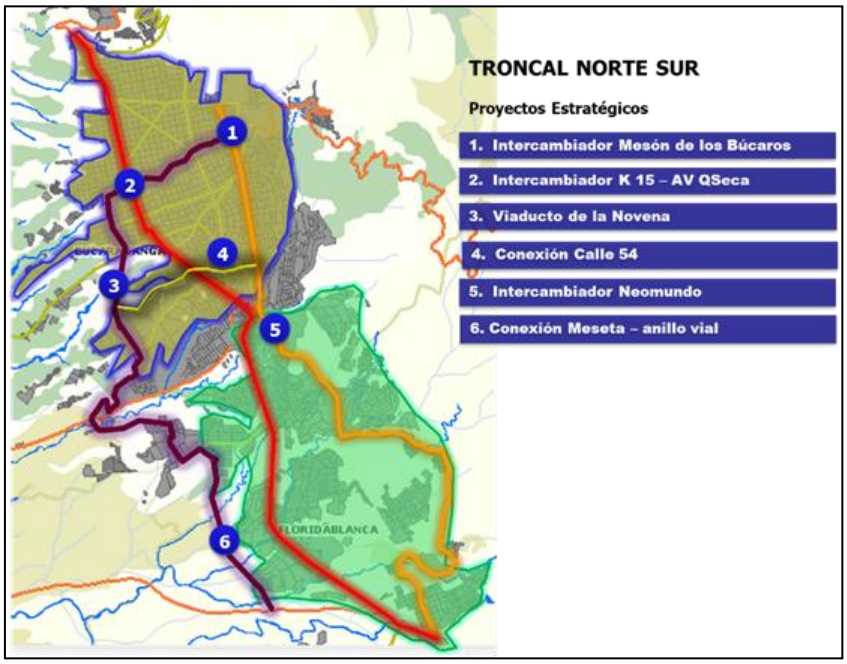
Figura 22 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

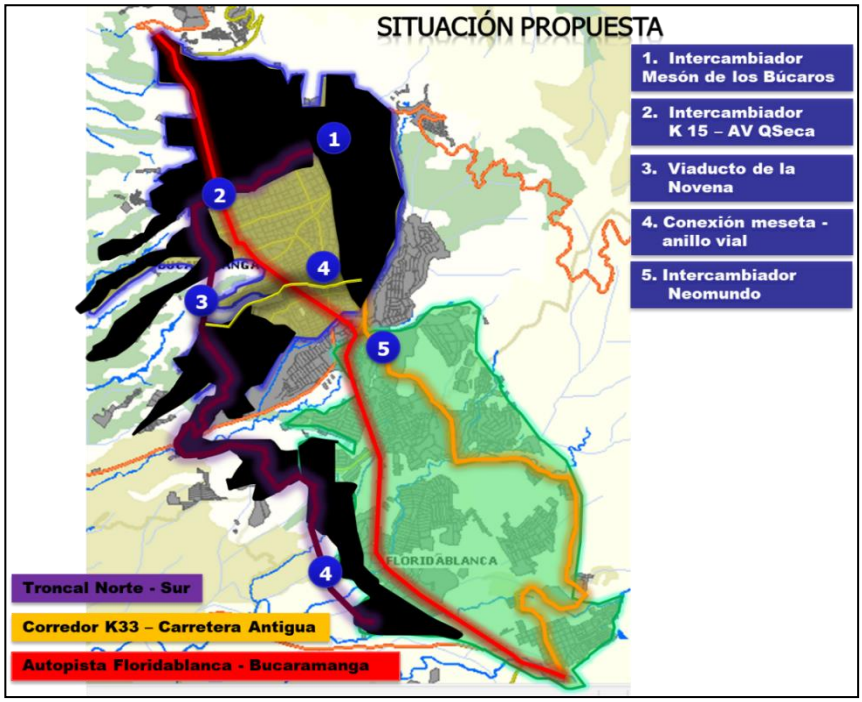
Con la propuesta del nuevo corredor vial y sus intercambiadores, se plantea la necesidad de generar una alternativa de conexión hacia el oriente de la ciudad, como complemento al eje de la calle 56, y consiste en el par vial de la calle 53 / 54, que generaría un nuevo corredor de conectividad, y que a su vez alimentaria la Troncal Norte - Sur, como se muestra en la figura 24, y la figura 25 en color negro se presenta el esquema de la cuenca de alimentación de todo el corredor, incluido el de la conexión vial oriente occidente (calle 53 / 54).

Figura 23 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur y Conexión vial Oriente Occidente, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

Figura 24 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, Conexión vial Oriente Occidente y cuenca de alimentación, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

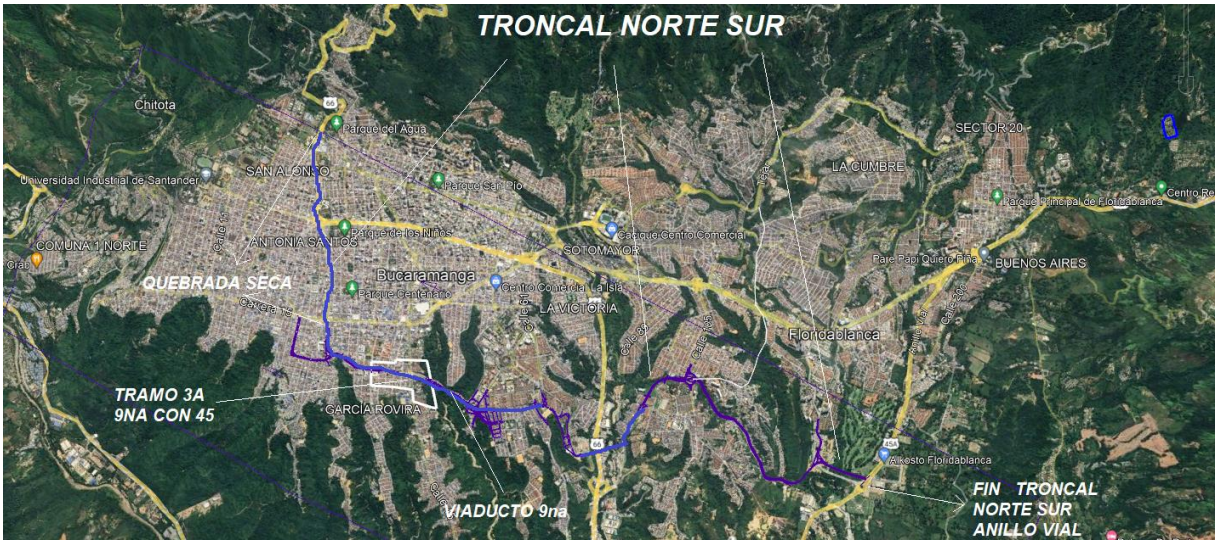
En este marco, los proyectos estratégicos y movilizadores (intercambiador vial de la carrera 9, y adecuación del sector del corredor vial de la carrera 2w, desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino), incluidos en el macro proyecto denominado Troncal Norte - Sur, hacen parte de la apuesta estratégica del Plan de Desarrollo 2024 / 2027, y apuntan al progreso armonioso de nuestra ciudad, como un eje estructurante para el bienestar y la mejora de nuestro territorio, en articulación y como detonantes para la implementación y desarrollo de otros proyectos de desarrollo urbano y ambiental.

Nuestro alcalde CRISTIAN PORTILLA PÉREZ, con su visión de un territorio armónico y seguro, le apuesta por continuar las fases 3 y 4 de la Troncal Norte - Sur, con la implementación, en principio, de la intersección de la carrera 9 con calle 45 y la reorganización y actualización del sector de la carrera 2W desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino, con el fin de revitalizar y generar mejores posibilidades y alternativas para el bienestar de nuestros ciudadanos.

7.1 Proyecto Intersección vial Carrera 9 con Calle 45

El proyecto se desarrollará sobre la intersección vial urbana Carrera 9A con calle 45. La Carrera 9A y la Calle 45 son arterias secundarias, actualmente se cruzan en una intersección semaforizada, presentando alta congestión vial. Según lo expuesto en los instrumentos de planificación territorial es un proyecto prioritario desde hace muchos años para la ciudad y una necesidad del municipio para mejorar su competitividad y la calidad de vida de sus habitantes. En la figura 26 y 27 se puede apreciar la ubicación de dicha intersección.

Figura 25 - Localización del proyecto



Fuente: Secretaria de Infraestructura BGA 2026

Figura 26 - Aerofotografía de la localización del proyecto



Fuente: Secretaria de Infraestructura BGA 2026

5.1.1 Antecedentes

La carrera novena fue objeto de ampliación hacia el año 1993 entre la Avenida Quebrada Seca y la Calle 45, incluida la construcción de la glorieta del Salesiano que las empalma (bautizada en honor a Feisal Mustafá Barbosa) y la conexión por la carrera 10 hasta la calle 28.

A mediados del año 2007, el área Metropolitana de Bucaramanga comenzó el estudio de varios proyectos complementarios de la conexión de la carrera novena con la ciudadela Real de Minas, entre ellos la conexión de esta con el Boulevard Santander, ampliando la carrera 10 y calle 23. Con la concepción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur en el año 2008 que implicó la construcción del viaducto de la carrera novena, que de acuerdo con los estudios de tránsito se construyó en dos calzadas con separador central, de esta forma trajo como consecuencia la obligatoriedad de construirse un intercambiador vial que permita la funcionalidad del citado viaducto. Los diseños respectivos estuvieron a cargo del Consorcio Diseños Viales urbanos (2008).

En el caso específico del intercambiador de la carrera 9 con calle 45 este corresponde al Tramo 3A del proyecto denominado Troncal Metropolitana Norte-Sur. Dicho proyecto estaba comprendido originalmente entre la intersección de la carrera 15 con Boulevard Santander hasta la Intersección con el anillo Vial Metropolitano.

Inicialmente este proyecto fue concebido en los barrios Alfonso López, Centro y García Rovira, entre otros y se encontraba comprendido entre la Calle 43 con Carrera 9 y la conexión al futuro Viaducto de la Carrera 9, en el Cementerio Universal, limitando con el barrio Villas de Romero. Este tramo conectaría con el viaducto de la Carrera 9 y con la Carrera 9 hasta empalmar con el Intercambiador de la Av. Quebrada Seca con la Carrera 9 (carrera10).

El primer diseño se realizó por parte del Área Metropolitana en el 2008 bajo el CONTRATO DE CONSULTORÍA AMB-097-2008 y la solución llevada a fase III consistió en una intersección en cruz de dos vías urbanas primarias, como son la carrera Novena y la Calle 45, la configuración más común para el paso a desnivel, correspondía a una intersección tipo trébol donde los enlaces tipo rampa se desarrollaban alrededor de las manzanas contiguas al paso a desnivel, permitiendo todos los movimientos esperados, incluyendo los retornos (ver Figura 28).

De acuerdo a los últimos diseños existentes realizados en el año 2008, el intercambiador de la carrera 9ª con calle 45, estaba conformado por el paso a desnivel de la calle 45 sobre la carrera 9ª, deprimiendo 3.0 metros el nivel actual de la carrera 9ª y elevando 2.0 metros la calle 45, permitiendo de forma directa el flujo Occidente – Oriente y viceversa por la calle 45 y el flujo Norte – Sur y viceversa por la carrera 9ª.

De acuerdo con los referidos estudios del 2008, los giros a la derecha al norte del paso a desnivel se conforman utilizando las carreras y calles contiguas. De esta manera el giro Norte – Oeste, toma la calle 43 hasta la carrera 7ª, para tomar la carrera 7ª hacia el sur hasta conectar con la calle 45. Debido a que la carrera 11 desde la calle 44 hacia el norte es un corredor peatonal, se amplía la carrera 10ª, entre calles 44 y 45, para que funcione en doble sentido, con el fin de permitir que el flujo Este – Norte tome la carrera 10 hasta la calle 43 y girará por la calle 43 hasta conectar con la carrera 9ª.

Figura 27 - Propuesta de diseño AMB (2008)



Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Teniendo en cuenta que el barrio de Villas del Romero se conservaría en su gran mayoría el giro Sur – Este bordeando dicho barrio hasta conectar con la calle 45, mientras que el giro Oeste – Sur, requeriría la compra de los predios del Hospital Psiquiátrico San Camilo para su desarrollo.

La sección transversal planteada para la vía principal, será de doble calzada con separador, tres carriles de 3.5 metros por sentido, separador de 2 metros, andenes de 3 metros. Para los enlaces el ancho de calzada se calculó de acuerdo con los criterios estipulados por AASHTO. El peraltado de la calzada principal se calculó contemplando una velocidad específica de 60 km/h, y se contempló peraltado máximo de 8%, pero en los alineamientos principales se usaron valores menores. Las vías de enlace se diseñaron en algunos casos con el 8% o menor.

Posteriormente fue construido el Viaducto de la carrera 9 o Viaducto provincial, pero sin tener en cuenta esta solución vial, por lo que se hace indispensable continuar con la planificación y ejecución de este tipo de infraestructura, que dará solución a la alta congestión vial del sector.

7.2 Proyecto adecuación del corredor vial sector Carrera 2w (desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino)

El proyecto corresponde a la conexión Troncal Norte Sur, entre el viaducto Provincial que sigue el trazado de la carrera 2W, pasando por el estadio de softball dividiéndose en un par vial hasta unirse a la plaza de mercado campesino, constituyendo la unidad funcional que conecta desde el sector de la Ciudadela Real de Minas al centro de Bucaramanga, buscando agilizar la movilidad entre el centro y el Sur- occidente del municipio y área metropolitana. Según lo expuesto en los instrumentos de planificación territorial es un proyecto prioritario desde hace muchos años para la ciudad y una necesidad del municipio para mejorar su competitividad y la calidad de vida de sus habitantes.

5.2.1 Antecedentes

De acuerdo a los estudios realizados en el año 2009 por el área metropolitana de Bucaramanga se identifican las horas y días en la que el flujo vehicular alcanza los picos, quedando registrado que en la carrera 2W con calle 55, el en sentido Sur – Norte, el día martes entre las 06:45 y las 07:45 horas alcanzó un total de 804 vehículos transitando por la vía, mientras que la Perimetral del Mutis alcanzó el valor pico de 520 vehículos equivalentes en el sentido Norte – Sur el día miércoles entre las 11:45 a 12:45 y de 493 vehículos equivalentes el día Jueves entre las 7 a 8 de la mañana. (Ver tabla 8)

Tabla 8 - Resumen horas Pico Real de Minas.

CUADRO RESUMEN DE HORAS PICO REAL DE MINAS						
	MARTES		MIERCOLES		JUEVES	
PUNTO	HORA	V EQUIV	HORA	V EQUIV	HORA	V EQUIV
PUNTO 1	7:00 - 8:00	490	13:15 - 14:15	490	7:00 - 8:00	493
PUNTO 2	18:15 - 19:15	388	18:45 - 19:45	376	13:30 - 14:30	400
PUNTO 3	12:00 - 13:00	496	11:45 - 12:45	520	12:00 - 13:00	501
PUNTO 4	6:30 - 7:30	428	13:30 - 14:30	337	19:00 - 20:00	273
PUNTO 5	18:45 - 19:45	355	12:00 - 13:00	419	18:45 - 19:45	345
PUNTO 6	6:45 - 7:45	804	7:00 - 8:00	775	13:30 - 14:30	780
PUNTO 12	7:15 - 8:15	116	17:00 - 18:00	155	13:15 - 14:15	139
PUNTO 13	17:45 - 18:45	52	17:00 - 18:00	51	16:00 - 17:00	43

Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur 2009.

De acuerdo a las cifras registradas por la dirección de tránsito de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el 2008, año en el cual se desarrolló la consultoría para la construcción de la troncal Norte - Sur, el parque automotor de Bucaramanga era aproximadamente de 160.000 vehículos, ahora esta cifra al 2023 ha ascendido hasta 881.724 vehículos, siendo un aumento por encima del 500% sobre el parque automotor analizado dentro de las consideraciones del proyecto inicial (ver figura 14).

A mediados del año 2007, el área Metropolitana de Bucaramanga comenzó el estudio de varios proyectos complementarios de la conexión de la carrera novena con la ciudadela Real de Minas, entre ellos la conexión de esta con el Boulevard Santander, ampliando la carrera 10 y calle 23. Con la concepción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur en el año 2008 implicó la construcción del viaducto de la carrera novena; de acuerdo con los estudios de tránsito se construyó en dos calzadas con separador central de esta forma trajo como consecuencia la obligatoriedad de construirse un intercambiador vial que permita la funcionalidad del citado viaducto. Los diseños respectivos estuvieron a cargo del Consorcio Diseños Viales urbanos (2008).

La consultoría entregada en el año 2009 corresponde a una vía de doble calzada con tres carriles por calzada y separador central, complementando la parte vial vehicular el proyecto con andenes peatonales a cada lado de la vía, de un ancho de diseño de 3 m, acordes con las normas vigentes y al Plan de Ordenamiento Territorial, P.O.T., adoptado para Bucaramanga y un separador central de 2.00 m.

Las pendientes de los andenes en el sentido longitudinal, se determinaron las mismas para la vía vehicular, sin exceder el 8% considerado como máximo para el desplazamiento de personas con limitaciones de movilidad, y la pendiente transversal del andén se propone de un máximo del 2% con inclinación hacia la calzada vehicular. (Ver figura 29).

Figura 28 - Planta general - Localización proyecto 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte – Sur 2009.

El desarrollo del proyecto se planteó en 3 tramos identificados como 3C (salida viaducto Novena – Barrio Mutis), Tramo 4 (Carrera 2W entre calle 55 y 65), Tramo 5 (Estadio de softball – mercado campesino)

En general el estudio propuso como elementos de movilidad urbana, que la altura de los andenes con relación a la calzada vehicular sea de 0.20 m altura adoptada en el Manual para el Diseño y Construcción del Espacio Público de Bucaramanga, protegiendo al peatón y evitando la invasión del espacio peatonal por parte de los vehículos. Para facilitar el cruce de las calzadas por parte de las personas con movilidad reducida, se plantean en los andenes rampas en el sentido de los flujos peatonales longitudinales y en el sentido transversal, por tratarse de una vía rápida, el cruce peatonal se plantea mediante tres puentes peatonales localizados, dos en los extremos del tramo obedeciendo a los flujos peatonales de las calles 55 y 65, y el tercero en la parte central del tramo, recogiendo el flujo peatonal del eje de la calle 60.

A continuación, se describen cada uno de los tramos propuestos en los estudios desarrollados por el área.

- **Tramo 3 C 2009**: En la figura 30 se presenta la propuesta de intervención Tramo 3C 2009.

Figura 29 - Propuesta de intervención Tramo 3C 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte - Sur

El tramo 3C, saliendo del viaducto de la novena planteo la construcción de un sistema de intersecciones a desnivel que permiten el flujo continuo de los vehículos, brindando una transición del viaducto de la Novena al sector del Barrio Mutis. A esta doble calzada con separador intercepta por el norte la perimetral de Mutis, la cual se eleva y gira hacia el sur para empalmar con el corredor principal. Continuando hacia el Sur conecta el distribuidor del barrio Balconcitos que empalma con el enlace que viene de la perimetral hacia el Sur y que posteriormente converge con el sentido Norte - Sur de la doble calzada. La prolongación de la avenida Búcaros, calzada de dos carriles, movilizará el flujo de Real de Minas hacia el centro de la ciudad, bifurcándose para servir a dos volúmenes: Real de Minas - Mutis y Real de Minas – Sur. Finalmente se intercepta con la calle 55 la cual mediante paso a desnivel cambiará el sentido actual, para evacuar hacia el Oriente o específicamente hacia la avenida Búcaros y hacia el Norte confluyendo con la calzada Sur – Norte de la vía principal, el flujo proveniente del Barrio Mutis[10].

- **Tramo 4, 2009** En la figura 31 se presenta la propuesta de intervención Tramo 4 2009.

[10] Consorcio Diseños viales urbanos, 2009.

Figura 30 - Propuesta de intervención Tramo 4, 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur

El diseño contempla dos calzadas con separador, cada calzada de tres carriles de 3.5 metros cada uno, con separador central de 2.0 metros y andenes laterales de 3.0 metros.
De tres alternativas estudiadas, la alternativa 1 se concibió como la más viable. Esta se caracteriza por una doble calzada sobre la carrera 2W y afectación predial hacia el margen occidental. Se definieron dos ejes idénticos en planta, pero con diferencias en perfil de máximo 1.50 m, como consecuencia de respetar los niveles de las intersecciones, bocacalles y rampas de acceso vehicular y accesos peatonales existentes. Estos mismos puntos denominados de control afectaron el diseño horizontal de tal forma que fue imposible cumplir con las recomendaciones de entre tangencias de curvas verticales. Los peraltes máximos contemplados son del 4% y se trataron de forma separada en cada calzada, y el bombeo del 2% da hacia el margen occidental de las calzadas. Se reducen los puntos de conflicto permitiendo solo los giros a la derecha, dejando así en un solo sentido la dirección de las bocacalles. Se tuvo especial cuidado con el acceso peatonal localizado alrededor de la iglesia La Consolata por la alta circulación existente en el mismo.

- **Tramo 5, 2009** En la figura 32 se presenta la propuesta de intervención Tramo 5 2009.

Figura 31 - Propuesta de intervención Tramo 5, 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur

El Tramo 5, localizado en la zona Sur del casco urbano del municipio de Bucaramanga, más exactamente en la Ciudadela Real de Minas. El corredor vial del Tramo 5 se encuentra rodeado de zona urbana en la conexión con el Tramo 4, en el sector del barrio Mutis, y también se encuentra rodeado de zona sub urbana en la conexión con la Transversal Central Metropolitana, en el sector del barrio Ciudad Bolívar y del barrio Bucaramanga. La conexión con la Troncal Metropolitana Norte-Sur comienza desde el punto de entrega del Tramo 4, es decir, desde la Carrera 2W con Calle 64, se dirige por la zona deportiva integrada por la cancha de softbol y de futbol, y se conecta a la Transversal Central Metropolitana desde el barrio Ciudad Bolívar, pasando por el Conjunto residencial Plazuela Real hasta el sector en donde se encuentra el mercado campesino. La sección transversal para la vía principal será de doble

calzada con separador, tres carriles de 3.5 metros por sentido, separador de 2 metros, andenes de 3 metros. Para los enlaces el ancho de calzada se calculó de acuerdo con los criterios estipulados por AASHTO11.

7.3 Descripción del Territorio Urbano

El proyecto articulado con los instrumentos de planificación tiene como prioridad mejorar significativamente la movilidad urbana de Bucaramanga y la generación del espacio público con altos los estándares, impactando las condiciones urbanísticas del sector y la calidad de vida de las comunas 7, 17 y 8. (Ver figura 33)

Figura 32 - Localización proyecto Troncal Norte – Sur (Mutis – Mercado Campesino)

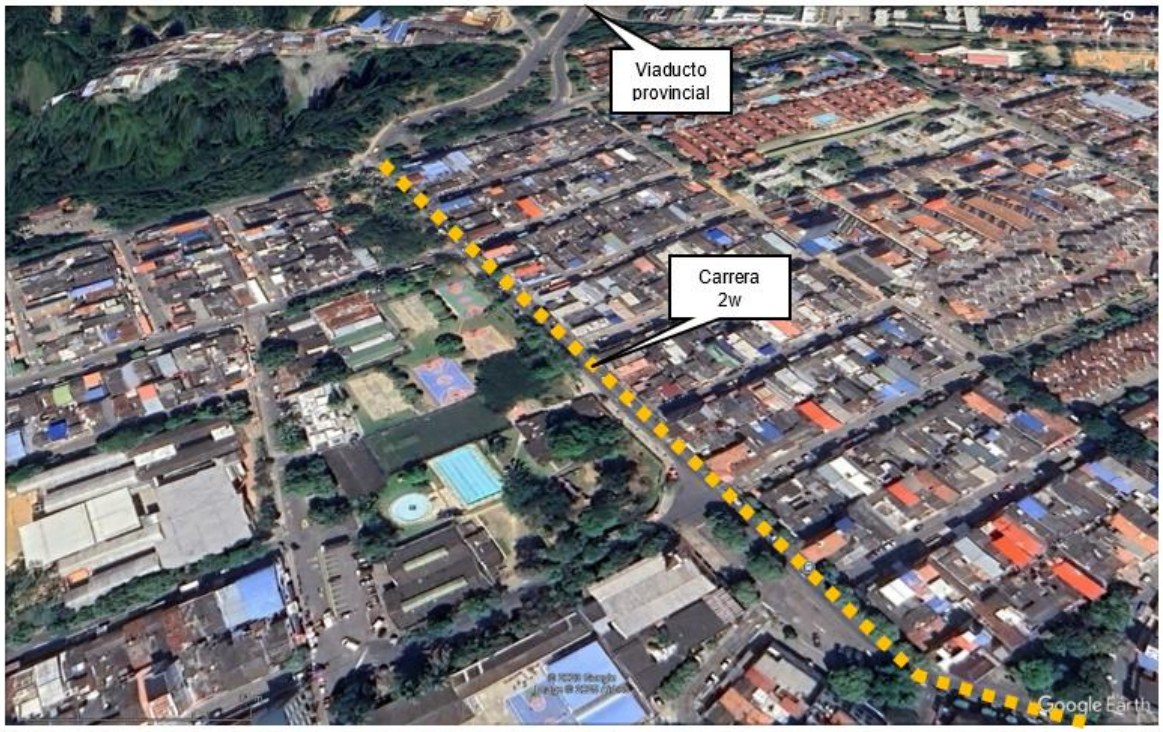


Fuente: Secretaria de Infraestructura, propia a partir de Google Earth, 2024

El corredor Mutis – mercado campesino tiene una longitud aproximada de 1600 m, debido a su extensión se presenta una caracterización detallada de cada uno de sus subtramos. (Ver figura 34).

Figura 33 - Entorno Urbano del proyecto.

[11] Consorcio Diseños viales urbanos, 2009.





Fuente: Secretaria de infraestructura a partir de Google Earth, 2024

5.3.1 Características Técnicas

- En la carrera 2W (desde la calle 55 hasta la calle 63ª) Andenes en el costado oriente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:

    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

- En la carrera 2W (desde la calle 55 hasta la calle 63ª) Andenes en el costado occidente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:

    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

- En la calle 65 Transversal Metropolitana (desde la calle 63ª hasta el Mercado Campesino). Andenes en el costado oriente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:
    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

5.3.2 Descripción urbana del área intervención

En la Figura 35 se presenta la caracterización urbanística de los tramos a intervenir, para lo que se realizó una división en subtramos, así:

- Tramo 3C: Intercambiador del Barrio Mutis
- Tramo 4: Adecuación y ampliación del corredor vial de la carrera 2 W.
- Tramo 5: conexión entre la calle 65 y la transversal Metropolitana.

Figura 34 - Caracterización área intervenir.



Fuente:

A continuación, se realiza la caracterización de cada tramo y sus respectivos sub tramos.

a) Carrera 2w

En la Figura 36 se presenta la caracterización física de los subtramos de la carrera 2w

Figura 35 - Caracterización física – carrera 2W



Carrera 2W entre calle 55ª y calle 60



Carrera 2W entre calle 60 y el Parque la 62


Carrera 2W entre Parque la 62 y la calle 63


Carrera 2W calle 62


Carrera 2W entre calle 63 y la calle 64


Carrera 2W entre calle 64 y la calle 65

Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

- Subtramo 01 calle 55 – carrera 55ª. Oriente
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2,60 mts máximo
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
    - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines
    - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 55a – carrera 56)
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2,60 mts máximo
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
    - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines
    - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 56 – carrera 57) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de dos accesos vehiculares.

- Subtramo 02 calle 57 – carrera 58) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 58 – carrera 59 oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 59 – carrera 60) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 60 – carrera 61) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 61 – carrera 62) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 Parque la 62 oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.70 m
  - Presencia de árboles en andenes

- Subtramo 02 calle 62 – carrera 63) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 63 – carrera 1 oeste (parque) oriente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,90 m
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - No acceso vehicular

- Subtramo 01 calle 55 – carrera 56 (Parque Bruno Batello) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Presencia de árboles en

- subtramo 02 calle 56 – carrera 60 (Recrear el Mutis) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 mts máximo
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 60 – carrera 61(Parroquia Nuestra Señora de la Consolata) occidente
  - Una calzada (cuatro carriles en total).
  - Separador de 2.50m anden-ambiental-anden
  - Andenes de 5.00 m frente de la Parroquia
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 61 – calle 61) occidente
  - Una calzada (cuatro carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Separador con taches viales
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.

- Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 61a – calle 62) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 62 – calle 63) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m
  - Área libre para zonas verdes
  - Presencia de árboles en andenes
  - Presencia de un acceso vehicular
  - Línea de paramento escalonada con espacios libres.

- Subtramo 02 calle 63 – calle 64) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m
  - Área libre para zonas verdes
  - Presencia de árboles en andenes
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 64 – calle 65) occidente
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m
  - Área libre para zonas verdes
  - Presencia de árboles en andenes
  - Presencia de dos accesos vehiculares

b) Calle 65

En la Figura 37 se presenta la caracterización física de los subtramos de la Calle 65.

Figura 36 - Caracterización física – calle 65



Calle 65 entre carrera 2W y la carrera 3 W



Calle 65 entre carrera 2W y la carrera 3 W





Fuente: Secretaria de Infraestructura (2026).

- Subtramo 01 carrera 2W – carrera 3W.
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 1.45 mts máximo
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles algunos predios, generosos antejardines
    - Deficiencia perfil vial.
    - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines
    - Presencia de 18 accesos vehiculares
    - Vía peatonal

- Subtramo 02 carrera 3w – carrera 5 oeste)
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles algunos predios, generosos antejardines
    - Deficiencia perfil vial.
    - Presencia de 5 accesos vehiculares

- Vía peatonal

- Subtramo 02 carrera 3w – carrera 6 oeste)

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Área verde que colinda con sófbol, cancha el Bueno y Parque de los Gatos,
  - Presencia de áreas verdes con amoblamiento
  - Deficiencia perfil vial.
  - Bahías de parqueo (2)

c) Transversal Metropolitana

En la Figura 38 se presenta la caracterización física de los subtramos de la carrera Transversal Metropolitana.

Figura 37 - Caracterización física – Transversal Metropolitana.



Carrera 1 Oeste entre calle 63A calle 64 Transversal Metropolitana



Carrera 1 Oeste entre calle 63A calle 64 Transversal Metropolitana



Carrera 1 Oeste Comité Municipal de Softbol,



Transversal Metropolitana frente a la cancha el Bueno



Transversal Metropolitana frente a la cancha el Bueno



Transversal Metropolitana entre el Parque Ciudad Bolívar y la calle 64B



Transversal Metropolitana entre calle 64Cy la calle 65



Transversal Metropolitana con Avenida Los Guayacanes.

Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

- Subtramo 01 calle 65 – Cacha del Bueno

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 4.00 m
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Zonas verdes que colindan con la cancha.

- Subtramo 01 cancha el bueno – Urbanización Plazuela Real
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 4.00 m
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Zonas verdes que colindan con la cancha.

- Subtramo 01 Urbanización Plazuela Real – Mercado Campesino
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2.50 m y de 1.40
    - Presencia de árboles en franja ambiental.

- Deficiencia perfil vial.
- Muro de contención

- Subtramo 01 Calle 64A – calle 64B - calle 64C
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.10 m
  - Presencia de árboles en andenes.
  - Parqueaderos 6,20m,
  - Vía peatonal.

- Subtramo 01 calle 64C – Avenida Los Guayacanes.
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.50m
  - Presencia de árboles en franja ambiental.
  - Zonas verdes que colindan con la cancha.
  - Presencia de 4 accesos vehiculares

- Subtramo 01 Avenida Los Guayacanes – Mercado Campesino
  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Sin anden
  - Presencia de árboles.
  - Deficiencia perfil vial.

8 ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL

8.1 Caracterización

Complementariamente a la revisión normativa y al análisis del proyecto diseñado en 2008, se realiza la caracterización urbanística general del área de estudio a influencia directa del proyecto, a manera de diagnóstico, lo que se complementa con los diferentes insumos proporcionados por la Administración Municipal.

Áreas de influencia, estudio e intervención:

- Sistemas estructurantes / Estructura urbana
- Descripción general
- Proyectos
- Potenciales y conflictos
- Tendencias

8.1.1 Área de influencia

Por las características del proyecto y su articulación con otros proyectos de incidencia metropolitana, se define como área de influencia el costado Sur-Occidental de la meseta de Bucaramanga, con impacto en directo en las comunas 7,8 y 17 e impacto indirecto en la comuna 5, 15. (Ver figura 39)

Figura 38 - Situación actual, área de intervención

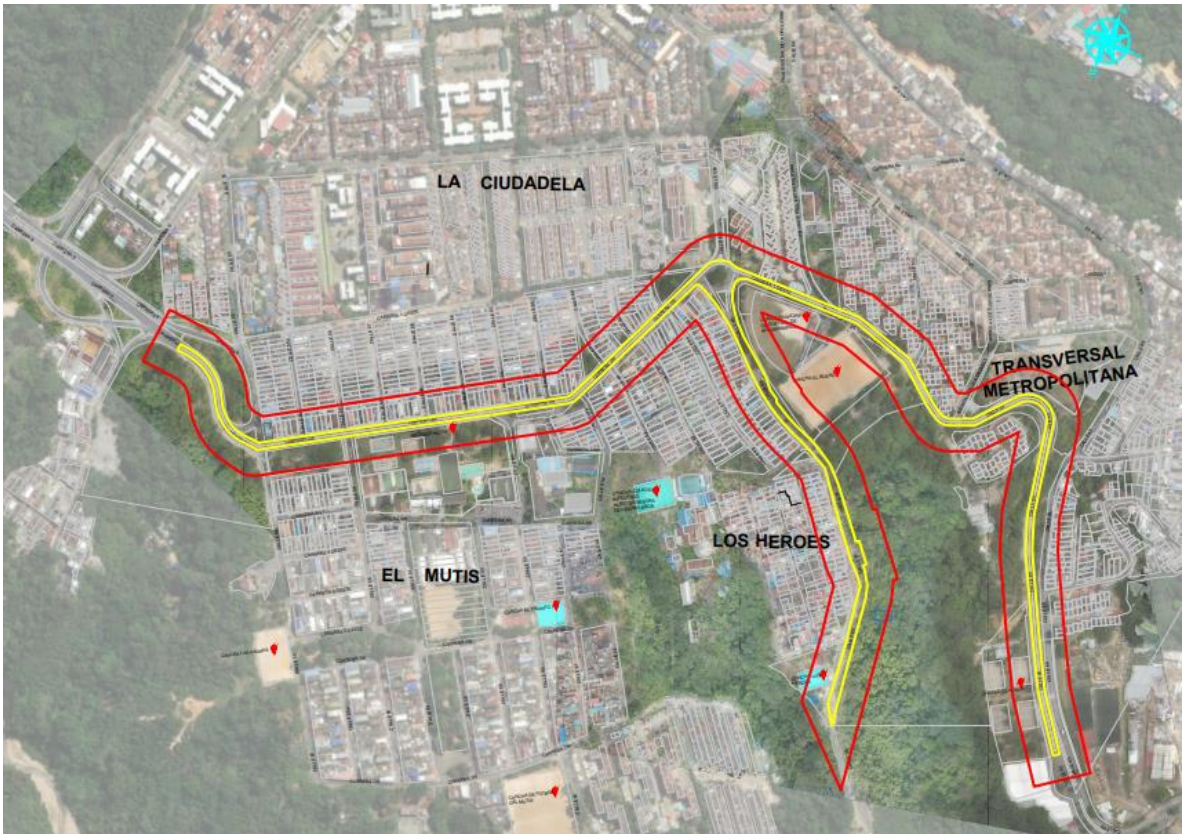


Fuente: Secretaria de infraestructura modificado de Google Earth.

8.1.2 Área de intervención actual

A partir de los instrumentos planificación existentes y los estudios realizados por el AMB, se define como área de intervención, la entrada al barrio mutis, la carrera 2 W, entre calle 55 – 65 y la Transversal Metropolitana, pero ésta puede variar con el avance de los análisis y estudios generales.

Figura 39 - Área de intervención actual.



Fuente: Secretaria de infraestructura modificado de Google Earth

8.1.3 Potenciales y condicionantes

A continuación, se presentan los potenciales y condicionantes de cada tramo. (Ver Figura 41)

- Potenciales:
    - En algunos casos la presencia de arborización que amerita su conservación y en otros, la usencia de ejes de arborización que impidan la alineación y desarrollo de las franjas funcionales en los andenes.
- Condicionantes:
    - Geometría de las manzanas existentes – trazado urbano.

- Geometría vial.
- Ubicación de luminarias y arborización.
- Topografía y ubicación de predios.
- Niveles de acceso a predios.
- Algunos predios por fuera de paramento.
- Invasión de andenes y antejardines con postes y rampas.

Figura 40 - Situación actual, potenciales y condicionantes



Fuente: secretaria de infraestructura a partir de POT.

8.2 Sistemas Estructurantes

Se presenta a continuación una caracterización general del área de estudio mediante la descripción de sistemas urbanísticos. Se analizan variables como ocupación y uso del suelo, espacio público, movilidad y aspectos ambientales para identificar potenciales y conflictos en la estructura urbana.

8.2.1 Sistema de ocupación del suelo

En el sector se evidencia (Ver figura 42) una alta ocupación y alta densidad en área de la Ciudadela y el Mutis, pero bajas densidades en los sectores del barrio los héroes y en general en gran parte de la zona del polígono de estudio.

Figura 41 - Sistema de ocupación del suelo



Fuente: secretaria de infraestructura, modificado POT.

Toda la zona por donde se proyecta el proyecto es un área urbana densificada, con uso residencial, comercial de servicios y con múltiples escenarios deportivos que concentra un porcentaje representativo de población de la ciudad y por la cual atraviesa los vehículos que se dirigen del sur occidente al centro o viceversa. Las edificaciones a pesar de lo densamente urbanizado que se encuentran los barrios las alturas no superan los 6 pisos y la gran mayoría corresponden a vivienda de 2 a 3 niveles. A continuación, se presentan la caracterización de los principales predios en altura que se encuentran por el corredor del proyecto y van a ser afectados. (Ver Figura 43).

Figura 42 - Sistema de ocupación del suelo-altura de edificaciones



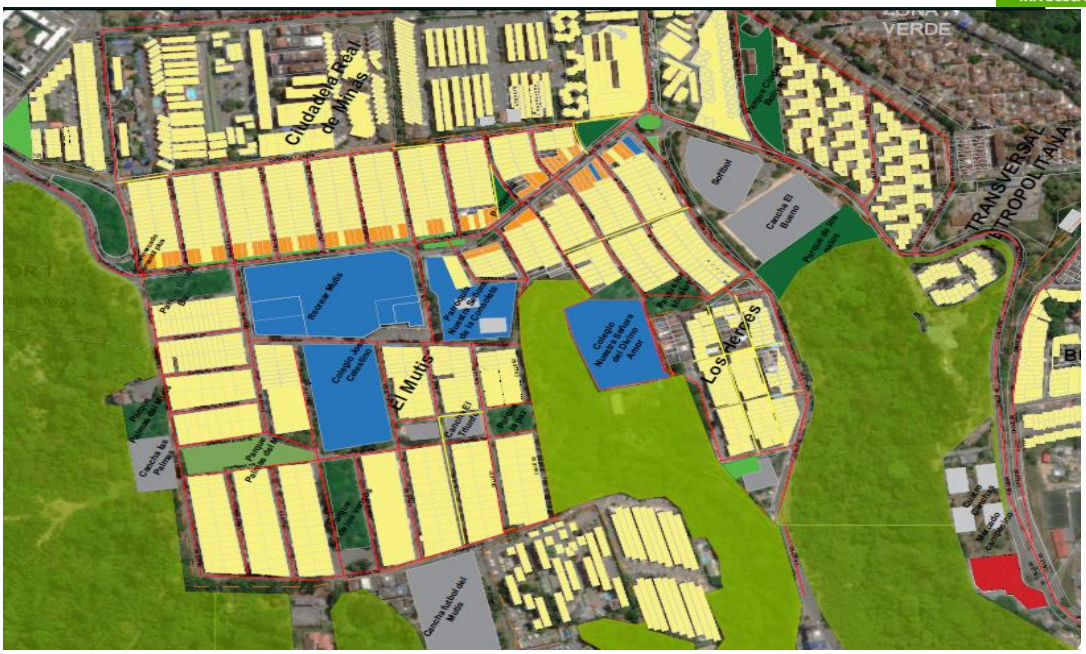
Fuente: Secretaria de infraestructura 2024.

8.2.2 Sistema de uso del suelo

En el sector del Mutis predomina el uso residencial, complementado con escenarios deportivos, parques, colegios, y con áreas del DMRI. Sobre la carrera 2w predomina el comercio. (Ver Figura 44)

Figura 43 - Sistema de uso del suelo





Fuente: secretaria de infraestructura 2024.

8.2.3 Sistema Ambiental

En el sector predominan los espacios verdes y el área protegida perteneciente al DRMI, se constituye en los aspectos más relevantes del sistema ambiental del sector. (Ver figuras 45, 46 y 47)

Figura 44 - Sistema zonas verdes



Fuente: Secretaria de infraestructura.

Figura 45 - Estructura ecológica principal del Municipio de Bucaramanga.



Fuente: Geodata Bucaramanga

Figura 47 - Censo arbóreo municipio Bucaramanga 2023.



Fuente: Geodata.Bucaramanga

8.2.4 Sistema de Movilidad

En el sector se evidencia la presencia vías vehiculares arteriales secundarias como la carrera 9 en la entrada, la carrera 2w, la calle 55 (parte del proyecto par vial 53-54), calle 63ª y Transversal Metropolitana; la red vial local calle 55, carrera 1w, calle 60 y la calle 65 como los principales alimentadores de flujo vehiculares y por último la red local a nivel 2, donde se encuentran la mayoría de calles. En la siguiente figura se puede apreciar el sistema de movilidad red vial principal.

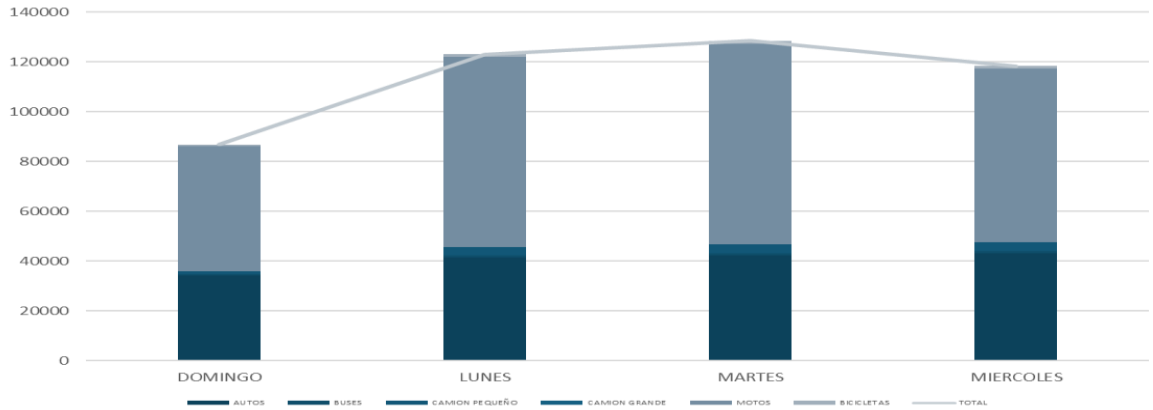
Figura 46 - sistema de movilidad - red vial principal



Fuente: Secretaria de infraestructura a partir de PMMM 2022.

A nivel de flujo y volumen vehicular, actualmente para el caso de la de intersección de la carrera novena con calle 45 (tramo 3A), se cuenta con aforos vehiculares en donde se registran un total de 123.047 vehículos equivalentes y 128.524 vehículos mixtos, a lo largo del periodo de aforo; en la siguiente ilustración se puede observar el comportamiento del tránsito sobre la intersección maestra ubicada en la calle 45 con carrera 9 durante los días de toma de información a lo largo del periodo de aforo.

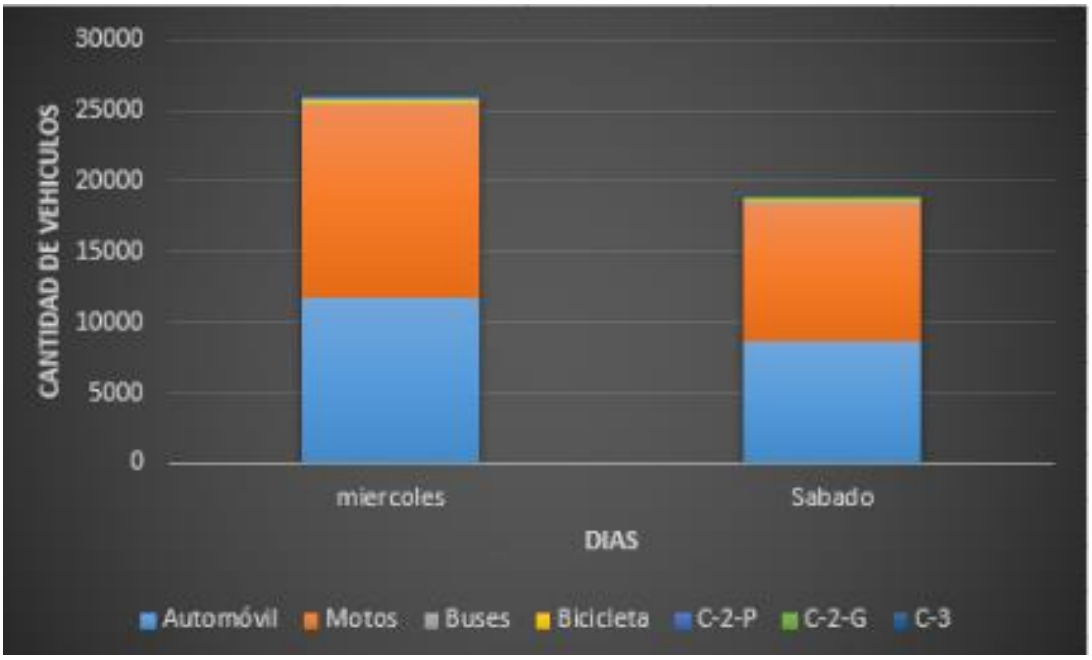
Figura 47 – volumen total diario de vehículos sobre la intersección en la calle 45 con carrera 9



Fuente: Fuente: Nogaall S.A.S

Con respecto a los volúmenes vehiculares registrados en el tramo comprendido entre los tramos de la intersección del Mutis – 2W- Mercado campesino, los aforos vehiculares realizados en el año 2025, permiten identificar una variación vehicular entre 18.780 vehículos en días atíícos y 25.955 vehículos en días típicos.

Figura 48 – volumen total diario de vehículos sobre el tramo Mutis 2W- Mercado Campesino



Fuente: Secretaria de infraestructura (2026).

8.2.5 Sistema Ambiental Actual

Se puede evidenciar la presencia de espacios verdes (Ver figura 49), se constituye en los aspectos más relevantes del sistema ambiental del sector. En la figura 50 se puede apreciar

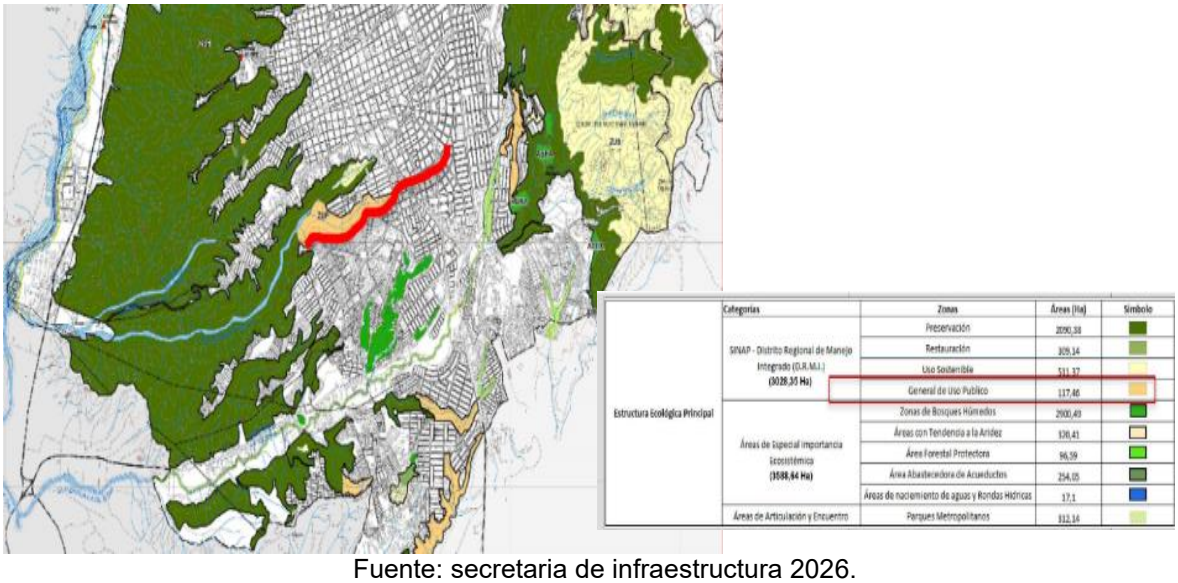
el área protegidas del sector de estudio bajo condiciones actuales.

Figura 49 - Sistema ambiental espacios verdes



Fuente: Secretaria de infraestructura 2026

Figura 50 - Sistema ambiental – Áreas protegidas

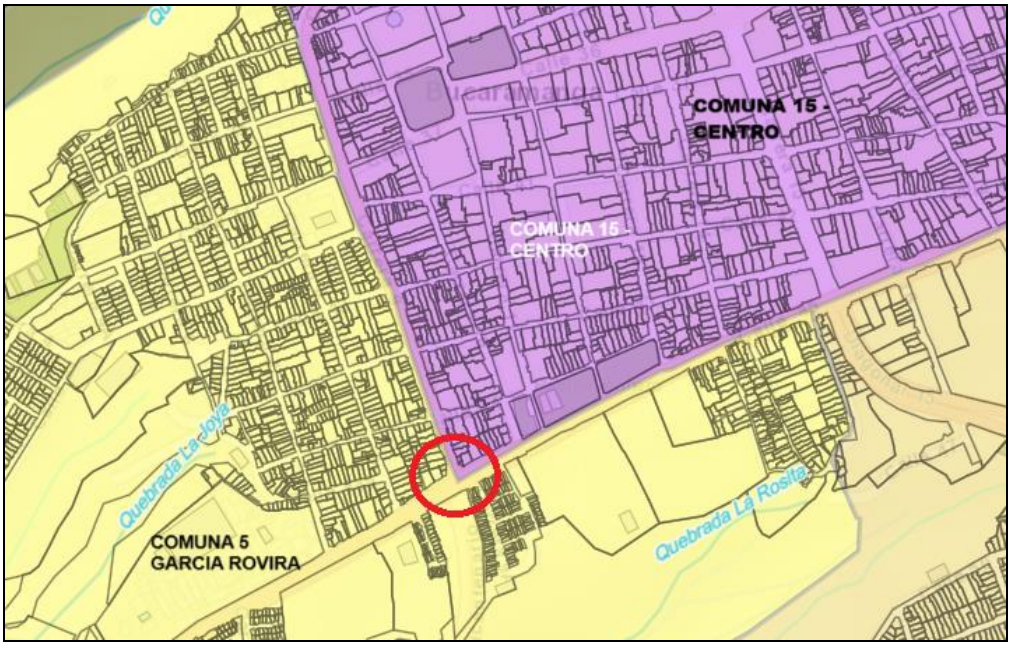


Fuente: secretaria de infraestructura 2026.

9 POBLACIÓN BENEFICIADA

De acuerdo al plan metropolitano de movilidad, el objetivo de los proyectos del plan vial es mejorar la competitividad regional del área metropolitana de Bucaramanga, la Intersección Novena con 45, al hacer parte de estos proyectos contribuye a este objetivo beneficiando a toda la población del municipio que de acuerdo a las estimaciones del DANE para el año 2025 es de 623881 habitantes. El proyecto impacta directamente en las comunas 15 Centro y la comuna No.5 García Rovira. (Ver Figura 51)

Figura 51 - Comunas impactadas directamente por el proyecto.



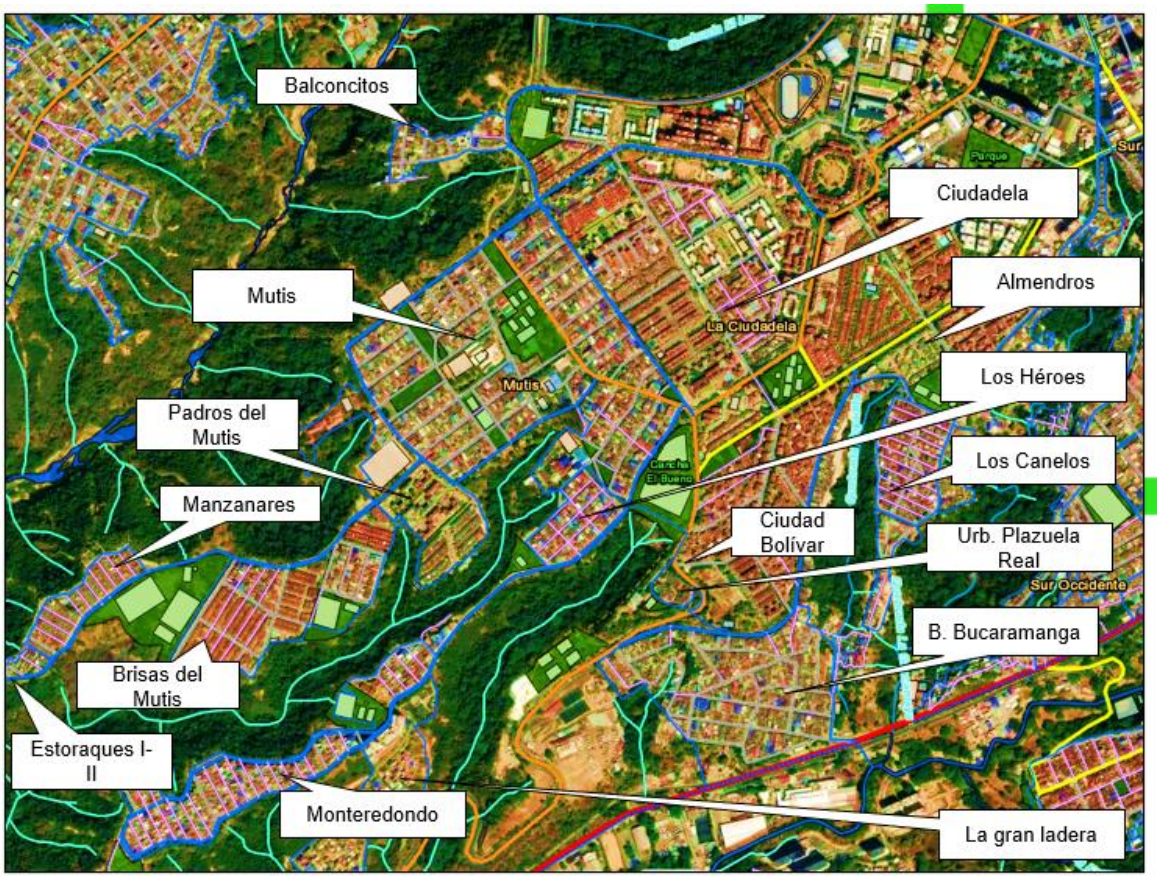
Fuente: Adaptado POT Bucaramanga.

Los barrios beneficiados directamente por el proyecto son: Choreras de Don Juan, Alfonso López de la comuna No.5 y el Barrio García Rovira de la comuna 15. De acuerdo al Plan de Desarrollo “Bucaramanga Avanza Segura”, la población de la comuna No.5 corresponde a 38.676 habitantes representando el 6.24% de población de la ciudad, la población de la comuna No.15 a 8.138 Hab; sin embargo, hay que considerar que esta comuna es la única centralidad urbana definida que tiene la ciudad donde se desarrollan el comercio y servicios con una población flotante durante el día.

El tramo Mutis – mercado campesino beneficia directamente a las comunas 17, 7 y 8 las cuales son respectivamente Mutis, Ciudadela y Sur-Occidental. Los barrios impactados son: Real de Minas, Balconcitos (beneficiado no afectado), Mutis, Los Héroes y Barrio Bucaramanga. De acuerdo al Plan de Desarrollo “Bucaramanga Avanza Segura”, la población de la comuna 17 es de 32.515 hab correspondiente al 5.25% de los habitantes de la ciudad, la comuna 7 con 30.812 hab y la comuna No.8 con 18.953 hab. Sumando los proyectos de movilidad para la construcción de la troncal Norte – Sur, se tendría una población beneficiada directa por el

proyecto de 129096 habitantes, representando el 21% de la población de la ciudad de Bucaramanga. En la siguiente figura se puede apreciar los barrios influencia del proyecto Mutis – mercado campesino.

Figura 52 - Barrios influencia del proyecto mutis – mercado campesino.



Fuente: Secretaria de infraestructura a partir de Google Earth, 2026

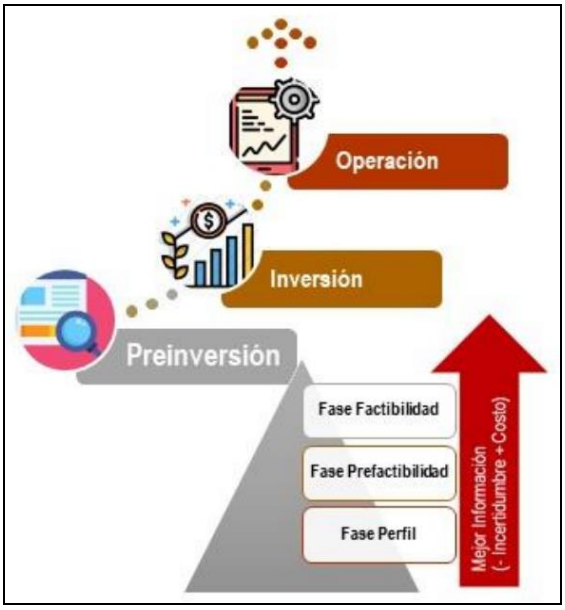
10 ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Los proyectos de inversión pública en nuestro país deben seguir los lineamientos establecidos por el Departamento Nacional de Planeación, (Ver Figura 53) considerando las etapas de desarrollo acorde a las características de cada proyecto y de los lineamientos conceptuales que soportan la metodología General Ajustada.

La secretaria de infraestructura designo un equipo especifico de proyectos, constituido por un grupo de profesionales especializados interdisciplinario, liderados por la secretaria del municipio acompañada de su equipo Asesor. Por parte del equipo se ha recopilado, revisado y analizado la información existente de la Troncal Norte Sur (intersección 9na con 45, mutis – mercado campesino) determinando que si bien los estudios realizados por el Área Metropolitana en el concurso de méritos *CM-AMB-001-08,* se encuentra a nivel de ingeniería de detalle por su fecha de elaboración han perdido *vigencia*, siendo actualmente obsoletos

con las normas actuales que regulan las políticas públicas de movilidad Urbana y regional[12], el plan de ordenamiento territorial (2016), la actualización del plan metropolitano de movilidad(2022), Guía complementaria del espacio público (MEP2018), Código Colombiano de construcción sismorresistente (NSR-10), Código Colombiano de Puentes (CCP-14), Adicionalmente la cámara colombiana de la infraestructura menciona en relación a la calidad de los estudios y diseños, *si transcurre más de un año de la fecha de aprobación del diseño, antes de contratar la construcción, la entidad contratante debe contratar un consultor, para que replantee el proyecto y dictamine si las condiciones del diseño se han alterado de manera que los diseños no puedan implantarse sin modificarlos. Si ello sucede, en el presupuesto de construcción se deberá incluir el valor que corresponda a los ajustes que deban hacerse, previendo también cualquier partida adicional para ejecutar la obra ajustada*[13].

Figura 53 - Etapas de Desarrollo de un proyecto.



Fuente: DNP, Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología general ajustada.

Bajo estas consideraciones los diseños realizados en el 2008 por el área metropolitana y la información técnica existente constituirá la base para el desarrollo del proyecto, sin embargo, no se podrán considerar como diseños definitivos y habrá que desarrollar un nuevo proyecto considerando las condiciones actuales del territorio, la normativa en cada área y las políticas públicas de redistribución del espacio público.

Siguiendo la metodología para proyectos de inversión pública los proyectos intersección 9na con 45, mutis – mercado campesino, se encuentra en fase de PRE – INVERSIÓN, con los objetivos, justificación y alcances plenamente definidos en los instrumentos de planificación, el plan de desarrollo Bucaramanga Avanza segura y actualmente se encuentra con la necesidad de aprobar la fuente y los recursos para su financiación.

[12] CONPES 3991, 2020.
[13] Resultados problemáticos que enfrente el sector de la contratación pública, 2022.

Si bien los proyectos analizados hacen parte de un mismo proyecto llamado Troncal Norte Sur, es necesario diferenciarlos ya que el primero obedece a una intervención puntal para una intersección vial de dos vías arteriales secundarias de la ciudad; el segundo por el contrario es un tramo de 1.6 km aproximadamente, sobre zona urbana con mayor complejidad debido a la intersección con la red vial terciaria y la red local a nivel 1 y Nivel 2. Debido a esta situación la secretaria de infraestructura, siguiendo los lineamientos del DNP se diferenció los componentes del proyecto de acuerdo a su nivel de complejidad teniendo una hoja de ruta independiente, pero entrelazados por pertenecer a la Troncal siendo complementario uno del otro.

Para el proyecto 9na con 45, se decidió por desarrollar la actualización de los estudios a fase III (Ingeniería de detalle), contratando mediante concurso de méritos público una consultoría con la capacidad técnica y logística para llevar cabo tal fin. La firma ganadora del concurso de méritos fue Nogaall SAS, con sede en la ciudad de Bogotá y amplio reconocimiento a nivel nacional en proyectos de infraestructura vial urbana, iniciando la actualización de los estudios en el mes de octubre de 2024. La consultoría ha cumplido los objetivos propuestos; durante la ejecución se han realizado diversas socializaciones en la comunidad afectada directa e indirectamente, con las comunidades científicas y con convocatorias abiertas a los gremios y comunidad en general. Teniendo en cuenta solicitudes particulares de la comunidad y respuesta de las entidades de servicios públicos el contrato de consultoría fue suspendido el 28 de marzo del 2025, el mismo fue reanudado el 28 de Mayo y posteriormente finalizó el 30 de marzo del 2025 con la entrega definitiva de los productos técnicos, los cuales incorporan las recomendaciones acopiadas a lo largo del proceso de socialización.

Los resultados presentados corresponden a la selección de la mejor alternativa, de las 4 presentadas y evaluadas a través de una matriz multicriterio donde se consideraron aspectos como la afectación social, la gestión predial, el proceso constructivo, costos, adicionales a los criterios en materia de movilidad en los diferentes componentes que reconoce la política pública de transporte urbano. La solución corresponde a una intersección conformada por un paso elevado sobre la calle 45 y una glorieta a nivel superficial en la intersección permitiendo todos los giros y cambios de sentido, además de priorizar la movilidad peatonal. La solución sigue los lineamientos de la política pública con tráfico urbano calmado y continúo considerando al peatón como el miembro más importante en la pirámide inversa de la movilidad.

Descripción técnica de los diseños para el proyecto troncal metropolitana Norte Sur tramo 3A, "Intersección vial carrera 9na con calle 45 del municipio de Bucaramanga

De acuerdo a los resultados de la consultoría contratada a Fase III cuyo alcance correspondió a la **Actualización de los estudios y diseños de la troncal metropolitana Norte Sur tramo 3A, "Intersección vial carrera 9na con calle 45 del municipio de Bucaramanga**:

- El trazado se basa en una Glorieta se compone de una solución a nivel, la cual se acompaña por un puente elevado sobre uno de los flujos principales (calle 45). Es proyectada con un diámetro interno mínimo de 36 metros y máximo de 47m, por ende, se conforma de una glorieta ovalada, lo anterior, debido a la cercanía de sus enlaces buscando optimizar la distribución interna vehicular permitiendo aumentar las zonas de entrecruzamiento críticas y

disminuyendo la afectación predial. Se compone de una glorieta de 3 carriles de 3.25 m para un total de 9.75 metros de sección.

Las calzadas principales tienen mínimo de 17 metros con calzada que se componen de 2 carriles de 3 metros un andén de 2 metros por costado y un separador mínimo de 1 metro.

- El Puente por la calle 45 se compone de una doble calzada de 2 carriles de 3.25 cada uno para un total de 6.50 por calzada y un separador de 1.50 m. Tanto la carrera 9 como la calle 45 contempla vías de conexión con la glorieta con calzadas unidireccionales de 4.50 m y las bocacalles se componen de 2 carriles de 3 metros cada uno para un total de 6 metros. Con una velocidad de diseño de 30 km/h Vías Principales 20 km/h Bocacalles.

- La estructura se conforma por un Puente de longitud 78m, un ancho total de 15.2 m con dos luces iguales de 39m con apoyo intermedio en pila en forma de T y dos estribos en los extremos. La superestructura está conformada por 3 vigas cajón metálicas y una losa de espesor 0.20m, tienen 2 new jersey extremos y dos new jersey intermedias. La infraestructura está conformada por una pila intermedia de diámetro 3.0m que esta sobre un dado de 6.30x6.30x1.50m y que tiene 4 pilotes de diámetro 1.20m y longitud 12.0m. En los extremos del puente tiene estribos tipo silleta apoyados sobre el terreno mejorado por la tierra armada.

- La afectación predial del Proyecto Novena con Calle 45 afectación de 101 unidades prediales afectadas, de las cuales 8 unidades prediales del municipio de Bucaramanga, 28 unidades prediales de la Oficina de Valorización, 1 unidad predial de la CDMB, 64 unidades prediales de propiedad privada, por lo tanto, se requiere la compra de 65 unidades prediales

- Recubrimiento de los taludes empleando como técnica de control de erosión mediante sistema tipo Tecco o semejantes, el cual consiste en la instalación de una malla tipo Teco instalada mediante anclajes pasivos los anclajes pasivos tienen una longitud igual a 7.2 m y diámetro de 32 mm con recubrimiento mediante solución tipo terratrac o semejantes.

No de anclajes pasivos de 32mm L=7.20 m = 375 unidades

- Para los muros de aproximación del paso elevado sobre la 45, se contempla el desarrollo de un relleno de 8 m de altura máximo, para esto, se contempla la construcción de muro en suelo mecánicamente estabilizado con una longitud de 220 m y ancho aproximado de 8.0 m, con recubrimiento mediante manto contra la erosión en aproximadamente 4000 m2.

- Se proyecta la intervención y mejoramiento de 7.104 m2 se espacio público.

- Reposición de aproximadamente 900 metros lineales de tubería, con diámetros que varían entre 14 y 59 pulgadas.

- Reemplazo y optimización de **más de 1500 metros lineales** de tubería, con diámetros de entre **2 y 8 pulgadas.**

- Instalación de más de **1.200 metros lineales** de ductos dispuestos en bancos de hasta cuatro (4) tubos de cuatro (4) pulgadas cada uno, lo que permitirá el soterrado total de las redes de energía eléctrica de media y baja tensión dentro del área de intervención.

- Instalación de un sistema de más de **50 luminarias** en el área de intervención lo que garantizará la mejor iluminación en horas nocturnas.

Figura 54 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

Figura 55 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 56 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 57 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 58 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



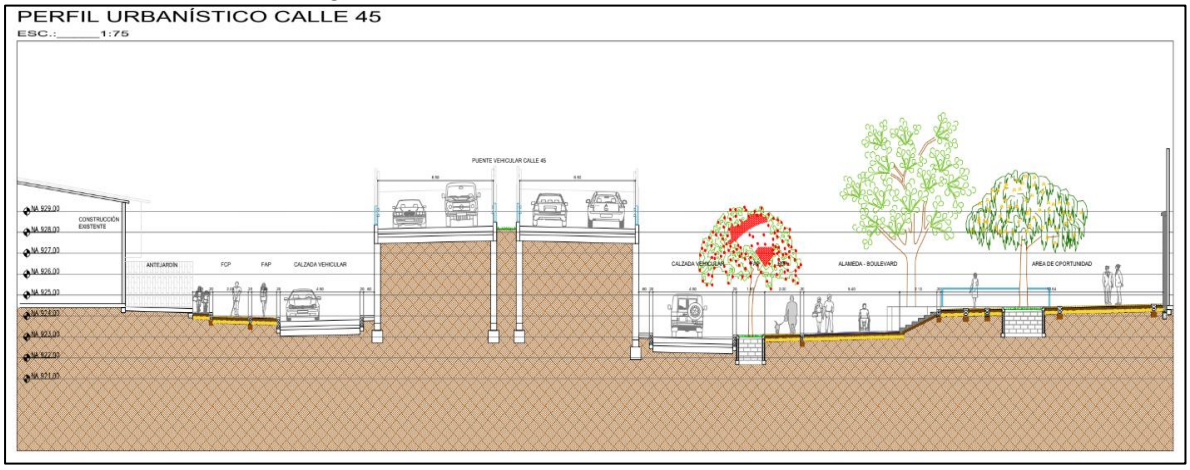
Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 59 – Modelo 3d paso elevado sobre la carrera 45



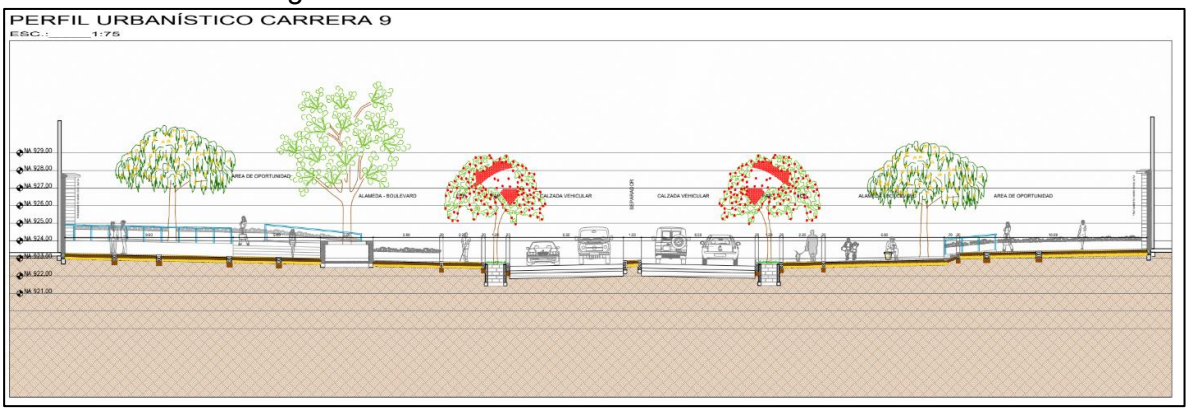
Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 60 – Corte Urbanístico sobre la calle 45



Fuente: Nogaall S.A.S

Figura 61 – Corte Urbanístico sobre la carrera 9na



Fuente: Nogaall S.A.S

10.1 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en la intersección de la carrera novena con calle 45

A lo largo del desarrollo y formulación del proyecto, se han adelantado diferentes socializaciones con el fin de presentar el estado del proyecto en sus diferentes etapas, estas socializaciones y reuniones se han desarrollado para las diferentes etapas del proyecto, con los diferentes grupos de interés que intervienen en el proyecto

Actividad	Fecha	Lugar	Población objetivo
Socialización de inicio del proyecto	15-Oct-2024	Diriventas calle 43 # 12-31	Líderes, organizaciones sociales y JAL
Socialización inicio del proyecto	24-oct-2024	Diriventas calle 43 # 12-31	Comunidad barrios AID
Reunión inicio del proyecto y presentación de las alternativas de diseño	21-nov-2024	Auditorio alcaldía	Gremios y Sociedad Santandereana de Ingenieros
Reunión socialización alternativas	5—dic-2024	Salón comunal villas del Romero	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Reunión socialización alternativa definitiva	26-mar-2025	Sede social Cruz Roja	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Mesa de trabajo con la sociedad Santandereana de Ingenieros y Sociedad Santandereana de arquitectos	05- jun-2025	Secretaria de Infraestructura	sociedad Santandereana de Ingenieros y Sociedad Santandereana de arquitectos
Reunión socialización alternativa definitiva	05- jun-2025	Sede social Cruz Roja	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Mesa de trabajo solicitada por la comunidad de Villas del Romero	13-jun-2025	Salón Comunal Barrio Villas del Romero	Comunidad Villas del Romero
Socialización con propietarios y comerciantes	24-jun-2025	Sede social Cruz Roja	Propietarios de predios y comerciantes

De cada una de las reuniones relacionadas, se levantó un acta de reunión, así como el registro fotográfico y fílmico de la misma, estos soportes se relacionan a continuación:

Socialización de inicio líderes generales (15 de octubre del 2024)





Socialización de inicio comunidad del área de influencia directa (24 de octubre del 2024)





Socialización con gremios y Sociedad Santandereana de Ingenieros (21 de noviembre del 2024)





Socialización presentación de alternativas con la comunidad del área de influencia directa (05 de diciembre del 2024)





Presentación de la alternativa definitiva (26 de marzo del 2025)





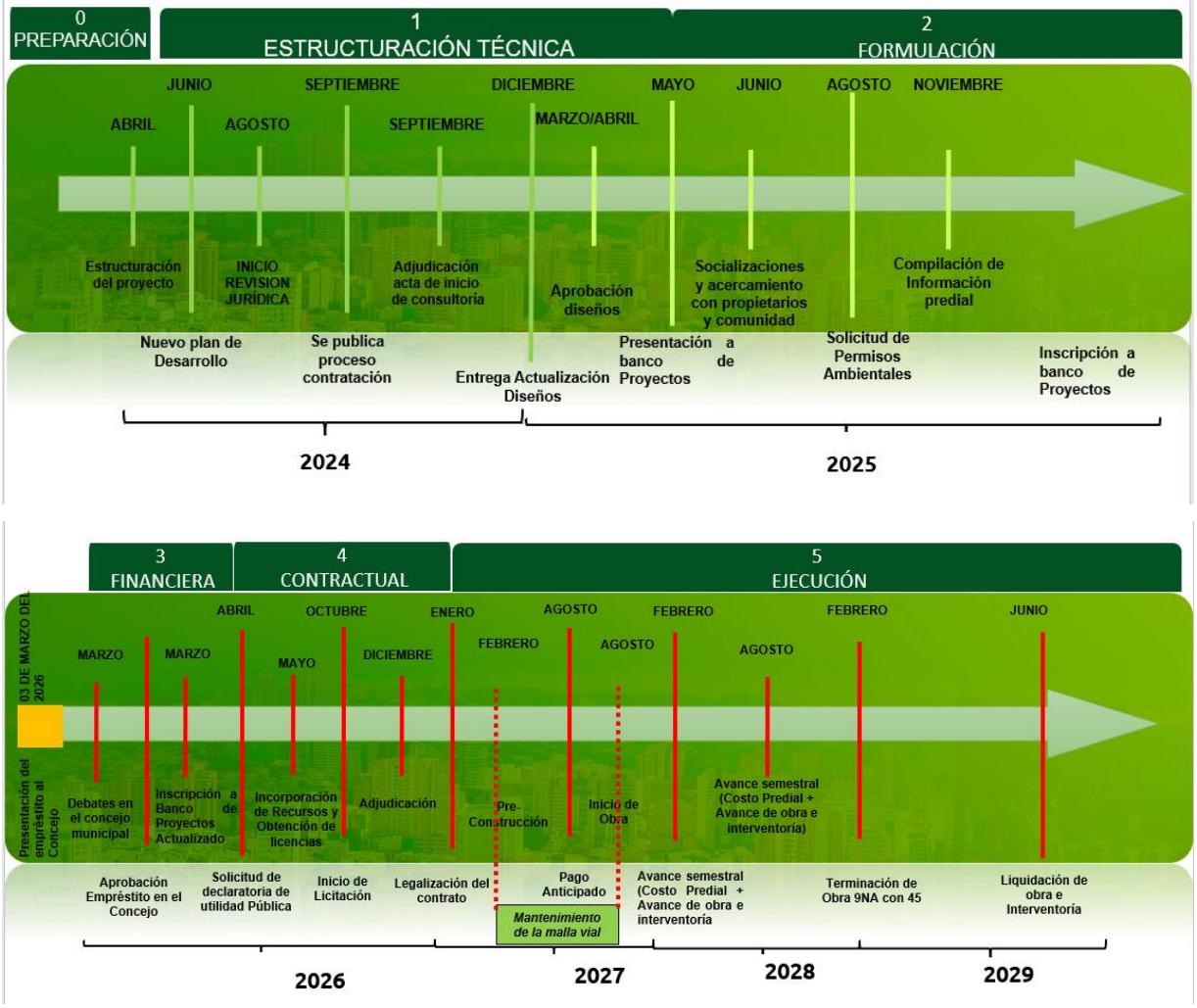
Así como se han desarrollado reuniones de socialización con los diferentes grupos de interés de la comunidad, tales como la población impactada y los gremios, se han adelantado reuniones particulares con las diferentes empresas de servicios que tienen influencia directa en el área del proyecto, tales como VANTI (gas), EMPAS (alcantarillado), ESSA (energía eléctrica), amb (agua), y telemáticos de tal forma que se pudieran conocer las condiciones actuales y evaluar junto con cada una de las empresas de servicios públicos los traslados y maniobras necesarias a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto sin afectar el servicio de los usuarios ni los avances en otros proyectos, tal como ocurre con el proyecto que conducirá el servicio de agua hacia el municipio de Lebrija y que coincide con el trazado del proyecto, circunstancia que fue tenida en cuenta en las proyecciones realizadas.

También, se han desarrollado reuniones permanentes tanto con el Área Metropolitana de Bucaramanga como con la Dirección de tránsito de Bucaramanga, con el fin de contar con sus conceptos y viabilidades particulares para el desarrollo de esta importante intersección.

El proyecto se encuentra a nivel contractual en estado finalizado, desde el punto de vista técnico se encuentra a nivel de diseños de detalle y a la fecha el contrato se encuentra en fase de recibo final y liquidación, se espera poder obtener la financiación para continuar con su desarrollo y transformar un sector clave de la ciudad con un proyecto movilizador

transformando el territorio en la zona de impacto directa y mejorando la movilidad de toda el área metropolitana. En la siguiente imagen se presenta el marco cronológico para el desarrollo del proyecto.

Figura 62 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto intersección vial carrera 9na con 45



Fuente: secretaria de infraestructura 2026

Para el proyecto de la troncal Norte - Sur, tramo barrio Mutis – mercado campesino, debido a su extensión y complejidad, la secretaria adelanto estudios directamente con el objetivo de avanzar en la estructuración y actualizar la información del territorio buscando la participación comunitaria en la solución ya que se identificó que unas de las falencias de los diseños desarrollados por el área metropolitana, se estableció como único objetivo general mejorar la movilidad vehicular del área metropolitana, sin embargo no consideró que la zona es un activo urbano con importancia para el desarrollo de centralidades urbanas y la articulación con el centro histórico de la ciudad, por lo cual el proyecto no debe resolver únicamente los problemas de movilidad metropolitanos sino por el contrario potenciar y desarrollar las cualidades y capacidades del territorio, consolidando y desarrollando un corredor urbano estratégico de la ciudad.

La estrategia para el desarrollo del proyecto incluyó la participación comunitaria en la selección y evaluación de las alternativas, involucrándolas en la matriz multicriterio desarrollada para la escogencia de las más apta. Adicionalmente se llevó a cabo levantamiento de información actualizada en el territorio de los componentes físico, social y económico, fortaleciendo el conocimiento directo de las condiciones actuales. Empleando los instrumentos de planificación, en conjunto con la información actualizada y el acompañamiento de la comunidad, la matriz multicriterio demostró que la alternativa más favorable fue aquella con el menor impacto en infraestructura deportiva, social, de espacio público mejorando la movilidad de toda el área metropolitana y potenciando un sector de la ciudad. La alternativa contemplada divide el territorio en 3 sectores o subtramos los cuales son: Tramo A, salida del puente de la novena sur a ingreso a la carrera 2w barrio mutis, el segundo sector denominado Tramo B, es la carrera 2w entre calle 55 y calle 63ª, donde se encuentra la intersección con la calle 65, en este punto se encuentran los escenarios deportivos más importantes de la comuna 17 los cuales son: El único estadio de softball de todo el área metropolitana y la cancha del Bueno, importante centro de formación juvenil en el deporte más popular del país. El último tramo (Tramo C) inicia en la intersección de la carrera 2w, calle 63ª, calle 65 y carrera 1w hasta llegar a través de la transversal metropolitana hasta llegar al mercado campesino, en este último tramo de acuerdo a la participación de los actores del proyecto, se identificó que es una necesidad conservar y potenciar los principales escenarios deportivos, integrándolos a la solución de la movilidad metropolitana y generando una transformación en el territorio potenciado la calidad de vida de la población directamente afectada. El corredor del tramo C, se convierte en un par vial, manteniendo lo propuesto en los estudios anteriores, donde se aprovecha la carrera 1w invirtiendo el flujo de tráfico para que funcione de sur a norte por este sector, añadiendo la conservación de los espacios deportivos empleando la calle 65. Hasta el sector del parque de los gatos donde se desarrolla una nueva vía que atraviesa, el escarpe de manera perimetral hasta desembocar en el mercado campesino empalmando con la transversal metropolitana, potenciando la infraestructura del mercado campesino y el escenario deportivos conocido como 4 canchas, sin afectaciones de alto impacto.

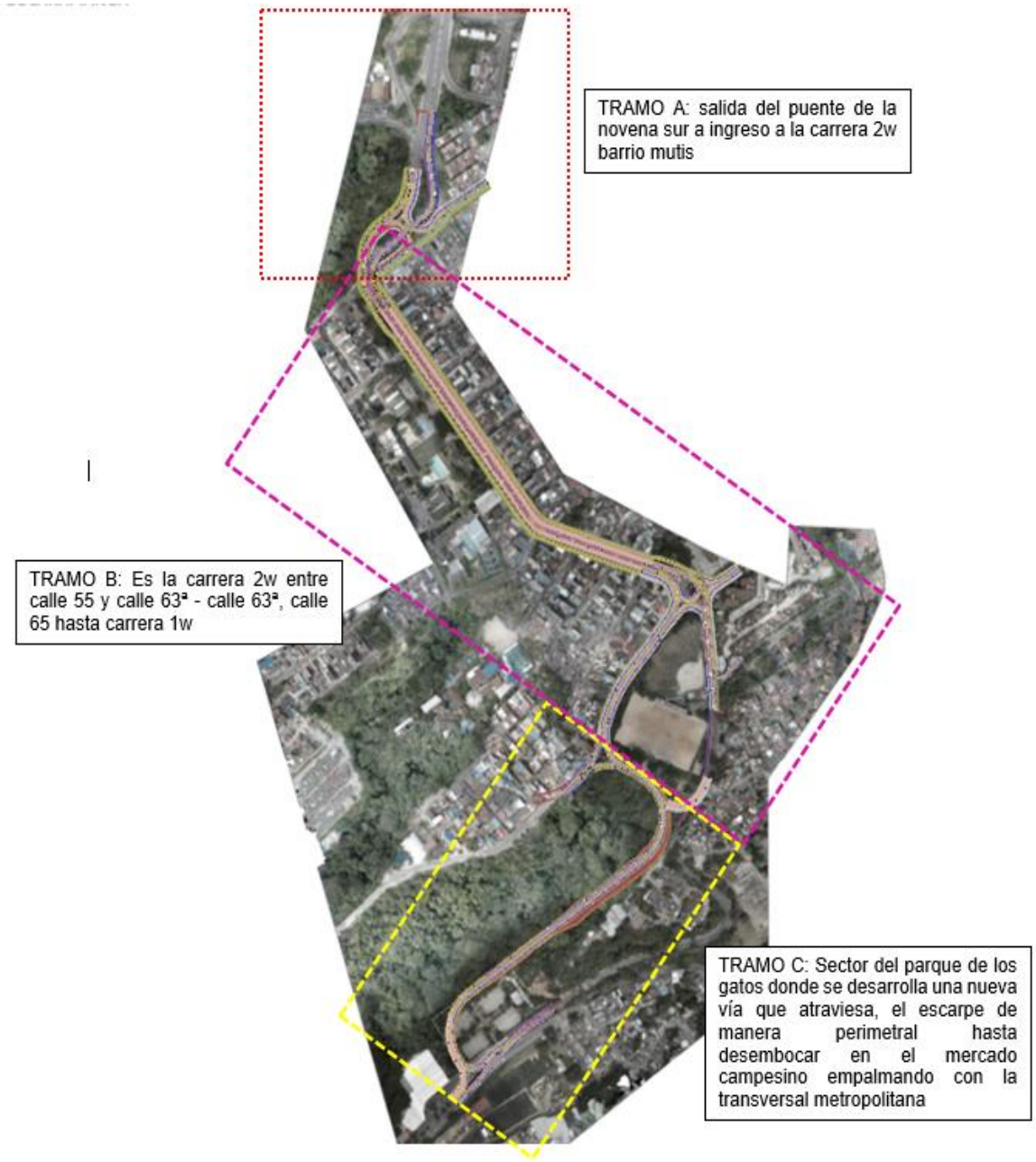
Teniendo en cuenta la heterogeneidad de las zonas así sus condiciones particulares, se plantea desarrollar la construcción del tramo Mutis – 2W mediante tres proyectos descritos a continuación:

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO C, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

La formulación de los proyectores derivados de las intervenciones proyectadas en el tramo MUTIS – MERCADO CAMPESINO cuenta con diseños; las características principales de los diseños se describen a continuación



CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- La Intersección se compone del conflicto generado a la salida del Viaducto Provincial sentido Norte-Sur con intersección 2W, en la cual se plantea la ampliación de la 2w a 3 carriles por costado, y un carril proveniente del Puente se dirige a la calle 55 en dirección Norte – oriente mediante un paso a nivel directo sobre el cual pasa un puente de aproximadamente 160 metros incluyendo aproches. El puente permite la conexión Sur-Norte desde la carrera 2w hacía el puente permitiendo en su zona inferior un retorno tipo corbatín para la conectividad sur-occidente. La intersección proyectada es complementaria con el paso a desnivel de la calle 54 con Cra 9.

Número de carriles y su ancho: En sentido Norte-Sur Inicial proyecto con 4 carriles de 3 metros cada uno y andenes mínimos de 2 metros por costado y finaliza en la carrera 2 w con una sección de 9 metros por calzada y andén de 3 metros. En sentido Sur Norte Inicia con 3 carriles de 3 metros y andén de 3 metros; el paso a desnivel del puente contempla dos carriles de 3.5 metros hasta empalmar con la vía de la carrera 9 hacía el puente.

Longitud en km : 0.25
Velocidad de diseño : 30 Km/h

- La estructura se proyecta un puente vehicular con longitud 35m con un ancho total de 7.30m y dos estribos en los extremos con dos pilotes cada uno. La superestructura está conformada por 3 vigas en concreto postensadas de altura 1.80m y una losa de espesor 0.20m, tienen dos new jersey extremos. La infraestructura tiene estribos en voladizo concreto reforzado apoyado sobre 2 pilotes de diámetro 1.20m y longitud 12.0m.

- La afectación predial del tramo A Se plantea en dos predios los cuales son de propiedad del Municipio de Bucaramanga, por lo tanto, el proyecto, no requiere compra predial para su desarrollo.

- En el tramo A correspondiente al intercambiador acceso calle 55, se proyecta la construcción de un puente vehicular sobre la novena, para esto, se requiere la implementación de los accesos a este paso elevado, los cuales se proponen mediante muro mecánicamente estabilizado con altura máxima de 7.0 m y longitud correspondiente a 121 m, este tendrá recubrimiento mediante manto para control de erosión tipo terraza o semejantes con una superficie aproximada de 1530 m2.

Figura 63 – Proyección del intercambiador tramos A



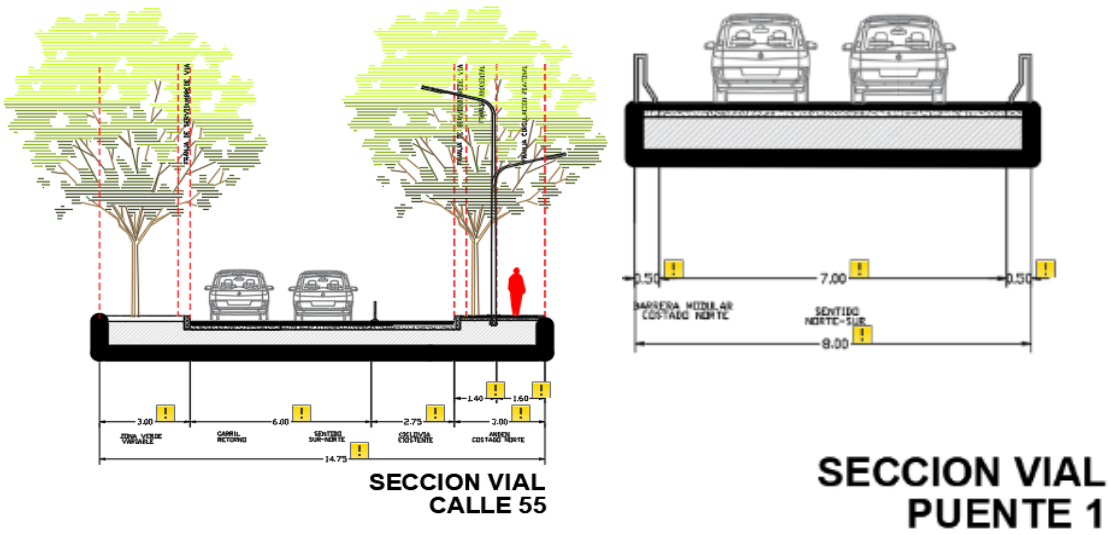
Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 64 – Proyección del intercambiador tramos A



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 65 – Perfil vial tramo A



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

El tramo B s extiende desde la calle 55 hasta la calle 65 en el sector correspondiente al parque Guayacanes o comúnmente conocido “parque de los gatos”.

- Se contempla la ampliación del perfil vial de la carrera 2w, con el fin de lograr una vía doble calzada con tres carriles

- Se contempla la adecuación, mejoramiento y potencialización de 18.849 m2 de espacio público.

- Se contempla el mejoramiento de tres parques y cuatro escenarios deportivos.

- Se realizará la reposición de más de **3000 metros lineales** de tubería matriz, con diámetros que varían entre **14 y 40 pulgadas.**

- Se contempla el reemplazo y optimización de **más de 2200 metros lineales** de tubería, con diámetros de entre **2 y 8 pulgadas.**

- El diseño contempla instalar más de **4500 metros lineales** de ductos dispuestos en bancos de hasta cuatro (6) tubos de cuatro (4) pulgadas cada uno, lo que permitirá el soterrado total de las redes de energía eléctrica de media y baja tensión a lo largo de toda el área de intervención directa del proyecto.

- Se contempla un sistema de más de **130 luminarias** en el área de intervención lo que garantizará la mejor iluminación en horas nocturnas.

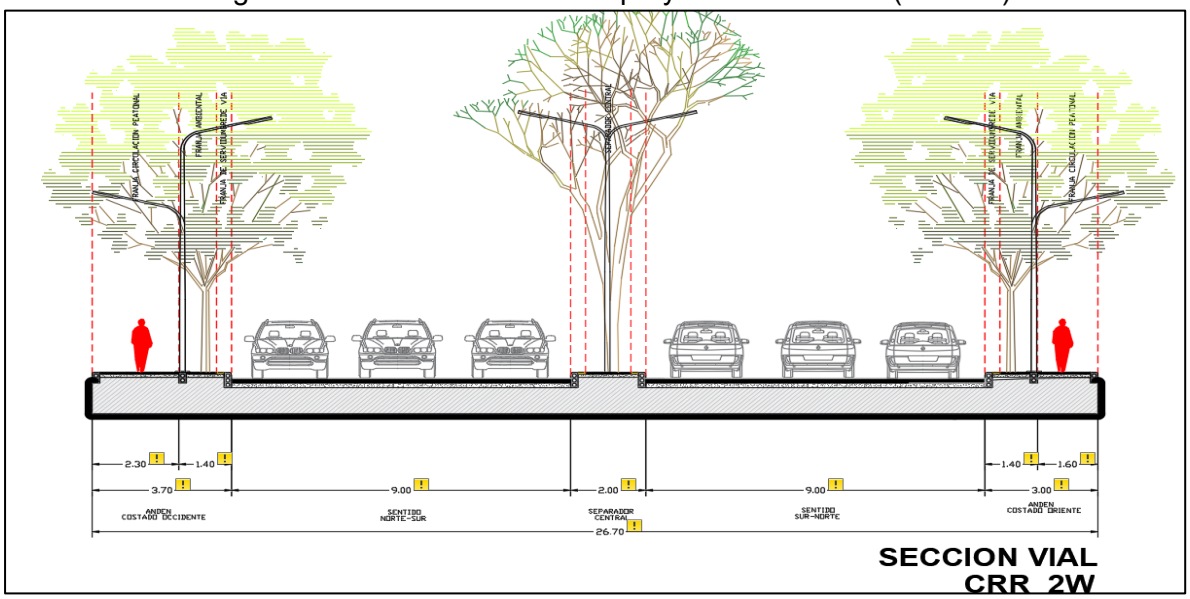
- La afectación predial proyectada corresponde a 56 unidades prediales afectadas de las cuales 7 unidades prediales son propiedad del municipio de Bucaramanga, 45 unidades prediales son de propiedad privada y 4 predios se encuentran en proceso de validación.

Figura 66 – Tramo B. Proyección de la ampliación vial sobre la carrera 2W



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 67 – Tramo B.Perfil vial proyectado Tramo B (Cra 2W)



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 68 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w)



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 69 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w)



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 70 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w)



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 71 –Tramo B. Render Proyectado para el tramo B(carrera 2w)



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO C, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

- En el tramo C o nuevo alineamiento proyectado desde el parque de los gatos hasta el mercado campesino, se proyecta como obras de protección y mitigación la construcción de 50 ml de muro en concreto con cimentación profunda mediante pilotes variables entre 5m a 13 m y diámetro de 1.2 m, se contempla la protección de taludes mediante la instalación de 1800 m2 de estabilización mediante pasto vetiver, se contempla también la proyección de taludes mediante la instalación de recubrimiento mediante concreto lanzado en un área de 6700 m2 junto con la instalación de 1350 anclajes activos con longitud de 20 m resistencia de 30 Ton, también se proyectan 177 ml de muros de contención con cimentación superficial.

- La afectación predial para el TRAMO C corresponde a 5 predios a intervenir, de los cuales 3 predios son de propiedad del Municipio de Bucaramanga y 2 predios son propiedad de la CDMB.

Figura 72 – Modelo, tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino



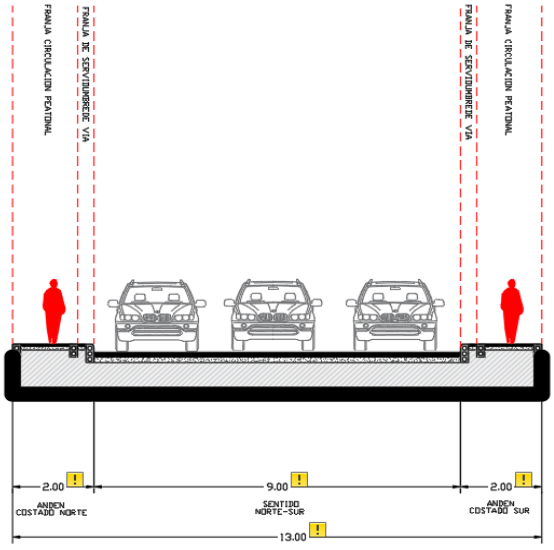
Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 73 – Modelo, Tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino



Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

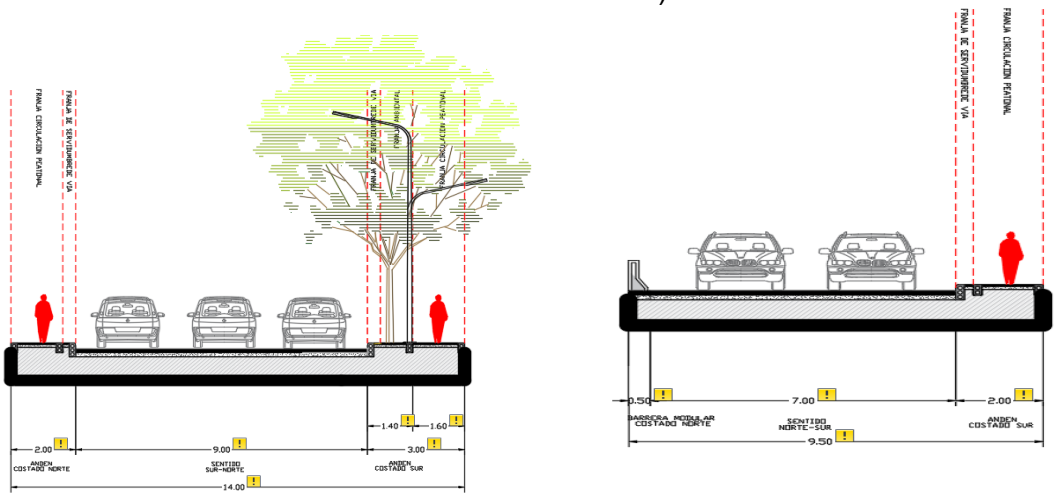
Figura 74 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Calle 65)



SECCION VIAL
CALL 65

Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

Figura 75 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Cra 1 Oeste) / Perfil vial proyectado Tramo 5 (Nuevo alineamiento)



SECCION VIAL CARR 1 OESTE

SECCION VIAL VIA NUEVA-DRMI

Fuente: Secretaría de Infraestructura.2026.

10.2 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en el sector Mutis, 2W Mercado Campesino

Durante la etapa de Formulación y desarrollo de los estudios y diseños, se adelantaron socializaciones, reuniones y concertaciones en diferentes etapas del diseño, con el fin de dar a conocer a la comunidad y grupos de interés del alcance de los estudios, las proyecciones y los resultados de los mismos, a continuación, se describe el plan social que se adelantó durante el desarrollo de los diseños adelantados para este sector.

Actividad	Fecha	Lugar	Población objetiva	Soporte
Recorrido por el barrio Mutis para identificación de actores y reconocimiento del uso predial de la zona de influencia del proyecto de la Troncal Norte-Sur tramos 3C, 4 y 5.	10 diciembre 2024	Barrio Mutis	Habitantes barrio Mutis	Acta de recorrido Documento de identificación de actividades y uso de suelo actual
Socialización de alternativas a Juntas de Acción Comunal y	5 febrero 2025	Centro vida años maravillosos	Juntas de acción comunal y ediles comuna 17	Acta de reunión Listado de asistencia Fotografía de socialización
	19 de marzo 2025	Salón comunal barrio Monterredondo	Junta de Acción Comunal y habitantes del barrio Monterredondo	Acta de reunión Listado de asistencia Fotografías de la

habitantes de los barrios del área de influencia del proyecto				socialización Cronología de preguntas
	27 de marzo 2025	Parqueadero barrio Ciudad Bolívar	Junta de Acción Comunal y habitantes Ciudad Bolívar.	Soporte de invitación (volanteo) a socialización (Fotografías y listado de asistencia) Acta de reunión Listado de asistencia Fotografías de la socialización
	7 de abril 2025	Recrear del Mutis	Junta de Acción Comunal y habitantes barrio Mutis	Soporte de invitación a socialización (oficios firmados, invitación por mensajería instantánea y correo electrónico y volanteo) Acta de reunión Listado de asistencia Registro fotográfico de la socialización Cronología de preguntas
	7 de abril 2025	Salón comunal JAC Prados del Mutis	Junta de Acción Comunal y habitantes de los barrios Prados del Mutis, Brisas del Mutis, Manzanares y Estoraques 1 y 2	Soporte de invitación a socialización (oficios firmados, invitación por mensajería instantánea y correo electrónico y volanteo) Acta de reunión Listado de asistencia Registro fotográfico de la socialización Cronología de preguntas
	08 abril 2025	Recrear del Mutis	Grupo adulto mayor Mutis	Acta de reunión Listado de asistencia Registro fotográfico de la socialización Cronología de preguntas

A continuación, se relacionan las evidencias de las actividades de socialización adelantadas en el marco del desarrollo de los estudios y diseños para el sector Mutis – 2W Mercado Campesino.

Social. JAC- ediles C-17 (05-02-2025)



Social. JAC y habitantes B. Monterredondo (19-03-2025)



Socialización JAC y habitantes barrio Mutis (07 de abril del 2025)




Socialización JAC y habitantes B. Mutis, Brisas del Mutis, Manzanares y Estoraques 1 y 2 (07 de abril del 2025)




Socialización grupo de adulto Mayor Mutis (08 de abril del 2025)




Uno de los principales hitos llevados a cabo para el sector Mutis 2w, mercado campesino referente a las socializaciones, corresponde a las visitas y mesas de trabajo llevadas a cabo

en compañía del INDERBU, esto teniendo en cuenta que el proyecto contempla la mejora y potencialización de los espacios deportivos perimetrales al proyecto, generando con esto una solución integral en el sector, de estas concertaciones, se generaron los planteamientos de solución tanto para el reemplazo, modernización y optimización de los espacios deportivos y públicos que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

Potencialización de los escenarios públicos existentes

Como eslabón fundamental del proyecto, se encuentra la potencialización de los escenarios público, empleando medidas de urbanismo y paisajismo que permitan mejorar los escenarios y entornos existentes, a continuación, se presenta dicha potencialización y mejoras en los espacios en donde se requieren dichas potencializaciones, las cuales hacen parte integral de los alcances del proyecto.

Teniendo en cuenta el desarrollo vial y urbanístico planteado para la implantación de los proyectos, se contempla mejorar los espacios públicos que tendrán intervención, los cuales se describen a continuación

En cuanto a los tramos correspondientes al Tramo A, Tramo B y Tramo C de la Troncal Metropolitana, Tramo Mutis 2W, Mercado campesino, se contempla generar la potencialización y mejora de los siguientes escenarios deportivos y públicos basado en que dichos escenarios se encuentran dentro del área de intervención del proyecto:

Parque Bruno Batelo, Recrear del Mutis, Cancha de Futbol El Bueno, Cancha de Softbol, Parque La 62, Parque sobre la 2W con calle 64, Parque de los Guayacanes “Parque de los gatos”, Cuatro Canchas

Figura 76 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino.

1.Parque Bruno Batelo, intervención proyectada 1024 m2 (31.67% sobre el área total)



2. Recrear del Mutis



3.Parque La "62", Mejoramiento proyectada 778.05 m2



4.Parque sobre la 2W con Calle 64, Intervención en 111.176 m2





5.Cancha de Softbol, Intervención en 173 m2 (2.5% sobre el área total)

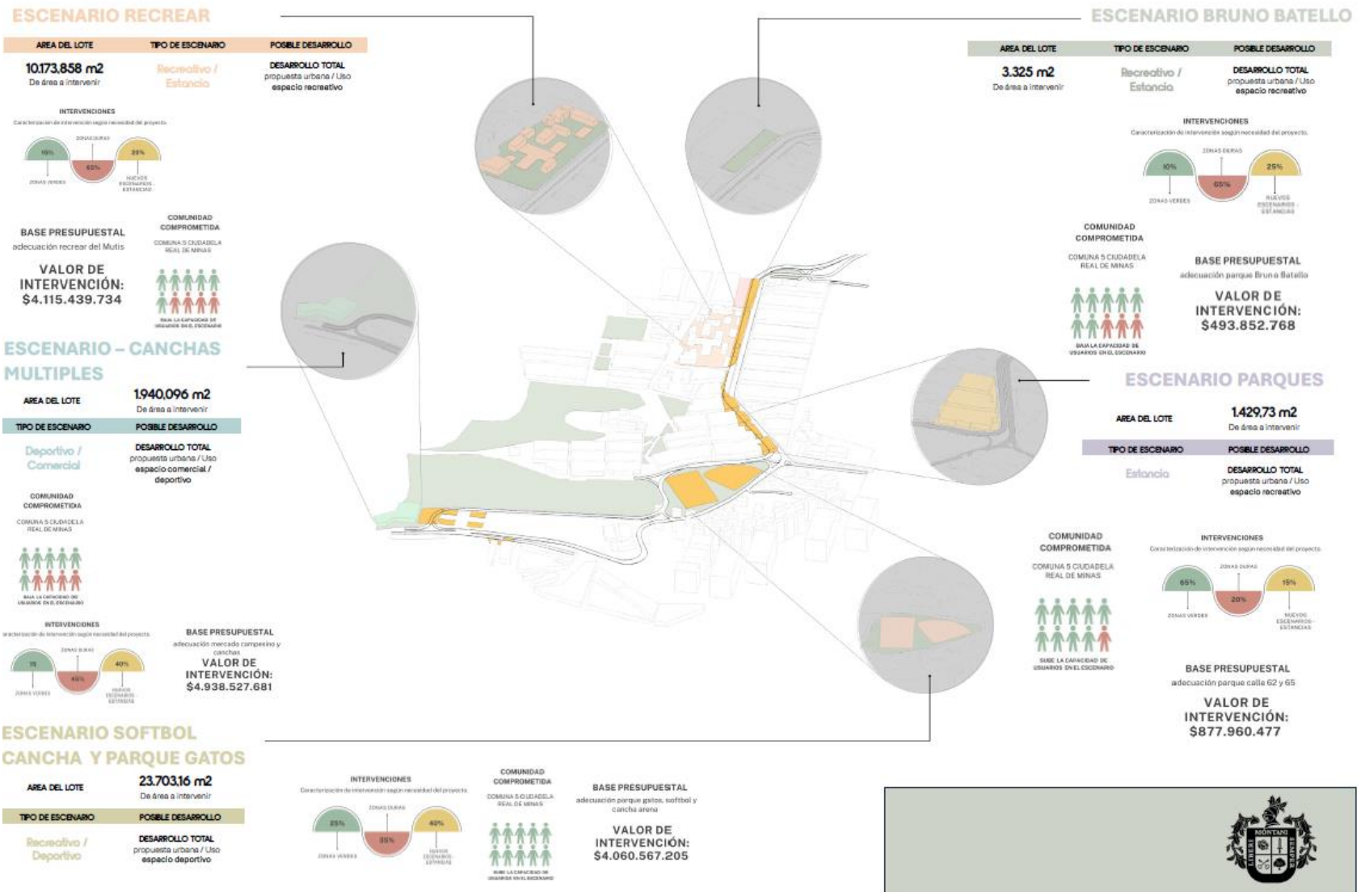


6.Cancha de Futbol El Bueno, Mejoramiento en 126 m2



7.Parque de Los Guayacanes "Parque de Los Gatos", Intervención en 4004 m2.




ESCENARIO RECREAR
AREA DEL LOTE
10.173,858 m2
De área a intervenir
TIPO DE ESCENARIO
Recreativo / Estancia
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
propuesta urbana / Uso espacio recreativo
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
adecuación recrear del Mutis
VALOR DE INTERVENCIÓN: $4.115.439.734
COMUNIDAD COMPROMETIDA
ESCENARIO – CANCHAS MULTIPLES
AREA DEL LOTE
1.940,096 m2
De área a intervenir
TIPO DE ESCENARIO
Deportivo / Comercial
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
propuesta urbana / Uso espacio comercial / deportivo
COMUNIDAD COMPROMETIDA
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
adecuación mercado campesino y canchas
VALOR DE INTERVENCIÓN: $4.938.527.681
ESCENARIO SOFTBOL CANCHA Y PARQUE GATOS
AREA DEL LOTE
23.703,16 m2
De área a intervenir
TIPO DE ESCENARIO
Recreativo / Deportivo
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
propuesta urbana / Uso espacio deportivo
INTERVENCIONES
COMUNIDAD COMPROMETIDA
BASE PRESUPUESTAL
adecuación parque gatos, softbol y cancha arena
VALOR DE INTERVENCIÓN: $4.060.567.205
ESCENARIO BRUNO BATELLO
AREA DEL LOTE
3.325 m2
De área a intervenir
TIPO DE ESCENARIO
Recreativo / Estancia
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
propuesta urbana / Uso espacio recreativo
INTERVENCIONES
COMUNIDAD COMPROMETIDA
BASE PRESUPUESTAL
adecuación parque Bruno Batello
VALOR DE INTERVENCIÓN: $493.852.768
ESCENARIO PARQUES
AREA DEL LOTE
1.429,73 m2
De área a intervenir
TIPO DE ESCENARIO
Estancia
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
propuesta urbana / Uso espacio recreativo
COMUNIDAD COMPROMETIDA
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
adecuación parque calle 62 y 65
VALOR DE INTERVENCIÓN: $877.960.477

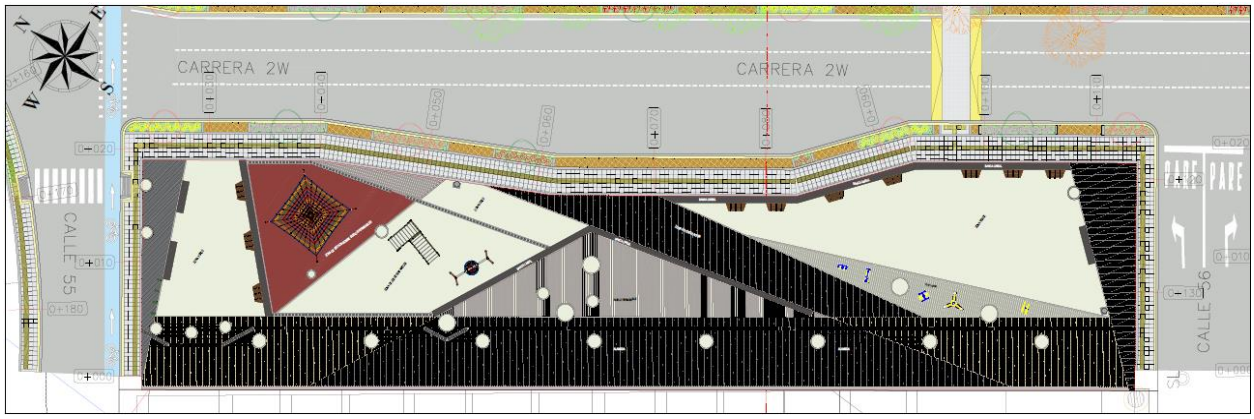
11 Potencialización Parque Bruno Batelo

CONDICIÓN ACTUAL



- ✓ Actualmente el parque presenta buenas condiciones en su infraestructura, este espacio público cuenta con un gimnasio biosaludable, área de juegos, parque infantil áreas verdes, mobiliario urbano como bancas, bancas lineales en concreto, señaléticas, canastas de basura y un sistema de iluminación en buenas condiciones.

CONDICIÓN PROYECTADA





12 8.1.3 Mejoramiento Parque “La 62”

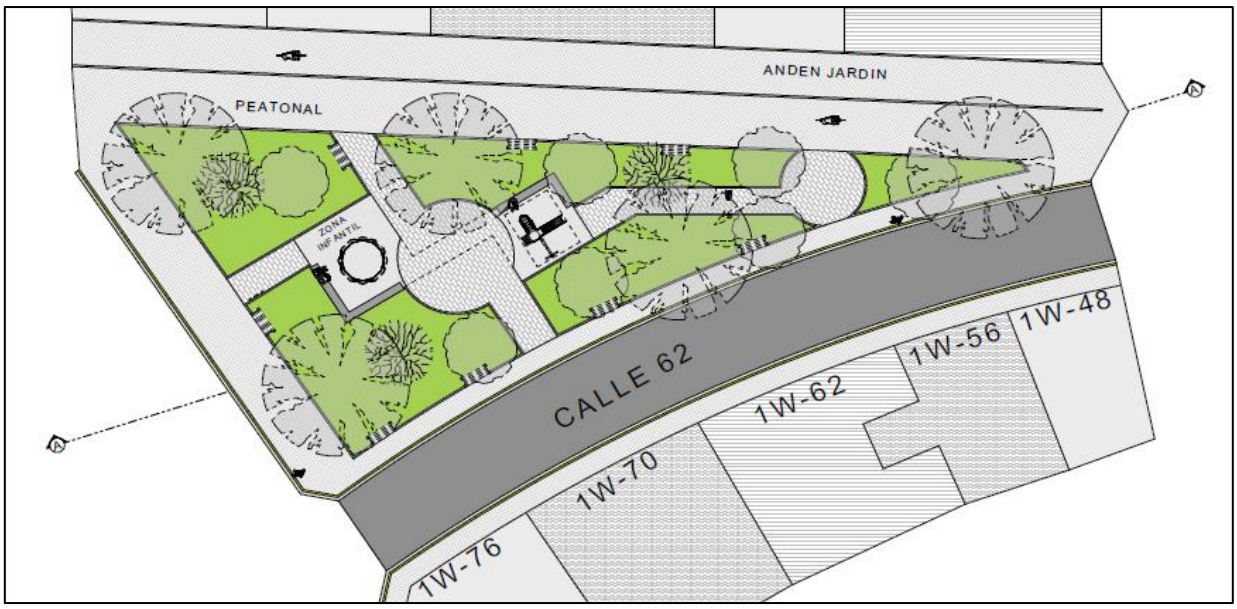
CONDICIÓN ACTUAL

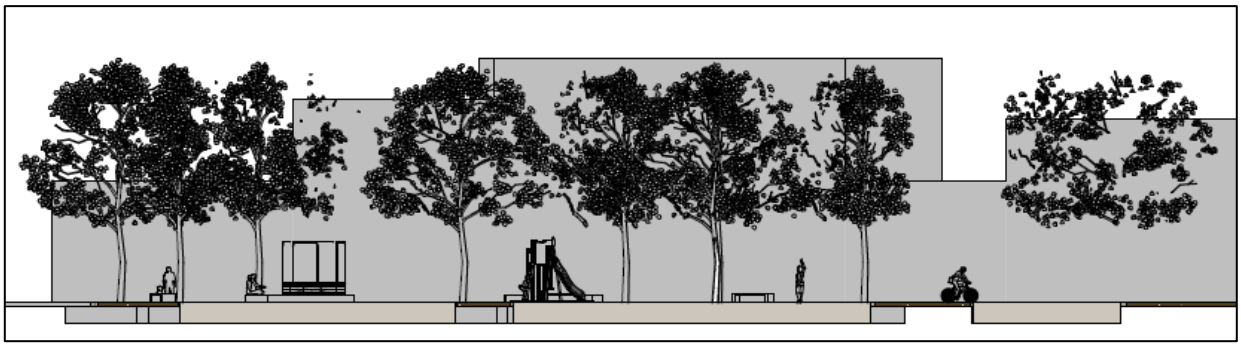


✓ Requiere un mantenimiento y adecuación.

✓ Recuperar este espacio no solo mejora la calidad de vida de los habitantes, sino que fortalece la seguridad, la convivencia y el entorno urbano del sector.

CONDICIÓN PROYECTADA





Parque Sobre la 2W con calle 64

CONDICIÓN ACTUAL



- ✓ Senderos con grietas, levantamientos y acumulación de escorrentía.
- ✓ Deterioro total de las escaleras.
- ✓ Deterioro en pisos agrietados y desnivelados.
- ✓ Grietas en circulación peatona, falta de piso.
- ✓ Mobiliario urbano deteriorado.
- ✓ Deterioro de las jardineras.
- ✓ Ventas Informales

CONDICIÓN PROYECTADA







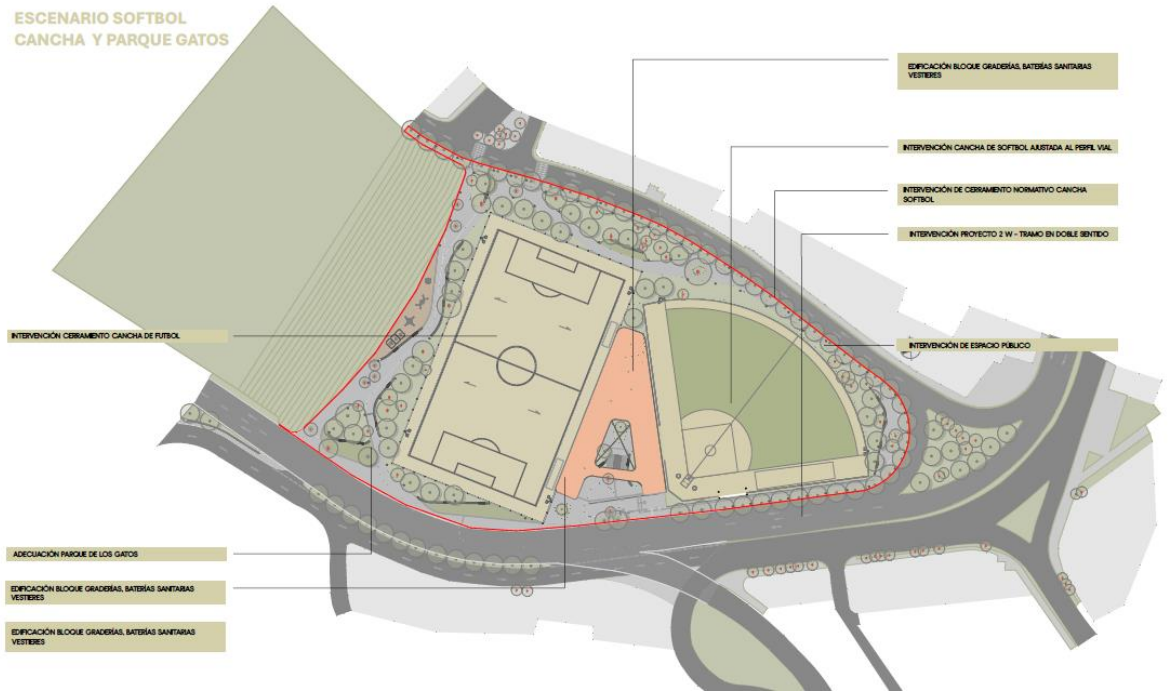
Cancha de Softbol y Cancha de Futbol El Bueno

CONDICIÓN ACTUAL



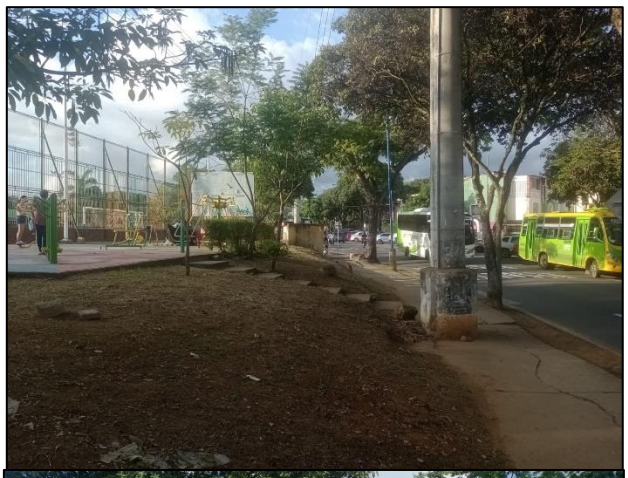
Actualmente el escenario deportivo, presenta un cerramiento perimetral en regulares condiciones, la zona de cabinas de transmisión no cuenta con el servicio de energía eléctrica, ni amoblamiento; La grama del área de juego requiere mantenimiento y el área construida de baños requiere una reposición y mantenimiento de su cubierta y el cielo raso; De igual forma la zona de baños que da hacia el costado de la cancha de futbol requiere una adecuación completa.

CONDICIÓN PROYECTADA



Parque de los Guayacanes “Parque de Los Gatos”

CONDICIÓN ACTUAL





✓ Plazoleta y zonas de circulación deterioradas.

✓ Equipamiento deportivo, bancas y juegos para niños necesita ajustes y mantenimiento de pintura y otros elementos. Existen bancas en ladrillo que se encuentran en mal estado.

✓ Las plazoletas están hechas en adoquín de ladrillo con bordillo en cemento, los andenes perimetrales son en concreto y las zonas del gimnasio y juego de niños son en concreto pintado.

✓ La iluminación es poca y varios de sus elementos necesitan actualización. Y cambio de bombillas.

✓ Los árboles se encuentran en buen estado varios, de ellos hacen parte del manual de silvicultura, no existen arbustos, y el césped se encuentra seco debido a la falta de riego y la dificultad y costos de su

CONDICIÓN PROYECTADA



Recrear Barrio Mutis

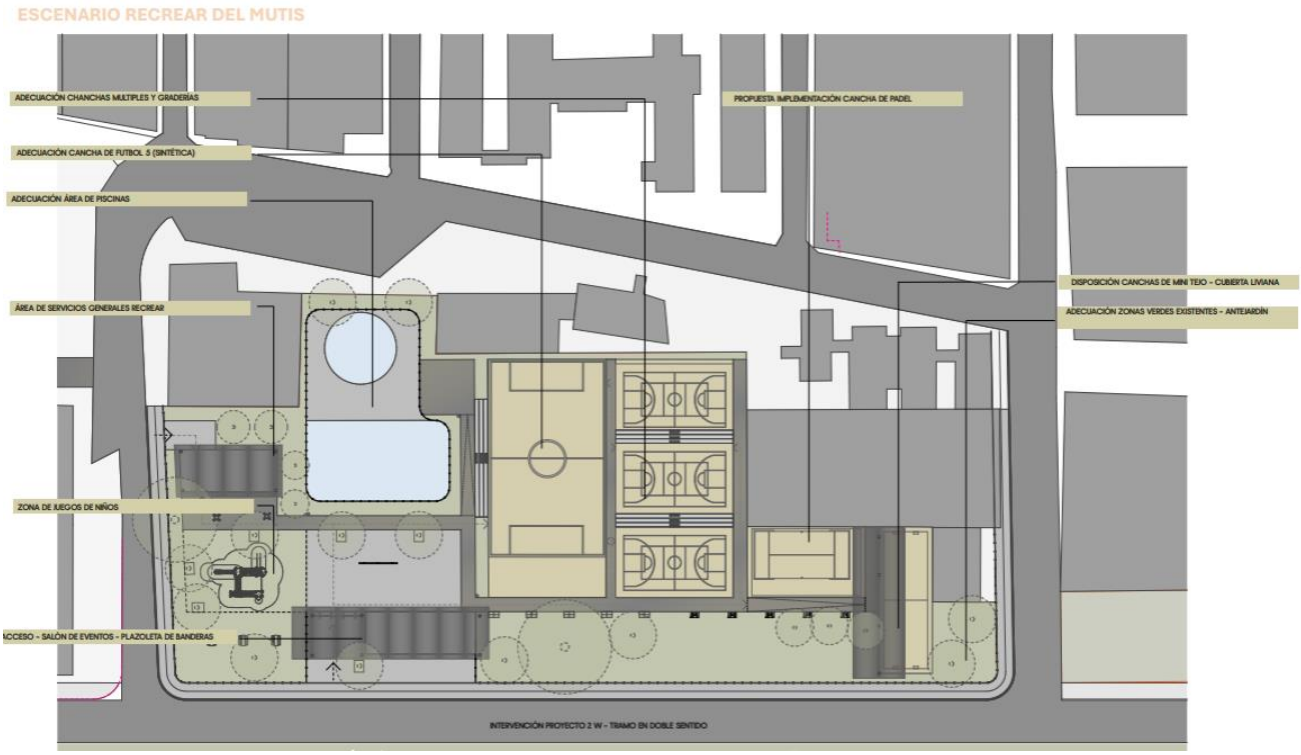
CONDICIÓN ACTUAL





- ✓ Existen 5 canchas múltiples en el proyecto, cuentan con graderías en cemento y ladrillo.
- ✓ Todas las canchas múltiples tienen medidas diferentes y ninguna se ajusta a el reglamento de cancha múltiple del ministerio del deporte ni en cuanto a medidas ni a la ubicación norte sur que deben tener este tipo de infraestructura deportiva.
- ✓ Cuenta con dos canchas de bolo criollo y dos de tejo las 4 se encuentran en mal estado.
- ✓ Las zonas duras en su mayoría están hechas en concreto que se encuentra en mal estado, agrietado por raíces de árboles o partido por el uso y el tiempo.
- ✓ las plazoletas adolecen de la misma situación, el mobiliario este hecho en ladrillo y se encuentra también en mal estado.
- ✓ Las piscinas se encuentran en buen estado, las zonas duras necesitan un recambio ya que se encuentran partidas o hay faltantes

CONDICIÓN PROYECTADA

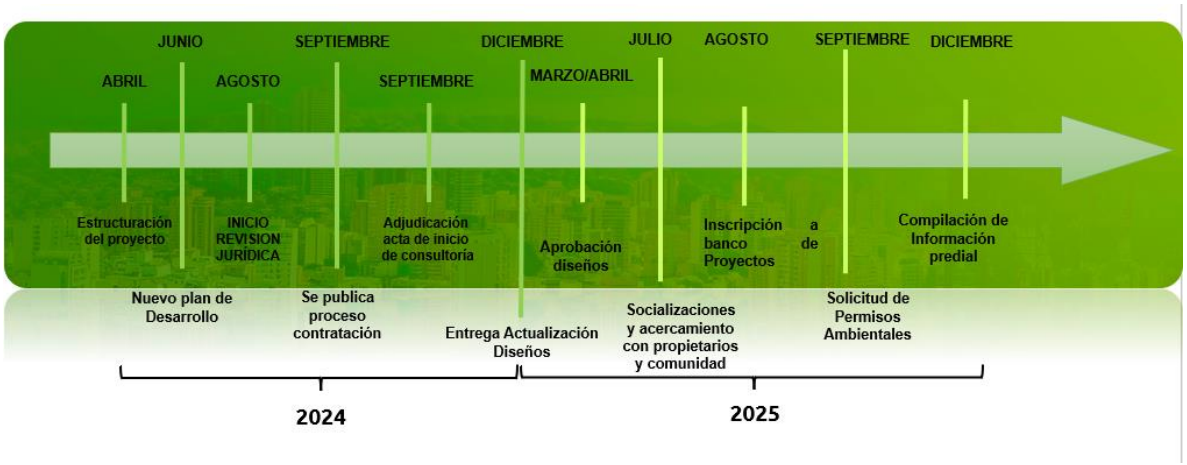


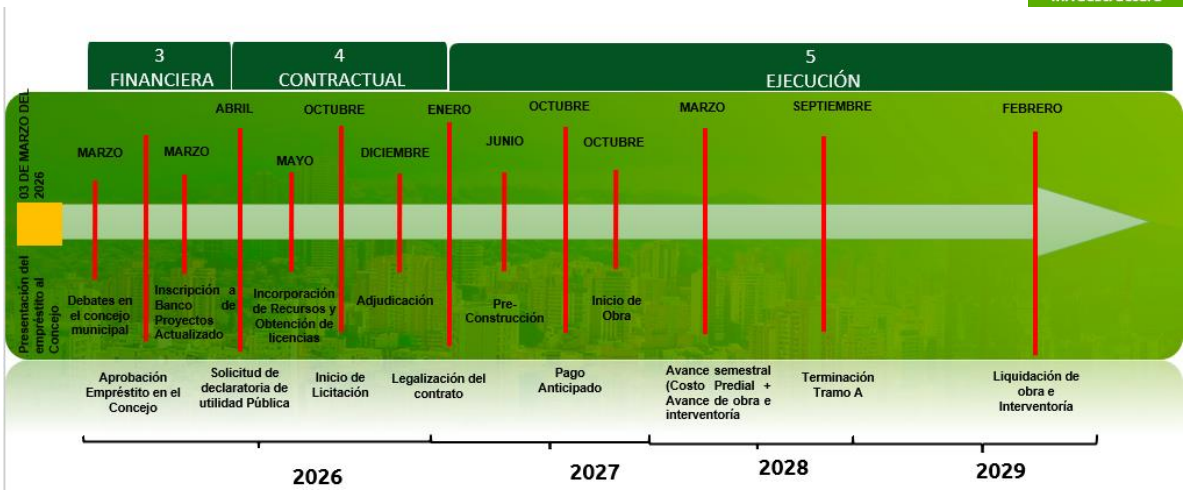
Escenario deportivo cuatro “4” Canchas



El proyecto actualmente ha finalizado su fase de ingeniería básica diseños (Fase 2), cálculos, planos, participación comunitaria, presupuesto y cronograma de ejecución, siendo necesario en este momento garantizar la financiación para continuar con los procesos de contratación de la ingeniería de detalle, gestión predial, construcción y entrada en funcionamiento. En la siguiente figura se presenta el marco cronológico para el desarrollo del proyecto.

Figura 77 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO A





Fuente. Secretaria de infraestructura 2026.

Figura 78 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO B

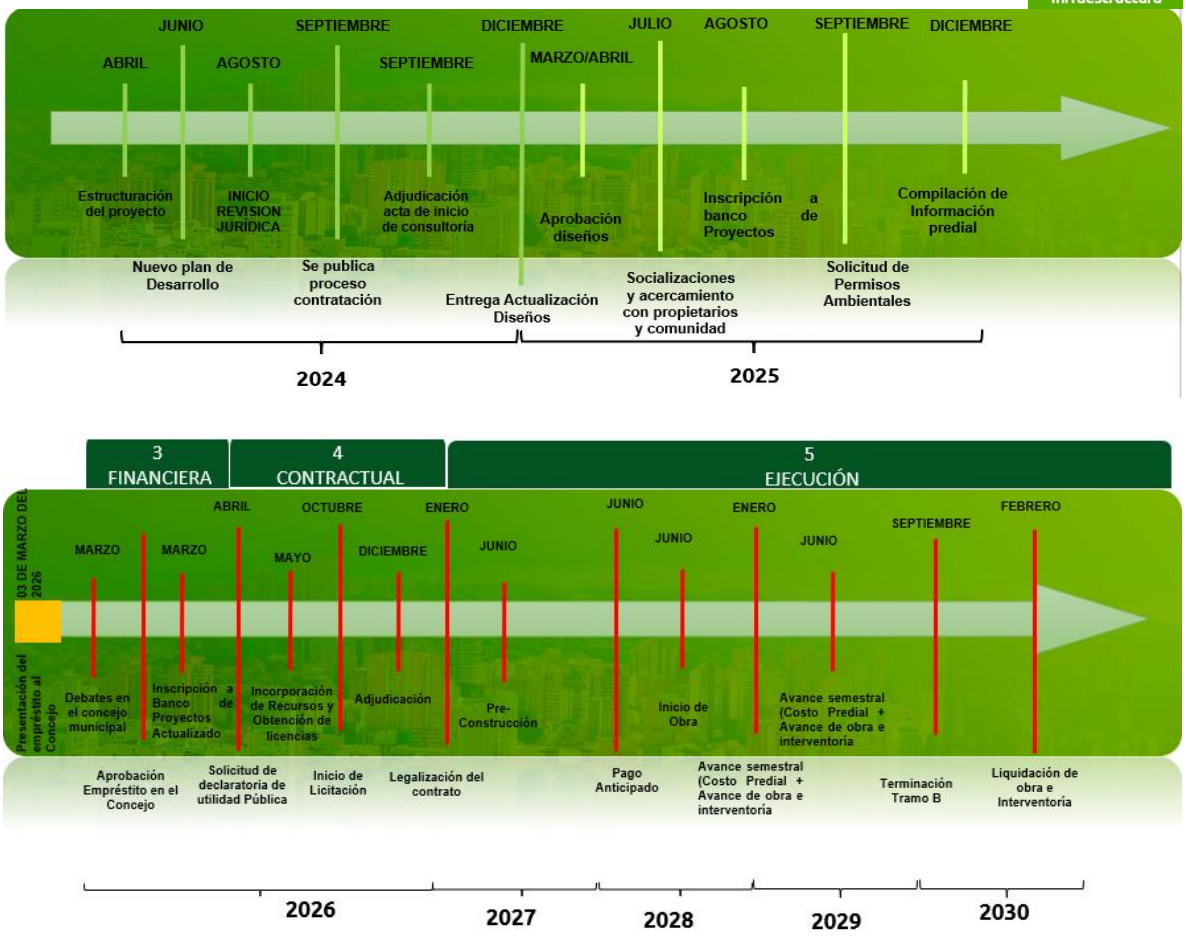
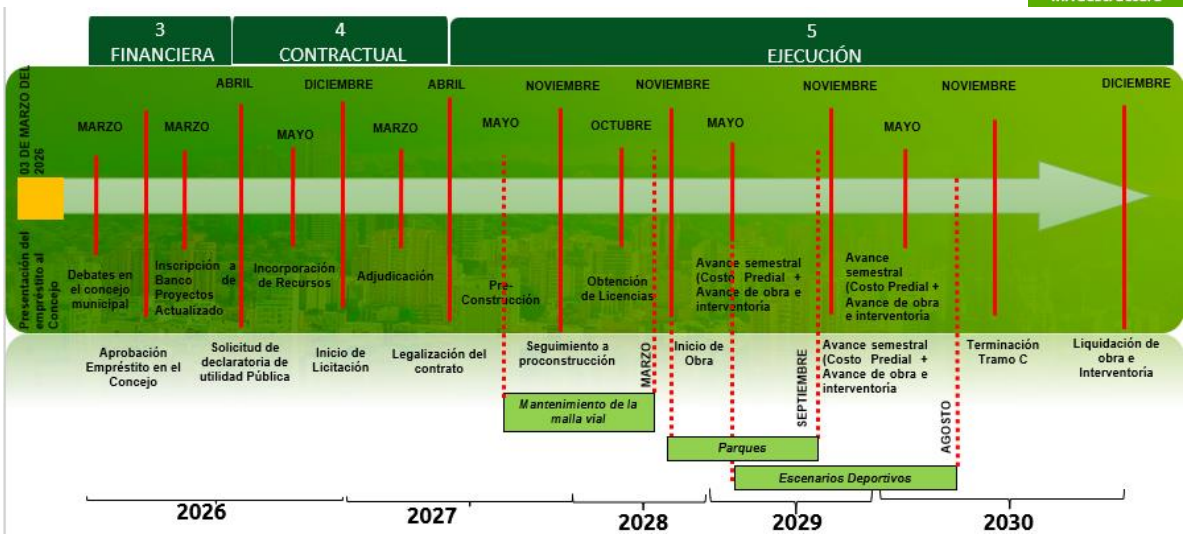


Figura 79 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO C





Fuente. Secretaria de infraestructura 2026.

Para continuar el desarrollo del proyecto de movilidad, pasando a la fase de inversión, es necesario contar con la aprobación del cupo de endeudamiento para el contrato de empréstito y matricular en el banco de proyecto de planeación del municipio.

13 ANALISIS FINANCIERO DEL PROYECTO

El área metropolitana de Bucaramanga ha sido escenario de una serie de grandes proyectos de infraestructura orientados a resolver los problemas históricos de movilidad y deficiencias en la infraestructura vial. Entre los proyectos más destacados se encuentran el Puente de la Novena, el intercambiador vial Mesón de los Búcaros, el intercambiador vial Quebrada Seca con Carrera 15, que conforman parte integral del proyecto Trocal Norte-Sur, y el intercambiador vial Neomundo en el municipio de Bucaramanga. Además, en el municipio de Floridablanca se destacan el intercambiador de Papi Quiero Piña, el intercambiador de Fátima y el intercambiador del Bosque; mientras que en Piedecuesta se construyó el intercambiador de Guatiguará.

Estos proyectos, de gran envergadura, implican un desafío significativo en términos de planificación, ejecución y control de riesgos. A lo largo de las diferentes fases de estos proyectos se han identificado múltiples factores de riesgo que han impactado tanto en el cronograma como en los costos proyectados inicialmente. Entre estos factores, se destacan:

a) Subestimación en los Estudios y Diseños Iniciales: Uno de los principales factores que ha generado un incremento en los riesgos ha sido la subestimación de las complejidades geotécnicas, ambientales y sociales en la fase de estudios y diseños. En varios casos, las condiciones del terreno, la presencia de suelos inestables, la variabilidad climática y la intervención en áreas urbanas densamente pobladas han requerido ajustes sustanciales en el diseño original y, por ende, modificaciones en los presupuestos y tiempos de ejecución.

b) Condiciones Geológicas y Geotécnicas Inesperadas: La presencia de suelos con características no previstas, zonas de alto riesgo sísmico o fallas geológicas no detectadas en las fases preliminares, ha generado costos adicionales debido a la necesidad de estudios complementarios, cambios en la técnica constructiva y la implementación de medidas de seguridad y estabilización adicionales. Esto ha sido particularmente evidente en los intercambiadores viales que involucran la modificación de la infraestructura existente.

c) Factores Ambientales y Sociales: La ejecución de proyectos de infraestructura de gran magnitud a menudo se ve afectada por la resistencia de las comunidades locales y la necesidad de cumplir con estrictas normativas ambientales.

d) Incremento en el Costo de Materiales y Mano de Obra: A lo largo de la ejecución de estos proyectos, se ha observado un incremento en los costos de materiales de construcción y mano de obra, debido a factores macroeconómicos como la inflación, la variabilidad en el costo de insumos y la alta demanda de recursos en la región. Estos incrementos no fueron anticipados en los presupuestos originales, lo que ha generado un desajuste en los costos estimados para la finalización de las obras.

e) Modificaciones y Adiciones Contractuales: La necesidad de realizar modificaciones y adiciones a los contratos originales ha sido una constante en la ejecución de estos proyectos. En muchos casos, la complejidad del trabajo ha llevado a la necesidad de ampliar los plazos de ejecución y ajustar el alcance de los proyectos, lo que ha generado un aumento promedio del 188% en los tiempos adicionales y un 31% en los costos adicionales respecto a lo inicialmente proyectado de las obras ejecutadas en Bucaramanga.

Tabla 7 – Listado de proyectos similares ejecutados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

No.	Objeto	Valor Contrato	Valor Total	Plazo Inicial	Plazo Total	% Plazo total	% Costo total
1	CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 54,909,500,000.00	$ 89,488,999,929.36	14 MESES	48 MESES	343%	163%
2	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 37,479,888,234.60	$ 57,573,620,350.41	14 MESES	24 MESES	171%	154%
3	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL AVENIDA QUEBRADASECA CON CARRERA 15 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 45,317,679,804.61	$ 45,304,303,005.98	10 MESES	21 MESES 20 DIAS	216%	100%
4	ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A FASE III Y CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE LA CARRERA NOVENA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 96,174,285,373.44	$ 124,506,482,945.97	22 MESES	52 MESES 22 DIAS	239%	129%
5	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE FATIMA UBICADO EN EL SECTOR DE LA INTERSECCIÓN DE LA TRANSVERSAL ORIENTAL CON LA VIA ALTOVIENTOSANTAFE Y SAN BERNARDO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA	$ 44,965,916,245.60	$ 62,516,855,807.68	16 MESES	24 MESES 21 DIAS	154%	139%
6	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- AMPLIACION Y OPTIMIZACION DEL INTERCAMBIADOR VIAL UBICADO EN ELSECTOR DE PAPI QUIERO PIÑA DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA	$ 36,305,422,099.80	$ 47,317,432,098.00	16 MESES	24 MESES 28 DIAS	156%	130%
7	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR VIAL GUATIGUARÁ (AUTOPISTA BUCARAMANGA – BOGOTÁ), MUNICIPIO DE PIEDECUESTA - SANTANDER.	$33.006.451.151,00	$ 33,006,451,151.00	16 MESES	18 MESES	113%	100%
8	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR EL BOSQUE (PASO ELEVADO) EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$ 14,731,534,349.00	$ 20,699,517,582.00	8 MESES	14 MESES	175%	141%
9	AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 112,358,375,673.48	$ 146,636,225,252.49	15 MESES	60 MESES 16 DIAS	403%	131%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Tabla 8 – Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga.

Tabla de Análisis de las obras ejecutadas en el Área Metropolitana de Bucaramanga			
% Adicional en tiempo en Bucaramanga	188%	% adicional en costos en Bucaramanga	31%
% Adicional en tiempo en el área metropolitana (sin incluir Bucaramanga)	48%	% Adicional en costo en el área metropolitana (sin incluir Bucaramanga)	27%
% adicional en tiempo promedio área	140%	% adicional en tiempo promedio área	32%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Justificación de la necesidad del Incremento en el porcentaje de Riesgos en Obras de Mayor Magnitud

a) Con base en el análisis de las dificultades experimentadas en los proyectos previos, se puede concluir que el incremento en el porcentaje de riesgos asociados a obras de mayor magnitud no es solo una proyección derivada de la experiencia pasada, sino una respuesta lógica a las condiciones dinámicas y complejas que enfrentan estos proyectos. A continuación, se presentan las principales justificaciones para este incremento:
b) Adaptabilidad de los Proyectos: A medida que los proyectos de infraestructura crecen en tamaño y complejidad, el número de variables imprevistas aumenta. Esto incrementa la probabilidad de que surjan riesgos asociados a factores técnicos, logísticos, sociales y económicos.
c) Mayor Complejidad en la Gestión de Recursos: Las obras de mayor magnitud requieren una coordinación más compleja entre diversas partes interesadas, lo que aumenta las probabilidades de errores, omisiones y sobrecostos, especialmente cuando se trata de cumplir con múltiples requisitos simultáneamente.
d) Aumento de la Exposición a Factores Externos: La magnitud de las obras implica que los proyectos están expuestos a un mayor número de factores externos, como cambios en las políticas públicas, fluctuaciones del mercado o imprevistos medioambientales, que son más difíciles de controlar a medida que se amplían.
e) Necesidad de Mitigación de Riesgos Aumentada: La escala de los proyectos también implica la necesidad de contar con planes de mitigación de riesgos más robustos, lo que genera costos adicionales, así como un incremento de la complejidad en la fase de ejecución.

13.1 Antecedentes

13.1.1 Construcción del Intercambiador vial Mesón de los Búcaros u Obras Complementarias

La construcción del intercambiador vial mesón de los búcaros, se realizó como parte del proyecto denominado troncal norte sur, esta obra se proyectó inicialmente con una duración de 14 meses y un valor de $54.909.500.000, con acta de inicio del 10 de septiembre de 2014, durante su ejecución se presentaron múltiples problemas, lo que se reflejó en

demoras y sobrecostos, la obra se dio por finalizada el 18 de diciembre de 2019, con una duración total de 48 meses y un valor de $89.488.999.929,36, a continuación se presentan las adicionales realizados.

Adicional 1: se presentó un adicional por valor de $ 14.516.066.713,00 valor que representa el 26.43% del valor pactado inicialmente y concepto de:

- Traslado de Redes de telecomunicación
- Actividades de desvió
- Actividades de vecindad
- Monitoreo del aire y ruido

Adicional 2: se presentó un adicional por valor de $ 10.945.041.309,12 y un plazo adicional de 10 Meses, con esta adición se alcanzó un porcentaje adicional con respecto al valor pactado inicialmente del 44.57%, esta adición se justificó con los estudios previos realizados el 6 de noviembre de 2015, que modificaba las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial, los ítems modificados Fueron:

- Preliminares y movimientos de tierra
- Alcantarillado complementario
- Estructura en concreto
- Mampostería
- Barandas en concreto
- Pavicretos
- Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales
- Red hidráulica, sanitaria y de gas
- Implementación Guía Ambiental
- Plazoleta central
- Plan de manejo de trafico
- Actividades no previstas
- Estudios pre construcción
- Pavimentos
- Adecuación de desvíos
- Complementación de estudios
- Ítems no previstos

Adicional 7: se presentó un adicional por valor de $2.886.000.000,00 este adicional se justificó en la modificación de las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial y con la descripción de ítems no previstos, los ítems modificados Fueron:

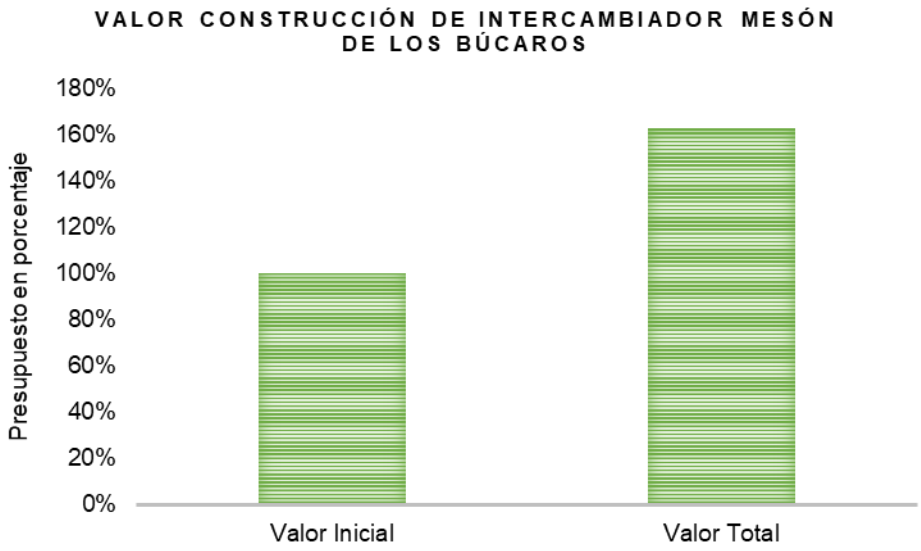
- Preliminares y movimientos de tierra
- Alcantarillado complementario
- Estructura en concreto
- Urbanismo
- Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales

- Plazoleta central
- Obras varias
- Plan de manejo de trafico
- Pavimentos
- Adecuación de desvíos
- Ítems no previstos

Adicional 10: Se presentó un adicional por valor de $ 6.232.391.907,24 este adicional se realizó para garantizar la ejecución de las actividades complementarias necesarias para la funcionalidad del sistema integral de circulación peatonal glorieta central, los recursos estaban destinados a las actividades finales del:

- Puente peatonal metálico
- Glorieta central
- Deprimido peatonal
- Cierres y desvíos

Figura 80 – Gráfica valor construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

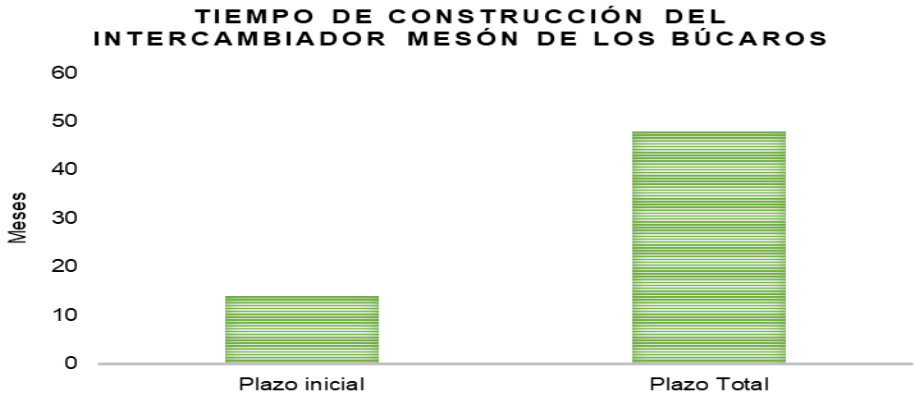
Adicionales de Tiempo

Durante la ejecución del Contrato se Realizaron múltiples adicionales, las principales causas se relacionaron a la necesidad de realizar nuevos diseños geométricos, ajustar

diseños estructurales y ajustes a los diseños urbanísticos, los cuales provocaron retrasos en actividades preliminares, construcción de vías, espacios públicos entre otras.

- Adicional 2: Diez (10) Meses
- Adicional 3: Cinco (5) Meses 6 Días
- Adicional 4: Un (1) Mes
- Adicional 5: Seis (6) Meses
- Adicional 6: Un (1) Mes
- Adicional 8: Dos (2) Meses
- Adicional 9: Diez (10) Días
- Adicional 10: Siete (7) Meses
- Adicional 11: Un (1) Mes
- Adicional 12: Quince (15) Días

Figura 81 – Gráfica tiempo construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

13.1.2 Ampliación del corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca sector puerta del sol - puente Provenza del municipio de Bucaramanga

La ampliación del corredor vial primario Bucaramanga – Floridablanca sector puerta del sol – puente Provenza , la ejecución de esta obra se proyectó inicialmente con una duración de 15 meses y un valor de $ 112.358.375.673,48, con acta de inicio del 01 de octubre de 2014, durante su ejecución se presentaron múltiples problemas, lo que se reflejó en demoras y sobrecostos, la obra se dio por finalizada el 03 de Marzo de 2022, con una duración total de 60 meses más 16 días, con un valor total de $ 146.636.225.252,49, a continuación se presentan las adicionales realizados.

Adicional 2: se presentó un adicional por valor $27.289.075.315,00 soportado a través de justificaciones de orden técnico dadas por la interventoría, que argumentaba la necesidad de otorgar valor adicional para garantizar el cumplimiento del objeto del contrato, que

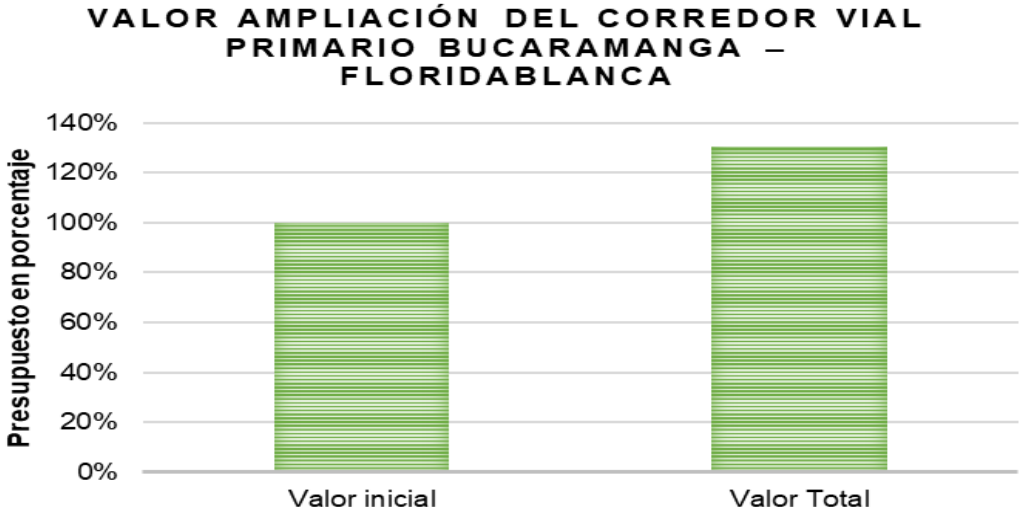
modificaba las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial, los ítems modificados Fueron:

- Preliminares
- Demoliciones
- Pavimentos
- Red de acueducto
- Red de Alcantarillado
- Urbanismo
- Redes eléctricas y de telecomunicación
- Sistemas de iluminación y alumbrado publico
- Plan de manejo de trafico
- Ítem no previsto Red de Alcantarillado
- Ítem no previsto Plan de manejo de trafico
- Presupuesto eléctrico construcción obra civil línea de media tensión, alternativa subterránea
- Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la Flora
- Reubicación línea 420 por afectación pila 4 viaducto
- Desmonte y disposición de estructuras metálicas
- Obra adicional estructura Antonia santos
- Ítem no previsto redes de telecomunicación – cruces
- Reubicación redes de telecomunicación
- Reubicación postes policía nacional
- Arreglo cámara policía en puente costado nororiental García cadena
- Canalización para semáforos torres de Alejandría
- Restitución Semaforización carrera 30 – calle 67
- Obra adicional deprimido Diamante
- Reubicación acometida eléctrica Motoreste
- Obra adicional Acueducto
- Modificación eléctrica Costado occidental
- Ítem no previsto Urbanismo
- Distribución de redes de telecomunicaciones en espacio publico
- Obras CAI eléctrico
- Obra adicional sistema de alumbrado publico

Adicional 8: se presentó un adicional por valor de $ 6.988.774.264,01 este adicional comprendía aspectos técnicos, administrativos, financieros, ambientales y sociales, necesarios para continuar con la ejecución del contrato, los ítems modificados Fueron:

- Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la flora
- Reubicación de redes de Telecomunicación
- Restitución semaforización Carrera 30 – Calle 67
- Distribución de redes de telecomunicación en espacio publico
- Trabajos cableado red de media tensión
- Trabajos por reubicación de redes de telecomunicación existentes
- Provisionales de obras

Figura 82 – Gráfica costos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca

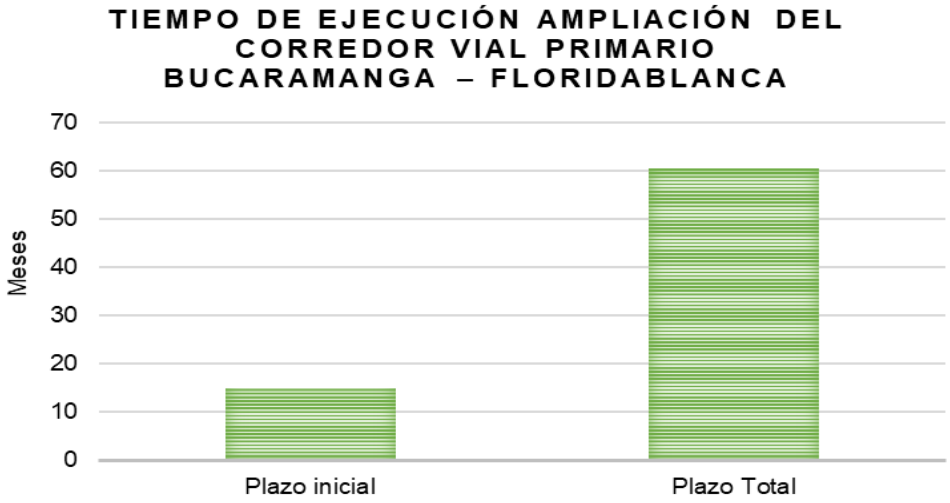


Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Durante la ejecución del Contrato se Realizaron múltiples adicionales, las principales causas se relacionaron a la necesidad de realizar nuevos diseños geométricos, ajustar diseños estructurales y ajustes a los diseños urbanísticos, los cuales provocaron retrasos en actividades preliminares, construcción de vías, espacios públicos entre otras.

- Adicional 1: Doce (12) Meses
- Adicional 3: Cuatro (4) Meses
- Adicional 4: Un (1) Mes
- Adicional 5: Dos (2) Meses
- Adicional 6: Dos (2) Meses
- Adicional 7: Tres (3) Meses
- Adicional 9: Cuatro (4) Meses
- Adicional 10: Seis (6) Meses
- Adicional 11: Cuatro (4) Meses Y Veinte (20) Días
- Adicional 12: Un (1) Mes Y Veinte (20) Días
- Adicional 13: Ciento Diecisiete (17) Días
- Adicional 14: Treinta Y Tres (33) Días
- Adicional 15: Seis (6) Días

Figura 83 – Gráfica tiempos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

A continuación, se presenta un análisis financiero de diversos megaproyectos ejecutados en distintos municipios del área metropolitana y otras regiones del país. Este análisis incluye la recopilación de información sobre cada proyecto, su presupuesto y plazo inicial, así como la duración real de ejecución y el costo final registrado a la fecha de finalización y proyectado para el año 2025. El objetivo es obtener una visión integral del comportamiento financiero y la evolución de estos proyectos, permitiendo evaluar su eficiencia en términos de costos y tiempos de ejecución.

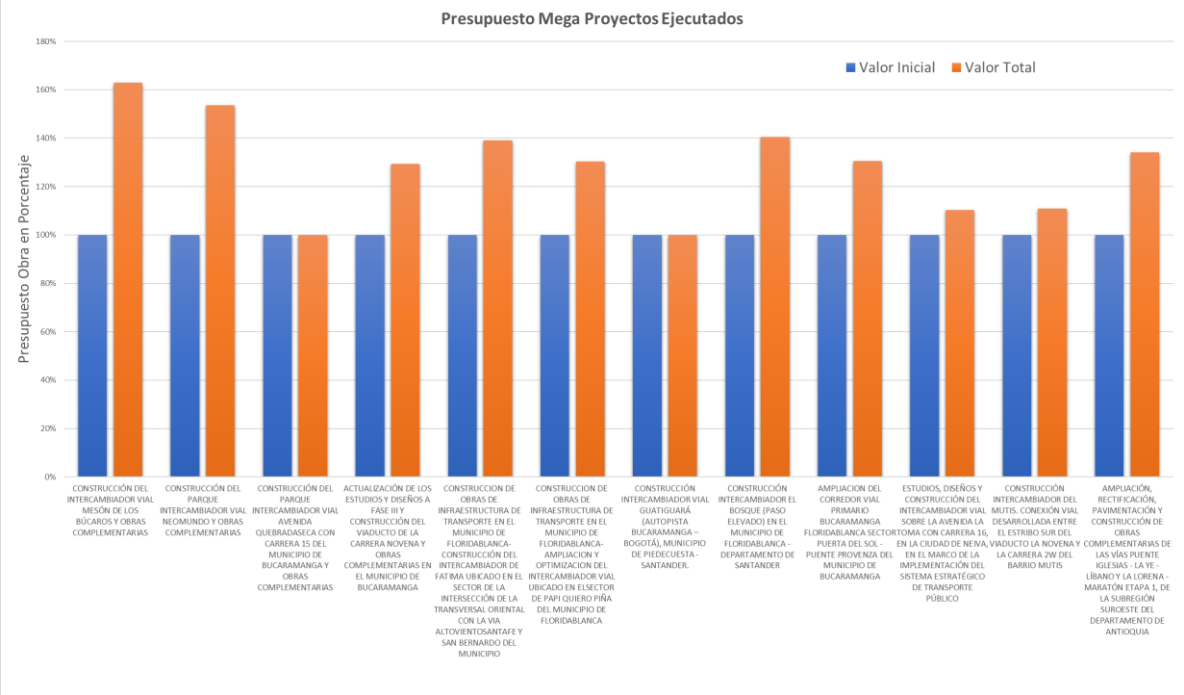
Tabla 9 - Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga.

No.	Objeto	Valor Contrato	Valor Total	Plazo Inicial	Plazo Total	% Plazo total	% Costo total
1	CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 54.909.500.000,00	$ 89.488.999.929,36	14 MESES	48 MESES	343%	163%
2	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 37.479.888.234,60	$ 57.573.620.350,41	14 MESES	24 MESES	171%	154%
3	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL AVENIDA QUEBRADASECA CON CARRERA 15 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 45.317.679.804,61	$ 45.304.303.005,98	10 MESES	21 MESES 20 DIAS	216%	100%
4	ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A FASE III Y CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE LA CARRERA NOVENA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 96.174.285.373,44	$ 124.506.482.945,97	22 MESES	52 MESES 22 DIAS	239%	129%
5	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE FATIMA UBICADO EN EL SECTOR DE LA INTERSECCIÓN DE LA TRANSVERSAL ORIENTAL CON LA VIA ALTOVIENTOSANTAFE Y SAN BERNARDO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA.	$ 44.965.916.245,60	$ 62.516.855.807,68	16 MESES	24 MESES 21 DIAS	154%	139%
6	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- AMPLIACION Y OPTIMIZACION DEL INTERCAMBIADOR VIAL UBICADO EN ELSECTOR DE PAPI QUIERO PIÑA DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA	$ 36.305.422.099,80	$ 47.317.432.098,00	16 MESES	24 MESES 28 DIAS	156%	130%
7	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR VIAL GUATIGUARÁ (AUTOPISTA BUCARAMANGA – BOGOTÁ), MUNICIPIO DE PIEDECUESTA - SANTANDER.	$33.006.451.151,00	$ 33.006.451.151,00	16 MESES	18 MESES	113%	100%
8	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR EL BOSQUE (PASO ELEVADO) EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$ 14.731.534.349,00	$ 20.699.517.582,00	8 MESES	14 MESES	175%	141%
9	AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 112.358.375.673,48	$ 146.636.225.252,49	15 MESES	60 MESES 16 DIAS	403%	131%
11	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL SOBRE LA AVENIDA LA TOMA CON CARRERA 16, EN LA CIUDAD DE NEIVA, EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO	$ 32.609.377.440	$ 35.938.949.809,30	18 MESES	29 MESES	161%	110%
10	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR DEL MUTIS. CONEXIÓN VIAL DESARROLLADA ENTRE EL ESTRIBO SUR DEL VIADUCTO LA NOVENA Y LA CARRERA 2W DEL BARRIO MUTIS	$ 18.691.588.785	$ 20.732.044.593,15	12 MESES	13 MESES Y 20 DIAS	114%	111%
13	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VÍAS PUENTE IGLESIAS - LA YE - LÍBANO Y LA LORENA - MARATÓN ETAPA 1, DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 14.996.487.113	$ 20.120.789.479,00	5 MESES 15 DIAS	17 MESES	309%	134%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El siguiente diagrama de barras dobles presenta una comparación del valor de inversión de distintos megaproyectos. Cada proyecto está representado por dos barras: la primera indica el porcentaje del presupuesto inicial respecto al total de proyectos analizados, y la segunda muestra el costo final registrado o proyectado. Este gráfico permite visualizar la variación entre el presupuesto estimado y el valor final de ejecución, facilitando el análisis del comportamiento financiero y la eficiencia en la gestión de costos.

Figura 84 - Presupuesto Mega Proyectos Ejecutados.

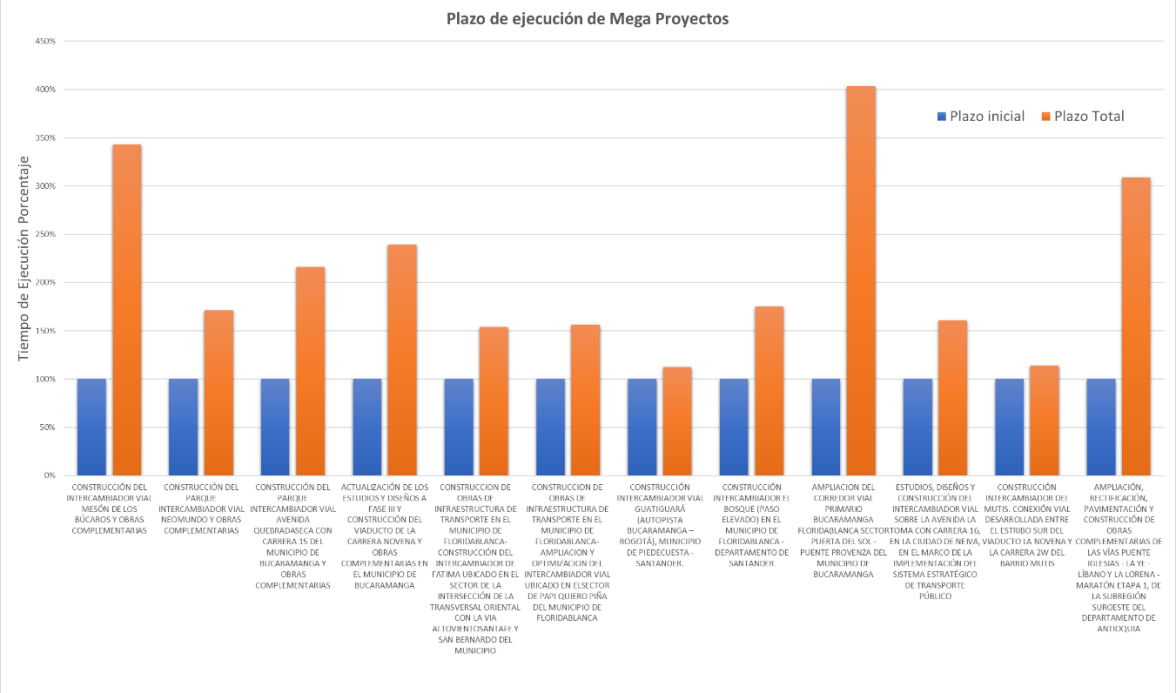


Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El análisis de la gráfica revela que la mayoría de los proyectos presentan sobrecostos que oscilan entre un 10% y un 63% con respecto a su presupuesto inicial. Estos incrementos se deben, en gran medida, a modificaciones en los diseños originales y a la ocurrencia de imprevistos que impactan la planificación financiera. Dichas variaciones conllevan ajustes en las cantidades de obra inicialmente estimadas, generando desviaciones presupuestarias significativas. Asimismo, se evidencia que los porcentajes asignados a Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU) resultan insuficientes para absorber los costos adicionales derivados de estas modificaciones, lo que resalta la necesidad de una mayor precisión en la estimación de costos y una planificación más robusta para mitigar riesgos financieros en este tipo de proyectos.

El siguiente diagrama de barras dobles muestra la comparación entre el plazo inicial estimado y el tiempo total de ejecución de distintos megaproyectos. Cada proyecto está representado por dos barras: la primera indica la duración planificada en su fase inicial, y la segunda refleja el tiempo real de ejecución hasta su finalización. Este gráfico permite analizar las desviaciones en los tiempos de entrega, identificando posibles retrasos y su impacto en la planificación y gestión de los proyectos.

Figura 85 - Tiempos Mega Proyectos Ejecutados.



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El análisis del diagrama de plazos muestra que la mayoría de los proyectos han experimentado incrementos significativos en sus tiempos de ejecución, con variaciones que van desde el 113% hasta el 403% respecto al plazo inicial estimado. Estos retrasos obedecen principalmente a imprevistos surgidos durante la ejecución, tales como modificaciones en los diseños, problemas en la adquisición de insumos, condiciones climáticas adversas, dificultades en la gestión de permisos y ajustes en la disponibilidad de recursos financieros.

La repercusión de estos imprevistos no solo afecta la planificación del proyecto, sino que también incide en su rentabilidad y costos asociados, ya que los mayores tiempos de ejecución implican sobrecostos en mano de obra, equipos y administración. Asimismo, los retrasos pueden generar impactos negativos en la operatividad de las infraestructuras planificadas, afectando el cumplimiento de compromisos contractuales y la entrega de beneficios esperados a la comunidad. Estos resultados resaltan la importancia de una planificación más precisa, el fortalecimiento de la gestión de riesgos y la implementación de estrategias de mitigación que permitan reducir la incertidumbre en la ejecución de megaproyectos.

13.2 Análisis de los riesgos y estrategias para la ejecución de megaobras en el área metropolitana de Bucaramanga

La ejecución de grandes obras de infraestructura en el área metropolitana de Bucaramanga enfrenta diversos desafíos y riesgos inherentes al entorno de construcción, los cuales pueden afectar tanto el cumplimiento de los plazos como el presupuesto de los proyectos. A fin de mitigar estos riesgos y mejorar la eficiencia en la ejecución, se han implementado diversas estrategias, basadas en experiencias previas y mejores prácticas en la industria. Entre las principales estrategias adoptadas se encuentran:

- **Implementación de metodologías BIM (Building Information Modeling):** La adopción de la metodología BIM ha sido fundamental en el desarrollo de los proyectos, permitiendo una gestión integrada y multidisciplinaria de todas las fases del proyecto. BIM facilita la coordinación entre los distintos componentes del proyecto (diseño geométrico, estructural, urbanístico, redes, etc.), lo que reduce significativamente los riesgos de conflictos entre estos componentes. Además, permite realizar una proyección más realista de las posibles interacciones entre los diferentes sistemas, lo que ayuda a identificar y resolver problemas antes de que se materialicen en obra. Esta herramienta también favorece la actualización constante de los estudios a medida que el proyecto avanza, especialmente en la fase 3, garantizando la alineación con las necesidades actuales y evitando sobrecostos por errores no detectados a tiempo.

- **Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos:** Una de las principales fuentes de costos adicionales en proyectos de infraestructura en Bucaramanga es el traslado de redes de servicios públicos. Para mitigar este riesgo, se ha destacado la necesidad de un trabajo articulado y temprano con las empresas prestadoras de servicios, como la Electrificadora, las empresas de telecomunicaciones, y los responsables del acueducto y alcantarillado. Este enfoque permite integrar en el cronograma del proyecto las posibles reubicaciones de redes y así evitar demoras imprevistas y costos adicionales. Además, se considera la planificación y coordinación de estos movimientos en las primeras fases del proyecto, minimizando las interrupciones y garantizando la disponibilidad de los servicios en todo momento.

- **Análisis predial y valoración de los predios afectados**: La identificación y evaluación de los predios que se verán impactados por la ejecución de las megaobras es crucial para evitar retrasos por conflictos con la comunidad y problemas legales. Se ha realizado un análisis predial que incluye la valoración preliminar de los predios afectados, lo cual permite establecer una compensación adecuada. Este enfoque ayuda a reducir la incertidumbre y garantiza que el proceso de adquisición de terrenos se realice de forma eficiente y sin imprevistos.

- **Impacto en los costos y plazos**: Estas estrategias, al reducir los riesgos asociados a la ejecución de los proyectos, han demostrado ser efectivas en la disminución de los sobrecostos que históricamente se presentaban en obras similares. Sin embargo, también es importante reconocer que, aunque se ha logrado optimizar la

ejecución, la naturaleza cambiante del entorno de construcción implica un incremento de los riesgos inherentes.

En conclusión, la implementación de estas estrategias permite no solo mitigar los riesgos tradicionales de las megaobras, sino también anticipar y gestionar los riesgos emergentes que podrían afectar la ejecución de los proyectos en el área metropolitana de Bucaramanga. A través de un enfoque integrado y proactivo, se optimizan los recursos, se reducen los costos adicionales y se aumenta la probabilidad de éxito en la culminación de estas importantes infraestructuras para la ciudad.

13.3 Justificación del incremento del 11% en los riesgos asociados a megaobras

El incremento del porcentaje de riesgos asociados a los proyectos de infraestructura en el área metropolitana de Bucaramanga se justifica con base en la literatura sobre el análisis de riesgos en la construcción de megaobras, que refleja cómo las características de estos proyectos influyen en la evaluación y gestión de riesgos.

- **Variabilidad en los costos de materiales y recursos:** En proyectos de gran envergadura, la variabilidad de los precios de materiales y recursos es uno de los factores más comunes que genera incertidumbre. Según un estudio realizado por Flanagan & Norman (2015), los riesgos asociados a fluctuaciones en los costos de materiales pueden representar hasta un 12% del valor total de un proyecto, dependiendo de las condiciones del mercado y la localización del proyecto. La fluctuación de precios en recursos esenciales como el acero, cemento y mano de obra puede influir significativamente en el presupuesto de los proyectos.

- **Riesgos asociados a cambios regulatorios y normativos:** Además de los riesgos inherentes a los costos, los proyectos de infraestructura deben adaptarse a posibles cambios regulatorios o normativos. El trabajo de Chileshe & Haupt (2011) en su análisis sobre la gestión de riesgos en proyectos de construcción, sugiere que los cambios en las leyes de planificación, medio ambiente y seguridad pueden incrementar los costos y plazos en un rango de entre 5% a 15% en proyectos grandes. Esto está relacionado con la necesidad de realizar ajustes en los diseños o los procedimientos de ejecución para cumplir con nuevas normativas.

- **Incertidumbre en la ejecución y condiciones del terreno:** Otro factor clave es la incertidumbre relacionada con las condiciones del terreno o con el entorno en el que se ejecuta la obra. El Project Management Institute (PMI) en su guía de gestión de proyectos (2017) indica que, en proyectos de infraestructura, los riesgos relacionados con el terreno y las condiciones climáticas imprevistas pueden generar un incremento en los costos de entre 10% y 20%. Esto se debe a posibles problemas como la necesidad de realizar excavaciones adicionales, reubicación de redes o imprevistos en el subsuelo.

- **Manejo de conflictos e imprevistos legales:** Según el estudio de Berglund et al. (2016), los riesgos legales, especialmente relacionados con la expropiación de terrenos y la resolución de conflictos con la comunidad, pueden implicar un aumento en los costos de entre 8% y 12%. Estos conflictos, si no se gestionan de manera proactiva, pueden generar retrasos en el proyecto y costos adicionales asociados a la resolución de disputas.

Como procesos de referencia podemos evaluar los adicionales realizados en el proyecto "CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS", realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 10 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 54.909.500.000,00	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 1	$ 14.516.066.713,00	26%	•Traslado de Redes de telecomunicación •Actividades de desvió •Actividades de vecindad •Monitoreo del aire y ruido	1.Implementación de metodologías BIM (5%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (18%)	3%
Adicional 2	$ 10.945.041.309,12	20%	•Preliminares y movimientos de tierra •Alcantarillado complementario •Estructura en concreto •Mampostería •Barandas en concreto •Pavicretos •Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales •Red hidráulica, sanitaria y de gas •Implementación Guía Ambiental •Plazoleta central •Plan de manejo de trafico •Actividades no previstas •Estudios pre construcción •Pavimentos •Adecuación de desvíos •Complementación de estudios •Ítems no previstos	1.Implementación de metodologías BIM (14%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (2%)	4%
Adicional 7	$ 2.886.000.000,00	5%	•Preliminares y movimientos de tierra •Alcantarillado complementario •Estructura en concreto •Urbanismo •Alumbrado público e instalaciones eléctricas	1.Implementación de metodologías BIM (2%)	2%

			zonas comerciales y servicios generales •Plazoleta central •Obras varias •Plan de manejo de trafico •Pavimentos •Adecuación de desvíos •Ítems no previstos	2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (1%)	
Adicional 10	$ 6.232.391.907,24	11%	•Puente peatonal metálico •Glorieta central •Deprimido peatonal •Cierres y desvíos	1.Implementación de metodologías BIM (9%)	2%
Valor Total	$ 89.488.999.929,36	163%	Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	11%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Evaluación de los adicionales realizados en el proyecto “AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”, realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 11 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 112.358.375.673,48	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 2	$ 27.289.075.315	24%	•Preliminares •Demoliciones •Pavimentos •Red de acueducto •Red de Alcantarillado •Urbanismo •Redes eléctricas y de telecomunicación •Sistemas de iluminación y alumbrado publico •Plan de manejo de trafico •Ítem no previsto Red de Alcantarillado •Ítem no previsto Plan de manejo de trafico •Presupuesto eléctrico construcción obra civil línea de media tensión, alternativa subterránea •Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la Flora •Reubicación línea 420 por afectación pila 4 viaducto •Desmonte y disposición de estructuras metálicas	1.Implementación de metodologías BIM (5%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (8%)	9%

			•Obra adicional estructura Antonia santos •Ítem no previsto redes de telecomunicación – cruces •Reubicación redes de telecomunicación •Reubicación postes policía nacional •Arreglo cámara policía en puente costado nororiental García cadena •Canalización para semáforos torres de Alejandría •Restitución Semaforización carrera 30 – calle 67 •Obra adicional deprimido Diamante •Reubicación acometida eléctrica Motoreste •Obra adicional Acueducto •Modificación eléctrica Costado occidental •Ítem no previsto Urbanismo •Distribución de redes de telecomunicaciones en espacio publico •Obras CAI eléctrico •Obra adicional sistema de alumbrado publico		
Adicional 8	$ 6.988.774.264	6%	•Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la flora •Reubicación de redes de Telecomunicación •Restitución semaforización Carrera 30 – Calle 67 •Distribución de redes de telecomunicación en espacio publico •Trabajos cableado red de media tensión •Trabajos por reubicación de redes de telecomunicación existentes •Provisionales de obras	1.Implementación de metodologías BIM (1%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (2%)	3%
Valor Total	$ 146.636.225.252,48	131%	Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	12%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Evaluación de los adicionales realizados en el proyecto “CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS”, realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 12 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción ítems Modificados	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 37.479.888.234,6	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 1	$ 319.995.530,00	1%	• Fase I del plan de Manejo de Trafico		1%
Adicional 2	$ 6.373.777.864,00	17%	• Preliminares y movimientos de Tierra • Alcantarillado • Estructuras concreto deprimido, pazo elevado y plazoleta • Urbanismo • Pavimentación • Señalización • Iluminación • Red Hidráulica • No previstos	1.Implementación de metodologías BIM (11%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (4%)	2%
Adicional 4	$ 13.399.958.721,77	34%	• Preliminares y movimientos de Tierra • Alcantarillado • Estructuras concreto deprimido, pazo elevado y plazoleta • Rampas y terraplenes plazoleta • Urbanismo • Pavimentación • Señalización • Iluminación • Red Hidráulica • Acabados y mobiliario plazoleta • Puente peatonal • Implantación de la Guía ambiental • Mobiliario urbano • Plan de manejo de trafico • Estadio de atletismo • No previstos	1.Implementación de metodologías BIM (22%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (4%)	8%
Valor Total	$ 57.573.620.350,41	154%	Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	11%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

En base a los factores mencionados y la experiencia acumulada en la ejecución de megaobras, el incremento del 11% en los riesgos se justifica como una medida precautoria que toma en cuenta tanto la incertidumbre inherente a los factores antes descritos como la necesidad de adaptar el proyecto a circunstancias cambiantes y potencialmente imprevistas. Esta cifra se encuentra dentro del rango aceptable y documentado en la literatura de gestión de riesgos para proyectos de infraestructura de gran escala.

14 BENEFICIOS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD

Los proyectos de Movilidad, objeto del acuerdo en relación, presentan diferentes beneficios y áreas de oportunidad de desarrollo, tanto municipales como metropolitanos, estos beneficios se identifican desde diferentes aristas.

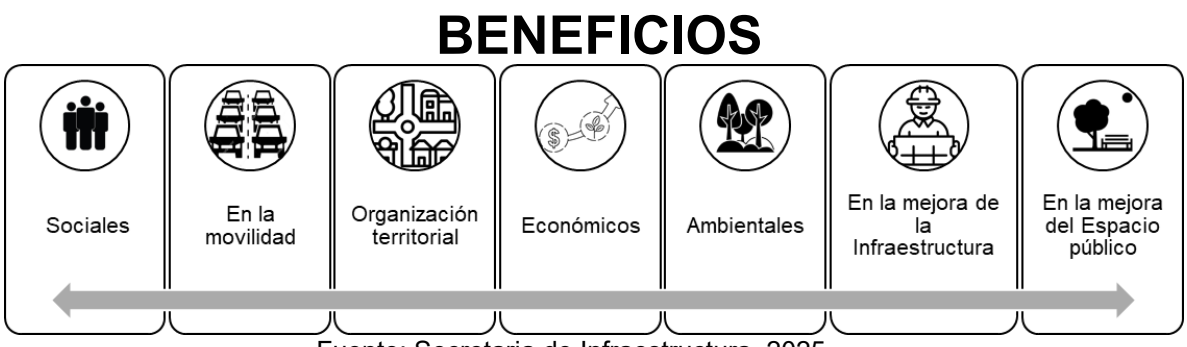
En aras de vislumbrar los beneficios del proyecto, se enlistan los problemas identificados que motivan el desarrollo del proyecto, entre los cuales se destaca:

- ✓ La limitada oferta vial en sentido Norte Sur del área metropolitana.
- ✓ Una alta congestión vehicular.
- ✓ El crecimiento automotor.
- ✓ Pocos espacios para el deporte y la recreación.
- ✓ Espacios públicos sin el cumplimiento de las condiciones técnicas.
- ✓ Pérdida de capa vegetal generando erosión en los sectores aledaños al DRMI.
- ✓ Alta densificación en el sector DRMI sin control de las normas geotécnicas de la CDMB.
- ✓ Largos tiempos en los desplazamientos de viaje.
- ✓ Uso de zonas prohibidas para el parqueo.

Como soluciones a los problemas enlistados, se define el desarrollo de los proyectos de infraestructura, los beneficios se distinguen no solo desde el punto de vista de movilidad e infraestructura, también abarcan mejoras en las dinámicas sociales, calidad de vida, aumento de focos de interés turístico tanto municipal como metropolitano, condiciones que propenden el desarrollo y progreso de la ciudad y la región

A continuación, se relacionan los principales beneficios que la implementación y construcción del proyecto de la Troncal Metropolitana Norte Sur, tramo 3ª (Intersección de la carrera 9na con calle 45) y tramos 3C, 4 y 5 (Mutis 2w- mercado campesino) trae tanto al municipio como al área metropolitana.

Figura 86 – Indicadores de beneficios con la construcción y puesta en marcha de los tramos 3ª, 3C, 4 y 5 de la Troncal Metropolitana Norte Sur.



Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

A nivel general los principales beneficios se generalizan en los siguientes puntos

- Población impactada 1.327.106 (*Proyecciones de población área metropolitana 2024, Censo DANE 2018*).

- Población beneficiada directa: 28.940 habitantes de la comuna 7 y 17.
- Aumento de la competitividad debido al progreso y modernización de la infraestructura física del municipio de Bucaramanga.
- Impacto Metropolitano mejorando las condiciones de transitabilidad y tiempos de recorridos entre el Norte-Centro y Sur del AMB.
- Mejora en las condiciones urbanísticas y paisajísticas de los entornos impactados.
- Soluciones integrales para la comunidad.

Beneficios en la movilidad

Con la construcción y puesta en marcha del proyecto, los principales beneficios desde la movilidad corresponden al:

- Mejoramiento en demoras en los desplazamientos.
- Se minimiza la congestión en la zona del proyecto y aledañas a esta
- Se genera la optimización vial, reducción de los tiempos de recorridos.

De acuerdo al estudio de tránsito desarrollado para la construcción del tramo 3ª, correspondiente a la intersección de la 9na con 45, las mejoras a nivel de indicadores de tránsito se reflejan en la siguiente relación.

Figura 87 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha del intercambiador de la 9na con 45

Parámetros	Línea Base	Proyecto	Variación
Demora Promedio (seg)	44,10	17,22	-0,61
Paradas Promedio	1,58	0,83	-0,47
Velocidad (km/h)	20,50	27,76	0,35
Demora Promedio x Parada (seg)	30,44	7,14	-0,77
Distancia Total Recorrida (km)	7343,17	7370,15	0,00
Tiempo de Viaje Total (h)	359,89	265,54	-0,26
Demora Total (h)	148,88	57,70	-0,61
Total Paradas	19147,00	10062,00	-0,47
Demora Total x Parada (h)	102,77	23,93	-0,77
Vehículos Activos	332,00	245,00	-0,26
Vehículos Despejados	11821,00	11816,00	0,00
Demora Latente (h)	0,25	0,24	-0,04
Demanda Latente	0,40	0,80	1,00

Fuente: Productos Contrato 140-2024 Consultor Nogaall S.A.S (Diseños Fase III).

En cuanto a los tramos 3C, 4 y 5 correspondientes a sector Mutis carrera 2W – Mercado campesino, se identifican los siguientes indicadores a nivel de Fase II.

Figura 88 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha tramos 3C, 4 y 5 (Mutis Carrera 2w-Mercado Campesino).

Parámetro	Línea Base	Proyecto	Variación
Demora Promedio (min)	6.75	5.20	-1.55
Velocidad (km/h)	22	30	8

Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

- Se genera movilización inclusiva integrando diferentes grupos de sociedades con movilidad reducida
- Se genera reducción de accidentes, diminución en las tasas de incidentes y accidentes en el área de intervención del proyecto con áreas de esparcimiento y zonas peatonales.
- Integración de los diferentes modos de transporte
- Adecuación de espacios públicos y zonas verdes

Beneficios Ambientales

- Paisajismo sostenible: Armonización de la construcción con el entorno natural y que busca preservar y mejorar la salud ecológica de un espacio.

- Corredores ecológicos conectándose con las zonas de protegidas ambientalmente (DRMI de Bucaramanga).

- Mejora de la calidad del aire que respiramos basado en los árboles a sembrar, los cuales podrán capturar una mayor cantidad de partículas de polvo y otros contaminantes del aire.

- Reducción de la huella de carbono de los edificios y las áreas urbanas, al aumentar la cantidad de árboles sembrado habrá mayor absorción de C02 durante la fotosíntesis ayudando a mitigar el cambio climático.

- El uso estratégico de medios silviculturales para la generación de sombra disminuirá la necesidad de aire acondicionado el consumo eléctrico.

- Reducción del consumo de agua, el sembrar especies nativas y perennes requieren menos mantenimiento y agua reduciendo emisiones asociadas con el riesgo y fertilizantes.

- Para lograr esto objetivos, se contempla dentro del proyecto las siguientes intervenciones y compensaciones desde el punto de vista ambiental, bajo la siembra de las especies establecidas en el manual de silvicultura del municipio de Bucaramanga, siendo un total de 339 árboles sembrados, 2700 arbustos y 800 m2 de césped de grama dulce.

Figura 89 – Indicadores de especies arbóreas a sembrar en el marco del proyecto.



Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

Beneficios sociales

- Desarrollo y Crecimiento de la ciudad.
- Mejora significativa de la calidad de vida al reducir el estrés y la frustración de los conductores.
- Aumento de la seguridad vial al disminuir el riesgo de accidentes y lesiones.
- Mayor inclusión social al facilitar el acceso a servicios esenciales para comunidades marginadas.
- Mayor accesibilidad a zonas comerciales, residenciales, educativas, atención médica y demás servicios esenciales.
- Disminución en las demoras del transporte público

Beneficios en el Ordenamiento Territorial

- Desarrollo y Organización territorial apropiada, dando cumplimiento a los planes tanto municipales como metropolitanos en materia a la organización territorial y organización de la Infraestructura en el área de influencia.

- Integración de nuevos espacios para el uso y desarrollo de la comunidad.

Beneficios económicos

- Mejora de la infraestructura vial para aumentar la eficiencia del transporte.

- Reducción de los costos operativos para empresas y ciudadanos al disminuir los tiempos de viaje.

- Generación de empleo local durante la fase de construcción, contribuyendo al crecimiento económico.

Beneficios en la infraestructura

- Proyección de obras que generan seguridad y competitividad al entorno del proyecto, mejorando las condiciones de movilidad, con el uso de pasos elevados, acortando distancias, permitiendo que la vía sea una opción de movilidad eficiente.

- La nueva infraestructura proyectada, mejora las condiciones urbanísticas y paisajísticas del entorno, dando mayor confort tanto a los habitantes como a los transeúntes del sector, armonizando el proyecto con el entorno e importancia histórica, cultural, comercial y social que representa el área de intervención.

- Incorporación de obras de mitigación, que permiten solucionar potenciales áreas susceptibles a la erosión, en donde se incorporan soluciones basadas en la Naturaleza (SBN), incorporando con esto el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) –Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

Beneficios en la mejora del espacio público

- La planificación Urbana y sostenible incorporada en el proyecto, Facilita las circulaciones diferentes a la vehicular, lo que contribuye a reducir la congestión y el tráfico, permitiendo la conectividad con el transporte público, y contribuyen a reducir los impactos ambientales.

- El aumento del espacio, mejora la calidad de vida, la salud y el bienestar de las personas. También contribuye a la cohesión social y la igualdad.

- De manera específica el proyecto contempla como beneficios medibles a nivel de espacio público, el desarrollo de 2.271 m2 de espacio público mejorado entre andenes, separadores, pasos seguros e incorporación de mobiliario urbano; incorporación de mínimo 6 paraderos de transporte público localizados, desarrollo de 6 pasos peatonales seguros por medio de pompeyanos o resaltos trapezoidales

15 PRESUPUESTO DE LOS PROYECTOS

TROCAL NORTE SUR- TRAMO NOVEN CON 45, TRAMO A, TRAMO B, TRAMO C Y OBRAS COMPLEMENTARIAS (MALLA VIAL, PARQUES Y ESCENARIOS DEPORTIVOS)

El cálculo de los costos de materialización del proyecto se determinó a partir del análisis e identificación de actividades específicas, estableciendo los requisitos de cada componente de costos en herramientas, equipo, mano de obra, insumos y transporte; Estructurándolas en una secuencia lógica de ejecución de a acuerdo a lo dispuesto normativamente, para establecer el cronograma de ejecución del mismo. Para el año 2026 la intersección de la novena con 45, presenta costos totales correspondientes a ***$130,789,764,848, oo,*** la rehabilitación de la malla viál urbana adyacente al correcto contempla costos correspondientes a **$6.786.000.764** el tramo entre el mutis - carrera 2w – mercado campesino presento un presupuesto para el tramo A correspondiente a ***$33,380,949,118 ,*** el tramo B del proyecto presenta costos totales equivalentes a $77.330.056.890 y el tramo C costos correspondientes a $ 99.611.454.065, dentro de las obras complementarias a desarrollar en el sector Mutis 2W, se encuentra la repotencialización de parques y escenarios deportivos, los cuales, presentan costos totales correspondientes a $7.302.062.831 y $18.278.336.972 respectivamente, así mismo, para el sector correspondiente al Mutis 2w- Mercado campesino se proyecta adelantar la rehabilitación de la malla vial urbana adyacente al proyecto con un valor total correspondiente a $ 18.248.072.485 para un total de costos totales correspondientes para los proyectos de la Troncal Norte Sur a ***$391.726.697.972*** en la siguiente figura se presenta el presupuesto de los costos directos de los proyectos de movilidad

Tabla 13 - Presupuesto sector novena con 45

PRECONSTRUCCION	6 MESES	1 MES
OBRA	18 MESES	3 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	**24 MESES**	**4 MESES**

	9NA CON 45	***MALLA VIAL 9NA CON 45***	***TOTAL 9NA CON 45***
VALOR OBRA	$ 64.747.788.835	$ 5.928.367.337	$ 70.676.156.172
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 432.011.875	$ -	$ 432.011.875
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 467.737.515	$ -	$ 467.737.515
COSTOS SOCIALES PGS	$ 131.755.397	$ -	$ 131.755.397
GESTION PREDIAL	$ 1.525.277.053	$ -	$ 1.525.277.053
DISEÑOS	$ 878.057.541	$ 58.263.015	$ 936.320.556
PRECIOS UNITARIOS	**$ 68.182.628.216**	**$ 5.986.630.352**	**$ 74.169.258.568**
VALOR INTERVENTORIA	$ 5.028.281.253	$ 799.370.412	$ 5.827.651.665
VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 73.210.909.469**	**$ 6.786.000.764**	**$ 79.996.910.233**
ADQUISICION PREDIAL	**$ 57.578.855.379**	**$ -**	**$ 57.578.855.379**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 130.789.764.848**	**$ 6.786.000.764**	**$ 137.575.765.612**

Fuente: secretaria de Infraestructura, 2025.

Tabla 14 - Presupuesto proyecto Mutis 2w- Mercado Campesino

PRECONSTRUCCION	4 MESES	12 MESES	18 MESES	2 MESES
OBRA	10 MESES	18 MESES	24 MESES	8 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	**14 MESES**	**30 MESES**	**42 MESES**	**10 MESES**
	TRAMO A	**TRAMO B**	**TRAMO C**	**PARQUES**
VALOR OBRA	$ 29.875.641.733	$ 46.805.780.732	$ 69.578.853.598	$ 6.111.248.424
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 239.780.814	$ 588.984.869	$ 753.703.610	$ 125.150.131
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 272.636.592	$ 500.962.041	$ 709.255.338	$ 130.588.323
COSTOS SOCIALES PGS	$ 90.264.888	$ 121.445.764	$ 150.408.315	$ 54.504.688
GESTION PREDIAL	$ -	$ 936.308.686	$ 90.008.955	$ -
APROPIACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 554.915.391	$ 832.373.088	$ 882.528.018	$ 213.880.165
PRECIOS UNITARIOS	**$ 31.033.239.418**	**$ 49.785.855.180**	**$ 72.164.757.834**	**$ 6.635.371.731**
VALOR INTERVENTORIA	$ 2.347.709.700	$ 3.698.293.165	$ 5.847.734.061	$ 666.691.100
VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 33.380.949.118**	**$ 53.484.148.345**	**$ 78.012.491.895**	**$ 7.302.062.831**
ADQUISICION PREDIAL	**$ -**	**$ 23.845.908.545**	**$ 21.598.962.170**	**$ -**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 33.380.949.118**	**$ 77.330.056.890**	**$ 99.611.454.065**	**$ 7.302.062.831**

PRECONSTRUCCION	3 MESES	1 MES	18 MESES
OBRA	12 MESES	8 MESES	24 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	**15 MESES**	**9 MESES**	**42 MESES**
	ESCENARIOS	**MALLA VIAL CRA 2W - MUTIS**	**TOTAL CRA 2W MUTIS MERCADO CAMPESINO**
VALOR OBRA	$ 16.265.041.398	$ 16.028.548.726	$ 184.665.114.611
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 146.541.961	$ -	$ 1.854.161.385
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 160.629.881	$ -	$ 1.774.072.175
COSTOS SOCIALES PGS	$ 74.113.099	$ -	$ 490.736.754
GESTION PREDIAL	$ -	$ -	$ 1.026.317.641
APROPIACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 320.820.247	$ 58.263.015	$ 2.862.779.924
UNITARIOS	**$ 16.967.146.586**	**$ 16.086.811.741**	**$ 192.673.182.490**
VALOR INTERVENTORIA	$ 1.311.190.386	$ 2.161.260.744	$ 16.032.879.155
VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 18.278.336.972**	**$ 18.248.072.485**	**$ 208.706.061.645**
ADQUISICION PREDIAL	**$ -**	**$ -**	**$ 45.444.870.715**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	$ 18.278.336.972	$ 18.248.072.485	$ 254.150.932.360

Fuente. Secretaria de infraestructura 2026.

Tabla 15 - Presupuesto total proyecto Troncal Norte Sur

TNS Y COMPLEMENTARIAS			
ITEM	***INTERSECCION 9NA CON 45***	***MUTIS MERCADO CAMPESINO***	***TNS + COMPLEMENTARIAS***
VR TOTAL OBRA	***$ 74.169.258.568***	***$ 192.673.182.490***	***$ 266.842.441.058***
VR TOTAL INTERVENTO	***$ 5.827.651.665***	***$ 16.032.879.155***	***$ 21.860.530.820***
VR TOTAL A CONTRATA	***$ 79.996.910.233***	***$ 208.706.061.645***	***$ 288.702.971.878***
VR COMPRA PREDIAL	***$ 57.578.855.379***	***$ 45.444.870.715***	***$ 103.023.726.094***
VR TOTAL PROYECTO	***$ 137.575.765.612***	***$ 254.150.932.360***	***$ 391.726.697.972***

Fuente. Secretaria de infraestructura 2026.

16 COSTOS TOTAL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO

En la actualidad, el proyecto de la Troncal Norte Sur Novena con 45 se encuentra en Fase III, el proyecto Mutis – Mercado se encuentra en la Fase 2 del proyecto, y el proyecto CDT se encuentra en FASE I, ya que aspectos técnicos y constructivos dependientes aún están en desarrollo y definición. En este contexto, y de acuerdo con las buenas prácticas en gestión del riesgo y planificación financiera, debe aplicarse un ajuste por incertidumbre en las estimaciones de costos para considerar la variabilidad esperada de las cantidades y el desarrollo del proyecto en la Fase 3.

Las variaciones para los proyectos se determinaron según los siguientes puntos:

- **Determinación del porcentaje de incertidumbre:** Se determinó basado en proyectos similares en fase 2 y la variabilidad histórica de costos.
- **Factores que afectan la incertidumbre**: Cambios en especificaciones técnicas, ajustes en estudios de suelos y condiciones socioeconómicas.
- **Aplicación del porcentaje de incertidumbre:** Se contempló en las cantidades y valores unitarios del presupuesto.

Se estima que las cantidades pueden variar cuando el proyecto evoluciona a fase 3 (Ingeniería detallada), debido a los siguientes factores:

- Ajuste en volúmenes de obra según estudios técnicos adicionales.
- Factores externos como inflación o cambios en costos de materiales.
- Incrementos asociados a modificaciones normativas o ajustes en diseño.

Este hecho también se respalda en las condicione y consideraciones particulares relacionadas en el análisis financiero del proyecto, en donde se genera un análisis retrospectivo basado en la fase de construcción de diferentes proyectos con alcances similares, gestionados y desarrollados por el Municipio de Bucaramanga y Gobernación de Santander, tales como el proyecto CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, se identifican variaciones de incertidumbres tasadas en el 11% (ver Tabla 11)

Ahora bien, dentro de la evaluación presupuestal se contempla también la previsión de ajuste presupuestal por cambio de vigencia para actividades de construcción. la proyección de los presupuestos a vigencias futuras resulta fundamental para garantizar el equilibrio financiero de los contratos de infraestructura, evitando desajustes económicos derivados de cambios en la vigencia contractual. Este procedimiento permite anticipar impactos financieros, ajustando las partidas presupuestarias de manera realista y conforme

El cálculo de ajustes por cambio de vigencia se basa en la metodología proporcionada por el IDU en la guía "Elaboración de presupuestos para contratos de consultoría, construcción, conservación y apoyo a la gestión (versión 4, 2023)

Se calculan los ajustes por cambio de vigencia con el fin de adoptar las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de estructurar la propuesta económica. Dicho cálculo se realiza teniendo en cuenta el plazo estimado de ejecución del contrato y la fecha proyectada de inicio de acuerdo con los tiempos de evaluación y adjudicación del proceso licitatorio, previstos por la normativa de contratación vigente.

Se consideran estas variables y si la ejecución del contrato pasa al siguiente año se estiman estos costos. El cálculo de ajustes para contratos de obra, se realiza teniendo en cuenta el porcentaje de ICOCIV estimado por la Entidad (Índice de costos de la construcción de Obras Civiles), tomando como referencia el boletín técnico más actualizado correspondiente al boletín de noviembre 2025, siendo este el reporte más actualizado

Tabla 16 - Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total nacional Noviembre (2025)

Tabla 4. ICOCIV. Variación y contribución año corrido de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.
Total nacional
Noviembre 2025

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	5,08	2,84
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	3,40	0,19
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	2,41	0,47
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,36	0,41
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	2,60	0,25
	Total	**100**	**4,16**	**4,16**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/bol-ICOCIV-ene2025.pdf

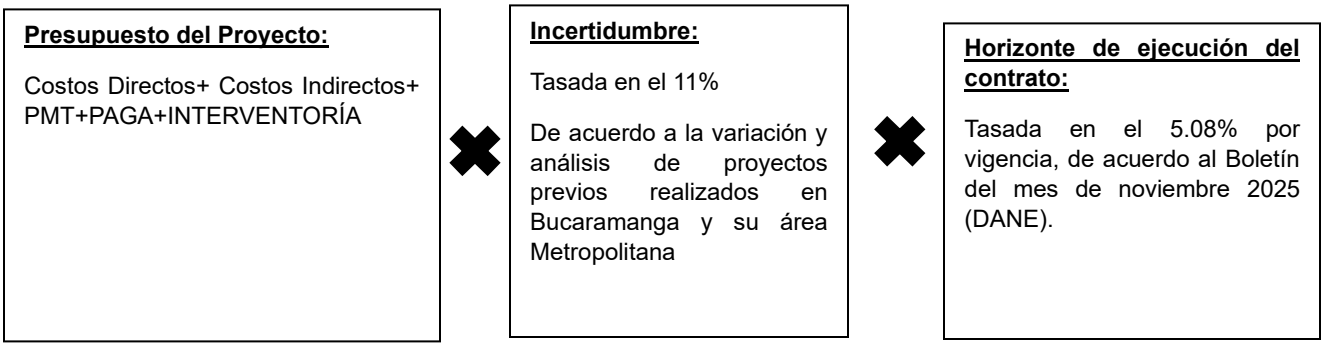
El ICOCIV[14] tenido en cuenta para las proyecciones presupuestales de los proyectos enmarcados en el presente acuerdo corresponden al 5.08%.

Este cálculo asegura que los valores presupuestados reflejen de manera realista el crecimiento económico y los efectos inflacionarios, permitiendo una gestión eficiente de los recursos y evitando subestimaciones en la asignación de fondos.

[14] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/bol-ICOCIV-nov2025.pdf

De tal forma que la evaluación y proyección presupuestal se sintetiza en la siguiente expresión:

Figura 90 – Proceso Metodológico para la obtención del Valor de la Construcción.



Fuente: Secretaría de Infraestructura 2026, a partir de la guía de elaboración de presupuestos para contratos de consultoría, construcción, conservación y apoyo a la gestión, versión 4 (2023).

Basado en las variables previamente descritas, se calculan los costos totales de construcción para los proyectos adscritos al presente acuerdo, correspondientes a La Troncal Metropolitana tramos 3ª (Intersección de la carrera 9na con calle 45), tramo A, Tramo B y Tramo C (Mutis 2W – Mercado Campesino), los cuales reflejan los siguientes resultados:

Tabla 17 - Valores totales para la construcción de los proyectos.

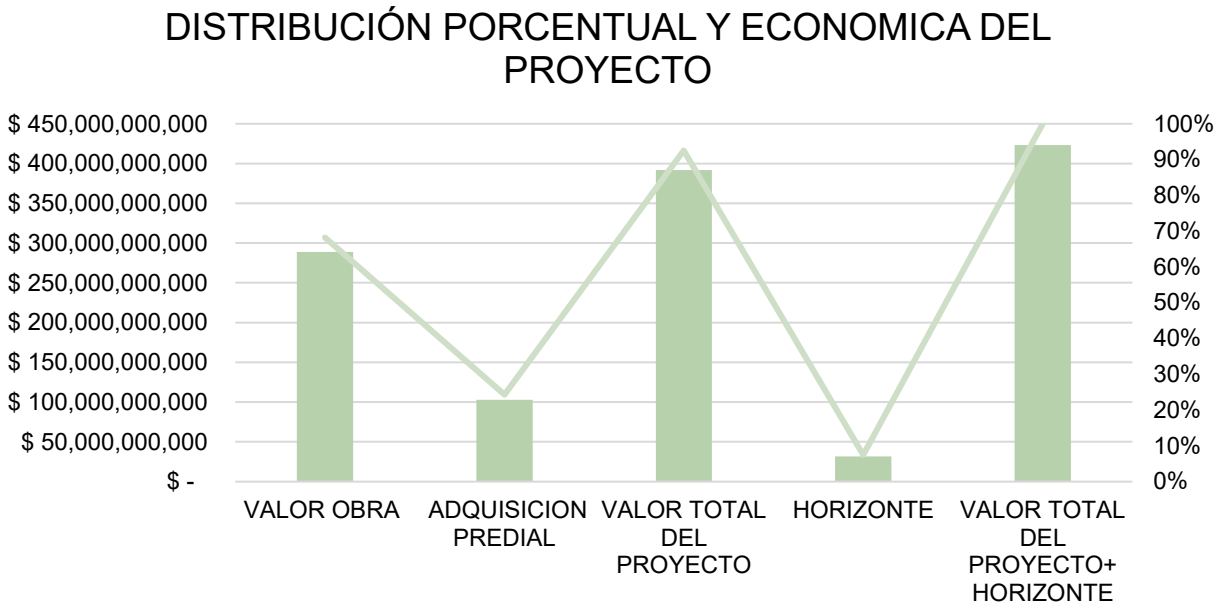
PORCENTAJES (%)	0%	24%	36%	28%	12%	
DESCRIPCIÓN	**EJECUCIÓN AÑO 2026**	**EJECUCIÓN AÑO 2027**	**EJECUCIÓN AÑO 2028**	**EJECUCIÓN AÑO 2029**	**EJECUCIÓN AÑO 2030**	**TOTAL**
VALOR OBRA	$ -	$ 88.487.971.707	$116.732.575.513	$58.437.697.261	$25.044.727.397	$288.702.971.878
ADQUISICION PREDIAL	**$ -**	**$ 69.501.809.652**	**$ 33.521.916.443**	**$ -**	**$ -**	**$103.023.726.094**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ -**	**$ 157.989.781.358**	**$150.254.491.956**	**$58.437.697.261**	**$25.044.727.397**	**$391.726.697.972**
HORIZONTE	$ -	$ 4.495.188.963	$ 12.161.274.426	$ 9.365.986.018	$ 5.490.177.055	$ 31.512.626.462
VALOR TOTAL DEL PROYECTO+ HORIZONTE	**$ -**	**$ 162.484.970.321**	**$162.415.766.382**	**$67.803.683.279**	**$30.534.904.452**	**$423.239.324.434**

Fuente: secretaria de Infraestructura 2026.

El costo total de los proyectos teniendo en cuenta el horizonte del proyecto corresponde a $ ***423.239.324.434***

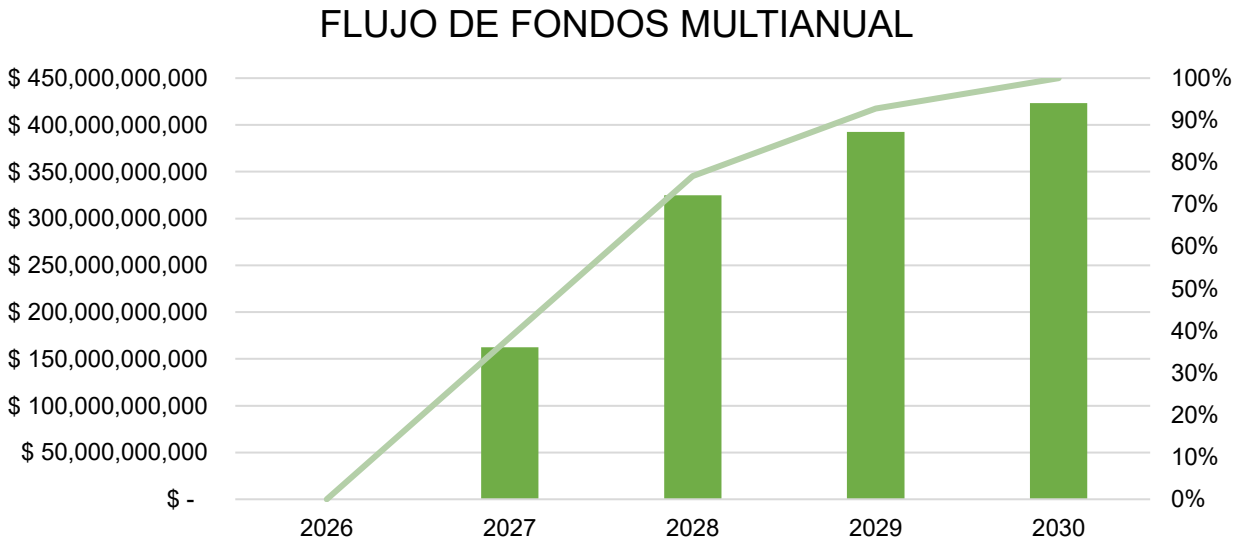
Teniendo en cuenta la información previamente relacionada, se genera la distribución porcentual y económica del proyecto, así como el flujo de fondos multianual del mismo, los cuales se presentan a continuación.

Tabla 18 - Distribución porcentual y económica del proyecto



Fuente: secretaria de Infraestructura 2026.

Tabla 19 – Flujo de Fondos Multianual



Fuente: secretaria de Infraestructura 2026.

17 METAS DEL PLAN DE DESARROLLO A CUMPLIR CON LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHAS DEL PROYECTO

Metas del proyecto 9na con 45

Consecutivo PDM - Meta de producto – Cantidad

47 Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico. (4002020) - (CANTIDAD PROYECTO 7104 m2)

108 Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad (CANTIDAD PROYECTO 1 INTERCAMBIADOR)

Metas del proyecto metas 2w

Consecutivo PDM - Meta de producto - Cantidad

47 Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico. (4002020) - (CANTIDAD PROYECTO 18.849 m2)

49 Mantener 100 parques en el municipio - (CANTIDAD PROYECTO 4 PARQUES)

50 Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes (CANTIDAD PROYECTOS 2400 M2)

97 Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad - (CANTIDAD PROYECTO 1 PUENTE)

102 Construir 1 Vía urbana en la ciudad. - (CANTIDAD PROYECTO 1.38 KM)

103 Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio (CANTIDAD PROYECTO 2 KM)

134 Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio (CANTIDAD PROYECTO 4 ESPACIOS DEPORTIVOS)

136 Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas. (CANTIDAD PROYECTO 4 PARQUES RECREATIVOS)

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
DOCUMENTO TÉCNICO PROYECTOS DE INVERSIÓN

El presente documento técnico sirve como soporte de la información registrada en la MGA del proyecto y contiene: el planteamiento del problema, antecedentes, justificación, análisis de los participantes, objetivos (general y específicos), cronograma de actividades, descripción de la alternativa seleccionada y beneficios.

Fecha de presentación	Febrero 19 del 2026	
Responsable del documento técnico	Ing. Jhair Andrés Manrique Bautista- Director General Wilson Gabriel Gonzales Vargas - subdirector técnico	
Formulador del Proyecto y/o Actualización	Diego Orlando Rodríguez Ortiz – Jefe oficina asesora de planeación Yorguin Gómez Ortiz – CPS oficina asesora de planeación	
Responsable de Seguimiento	Yorguin Gómez Ortiz – CPS oficina asesora de planeación	
Historial proyecto	Nuevo ___x____ Actualización _____	
	Fecha	Tipo de actualización
	19 febrero 2026	Registro

1. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

1.1 MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LA RED SEMAFÓRICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

1.2 DURACIÓN DEL PROYECTO: Doce (12) meses.	**1.3 VALOR TOTAL DEL PROYECTO:** **$115.372.161.512** Ciento quince mil trescientos setenta y dos millones ciento sesenta y un mil quinientos doce pesos mcte **VALOR VIGENCIA 2026:** **$75.149.011.759** Setenta y cinco mil ciento cuarenta y nueve millones once mil setecientos cincuenta y nueve pesos mcte. **VALOR VIGENCIA 2027:** **$40.223.149.753** Cuarenta mil doscientos veinte tres millones ciento cuarenta y nueve mil setecientos cincuenta y tres pesos mcte. Propios: SGP: _____
1.4 SECTOR AL QUE PERTENECE:	Gobierno Territorial
1.5 POLÌTICAS/INDICADORES TRANSVERSALES	Política pública: Política Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana

2. PROBLEMA CENTRAL

2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA O NECESIDAD: (Realice una descripción breve del problema central o necesidad que se está presentando)

Persisten altos niveles de congestión vehicular, insuficiente control del tránsito, limitada disponibilidad de información para la toma de decisiones, elevada siniestralidad vial y aumento de impactos ambientales en la ciudad de Bucaramanga, asociados a la obsolescencia tecnológica de la red semafórica y a la ausencia de un sistema centralizado e inteligente de gestión y monitoreo del tránsito en tiempo real.

2.2 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN EXISTENTE CON RELACIÓN AL PROBLEMA:

La ciudad de Bucaramanga enfrenta una problemática estructural en la gestión del tránsito urbano, reflejada en altos niveles de congestión en corredores estratégicos, tiempos de desplazamiento crecientes, limitada capacidad de control operativo y ausencia de herramientas tecnológicas que permitan la gestión dinámica del flujo vehicular.

La red semafórica existente, compuesta por 182 intersecciones, opera principalmente bajo esquemas de temporización fija y sin integración a una plataforma centralizada que permita el monitoreo, ajuste y control en tiempo real. Esta condición limita la capacidad institucional para responder oportunamente a incidentes viales, variaciones en la demanda de tráfico y situaciones de emergencia.

Adicionalmente, la falta de infraestructura de sensorización y captura de datos impide contar con información confiable y sistematizada para la formulación de políticas públicas, la planificación de la movilidad y la toma de decisiones basadas en evidencia.

Como consecuencia, la ciudad presenta:

- Incremento en los niveles de congestión vehicular.
- Elevada ocurrencia de siniestros viales, especialmente en intersecciones semaforizadas.
- Mayor emisión de contaminantes producto de detenciones prolongadas y circulación ineficiente.
- Limitada capacidad de fiscalización y control del tránsito.
- Débil soporte técnico para la gestión estratégica de la movilidad urbana.

2.3 ANTECEDENTES:

En la última década, Bucaramanga ha experimentado un crecimiento sostenido del parque automotor y una mayor presión sobre su infraestructura vial. Sin embargo, las intervenciones realizadas sobre la red semafórica han sido principalmente correctivas y orientadas al mantenimiento físico, sin incorporar soluciones estructurales basadas en tecnologías ITS.

Los instrumentos de planificación de movilidad y ordenamiento territorial han reconocido la necesidad de fortalecer la seguridad vial y mejorar la eficiencia del tránsito urbano, pero no se ha implementado una solución integral que modernice la red semafórica bajo un esquema centralizado e inteligente.

A nivel nacional, marcos normativos como la Ley 2251 de 2022 (enfoque de Sistema Seguro) y la Ley 1843 de 2017 promueven el uso de tecnologías para fortalecer la seguridad vial y la gestión del tránsito, lo cual evidencia la necesidad de cerrar la brecha tecnológica existente en el municipio.

2.4 MAGNITUD DEL PROBLEMA: INDICADORES DE REFERENCIA:

- 182 intersecciones semaforizadas operando sin control centralizado.
- 1.169 siniestros viales en 2025.
- 960 siniestros ocurridos en intersecciones semaforizadas (82% del total).
- Alta concentración de eventos en puntos regulados sin capacidad de monitoreo en tiempo real.
- Incremento sostenido del parque automotor (tendencia creciente).
- Impactos ambientales asociados a congestión y detenciones prolongadas.

2.5 DESCRIPCIÓN DE CAUSAS: (Mínimo dos por cada una)

DIRECTAS:	INDIRECTAS:
• Deficiencias en la gestión y control del tránsito en intersecciones semaforizadas. • Obsolescencia tecnológica y fallas operativas en la red semafórica municipal. • Limitaciones en el monitoreo y operación en tiempo real del sistema semafórico.	• Uso limitado de herramientas tecnológicas para el monitoreo, control y análisis del tránsito. • Insuficiente identificación y priorización de puntos críticos de siniestralidad vial. • Limitada capacidad institucional para la toma de decisiones basadas en información en tiempo real. • Débil articulación de acciones de prevención, control y gestión de la seguridad vial.

2.6 DESCRIPCIÓN DE EFECTOS: (Mínimo dos por cada uno)

DIRECTOS:	INDIRECTOS:
• Aumento de víctimas fatales y personas lesionadas por siniestros viales. • Mayor congestión y afectaciones a la movilidad urbana. • Incremento de la percepción de inseguridad vial.	• Aumento de costos sociales, económicos y en salud pública. • Deterioro de la calidad de vida de la población. • Afectación a la competitividad y funcionalidad urbana del municipio.

3. PARTICIPANTES

3.1 IDENTIFICACIÓN Y CONTRIBUCIÓN A LA GESTIÓN:

Cooperante: Las siguientes Entidades presentan una relación de cooperación con el Grupo de Planeamiento Vial de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga:

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Nacional Entidad: Ministerio de Transporte Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Comprobar que en los territorios se ejecuten las directrices emitidas en Seguridad Vial.	Realizar la formulación de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Transporte, emite las directrices, conceptos técnicos para el territorio colombiano.
Actor: Nacional Entidad: Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Encontrar en la DTB un apoyo para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial, la realización de acciones de planeamiento vial por medio del Sistema de semaforización y disminuir las cifras de accidentalidad en el municipio de Bucaramanga.	La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV desarrolla la estrategia de seguridad vial y la aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial, los cuales apoya en los territorios mediante ejecución de acciones de seguridad vial en las zonas críticas de accidentalidad
Actor: Municipal Entidad: Municipio de Bucaramanga Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Asignación de recursos para la dirección de tránsito de Bucaramanga, con el fin de ejecutar programas y proyecto de semaforización.	Aprobación de Presupuesto y recursos para la DTB, aprobación del proyecto de inversión y hacer seguimiento al cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Municipal relacionadas con el funcionamiento de las intersecciones del municipio de Bucaramanga. Aportar información y recursos que permita trabajo coordinado en el mantenimiento, suministro de luz, para el funcionamiento del Sistema de Semaforización del Municipio de Bucaramanga.
Actor: Dirección de tránsito de Bucaramanga Entidad: Dirección de transito Posición: Cooperante Intereses o Expectativas: Por medio del mantenimiento y mejoría del Sistema de Semaforización existente prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito en el Municipio de Bucaramanga	Ejecución de las metas del plan de desarrollo, específicamente en el control vial e instalación y mantenimiento de semáforos.
Actor: Otros Entidad: Ciudadanos de Bucaramanga Posición: Beneficiario Intereses o Expectativas: Contar con unas vías señalizadas, de forma que se prevenga y se disminuya la accidentalidad vial, y el desplazamiento por las vías de Bucaramanga sea más ágil.	Los actores viales mediante el cuidado y respeto y buen uso del sistema de semaforización de Bucaramanga, que incluye la obediencia a las indicaciones de los semáforos, evitan pegarles stickers, publicidad, así mismo como denunciar las acciones de vandalismo como el partirla o hurtar la iluminación, y con sus acciones contribuyen a la disminución de la accidentalidad y mortalidad por accidentes de tránsito en el municipio.

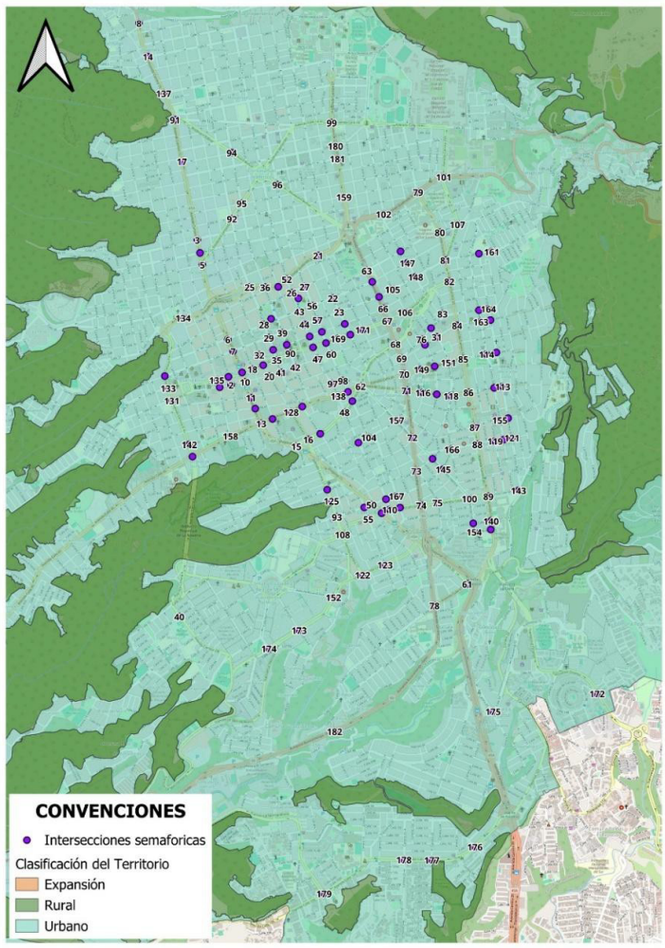
3.2 ANALISIS DE LOS PARTICIPANTES:

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV orientan las políticas en materia de Seguridad Vial a desarrollar, realizan acompañamiento y seguimiento a la accidentalidad, generando estrategias para su disminución, la Alcaldía de Bucaramanga aporta conocimiento, gestión en la formulación, seguimiento de la Política Pública de Seguridad vial planes de seguridad como el Plan Local de Seguridad Vial – PLSV, por medio de la Secretaría de Infraestructura que ejecuta las acciones en la malla vial y las reporta a la DTB, y a través del presupuesto y destinación de recursos, garantiza el recurso financiero para el funcionamiento, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga en cumplimiento de su propósito misional de planear y controlar el tránsito terrestre vehicular y peatonal, por medio del Sistema de Semaforización, formula y ejecuta el Proyecto con la finalidad de dar respuesta a las múltiples solicitudes de la ciudadanía en general, peatones, conductores, que requieren de la implementación de estrategias para mejorar la movilidad y la disminución de la accidentalidad en el Municipio de Bucaramanga.

4. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ESPECÍFICA DE LA ZONA DEL PROYECTO

Municipio de Bucaramanga.

Este proyecto se ejecutará sobre la actual malla vial del municipio de Bucaramanga.



Fuente: Elaboración propia a partir inventario de la DTB.

5. POBLACIÓN

5.1 POBLACIÓN AFECTADA:

La población beneficiaria del Proyecto de Mantenimiento de Sistema de semaforización del municipio de Bucaramanga son los 619.703 ciudadanos que transitan por las vías del municipio, quienes al hacer uso de las vías necesitan que éstas cuentan con infraestructura vial para la seguridad vial que conlleve a prevenir y disminuir los índices de accidentalidad y mortalidad asociados a accidentes de tránsito, esto es con intersecciones semaforizadas funcionando y en buen estado, la georreferenciación del sistema, que permita hacer seguimiento y una central que coordine los cambios de los semáforos.

5.2 POBLACIÓN BENEFICIADA: (OBJETIVO)

La población beneficiaria del Proyecto de Mantenimiento de Sistema de semaforización del municipio de Bucaramanga son los 619.703 ciudadanos que transitan por las vías del municipio, quienes al hacer uso de las vías necesitan que éstas cuentan con infraestructura vial para la seguridad vial que conlleve a prevenir y disminuir los índices de accidentalidad y mortalidad asociados a accidentes de tránsito, esto es con intersecciones semaforizadas funcionando y en buen estado, la georreferenciación del sistema, que permita hacer seguimiento y una central que coordine los cambios de los semáforos.

POBLACION BUCARAMANGA 2024				
No	GRUPO ETARIO	HOMBRE	MUJER	TOTAL
1	Primera Infancia (0 a 5 años)	21.275	20.267	41.542
2	Infancia (6 a 11 años)	23.210	22.302	45.512
3	Adolescencia (12 a 17 años)	24.902	24.061	48.963
4	Juventud (18 a 28 años)	57.656	56.272	113.928
5	Adultez (29 a 59 años)	124.096	138.856	262.952
6	Vejez (60 años o más)	43.953	62.853	106.806
	TOTAL	**295.092**	**324.611**	**619.703**
No	**AREA**	**HOMBRE**	**MUJER**	**TOTAL**
7	URBANA	290.057	319.880	609.937
8	CENTRO POBLADO/RURAL DISPERSO	5.035	4.731	9.766
9	**TOTAL**	**295.092**	**324.611**	**619.703**

Proyecciones de Población Censo DANE - CNPV 2018.

6. OBJETIVOS DEL PROYECTO

6.1 GENERAL:

Fortalecer la seguridad vial y mejorar la movilidad urbana en el municipio de Bucaramanga mediante la modernización tecnológica de la red semafórica.

6.2 ESPECIFICOS:

- Modernizar los componentes tecnológicos de la red semafórica municipal para optimizar la operación y confiabilidad del sistema.
- Implementar un sistema centralizado de gestión y control semafórico que permita el monitoreo y operación en tiempo real.
- Disminuir los factores de riesgo asociados a fallas operativas y obsolescencia tecnológica en intersecciones priorizadas.
- Optimizar los tiempos de desplazamiento y la gestión de los flujos vehiculares y peatonales en la red vial urbana.

7. ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

7.1 NOMBRE DE LA ALTERNATIVA:

Alternativa 1: IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE MOVILIDAD INTELIGENTE EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Esta alternativa consiste en la modernización integral y estructural de la red semafórica del municipio de Bucaramanga mediante la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). A diferencia de intervenciones parciales de mantenimiento, esta solución aborda de manera conjunta los componentes tecnológicos, operativos e institucionales para transformar el modelo actual de control local y temporización fija en un sistema de gestión dinámica y basada en datos.

Alcance y Componentes Técnicos

El proyecto contempla la intervención de las 182 intersecciones semaforizadas existentes, integrando las siguientes capacidades:

- Infraestructura de Campo Inteligente: Incorporación de controladores de tráfico con capacidad de operación adaptativa, instalación de dispositivos de detección vehicular y despliegue de sensores con tecnología IoT para el monitoreo de emisiones contaminantes de fuentes móviles.
- Centro Unificado de Gestión del Tránsito: Puesta en funcionamiento de una arquitectura de comunicaciones robusta conectada a una plataforma tecnológica central. Esta contará con módulos de analítica predictiva, integración de datos en tiempo real y generación de indicadores de desempeño para el soporte a la toma de decisiones basada en evidencia.
- Gestión Dinámica y Adaptativa: Implementación de algoritmos que permitan la sincronización automática de corredores estratégicos, la priorización del transporte público y vehículos de emergencia, y una gestión coordinada de incidentes viales para minimizar el impacto de contingencias en la red.

Impacto Estratégico y **Beneficios**

Esta alternativa ataca directamente las causas críticas identificadas: la obsolescencia tecnológica, el déficit de sensorización y la inexistencia de un centro de control unificado. Al habilitar la interoperabilidad con sistemas de fiscalización electrónica y monitoreo ambiental, Bucaramanga cerrará la brecha tecnológica frente a estándares internacionales.

En conclusión, esta propuesta se configura como la opción técnicamente más eficiente y estratégicamente más viable para reducir la siniestralidad vial, optimizar la movilidad urbana y fortalecer la capacidad institucional de gestión del tránsito en el núcleo del Área Metropolitana (AMB).

Alternativa 2: Mantenimiento correctivo y reposición parcial del sistema semafórico existente

Consiste en realizar mantenimiento correctivo periódico, reposición puntual de equipos averiados y ajustes operativos básicos en la red semafórica actual, sin incorporar tecnologías de gestión centralizada ni modernización integral del sistema.

Alcance:

- Cambio de equipos dañados.
- Reparaciones eléctricas.
- Ajustes manuales de tiempos semafóricos.
- Atención reactiva a fallas.

Limitaciones técnicas:

- No permite operación en tiempo real.
- No reduce significativamente los tiempos de respuesta ante fallas.
- No optimiza flujos vehiculares dinámicamente.
- No mejora la capacidad de gestión institucional.
- Mantiene condiciones de obsolescencia tecnológica.

7.2 ANÁLISIS TECNICO DE LA ALTERNATIVA:

Alternativa 1: Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en Bucaramanga

Esta alternativa aborda directamente las causas estructurales identificadas de Obsolescencia tecnológica, Ausencia de control en tiempo real, Falta de información para toma de decisiones, Alta concentración de siniestros en intersecciones, Congestión estructural en corredores estratégicos e Impactos ambientales derivados de detenciones prolongadas, incorporando soluciones de tipo: Arquitectura ITS integral, Control adaptativo basado en demanda, Sensores vehiculares y monitoreo ambiental, Centro unificado de gestión, Analítica de datos y generación de KPIs e Interoperabilidad futura con sistemas de fiscalización.
Técnicamente permite:

- Gestión dinámica de flujos.
- Sincronización automática de corredores.
- Priorización de transporte público y emergencias.
- Respuesta inmediata ante incidentes.
- Monitoreo de desempeño del sistema.

Alternativa 2: Mantenimiento Correctivo y Reposición Parcial del Sistema Existente

Esta alternativa no interviene las causas estructurales, sino únicamente síntomas operativos, la cual no modifica: el modelo de control fijo, la ausencia de monitoreo centralizado, la falta de datos, la incapacidad de gestión dinámica.
Técnicamente se limita a: Reposición de equipos dañados, Reparaciones eléctricas, Ajustes manuales de tiempos y No incorpora elementos necesario hoy en día como lo son: control adaptativo, sensores vehiculares, centro de gestión, analítica de datos, gestión de incidentes en tiempo real, manteniendo la arquitectura obsoleta.
Al optar por esta alternativa la entidad, mantiene dependencia de operación manual, continúa esquema reactivo, no genera información estratégica y obliga a intervenciones recurrentes; lo que términos de análisis costo-beneficio a mediano plazo, genera gasto acumulado sin transformación estructural.

Conclusión:

Si bien la alternativa de Mantenimiento Correctivo y Reposición Parcial del Sistema Semafórico Existente presenta menores requerimientos de inversión inicial y una implementación más inmediata, su alcance es limitado y de carácter reactivo, al no intervenir las causas estructurales del problema identificado, tales como la obsolescencia tecnológica, la ausencia de gestión centralizada, la falta de información en tiempo real y la incapacidad de optimizar dinámicamente los flujos vehiculares.
Esta alternativa no permite reducir de manera significativa los niveles de congestión, la siniestralidad en intersecciones semaforizadas ni los impactos ambientales asociados al tránsito ineficiente, manteniendo las condiciones actuales de rezago tecnológico e insuficiente capacidad institucional.
Por el contrario, la alternativa de Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en el Municipio de Bucaramanga constituye una solución integral y estructural, orientada a transformar el modelo de operación del tránsito mediante la incorporación de tecnologías ITS, control adaptativo, sensorización y gestión centralizada en tiempo real. Esta alternativa impacta directamente las causas del problema central, fortalece la capacidad institucional de gestión y genera condiciones sostenibles para la reducción de la congestión, la siniestralidad vial y los impactos ambientales.

En consecuencia, desde el análisis técnico, funcional y estratégico, se determina que la Alternativa 1 es la opción más viable y consistente con los objetivos del proyecto y con las necesidades estructurales del municipio de Bucaramanga.

8. JUSTIFICACIÓN

La alternativa seleccionada corresponde a la Implementación de un Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente en el Municipio de Bucaramanga, la cual se determina como la opción técnicamente más eficiente, estructuralmente pertinente y estratégicamente coherente para atender el problema central identificado.

El análisis comparativo de alternativas permitió establecer que las intervenciones de mantenimiento correctivo y reposición parcial del sistema semafórico existente no intervienen las causas estructurales del problema, limitándose a mantener la operatividad básica de la infraestructura actual sin transformar el modelo de gestión del tránsito. Esta opción no incorpora control adaptativo, sensorización vehicular, monitoreo en tiempo real ni generación de información estratégica, por lo que su impacto sobre la congestión, la siniestralidad vial y la capacidad institucional de gestión es reducido y transitorio.

Por el contrario, la alternativa seleccionada plantea una intervención integral basada en la implementación de arquitectura ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), que incluye la modernización tecnológica de las 182 intersecciones semaforizadas, la incorporación de dispositivos de detección y captura de datos, y la puesta en operación de un sistema centralizado de gestión del tránsito con capacidad de monitoreo y operación en tiempo real.

Desde el punto de vista técnico, esta alternativa permite:

- Optimizar dinámicamente los ciclos semafóricos conforme a la demanda real.
- Sincronizar corredores estratégicos de alta circulación.
- Priorizar el tránsito de transporte público y vehículos de emergencia.
- Reducir tiempos de respuesta ante incidentes.
- Generar información confiable para la toma de decisiones basadas en evidencia.
- Implementar mantenimiento predictivo y gestión por indicadores de desempeño.

Desde la perspectiva de impacto, la alternativa seleccionada incide directamente en la reducción de los niveles de congestión vehicular, la disminución de la siniestralidad vial en intersecciones semaforizadas, la mejora en la eficiencia operativa del sistema y la mitigación de impactos ambientales derivados de detenciones prolongadas y circulación ineficiente.

Adicionalmente, esta alternativa fortalece la capacidad institucional del municipio para gestionar la movilidad urbana bajo un enfoque moderno, interoperable y alineado con estándares nacionales e internacionales de seguridad vial y gestión inteligente del tránsito, en coherencia con el enfoque de Sistema Seguro establecido en la Ley 2251 de 2022 y con los lineamientos de uso de tecnologías para el control y gestión del tránsito previstos en la Ley 1843 de 2017.

En términos de sostenibilidad, si bien la alternativa requiere una mayor inversión inicial, su carácter estructural reduce la necesidad de intervenciones correctivas recurrentes, mejora la eficiencia operativa y genera beneficios acumulativos en seguridad vial, movilidad y gestión ambiental, lo cual la convierte en la opción con mayor relación costo–efectividad en el mediano y largo plazo.

En consecuencia, se determina que la Implementación del Sistema de Gestión y Control de Movilidad Inteligente constituye la alternativa más viable técnica, funcional y estratégicamente para atender de manera estructural las necesidades del municipio de Bucaramanga en materia de movilidad y seguridad vial.

9. BENEFICIOS DEL PROYECTO

9.1 SOCIALES:

- Reducción de la ocurrencia de siniestros viales en intersecciones semaforizadas.
- Disminución de víctimas fatales y personas lesionadas.
- Mejora en la seguridad para peatones, ciclistas, motociclistas y conductores.
- Optimización de tiempos de desplazamiento para la población.
- Reducción del estrés asociado a la congestión vehicular.
- Mayor confiabilidad y continuidad en la operación del sistema semafórico.
- Fortalecimiento de la capacidad institucional para la gestión del tránsito.
- Toma de decisiones basada en información en tiempo real y análisis de datos.

9.2 ECONÓMICOS:

- Reducción de costos asociados a la atención de siniestros viales (salud, daños materiales y procesos administrativos).
- Disminución del consumo de combustible por mejora en la fluidez vehicular.
- Reducción de tiempos improductivos en desplazamientos laborales y comerciales.
- Optimización de costos operativos del transporte público y privado.
- Mejora en la competitividad y eficiencia logística urbana.
- Reducción de intervenciones correctivas recurrentes mediante mantenimiento predictivo.
- Mayor eficiencia en la inversión pública en infraestructura semafórica.

9.3 AMBIENTALES:

- Reducción de emisiones contaminantes generadas por detenciones prolongadas.
- Disminución de emisiones de CO_2 y material particulado asociadas a congestión.
- Reducción del consumo energético del sistema semafórico mediante tecnología eficiente.

- Generación de información para monitoreo ambiental urbano.
- Contribución a una movilidad más sostenible y eficiente.

9.4 BENEFICIOS E INGRESOS:

- Disminución de costos presentados por las fallas del Sistema de Semaforización de Bucaramanga.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción cantidad: Posibles fallas presentadas en el sistema de semaforización

Descripción Valor Unitario: Valores aproximados por falla en el sistema de semaforización

Periodo	Periodo	Periodo	Periodo
1	1.500,00	$ 330.000,00	$ 495.000.000,00
2	1.500,00	$ 350.000,00	$ 525.000.000,00
3	1.500,00	$ 380.000,00	$ 570.000.000,00

- Incremento de los ingresos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga por concepto del Pago de Comparendos realizados por no acatar las indicaciones del semáforo, en especial por atravesar en luz roja o amarilla.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción cantidad: Posibles comparendos presentados

Descripción Valor Unitario: Valores del comparendo

Periodo	Cantidad	Valor Unitario	Valor total
1	600	$ 572.600,00	$ 343.560.000,00
2	500	$ 572.600,00	$ 286.300.000,00
3	400	$ 572.600,00	$ 229.040.000,00
4	300	$ 572.600,00	$ 171.780.000,00
5	200	$ 572.600,00	$ 114.520.000,00
6	100	$ 572.600,00	$ 57.260.000,00

10. CADENA DE VALOR

10.1 PRODUCTO CPT:

Producto principal: Infraestructura de **transporte** para la seguridad vial mejorada (2409003)

10.2 PRODUCTOS:

- Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización tecnológica integral de la red semafórica elaborados
- 182 Intersecciones semaforizadas modernizadas tecnológicamente.
- Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y operando
- Servicio de soporte técnico y estabilización operativa del sistema ejecutado
- Interventoría integral del proyecto ejecutada

10.3 ACTIVIDADES:

- Formulación metodológica y estructuración del estudio técnico
- Elaboración de estudios y diseños técnicos definitivos
- Suministro instalación y configuración de equipos y componentes tecnológicos para la modernización de 182 intersecciones semaforizadas
- Adecuación física y tecnológica del Centro de Gestión y Operación
- Suministro e instalación de hardware y software especializado
- Prestación del servicio de soporte técnico monitoreo y estabilización operativa
- Prestación del servicio de interventoría técnica administrativa y financiera

11. INDICADORES

11.1. DE GESTIÓN:

Nombre: Avance físico de ejecución del proyecto
Unidad: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%
Fórmula: (Productos ejecutados / Productos programados) × 100

Integración tecnológica efectiva
Nombre: Intersecciones integradas al sistema central
Unidad: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

11.2.DE PRODUCTO:

Producto: Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización tecnológica integral de la red semafórica elaborados
Indicador 1:
Nombre: Estudios y diseños técnicos para la modernización semafórica elaborados
Unidad de medida: Documento
Línea base: 0
Meta: 1
Fórmula: Número de estudios y diseños elaborados / Número de estudios programados × 100

Producto: 182 Intersecciones semaforizadas modernizadas tecnológicamente
Indicador 2:
Nombre: Intersecciones semaforizadas modernizadas con tecnología adaptativa
Unidad de medida: Número de intersecciones
Línea base: 0
Meta: 182
Fórmula: Número de intersecciones modernizadas / 182 × 100

Producto: Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y operando
Indicador 3:
Nombre: Sistema centralizado de gestión y control del tránsito implementado y en operación
Unidad de medida: Sistema implementado (Sí/No)
Línea base: No existe sistema
Meta: 1 sistema en operación

Producto: Servicio de soporte técnico y estabilización operativa del sistema ejecutado
Indicador 4:
Nombre: Sistema de gestión semafórica estabilizado y operando conforme a parámetros técnicos establecidos
Unidad de medida: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

Producto: Interventoría integral del proyecto ejecutada
Indicador 5
Nombre: Interventoría integral del proyecto ejecutada conforme a obligaciones contractuales
Unidad de medida: Porcentaje (%)
Línea base: 0%
Meta: 100%

12. PRESUPUESTO

13. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Alcaldía de Bucaramanga	CRONOGRAMA	Código: F-DPM-1210-238,37-029
		Versión: 0.0
		Fecha aprobación: junio -08 -2020
		Página 10 de 11

NOMBRE DE PROYECTO: MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LA RED SEMAFÓRICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

AÑOS 2026 DE EJECUCION DEL PROYECTO

		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN
Producto. 1.																			
Producto: Estudios y diseños técnicos definitivos para la modernización	ACTIVIDAD 1: Formulación metodológica y estructuración del estudio técnico																		
	ACTIVIDAD 2: Elaboración de estudios y diseños técnicos definitivos																		
Producto. 2																			
Producto: 182 Intersecciones	ACTIVIDAD 1: Suministro, instalación y configuración de equipos y componentes tecnológicos para la																		
Producto. 3																			
Producto: Sistema centralizado de gestión y control semafórico implementado y	ACTIVIDAD 1: Adecuación física y tecnológica del Centro de Gestión y Operación																		
	ACTIVIDAD 2: Suministro e instalación de hardware y software especializado																		
Producto. 4																			
Producto: Servicio de soporte técnico y	ACTIVIDAD 1: Prestación del servicio de soporte técnico, monitoreo y estabilización operativa																		
Producto. 4																			
Producto: Interventoría integral del proyecto	ACTIVIDAD 1: Prestación del servicio de interventoría técnica, administrativa y financiera																		

Ing. JHAIR ANDRÉS MANRIQUE BAUTISTA
Director General

Proyectó: Diego Orlando Rodríguez Ortiz - Jefe oficina asesora de planeación
Yorguin Gómez Ortiz - CPS oficina asesora de planeacion
Revisó: Wilson Gabriel Gonzales Vargas - subdirector técnico

YORGUIN GOMEZ ORTIZ
CPS – Oficina asesora de planeación

WILSON GABRIEL GONZALES VARGAS
Subdirector técnico

DIEGO ORLANDO RODRIGUEZ ORTIZ
Jefe oficina asesora de planeación

V°B° **JHAIR ANDRÉS MANRIQUE BAUTISTA**
Director general

EL SECRETARIO DE HACIENDA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICA QUE:

De acuerdo con el análisis del perfil de la deuda pública adquirida, así como del cupo de crédito para el cual se solicita autorización al Honorable Concejo Municipal a fin de celebrar contratos de empréstito en la presente vigencia fiscal por valor de hasta **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** el Municipio de Bucaramanga **CUMPLE** con el indicador de capacidad de endeudamiento previsto en la ley 358 de 1997 modificada por el artículo 30 de la Ley 2155 de 2021 y con el indicador de superávit primario que prevé la ley 819 de 2003

Se expide en Bucaramanga a los dieciséis (16) días del mes de marzo de 2026

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

INDICADOR - LEY 358 DE 1997

Secretaría de Hacienda

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

E3.02 — Indicadores legales (Ley 358)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
Capacidad de Endeudamiento

Valores en millones de $

	IPC Proyectado														
	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
	Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento														
Concepto	Capacidad Endeudamiento 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
1. Ingresos corrientes (1.1-1.2)	1,041,086	988,676	1,127,512	1,161,377	1,196,259	1,232,186	1,269,192	1,307,307	1,346,567	1,387,004	1,429,985	1,472,884	1,517,071	1,562,583	1,609,460	1,657,744
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras)	1,064,043	1,095,964	1,128,843	1,162,708	1,197,590	1,233,517	1,270,523	1,308,638	1,347,898	1,388,335	1,429,985	1,472,884	1,517,071	1,562,583	1,609,460	1,657,744
1.2 Vigencias futuras	22,957	107,288	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331	1,331						
2. Gastos de funcionamiento	192,492	198,267	204,215	210,341	216,651	223,151	229,845	236,741	243,843	251,158	258,693	266,454	274,447	282,681	291,161	299,896
3. Ahorro operacional (1-2)	848,594	790,410	923,297	951,036	979,607	1,009,035	1,039,346	1,070,567	1,102,724	1,135,845	1,171,292	1,206,430	1,242,623	1,279,902	1,318,299	1,357,848
4. Saldo de la deuda (4.1-4.2-4.3+4.4)	303,420	323,162	466,739	572,769	585,271	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649	4,263
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1-4.1.2+4.1.3+4.1.4)	346,421	378,569	525,870	629,155	640,573	615,805	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia anterior	342,484	303,420	323,162	466,739	572,769	585,271	545,969	461,652	375,164	292,748	221,888	154,070	87,918	40,744	15,763	6,649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia anterior - financiada con regalías	0															
4.1.3 Valor de los créditos contratados en la vigencia y no desembolsados	3,937															
4.1.4 Valor del nuevo crédito a contratar - proyección de desembolsos		75,149	202,708	162,416	67,804	30,534										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1-4.2.2+4.2.3)	43,001	55,407	59,131	56,386	55,302	69,836	84,317	86,488	82,416	70,860	67,818	66,152	47,174	24,981	9,114	2,386
4.2.1 Amortizaciones de la deuda para la vigencia	43,001	55,407	59,131	55,212	35,149	27,491	26,105	21,548	15,090	3,534	492					
4.2.2 Amortizaciones de la deuda para la vigencia financiada con regalías	0															
4.2.3 Amortizaciones del nuevo crédito				1,174	20,153	42,345	58,212	64,940	67,326	67,326	67,326	66,152	47,174	24,981	9,114	2,386
4.3 Créditos condonables																
4.4 Amortizaciones de créditos condonables																
5. Intereses (5.1-5.2+5.3)	34,981	34,158	58,181	78,166	90,231	89,611	80,857	67,476	54,121	41,768	30,748	19,929	10,212	4,084	1,187	191
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34,981	32,843	32,386	23,964	16,775	12,186	8,254	4,648	1,875	294	46					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada con regalías	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1,315	25,795	54,202	73,456	77,425	72,603	62,828	52,246	41,474	30,702	19,929	10,212	4,084	1,187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional = (5/3)	4%	4%	6%	8%	9%	9%	8%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrientes = (4/1)	29%	33%	41%	49%	49%	44%	36%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%
Intereses con cobertura de riesgo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Proyectó: Fabián David Prada Rojas. CPS Hacienda
Revisó: Ana Doris Chinchilla Pabón. CPS Hacienda

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

EDNA LILIANA DIAZ MURILLO
Tesorera General

INDICADOR - LEY 819 DE 2003

Secretaría de Hacienda

ALCALDÍA DE BUCARAMANGA

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO

LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)

PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415,537	89,565	117,313	134,551	145,533	159,447	165,176	153,965	136,536	112,627	98,566	86,080	57,365	29,064	10,301	2,577
INDICADOR (superávit primario / Intereses) > = 100%	1187.9%	262.2%	201.6%	172.1%	161.3%	177.9%	204.3%	228.2%	252.3%	269.7%	320.6%	431.9%	561.8%	711.7%	867.9%	1349.3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE

Millones de pesos

Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34,981	34,158	58,182	78,166	90,231	89,611	80,857	67,475	54,121	41,768	30,748	19,929	10,212	4,084	1,187	191

Fuente : Plantilla Marco Fiscal actualizado cierre-proyeccion credito

Proyectó: Fabián David Prada Rojas. CPS Hacienda

Revisó: Ana Doris Chinchilla Pabón. CPS Hacienda

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

EDNA LILIANA DIAZ MURILLO
Tesorera General

EL SECRETARIO DE HACIENDA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICA QUE:

Que la propuesta de endeudamiento a que hace referencia el proyecto de acuerdo denominado **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, por valor de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946),** fue incluida en la proyección del Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Bucaramanga y no afecta las metas fiscales plurianuales establecidas en dicho instrumento, es decir, el impacto fiscal de este monto de endeudamiento se ajusta a los lineamientos de la política financiera y a la sostenibilidad de las finanzas municipales.

Se expide en Bucaramanga a los dieciséis (16) días del mes de marzo de 2026

FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda

Bucaramanga, 10 de Marzo de 2026

Doctor:
FRANCISCO JAVIER GOMEZ MUÑOZ
Secretario de Hacienda Municipal
fjgomez@bucaramanga.gov.co

Asunto: certificación para la presentación ante el Concejo Municipal del PA "POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" Respuesta a RAD. 2-S-SdP-202603-00018559

Cordial Saludo,

De conformidad con lo solicitado, desde la secretaria de planeación, se da respuesta en los siguientes términos: Al consultar el acuerdo municipal 007 de 2024 por medio del cual se adopta y aprueba el plan de desarrollo municipal "Bucaramanga, avanza segura" 2024-2027 se evidencian las metas de producto que soportan el desarrollo de los proyectos a financiar, así:

CONSECUTIVO META PDN	LÍNEA ESTRATÉGICA	SECTOR	META PRODUCTO PLAN DE DESARROLLO	INDICADOR DE PRODUCTO
47	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico.	Espacio público adecuado (400202000).
49	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 100 parques en el municipio	Parques mantenidos (400202200)
50	Territorio Seguro y Sostenible.	Vivienda Ciudad y Territorio	Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes	Zonas verdes mantenidas (400202600)
97	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	Puente construido en vía urbana existente (240211900)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	Vía urbana construida (240211300)
102	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	Vía urbana mejorada (240211400)
134	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio	infraestructura deportiva mantenida (430100400)

136	Territorio Seguro que Integra	Sector Deporte y Recreación	Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas.	Parques adecuados (430101100)
108	Territorio seguro que progresa	Transporte	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad.	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)
115	Territorio seguro que progresa	Transporte	Mejorar los 72000 metros lineales de infraestructura semafórica.	Metros lineales de infraestructura mejorada (240900300)

Atentamente,

JAIME ALBERTO RUIZ YEPES
Secretario de Planeación
Alcaldía de Bucaramanga

Proyectó: Laura Milena Otero Pilonieta – Asesora de despacho – Alcaldía de Bucaramanga.

No.011 - 2026

ACTA DE CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL CONFIS MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

En Bucaramanga, siendo las 2:00 p.m. del lunes 16 de marzo de 2026, de manera presencial previa convocatoria realizada por el Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda conforme al cronograma establecido, se reunieron: JOSE MANUEL CORZO ALVARADO Delegado Alcalde - Presidente; ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA, delegada del Alcalde en materia económica; JAIME ALBERTO RUIZ YEPES, Secretario de Planeación; FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda; LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE, Subsecretaria de Hacienda - Coordinadora grupo Impuestos; EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO, Tesorera General; MYRIAM LAYTON SANCHEZ, Profesional especializado (Contabilidad); LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ, Profesional especializado (Presupuesto); miembros del CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS quienes dieron inicio al presente consejo con el fin de deliberar los puntos señalados en el siguiente orden del día:

Orden Del Día

1. Llamado a lista y verificación de quórum.
2. Lectura y aprobación del orden del día.
3. Concepto por parte del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**
4. Presentación y concepto actualización Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga.
5. Proposiciones y varios.

ASISTEN A LA REUNIÓN LOS SIGUIENTES MIEMBROS DEL CONFIS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde - Presidente	Despacho Alcalde
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	Secretaría Administrativa
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación	Secretaría de Planeación
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Despacho	Secretaría de Hacienda
EDNA LILIANA DIAZ MURILLO	Tesorera General	Secretaría de Hacienda
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda – Coordinadora Impuestos	Secretaría de Hacienda
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado - Presupuesto	Secretaría de Hacienda

COPIA CONTROLADA

ASISTEN A LA REUNIÓN COMO INVITADOS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
MARÍA DEL ROSARIO TORRES V.	Secretaria de Infraestructura	Secretaría de Infraestructura
JHAIR ANDRES MANRIQUE BAUTISTA	Director General Dirección de Tránsito	Dirección de Tránsito
ANA DORIS CHINCHILLA PABÓN	Contratista	Secretaría de Hacienda
ANGIE STEPHANIE ARAQUE SILVA	Contratista	Secretaría de Hacienda

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUORUM

Después del llamado a lista se establece quórum con participación de siete (07) de los ocho (8) miembros permanentes del CONFIS, por lo tanto, se puede realizar la presente sesión.

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Efectuada la lectura del orden del día, el mismo es aprobado por unanimidad de los miembros asistentes a esta reunión.

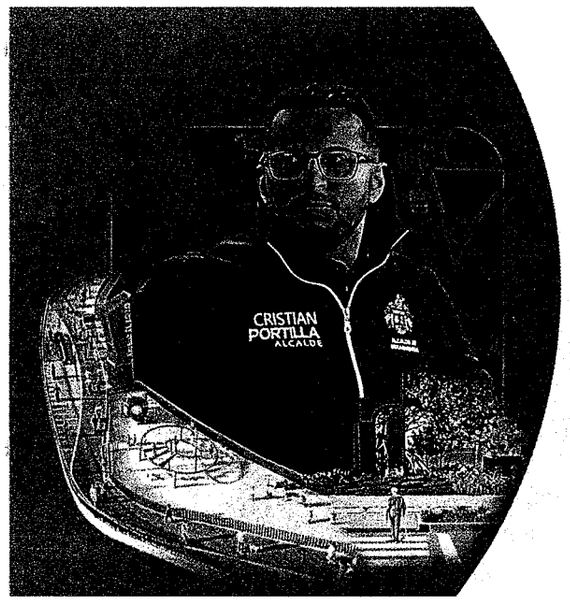
CONSTANCIA SECRETARIAL. Antes de continuar con el orden del día, se deja constancia que, el concepto que emitirán los H. Miembros del CONFIS, respecto al proyecto de acuerdo que se pondrá en consideración, versa únicamente sobre la conveniencia y viabilidad de la herramienta financiera, fiscal u operación presupuestal utilizada, pues en todo caso, antes de ser radicado ante el H. Concejo Municipal, deberá ser revisado y aprobado por parte de la Secretaría Jurídica del Municipio de Bucaramanga en lo correspondiente.

3. CONCEPTO POR PARTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS PARA LA PRESENTACIÓN ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA DECISIÓN ADMINISTRATIVA QUE IMPLICA VARIACIÓN EN LOS INGRESOS O GASTOS DEL MUNICIPIO CONTENIDA EN EL PROYECTO DE ACUERDO: "POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Toma la palabra el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, Secretario de Hacienda, quien manifiesta que el presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito por la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

De esta manera fundamenta ante los H. Miembros de CONFIS la solicitud de la Secretaría de Hacienda, así:

COPIA CONTROLADA



Secretaría de Hacienda

Autorización al señor alcalde de Bucaramanga para **celebrar contratos de empréstito nuevo cupo de endeudamiento**

Secretaría de Hacienda

Objetivo

El presente proyecto de acuerdo tiene como finalidad la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito hasta por la suma de ***Quinientos treinta y ocho mil seiscientos once millones cuatrocientos ochenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos mcte ($538.611.485.946)*** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

Secretaría de Hacienda

Base legal

El fundamento normativo de las operaciones de crédito público, dentro de las cuales se incluyen los contratos de empréstito, así como la competencia para su autorización, se encuentra previsto en las siguientes disposiciones:

- Constitución Política de Colombia artículo 313 numeral 3.
- Ley 136 de 1994 numeral 3 y parágrafo 4to.
- Ley 358 de 1997 modificada por la Ley 2155 de 2021 – Capacidad de endeudamiento.
- Ley 819 de 2003 – Superávit primario.
- Decreto 1068 de 2015 – Decreto único reglamentario del sector Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Hacienda

Contexto

COMPARATIVO ACUERDOS MUNICIPALES

MUNICIPIOS SANTANDER	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Floridablanca	Acuerdo 037 de 2024 Acuerdo 032 de 2025	$ 55.000 Millones $ 30.000 Millones
Barrancabermeja	Acuerdo 016 de 2024	$ 202.289 Millones

MUNICIPIOS COMPARABLE INGRESOS	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Pereira	Acuerdo 15 de 2024	$ 200.000 Millones
Cúcuta	Acuerdo Municipal No. 022 de 2024	$ 287.500 millones

PRINCIPALES CIUDADES	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Bogotá D.C.	Acuerdo Distrital No. 939 de 2024	$ 9,5 billones
Cali	Acuerdo Municipal No. 0592 de 2024	$ 3,5 billones
Barranquilla	Acuerdo Distrital No. 001 de 2024	$ 3,0 billones
Cartagena de Indias	Acuerdo Distrital No. 147 de 2024	$ 1,5 billones

Secretaría de Hacienda

Contexto

DECRETO EMERGENCIA ECONÓMICA

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO NÚMERO 1390

22 DIC 2025

Por el cual se declara el Estado de Emergencia Económica y Social en todo el territorio nacional

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

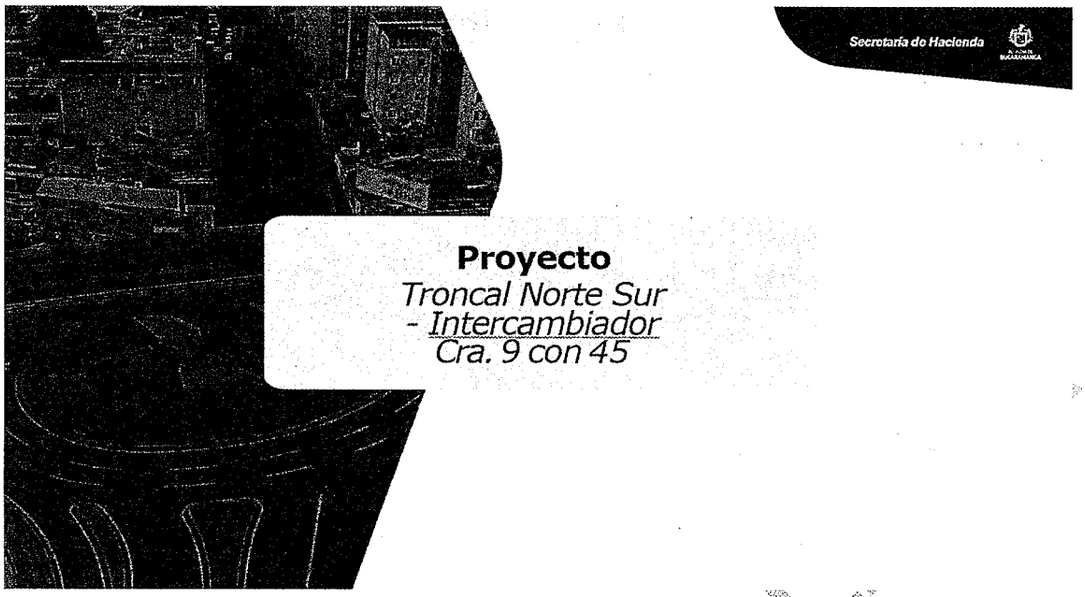
en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 215 de la Constitución Política y en la Ley 137 de 1994, y

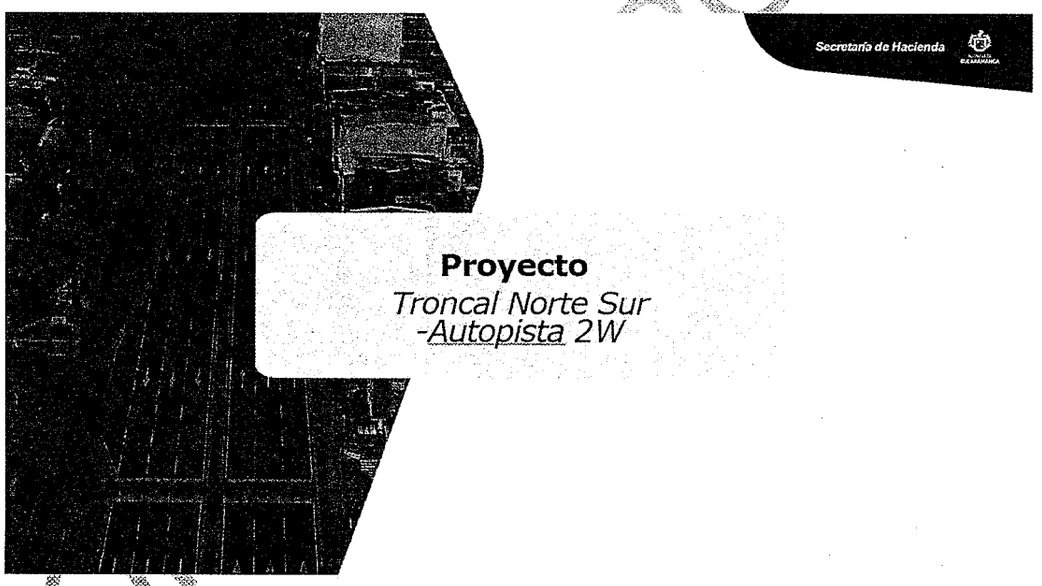
Indirectamente, la habilitación del Ejecutivo para expedir decretos legislativos con fuerza de ley crea un marco en el que pueden surgir normas tributarias que podrían afectar los ingresos de las entidades territoriales.

Esto introduce una nueva incertidumbre en los ingresos futuros del municipio.

Etapas para materializar **operaciones de crédito público y ejecutar proyectos**

1	2	3	4
Acuerdo municipal que autoriza negociar, contratar empréstito e incorporar	Suscripción contratos de empréstito con entidades financieras.	Acuerdo municipal vigencias futuras que garantiza y respalda la financiación de los	Desembolso de los recursos de acuerdo a la solicitud de cada Oficina Gestora.


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Troncal Norte Sur
- Intercambiador
Cra. 9 con 45


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Troncal Norte Sur
-Autopista 2W


Secretaría de Hacienda
Proyecto
Modernización del
sistema semafórico
en Bucaramanga

Secretaría de Hacienda

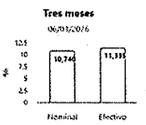
DESEMBOLSOS - NUEVO ENDEUDAMIENTO						
PROYECTO	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
TRONCAL NORTE SUR		162,484,970,321	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	423,239,324,434
MODERNIZACIÓN RED SEMAFOROS	75,149,011,759	40,223,149,753				115,372,161,512
TOTAL	75,149,011,759	202,708,120,074	162,415,766,382	67,803,683,279	30,534,904,452	538,611,485,946

Troncal Norte Sur y Obras Complementarias » ***$ 423.239 millones***

Modernización del Sistema Semafórico » ***$ 115.372 millones***

Contexto de proyección **condiciones financieras**

IBR
Tres meses
09/03/2026



DTF
9,79%
Tasa efectiva anual, base 365.

Tasa de depósitos a término fijo (DTF) a 90 días, semanal
13/03/2026

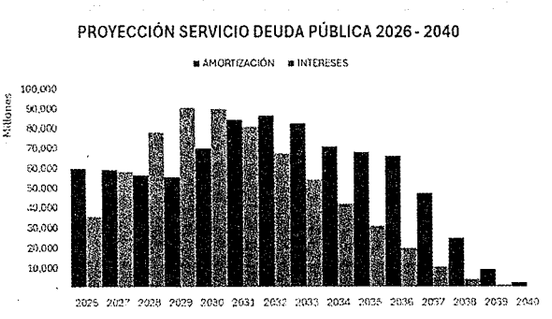
Fuente de consulta: Banco de la república de Colombia, Enero 19 2026

Cada desembolso se proyecya con las siguientes condiciones:

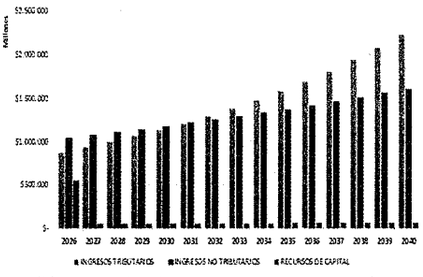
TASA: IBR 13%
PUNTOS ADICIONALES: 3%
PERIODO DE GRACIA: 24 MESES [2 AÑOS]
PERIODO DE AMORTIZACIÓN: 96 MESES [8 AÑOS]
PLAZO TOTAL: 120 MESES [10 AÑOS]

Proyección servicio de la deuda pública **contradada + nuevo endeudamiento**

TOTAL DEUDA			
TOTAL RECURSOS DE CRÉDITO		FUENTES	CONSOLIDADO
VIGENCIA	AMORTIZACIÓN	INTERESES	TOTAL AÑO
2026	55,407,100,498	34,158,336,509	89,565,437,007
2027	59,131,171,216	58,181,522,940	117,312,694,156
2028	56,386,298,522	78,166,536,686	134,552,835,208
2029	55,301,937,006	90,231,445,989	145,533,382,996
2030	69,836,866,276	89,611,230,250	159,448,096,526
2031	84,317,637,519	80,857,392,485	165,175,030,005
2032	86,488,805,999	67,475,440,193	153,964,246,192
2033	82,416,107,134	54,121,398,056	136,537,505,190
2034	70,860,342,610	41,767,850,017	112,628,192,627
2035	67,818,530,634	30,747,918,276	98,566,448,911
2036	66,152,232,435	19,929,493,149	86,081,725,584
2037	47,173,892,715	10,212,417,635	57,386,310,350
2038	24,981,055,215	4,084,261,322	29,065,316,537
2039	9,114,025,813	1,187,145,632	10,301,171,444
2040	2,385,539,410	190,843,153	2,576,382,563
TOTAL	837,771,543,003 96	660,923,232,292 68	1,498,694,775,296 64



Proyección 2026 - 2040
ingresos



PROYECCION DE INGRESOS 2026-2040

VIGENCIA	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL	VARIACION	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL
2026	$ 873.633.375.975	$ 1.042.881.385.556	$ 547.390.299.172	26-26			
2027	$ 931.546.625.277	$ 1.073.367.355.589	$ 51.032.680.000	27-26	6,63%	2,93%	-90,68%
2028	$ 993.716.426.310	$ 1.105.866.610.111	$ 52.036.650.400	27-28	6,67%	3,12%	1,97%
2029	$ 1.060.463.978.205	$ 1.141.468.421.372	$ 53.074.820.212	28-29	6,72%	3,12%	1,99%
2030	$ 1.132.153.157.865	$ 1.177.169.735.107	$ 54.142.064.818	29-30	6,76%	3,13%	2,01%
2031	$ 1.209.178.499.676	$ 1.214.038.965.558	$ 55.241.326.763	30-31	6,80%	3,13%	2,03%
2032	$ 1.291.957.551.157	$ 1.252.085.551.806	$ 56.373.566.566	31-32	6,85%	3,13%	2,05%
2033	$ 1.380.984.065.418	$ 1.291.381.016.689	$ 57.539.773.563	32-33	6,89%	3,14%	2,07%
2034	$ 1.476.731.000.853	$ 1.331.958.028.449	$ 58.740.968.770	33-34	6,93%	3,14%	2,09%
2035	$ 1.579.753.961.954	$ 1.373.860.965.238	$ 59.976.195.773	34-35	6,98%	3,15%	2,11%
2036	$ 1.690.645.036.399	$ 1.417.135.682.639	$ 61.252.541.646	35-36	7,02%	3,15%	2,12%
2037	$ 1.810.046.666.174	$ 1.461.830.584.342	$ 62.565.117.895	36-37	7,06%	3,15%	2,14%
2038	$ 1.938.656.282.965	$ 1.507.994.696.153	$ 63.917.071.432	37-38	7,11%	3,16%	2,16%
2039	$ 2.077.231.040.532	$ 1.555.678.743.500	$ 65.309.583.575	38-39	7,15%	3,16%	2,18%
2040	$ 2.226.593.102.159	$ 1.604.939.232.811	$ 66.743.871.082	39-40	7,19%	3,17%	2,20%

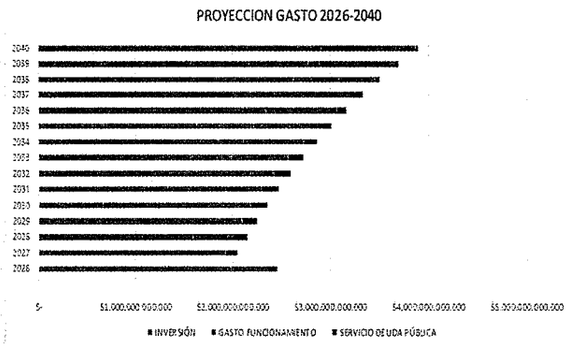
Fuente: Proyeccion de ingresos 2026-2040

Fuente: Proyeccion de ingresos 2026-2040

Proyección 2026 - 2040
gastos

PROYECCION GASTO 2026 - 2040

VIGENCIA	GASTO FUNCIONAMIENTO	SERVICIO DEUDA PÚBLICA	INVERSIÓN
2026	$ 375.730.461.593	$ 105.764.130.042	$ 1.982.410.469.037
2027	$ 387.558.410.620	$ 128.511.392.834	$ 1.539.895.857.412
2028	$ 415.073.306.028	$ 146.278.516.416	$ 1.591.289.874.378
2029	$ 443.995.826.220	$ 157.815.225.515	$ 1.653.196.168.055
2030	$ 475.182.600.474	$ 172.317.092.557	$ 1.715.965.294.781
2031	$ 508.822.785.177	$ 178.664.103.030	$ 1.790.961.803.785
2032	$ 545.122.145.217	$ 168.108.379.020	$ 1.887.196.144.293
2033	$ 584.304.571.465	$ 151.373.876.696	$ 1.994.226.407.511
2034	$ 626.613.724.574	$ 128.196.324.105	$ 2.112.619.947.393
2035	$ 672.314.853.532	$ 114.908.359.923	$ 2.226.369.929.511
2036	$ 721.696.768.702	$ 103.242.101.008	$ 2.344.084.590.975
2037	$ 775.074.006.504	$ 75.392.678.614	$ 2.483.975.683.294
2038	$ 832.789.196.458	$ 48.008.240.136	$ 2.629.770.613.957
2039	$ 895.215.650.998	$ 30.214.450.540	$ 2.772.790.266.371
2040	$ 962.760.199.365	$ 23.517.272.564	$ 2.911.998.733.926



Secretaría de Hacienda

Estado de la deuda
Diciembre 2025

ESTADO DE LA DEUDA	MES:	DICIEMBRE	AÑO:	2025
ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DEUDA DESEMBOLSADO		RECURSOS PENDIENTE X D	
BANCO DE BOGOTÁ	$48.588.561.678,41		$0,00	
BANCOLOMBIA	$86.504.627.558,00		$3.936.759.129,00	
BBVA	$89.516.668.149,19		$0,00	
AGRARIO	$30.772.889.839,39		$0,00	
ITAÚ	$0,00		$0,00	
OCCIDENTE	$44.100.947.940,00		$0,00	
	DESEMBOLSADO:	$299.483.695.164,99	PENDIENTE X D:	$3.936.759.129,00

Secretaría de Hacienda

Indicadores 2025 - 2040

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

Su determinación requiere dos criterios de indicador:

Indicador de Solvencia

Este indicador señala que la relación entre intereses y ahorro operacional no puede superar el 60%. El ahorro operacional se define como: Ingresos Corrientes – Gastos de Funcionamiento.

En el municipio de Bucaramanga, este indicador se refleja así: **4% en la vigencia 2025; 4% en la vigencia 2026; 6% en la vigencia de 2027; 8% en la vigencia 2028; 9% en la vigencia 2029;** a partir de 2030 continua su disminución hacia adelante como lo muestra la siguiente tabla.

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

Indicador de Sostenibilidad

Este indicador mide la relación entre el Saldo de la Deuda y los Ingresos Corrientes, *los cuales no pueden superar el 100%;* los cálculos de los indicadores contemplan la deuda desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo endeudamiento a solicitar el Cupo de endeudamiento ante el Concejo Municipal.

El Indicador de Sostenibilidad para la vigencia 2025, **se refleja en el 29%, en la vigencia 2026 se sitúa en el 33%, vigencia de 2027 en 41%, vigencia 2028 y 2029 en 49%,** a partir de la vigencia de 2030 se observa disminución

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

E3.02 – Indicadores legales (Ley 358)

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
Capacidad de Endeudamiento
Valores en millones de $

	IPC Proyectado														
	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
	Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento														
Concepto	**Capacidad Endeudamiento a 2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**	**2039**	**2040**
1. Ingresos corrientes (1.1+1.2)	**1.041.086**	**988.676**	**1.127.512**	**1.161.377**	**1.196.259**	**1.232.186**	**1.269.192**	**1.307.307**	**1.346.567**	**1.387.004**	**1.429.985**	**1.472.884**	**1.517.071**	**1.562.583**	**1.609.460**	**1.657.744**
1.1 Ingresos corrientes (sin descontar vigencias futuras)	1.064.043	1.095.964	1.126.843	1.162.708	1.197.550	1.233.517	1.270.523	1.308.638	1.347.898	1.388.335	1.429.985	1.472.884	1.517.071	1.562.583	1.609.460	1.657.744
1.2 Vigencias futuras	22.957	107.288	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331	1.331						
2. Gastos de funcionamiento	**192.492**	**198.267**	**204.215**	**210.341**	**216.651**	**223.151**	**229.845**	**236.741**	**243.843**	**251.158**	**258.693**	**266.454**	**274.447**	**282.681**	**291.163**	**299.898**
3. Ahorro operacional (1-2)	**848.594**	**790.410**	**923.297**	**951.036**	**979.607**	**1.009.035**	**1.039.348**	**1.070.567**	**1.102.724**	**1.135.845**	**1.171.292**	**1.206.430**	**1.242.623**	**1.279.902**	**1.318.299**	**1.357.846**
4. Saldo de la deuda (4.1+4.2-4.3-4.4)	**387.420**	**324.162**	**466.750**	**572.760**	**543.971**	**543.069**	**481.657**	**378.141**	**297.748**	**221.888**	**154.078**	**93.816**	**40.744**	**15.761**	**6.649**	**2.763**
4.1 Saldo de la deuda antes de amortizaciones (4.1.1+4.1.2+4.1.3)	346.421	378.569	525.870	629.155	646.572	615.805	543.069	461.552	375.164	292.768	221.888	134.070	57.918	40.744	15.761	6.649
4.1.1 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia	342.464	303.420	323.167	466.739	572.769	585.771	545.969	461.552	375.164	292.768	221.888	134.070	57.918	40.744	15.761	6.649
4.1.2 Saldo de la deuda a 31 de diciembre de la vigencia	0															
4.1.3 Valor de los créditos contratados en la vigencia	3.957															
4.1.4 Valor del nuevo crédito a contratar - proyección de desembolsos		75.149	202.708	162.416	67.804	30.034										
4.2 Amortizaciones de la deuda (4.2.1+4.2.2+4.2.3)	43.001	55.407	59.131	56.396	55.202	69.836	84.317	84.486	82.416	70.880	67.810	66.152	57.174	34.981	9.114	3.886
4.2.1 Amortizaciones de la deuda para la vigencia	43.001	55.407	59.131	55.222	35.149	27.491	26.105	21.548	15.069	3.534	492					
4.2.2 Amortizaciones de la deuda para la vigencia fina	0															
4.2.3 Amortizaciones del nuevo crédito				1.174	20.053	42.345	58.212	64.940	67.326	67.326	67.326	66.152	57.174	34.981	9.114	3.886
4.3 Créditos cancelables																
4.4 Amortizaciones de créditos cancelables																
5. Intereses (5.1+5.2+5.3)	**34.981**	**34.158**	**32.861**	**78.169**	**80.231**	**80.611**	**80.857**	**67.475**	**54.125**	**41.768**	**30.749**	**19.929**	**10.212**	**4.084**	**1.187**	**191**
5.1 Intereses de la deuda para la vigencia	34.981	32.843	32.586	23.964	16.775	12.156	8.254	4.648	1.475	294	46					
5.2 Intereses de la deuda para la vigencia financiada co	0															
5.3 Intereses del nuevo crédito		1.315	25.795	54.207	73.456	77.425	72.603	62.828	52.246	41.474	30.702	19.929	10.212	4.084	1.187	191
SOLVENCIA = Intereses / Ahorro operacional * 1	4%	4%	3%	8%	8%	8%	7%	6%	5%	4%	3%	2%	1%	0%	0%	0%
SOSTENIBILIDAD = Saldo deuda / Ingresos corrie	39%	33%	41%	49%	45%	44%	38%	29%	22%	16%	11%	6%	3%	1%	0%	0%
Intereses con cobertura de riesgo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

El superávit primario es un indicador necesario para establecer la capacidad de endeudamiento. Además, es complementario a los establecidos por la ley para determinar la capacidad de pago y garantizar la sostenibilidad de la deuda.

Para la vigencia 2025 el Municipio presento indicador de superávit primario de 1187,9% para el año 2026, 262,2%; en el año 2027, 201,6%; este comportamiento positivo se mantiene durante los años proyectados en el presente estudio, lo que garantiza la sostenibilidad de los pagos.

De esta manera, el resultado de Superávit Primario del Municipio de Bucaramanga con este endeudamiento se concluye como **SOSTENIBLE** para los próximos diez (10) años y continua viable hasta culminar el pago de servicio de deuda con niveles óptimos.

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)
PERIODO DE 2025 A 2040

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 819 DE 2003 (millones de pesos)
PERIODO DE 2026 A 2040

CONCEPTOS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
SUPERAVIT O DEFICIT PRIMARIO	415.537	89.565	112.313	134.551	145.533	159.442	165.176	153.965	136.536	112.627	88.566	66.080	57.364	29.064	10.301	2.577
INDICADOR (superávit primario / intereses) a ≥ 100%	1187,9%	262,2%	201,6%	172,1%	181,3%	177,9%	204,3%	228,2%	252,3%	269,7%	320,6%	431,9%	561,7%	711,7%	867,9%	1349,3%
	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE	SOSTENIBLE
Millones de pesos																
Servicio de la Deuda por:	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Intereses	34.981	34.158	58.182	78.169	90.231	80.611	80.857	67.475	54.125	41.768	30.749	19.929	10.212	4.084	1.187	191

Fuente : Plantilla Blanco Fiscal actualizado cierre-proyeccion credito

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Capacidad de endeudamiento confirmada por la calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings

La firma calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings mediante carta oficial del 21 de enero de 2026 confirma que el Municipio de Bucaramanga mantiene su calificación de AAA (col) y F1+ aún contemplando la contratación de crédito público de hasta COP700.000 millones, lo que se traduce no solo en una capacidad de endeudamiento idónea con criterios de sostenibilidad fiscal sino también en un escenario adecuado de buen manejo de los recursos públicos por parte de la administración.

FitchRatings

La autorización se solicitará por **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946) ,** suma que de acuerdo a los indicadores de capacidad de endeudamiento, superávit primario y proyección del Plan Financiero de 2025 a 2040 elaborada por la Secretaría de Hacienda, no representa un riesgo para la sostenibilidad fiscal del Municipio de Bucaramanga, según lo manifiesta el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ.**

Así mismo, el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ,** señala que con este proyecto de acuerdo se presentarán como anexos dos certificaciones, las cuales brindan tranquilidad y respaldo al evidenciar que el Municipio cumple con los indicadores financieros de capacidad de endeudamiento y que el impacto fiscal de los recursos que se van a comprometer no genera efectos negativos en la financiación del Municipio.

En este punto interviene la doctora **ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA** con las siguientes preguntas:

I) ¿Cuál sería el modelo financiero previsto sobre algún tipo de desaceleración económica o caída del impuesto predial?

II) ¿Cuál sería el escenario del recaudo de industria y comercio si cae como el año 2024?

III) ¿Qué tasa de interés esta utilizando el modelo financiero y que escenario de tasas se simuló?

IV) ¿Qué garantía va respaldar este empréstito?

A las cuales el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ** responde:

I) Es importante tener presente que la proyección del modelo financiero utilizado para fundamentar este proyecto de acuerdo parte de un diagnóstico histórico del comportamiento de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación – ICLD en el Municipio de Bucaramanga. La conclusión *perse* es que los ingresos tributarios de la entidad muestran en los últimos 5 años una tendencia de crecimiento pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

COPIA CONTROLADA

pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

II) La reducción que se presentó en el año 2024 no obedece a una situación económica o a un comportamiento propio de la comunidad sino obedece a que en los años anteriores en el Municipio desarrollaba su actividad económica un gran contribuyente que generaba esta tributación. Este contribuyente se trasladó a otra ciudad y por ende el recaudo bajó. Si analizamos el ingreso teniendo en cuenta esta situación particular vemos como también, en los últimos años ha tenido una tendencia de crecimiento estable.

III) Actualmente la tasa de interés fijada por el Banco de la República está al 10,25%, sin embargo, se espera que a final de año como medida preventiva de inflación, esta suba a 13%, es por esta razón que siendo cautelosos y responsables con las finanzas municipales, este crédito tiene una proyección de este 13% con unos puntos adicionales o spreed del 3%.

Si la tasa de interés se mantiene estable, nuestras proyecciones estarán por encima lo que generaría aún más tranquilidad en la sostenibilidad financiera municipal. Los puntos adicionales corresponden a las condiciones de mercado actual que ofrece el sistema financiero, sin embargo, no descartamos concretar las operaciones de crédito con un spreed inferior.

IV) La fuente que respaldará esta operación de crédito está contenida en los Ingresos Corrientes de Libre Destinación del Municipio.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, el presente punto del orden del día.

CONCEPTO.

Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** esto dentro del marco de competencia funcional de este Consejo contenido en el artículo 35 de Decreto Municipal No. 0076 de 2005.

4. PRESENTACIÓN Y CONCEPTO ACTUALIZACIÓN PLAN FINANCIERO 2025-2040 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

Continúa el **Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ,** Secretario de Hacienda quien presenta la actualización al plan financiero 2025-2040[1] incluido en el capítulo V) del documento Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Bucaramanga, así:

COPIA CONTROLADA

Secretaría de Hacienda

Plan Financiero PERIODO 2025-2040

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_1	INGRESOS TOTALES (sin financiac	1.911.219	1.967.572	2.055.966	2.152.640	2.255.005	2.363.464	2.478.448	2.600.425	2.729.903	2.867.429	3.013.991	3.169.032	3.334.442	3.510.567	3.698.220	3.898.276
BF_1.1	INGRESOS CORRIENTES	1.806.863	1.916.516	2.001.934	2.100.602	2.201.930	2.309.321	2.423.207	2.544.053	2.672.364	2.808.689	2.953.614	3.107.779	3.271.877	3.446.649	3.632.910	3.831.532
BF_1.1.1	TRIBUTARIOS	791.413	873.634	931.546	988.716	1.050.466	1.132.153	1.209.178	1.291.908	1.380.984	1.476.731	1.579.754	1.690.645	1.810.097	1.938.656	2.077.231	2.226.593
BF_1.1.1.02	Impuesto predial unificado	273.222	298.557	326.322	356.671	389.840	426.036	465.723	509.035	556.376	608.119	664.674	726.488	794.052	867.898	948.613	1.036.834
BF_1.1.1.03	Impuesto de industria y comerc	262.514	269.036	282.488	296.613	311.443	327.015	343.366	360.534	378.561	397.489	417.364	438.232	460.143	483.151	507.308	532.673
BF_1.1.1.08	Sobretasa a la gasolina	38.606	39.605	40.792	42.016	43.277	44.575	45.912	47.289	48.708	50.169	51.674	53.225	54.822	56.467	58.160	59.905
BF_1.1.1.09	Estampillas	21.935	24.700	26.332	28.077	29.941	31.933	34.061	36.335	38.765	41.361	44.136	47.101	50.269	53.656	57.275	61.146
BF_1.1.1.12	Impuesto de alumbrado público	71.645	76.382	82.111	88.269	94.889	102.006	109.657	117.881	126.722	136.226	146.443	157.427	169.234	181.926	195.571	210.238
BF_1.1.1.13	Resto ingresos tributarios	123.491	165.353	173.502	182.069	191.074	200.528	210.458	220.893	231.851	243.367	255.463	268.172	281.527	292.558	310.303	325.797
BF_1.1.2	NO TRIBUTARIOS	59.569	57.080	58.630	62.199	64.891	67.714	70.675	73.779	77.033	80.446	84.025	87.780	91.720	95.856	100.195	104.751
BF_1.1.2.1	Contribuciones	14.839	13.470	14.135	14.835	15.573	16.350	17.170	18.034	18.944	19.904	20.916	21.984	23.110	24.298	25.552	26.874
BF_1.1.2.2	Tasas y derechos administrativ	4.137	4.532	4.829	4.987	5.154	5.332	5.521	5.721	5.931	6.159	6.399	6.654	6.924	7.211	7.515	7.839
BF_1.1.2.3	Multas, sanciones e intereses d	26.222	24.906	26.063	27.331	28.660	30.057	31.522	33.060	34.674	36.369	38.148	40.015	41.976	44.035	46.196	48.466
BF_1.1.2.4	Venta de bienes y servicios	163	181	192	203	216	229	242	257	272	289	306	324	343	364	386	409
BF_1.1.2.5	Participación y derechos por mo	14.208	13.991	14.411	14.843	15.288	15.747	16.220	16.707	17.208	17.724	18.256	18.803	19.367	19.948	20.546	21.163
BF_1.1.3	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	955.881	985.802	1.013.758	1.044.687	1.076.575	1.109.454	1.143.354	1.178.307	1.214.347	1.251.512	1.289.835	1.329.354	1.370.110	1.412.137	1.455.484	1.500.188
BF_1.1.3.1	Sistema General de Participaciones	632.666	657.683	677.413	697.736	718.668	740.228	762.435	785.308	808.867	833.134	858.128	883.872	910.388	937.699	965.800	994.805
BF_1.1.3.1.1.	Educación	407.394	407.232	419.449	432.032	444.993	458.343	472.093	486.256	500.844	515.869	531.345	547.286	563.705	580.616	598.035	615.976
BF_1.1.3.1.1.	Salud	176.453	198.671	204.631	210.770	217.093	223.606	230.314	237.224	244.340	251.670	259.220	266.997	275.006	283.257	291.754	300.507
BF_1.1.3.1.1.	Agua potable y	12.588	13.421	13.824	14.238	14.665	15.105	15.559	16.025	16.506	17.002	17.512	18.037	18.578	19.136	19.710	20.301
BF_1.1.3.1.1.	Propósito general	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1.	De libre destinacion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.1.1.	Destinado a cubrir de	34.468	36.455	37.549	38.675	39.835	41.030	42.261	43.529	44.835	46.180	47.566	48.992	50.462	51.976	53.535	55.141
BF_1.1.3.1.1.	Asignaciones especiales	1.763	1.904	1.961	2.020	2.081	2.143	2.207	2.273	2.342	2.412	2.484	2.559	2.636	2.715	2.796	2.880
BF_1.1.3.1.1.	Atención integral de la	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.2	Participación en impuestos	17.831	16.260	17.236	18.270	19.366	20.528	21.760	23.065	24.449	25.916	27.471	29.120	30.867	32.719	34.682	36.763
BF_1.1.3.3	Participación en contribuciones	316	371	382	394	405	418	430	443	456	470	484	497	514	529	545	562
BF_1.1.3.4	Resto participaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.5	Compensaciones de ingresos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_1.1.3.6	Transferencias corrientes	43.554	48.870	48.231	49.678	51.168	52.703	54.284	55.913	57.590	59.318	61.097	62.930	64.818	66.762	68.765	70.828
BF_1.1.3.7	Resto transferencias corrientes	261.514	262.617	270.495	278.610	286.968	295.577	304.444	313.577	322.985	332.675	342.655	352.935	363.523	374.427	385.661	397.230

Secretaría de Hacienda

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_2	GASTOS TOTALES	1.867.342	2.408.498	1.996.835	2.096.255	2.199.703	2.293.627	2.394.129	2.513.935	2.647.488	2.796.570	2.945.773	3.102.880	3.287.288	3.485.586	3.689.105	3.895.890
BF_2.1	GASTOS CORRIENTES	1.588.660	1.918.717	1.700.769	1.817.222	1.887.287	1.986.183	2.064.758	2.150.265	2.229.232	2.315.136	2.417.643	2.523.346	2.648.887	2.809.418	2.929.620	3.098.429
BF_2.1.1	FUNCIONAMIENTO	302.228	346.060	335.903	381.256	407.955	436.721	467.774	501.308	537.536	576.687	619.010	664.781	714.300	767.890	825.907	888.736
BF_2.1.1.1	Gastos de personal	56.226	79.503	99.971	109.689	120.370	132.111	145.017	159.205	174.802	191.949	210.800	231.526	254.315	279.372	306.923	337.217
BF_2.1.1.2	Adquisición de bienes y servicios	74.924	78.333	74.554	79.027	83.769	88.795	94.123	99.770	105.757	112.102	118.828	125.958	133.515	141.526	150.018	159.019
BF_2.1.1.3	Transferencias corrientes	170.751	185.410	181.034	192.214	203.422	215.393	228.182	241.850	256.460	272.082	288.790	306.664	325.793	346.268	368.191	391.671
BF_2.1.1.3.1	Sentencias y conciliaciones	6.518	86	92	98	103	110	116	123	131	139	147	156	164	175	185	196
BF_2.1.1.3.2	Otras transferencias corrientes	164.233	185.324	180.942	192.116	203.319	215.283	228.067	241.727	256.329	271.943	288.643	306.508	325.629	346.093	368.006	391.475
BF_2.1.1.4	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.5	Gastos de comercialización y	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.6	Adquisición de activos financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.7	Disminución de pasivos	1	2.492	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_2.1.1.8	Gastos por tributos, tasas, contribuciones, multas,	336	322	344	368	394	422	451	483	516	553	591	633	677	724	775	829
BF_2.1.2	GASTOS ORGANISMOS DE CONTROL	26.935	29.671	31.655	33.775	36.040	38.461	41.048	43.813	46.769	49.929	53.305	56.916	60.774	64.899	69.309	74.023
BF_2.1.2.1	Gastos de personal	14.399	15.407	16.485	17.639	18.874	20.195	21.609	23.121	24.740	26.471	28.327	30.310	32.432	34.702	37.131	39.730
BF_2.1.2.3.2	Resto gastos de organos de	12.536	14.264	15.170	16.136	17.166	18.266	19.440	20.692	22.030	23.458	24.978	26.606	28.342	30.197	32.178	34.293
BF_2.1.3	PAGO DE BONOS PENSIONALES y CUOTAS	5.142	7.199	5.199	5.546	5.916	6.313	6.736	7.186	7.672	8.188	8.741	9.332	9.963	10.637	11.359	12.130
BF_2.1.4	APORTES AL FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS	9.763	9.000	6.000	6.180	6.365	6.556	6.753	6.956	7.164	7.379	7.601	7.829	8.063	8.305	8.555	8.811
BF_2.1.5	GASTOS OPERATIVOS EN SECTORES SOCIALES	1.209.601	1.492.629	1.243.830	1.312.257	1.350.780	1.408.521	1.461.590	1.523.526	1.575.970	1.631.186	1.698.240	1.789.558	1.845.565	1.953.603	2.013.304	2.114.538
BF_2.1.5.1	Educación	520.036	550.572	505.362	520.075	544.596	564.968	593.113	630.561	655.307	691.205	718.318	759.868	762.664	836.143	861.223	917.065
BF_2.1.5.2	Salud y protección social	477.859	530.772	499.206	514.332	529.922	545.991	562.554	579.628	597.227	615.368	634.070	673.525	693.731	744.543	766.879	797.042
BF_2.1.5.3	Vivienda, ciudad y territorio	22.804	71.785	63.939	65.857	67.832	78.182	80.534	82.950	85.439	88.001	90.641	93.360	96.161	99.046	102.017	105.079
BF_2.1.5.4	Gobierno territorial	96.939	69.461	61.545	63.391	76.464	78.758	81.121	83.554	86.060	88.643	91.302	94.041	96.862	99.768	102.761	105.844
BF_2.1.5.5	Transporte	6.209	18.079	18.621	19.180	19.755	20.348	20.958	21.587	22.235	22.902	23.589	24.297	25.026	25.776	26.550	27.346
BF_2.1.5.6	Inclusión social y reconciliación	37.643	31.861	23.017	23.707	24.419	25.151	25.906	26.683	27.483	28.308	29.156	30.031	30.932	31.860	32.815	33.800
BF_2.1.5.7	Deporte, recreación y cultura	30.451	33.381	34.382	35.414	36.476	37.571	38.698	39.858	41.055	42.286	43.555	44.862	46.207	47.594	49.022	50.492
BF_2.1.5.8	Resto de sectores	57.660	186.718	36.758	70.301	51.316	57.546	58.706	58.705	61.164	64.473	67.609	69.575	73.982	68.873	72.032	77.871
BF_2.1.6	INTERESES Y COMISIONES DE LA DEUDA	34.981	34.158	58.162	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.1	Interna	34.981	34.158	58.162	78.166	90.231	89.611	80.857	67.475	54.121	41.768	30.748	19.929	10.212	4.084	1.187	191
BF_2.1.6.2	Externa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Secretaría de Hacienda

Código de Concepto	Nombre de Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
BF_3	DEFICIT O AHORRO CORRIENTE	218.203	-2.201	304.165	283.380	304.643	323.138	358.449	393.788	443.132	493.552	535.971	583.434	623.000	637.230	703.289	733.104
BF_4	INGRESOS DE CAPITAL	104.356	51.056	51.032	52.088	53.075	54.143	55.241	56.372	57.539	58.740	59.977	61.253	62.569	63.918	65.310	66.744
BF_4.1	Excedentes financieros, dividendos y utilidades	20.492	10.270	10.578	10.895	11.222	11.559	11.906	12.263	12.631	13.009	13.400	13.802	14.216	14.643	15.082	15.534
BF_4.2	Rendimientos financieros	45.171	22.206	22.954	23.643	24.352	25.083	25.835	26.610	27.409	28.231	29.078	29.951	30.849	31.775	32.728	33.710
BF_4.3	Transferencias de capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.4	Recuperación de cartera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_4.5	Retiros del FONPET	32.354	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
BF_4.6	Resto recursos de capital	6.379	3.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
BF_5	GASTOS DE CAPITAL	278.682	489.781	296.066	279.033	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	584.536	638.412	676.168	739.485	797.462
BF_5.1	FORMACIÓN BRUTA DE CAPITAL	278.682	489.781	296.066	279.033	302.416	307.444	329.371	363.670	418.256	481.434	528.130	584.536	638.412	676.168	739.485	797.462
BF_5.1.1	Educación	13.496	12.069	15.100	15.553	16.019	16.500	16.995	17.505	18.030	18.571	19.128	20.084	21.088	22.143	23.250	24.413
BF_5.1.2	Salud y protección social	15.093	14.228	14.655	15.095	15.547	16.014	16.494	16.989	17.499	18.024	18.564	19.492	20.467	21.490	22.565	23.693
BF_5.1.3	Vivienda, ciudad y territorio	50.748	115.685	79.156	81.531	83.977	86.496	89.091	91.763	94.516	97.352	100.273	105.287	110.551	116.079	121.882	127.977
BF_5.1.4	Gobierno territorial	63.568	52.929	30.994	31.924	32.882	33.868	34.884	35.931	37.008	38.119	39.262	41.225	43.286	45.451	47.723	50.109
BF_5.1.5	Transporte	49.650	73.091	46.624	49.998	53.392	57.129	71.503	87.200	93.304	130.111	152.096	160.541	168.568	176.996	185.846	195.138
BF_5.1.6	Inclusión social y reconciliación	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_5.1.7	Deporte y recreación	0	1.498	1.544	1.589	1.638	1.687	1.737	1.789	1.843	1.898	1.955	2.053	2.155	2.263	2.376	2.495
BF_5.1.8	Resto de sectores	86.034	220.281	107.993	83.443	98.961	95.750	98.667	112.493	156.056	177.359	196.052	205.855	272.296	291.746	353.843	373.637
BF_5.2	Disminución de pasivos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_6	DEFICIT O SUPERAVIT DE CAPITAL	-174.326	-438.725	-245.034	-226.945	-249.341	-253.301	-274.130	-307.298	-360.717	-422.693	-468.152	-523.283	-575.847	-612.250	-674.175	-730.718
BF_7	DEFICIT O SUPERAVIT TOTAL	43.877	-440.926	59.131	56.386	55.302	69.836	84.318	86.490	82.416	70.859	67.819	66.152	47.154	24.981	9.114	2.386
BF_8	FINANCIACIÓN	230.678	440.926	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1	RECURSOS DEL CRÉDITO	-43.001	-55.407	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1	Interno	-43.001	-55.407	-59.131	-56.386	-55.302	-69.837	-84.318	-86.489	-82.416	-70.860	-67.819	-66.152	-47.154	-24.981	-9.114	-2.386
BF_8.1.1.1	Desembolsos																
BF_8.1.1.2	Amortizaciones - Principal	43.001	55.407	59.131	56.386	55.302	69.837	84.318	86.489	82.416	70.860	67.819	66.152	47.154	24.981	9.114	2.386
BF_8.1.2	Externo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BF_8.1.2.1	Desembolsos																
BF_8.1.2.2	Amortizaciones - Principal																

SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946) sobre el cual se solicitará la autorización correspondiente al Concejo Municipal y que esta matriz financiera diseñada por el Ministerio de Hacienda, es la que nos permite tener la certeza de la sostenibilidad de la entidad a más de diez años.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, la actualización al Plan Financiero 2025-2035 aquí presentada.

CONCEPTO.

Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** a la actualización del Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga contenido en el documento Marco Fiscal de Mediano Plazo.

5. PROPOSICIONES Y VARIOS.

Sin proposiciones por parte de los H. Miembros de este Consejo.

Agotado el orden del día se da por terminada esta sesión ordinaria de **CONFIS No. 011-2026 hoy 16 de febrero de 2026 siendo las 4:00 PM** y en constancia firman quienes en ella intervinieron.

NOMBRE	CARGO	FIRMA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde – Presidente	
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación.	
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Hacienda	
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda - coordinadora Impuestos.	
EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO	Tesorera General	
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado de Presupuesto	

Proyectó: Angie Stephanie Araque Silva – CPS Secretaría de Hacienda.
Revisó: Luz Yamile Medina Peréz - Profesional Especializado - Presupuesto

COPIA CONTROLADA

Francisco Javier Gómez Muñoz
Secretario de Hacienda
Municipio de Bucaramanga
21 de enero 2026

Estimado Dr. Francisco,

CERTIFICACIÓN

Fitch Ratings Colombia S.A. Sociedad Calificadora de Valores ("Fitch") certifica que a la fecha el Municipio de Bucaramanga cuenta con una calificación en escala nacional de largo plazo de **AAA(col) con Perspectiva Estable** y una calificación nacional de corto plazo de **F1+(col).**

Definición de calificaciones: *AAA(col). Las Calificaciones Nacionales 'AAA' 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.*
F1(col). Las Calificaciones Nacionales 'F1' indican 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. Además, las definiciones de las calificaciones se pueden consultar en el sitio web https://www.fitchratings.com/es/region/colombia.

Asimismo, le informamos que el Comité Técnico de Calificación de Fitch afirmó la calificación el **4 de agosto de 2025**, la cual se publicó y está vigente hasta la fecha.

No obstante lo anterior, la misma se puede revisar de manera extraordinaria y, si es el caso, se puede modificar cuando se tenga conocimiento de cualquier evento o situación susceptible que pueda afectar los fundamentos sobre los cuales se otorgó la calificación o los hechos que, por su naturaleza, probablemente alteren considerablemente la calificación otorgada. El estado de la misma se puede consultar en nuestro sitio web https://www.fitchratings.com/es/region/colombia.

En el comunicado relacionado con la última acción de calificación se cita expresamente que la agencia utilizó como supuesto clave para su escenario de calificación: "incremento bruto de deuda cercano a COP983.000 millones entre 2024 y 2029, por arriba de las pretensiones actuales de la entidad, asumiendo que la deuda se aproxima a los límites legales hacia el final del escenario." En este sentido, las pretensiones de endeudamiento actualizadas por hasta COP700.000 millones

Fitch Ratings Colombia, S.A. SCV
Av Carrera 7 #71-21 Torre B, piso 13, Bogotá. Colombia
T 601 2413220
https://www.fitchratings.com/es/region/colombia

continúan estando dentro de los supuestos clave que sustentan la acción de calificación tomada en agosto de 2025.

Nota: Fitch no es responsable de ninguna suscripción, crédito, préstamo, compra o decisión estratégica o de inversión. Las calificaciones no son una recomendación o sugerencia, directa o indirecta, para usted ni ninguna otra persona, para comprar, vender, realizar o mantener cualquier inversión, préstamo o instrumento, ni para realizar alguna estrategia de inversión en relación con cualquier inversión, préstamo o instrumento o cualquier entidad. Las calificaciones no comentan sobre la conveniencia de un precio de mercado, la idoneidad de cualquier inversión, préstamo o instrumento para un inversionista en particular (incluyendo, sin estar limitado a, cualquier tratamiento contable y/o regulatorio), o sobre la naturaleza de exención de impuestos o los gravámenes impuestos a pagos hechos en relación con cualquier inversión, préstamo o instrumento. Usted reconoce que Fitch no es su asesor y no le proporciona a usted ni a ninguna otra parte asesoría financiera, ni servicios legales, actuariales, contables, de auditoría, tasación o valoración. Una calificación no debe considerarse como un sustituto de dicha asesoría o dichos servicios. Nada de lo contenido en esta Certificación pretende ni debe interpretarse como la creación de una relación fiduciaria entre usted y Fitch ni entre Fitch y cualquier usuario de una calificación. Si considera la calificación de Fitch en la realización de cualquier acción, reconoce que la calificación de Fitch está sujeta a (i) el proceso analítico y las limitaciones descritas en el sitio web de Fitch, www.fitchratings.com y (ii) las disposiciones relacionadas con la comprensión de las calificaciones y otras formas de opinión, incluidos el uso y las limitaciones de estas que se encuentran en el sitio web de Fitch. Hará uso de cualquier calificación completamente bajo su propio riesgo.

Atentamente,



CARLOS VICENTE RAMIREZ LOZANO
Representante Legal
Área Analítica
Fitch Ratings Colombia S.A.
Sociedad Calificadora de Valores

Fitch Ratings Colombia, S.A. SCV
Av Carrera 7 #71-21 Torre B, piso 13, Bogotá. Colombia
T 601 2413220
https://www.fitchratings.com/es/region/colombia

1 Contenido

1. JUSTIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS 8
1.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD 8
1.1.1 Priorización problemas y causas 9
1.1.2 Consecuencias 9
1.1.3 Oportunidades y apuestas 9
2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 11
2.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD 11
2.1.1 Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000 11
2.1.2 Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2008 12
2.1.3 Estudios y diseños definitivos de la troncal metropolitana Norte - Sur en el sector comprendido entre la intersección de la Cra. 15 con Boulevard Santander hasta la intersección con el anillo vial Metropolitano 12
2.1.4 Plan Maestro de Movilidad 2011 – 2030 13
2.1.5 Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030 14
3 DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO 2011 15
4 ACUERDO 011 DE 2014 POT BUCARAMANGA - 2.0 18
5 ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD 2022 - 2037 21
5.1 CLASIFICACIÓN DE PROYECTOS VIALES 22
5.1.1 Proyecto P27 - C: Red de Conexión Metropolitana 25
5.1.2 Proyecto P27 - E: Intersecciones Viales 28
6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD 30
6.1 OBJETIVO GENERAL 30
6.2 LOCALIZACIÓN 30
7 JUSTIFICACIÓN 31
7.1 PROYECTO INTERSECCIÓN VIAL CARRERA 9 CON CALLE 45 41
7.2 PROYECTO ADECUACIÓN DEL CORREDOR VIAL SECTOR CARRERA 2W (DESDE LA SALIDA DEL VIADUCTO DE LA NOVENA HASTA EL MERCADO CAMPESINO) 44
7.3 DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO URBANO 50
8 ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL 62
8.1 CARACTERIZACIÓN 62

8.1.1 Área de influencia 62
8.1.2 Área de intervención actual 63
8.1.3 Potenciales y condicionantes 63
8.2 SISTEMAS ESTRUCTURANTES 64
8.2.1 Sistema de ocupación del suelo 65
8.2.2 Sistema de uso del suelo 66
8.2.3 Sistema Ambiental 67
8.2.4 Sistema de Movilidad 69
8.2.5 Sistema Ambiental Actual 70
9 POBLACIÓN BENEFICIADA 72
10 ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO 73
10.1 DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS DISEÑOS PARA EL PROYECTO TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR TRAMO 3A, "INTERSECCIÓN VIAL CARRERA 9NA CON CALLE 45 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA 75
10.1.1 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en la Intersección de la Carrera Novena con Calle 45 81
10.2 DESCRIPCIÓN PROYECTO TRAMO BARRIO MUTIS – MERCADO CAMPESINO 84
10.2.1 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en el sector Mutis, 2W Mercado Campesino 95
11 ANÁLISIS FINANCIERO DEL PROYECTO 109
11.1 ANTECEDENTES 112
11.1.1 Construcción del Intercambiador vial Mesón de los Búcaros u Obras Complementarias 112
11.1.2 Ampliación del corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca sector puerta del sol - puente Provenza del municipio de Bucaramanga 114
11.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS Y ESTRATEGIAS PARA LA EJECUCIÓN DE MEGAOBRAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA 120
11.3 JUSTIFICACIÓN DEL INCREMENTO DEL 11% EN LOS RIESGOS ASOCIADOS A MEGAOBRAS 122
12 BENEFICIOS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD 127
13 PRESUPUESTO DE LOS PROYECTOS 131
14 COSTOS TOTAL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO 133
15 METAS DEL PLAN DE DESARROLLO A CUMPLIR CON LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHAS DEL PROYECTO 137

Listado de Figuras

Figura 1 - Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030. 14
Figura 2 - Mapa grupo de prioridades corredores viales metropolitanos. 16
Figura 3 - Mapa de la Tipología vial. Directrices de ordenamiento 2011 – 2030 17
Figura 4 - Perfil vial tipo 3 18
Figura 5 - Proyectos viales Urbanos POT Bucaramanga 2.0 20
Figura 6 - Tipología vial Troncal Norte Sur 20
Figura 7 - Principales motivos de viaje 21
Figura 8 - Proyectos componente Plan de movilidad 23
Figura 9 - Pasos para la definición de las secciones transversales del plan vial Metropolitano. 25
Figura 10 - Mapa del tipo de intervención de la Red de conexión Metropolitana en Bucaramanga 27
Figura 11 - Mapa de intersecciones viales en Bucaramanga del PVM según su tipología. 29
Figura 12 - Localización proyectos viales – Corredor Troncal Norte - Sur 30
Figura 13 - Crecimiento parque automotor Bucaramanga 2008 - 2023 31
Figura 14 - Proyección parque automotor para el año 2026 32
Figura 15 - Tramos Troncal Norte Sur 33
Figura 16 - Plan Vial Metropolitano 34
Figura 17 - Subsistema de Infraestructura vial / Troncal Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014 35
Figura 18 - Proyectos viales Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014 36
Figura 19 - Esquemas del trazado del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 37
Figura 20 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 37
Figura 21 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 38
Figura 22 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008 39
Figura 23 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur y Conexión vial Oriente Occidente, 2008 40
Figura 24 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, Conexión vial Oriente Occidente y cuenca de alimentación, 2008 40
Figura 25 - Localización del proyecto 41
Figura 26 - Aerofotografía de la localización del proyecto 42
Figura 27 - Propuesta de diseño AMB (2008) 43
Figura 28 - Planta general - Localización proyecto 2009 46
Figura 29 - Propuesta de intervención Tramo 3C 2009 47
Figura 30 - Propuesta de intervención Tramo 4, 2009 48
Figura 31 - Propuesta de intervención Tramo 5, 2009 49
Figura 32 - Localización proyecto Troncal Norte – Sur (Mutis – Mercado Campesino) 50
Figura 33 - Entorno Urbano del proyecto. 51
Figura 34 - Caracterización área intervenir. 53
Figura 35 - Caracterización física – carrera 2W 53
Figura 36 - Caracterización física – calle 65 58
Figura 37 - Caracterización física – Transversal Metropolitana. 59
Figura 38 - Situación actual, área de intervención 62
Figura 39 - Área de intervención actual. 63
Figura 40 - Situación actual, potenciales y condicionantes 64
Figura 41 - Sistema de ocupación del suelo 65
Figura 42 - Sistema de ocupación del suelo-altura de edificaciones 66
Figura 43 - Sistema de uso del suelo 67
Figura 44 - Sistema zonas verdes 67
Figura 45 - Estructura ecológica principal del Municipio de Bucaramanga. 68

Figura 46 - Censo arbóreo municipio Bucaramanga 2023. 68
Figura 47 - sistema de movilidad - red vial principal 69
Figura 48 – volumen total diario de vehículos sobre la intersección en la calle 45 con carrera 9 70
Figura 49 – volumen total diario de vehículos sobre el tramo Mutis 2W- Mercado Campesino 70
Figura 50 - Sistema ambiental espacios verdes 71
Figura 51 - Sistema ambiental – Áreas protegidas 71
Figura 52 - Comunas impactadas directamente por el proyecto 72
Figura 53 - Barrios influencia del proyecto mutis – mercado campesino. 73
Figura 54 - Etapas de Desarrollo de un proyecto. 74
Figura 55 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 77
Figura 56 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 77
Figura 57 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 77
Figura 58 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 78
Figura 59 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45 79
Figura 60 – Modelo 3d paso elevado sobre la carrera 45 79
Figura 61 – Corte Urbanístico sobre la calle 45 80
Figura 62 – Corte Urbanístico sobre la carrera 9na 80
Figura 63 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto intersección vial carrera 9na con 45 84
Figura 64 – Proyección del intercambiador tramos A 88
Figura 65 – Proyección del intercambiador tramos A 88
Figura 66 – Perfil vial tramo A 89
Figura 67 – Tramo B. Proyección de la ampliación vial sobre la carrera 2W 90
Figura 68 – Tramo B.Perfil vial proyectado Tramo B (Cra 2W) 90
Figura 69 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 91
Figura 70 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 91
Figura 71 – Tramo B.Render Proyectado para el tramo B (carrera 2w) 92
Figura 72 –Tramo B. Render Proyectado para el tramo B(carrera 2w) 92
Figura 73 – Modelo, tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino 93
Figura 74 – Modelo, Tramo C Variante desde la calle 65 al Mercado Campesino 94
Figura 75 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Calle 65) 94
Figura 76 – Perfil vial proyectado Tramo 5 (Cra 1 Oeste) / Perfil vial proyectado Tramo 5 (Nuevo alineamiento) 95
Figura 77 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino. 99
Figura 78 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO A 107
Figura 79 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO B 108
Figura 80 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO C 108
Figura 81 – Gráfica valor construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros 113
Figura 82 – Gráfica tiempo construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros 114
Figura 83 – Gráfica costos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca 116
Figura 84 – Gráfica tiempos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca 117
Figura 85 - Presupuesto Mega Proyectos Ejecutados. 119
Figura 86 - Tiempos Mega Proyectos Ejecutados. 120
Figura 87 – Indicadores de beneficios con la construcción y puesta en marcha de los tramos 3ª, 3C, 4 y 5 de la Troncal Metropolitana Norte Sur. 127
Figura 88 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha del intercambiador de la 9na con 45 128
Figura 89 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha tramos 3C, 4 y 5 (Mutis Carrera 2w-Mercado Campesino). 129

Figura 90 – Indicadores de especies arbóreas a sembrar en el marco del proyecto. _____ *130*
*Figura 91 – Proceso Metodológico para la obtención del Valor de la Construcción.*_____ *135*

Listado de Tablas

Tabla 1 - Proyectos movilizadores estratégicos movilizadores apuesta estratégica 2 ____ *10*
Tabla 2 - Infraestructura red vial primaria ____ *10*
Tabla 3 - Infraestructura red vial regional ____ *11*
Tabla 4 - Vías Metropolitanas primarias. ____ *12*
Tabla 5 – Nuevos proyectos de infraestructura vial. ____ *15*
Tabla 6 - Proyectos de infraestructura a desarrollar ____ *16*
Tabla 7 – Listado de corredores en el subsistema de red de conexión Metropolitana ____ *26*
Tabla 8 - Resumen horas Pico Real de Minas. ____ *45*
Tabla 9 – Listado de proyectos similares ejecutados en el Área Metropolitana de Bucaramanga. ____ *110*
Tabla 10 – Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga. ____ *111*
Tabla 11 - Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga. ____ *118*
Tabla 12 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas ____ *123*
Tabla 13 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas ____ *124*
Tabla 14 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas ____ *126*
Tabla 15 - Presupuesto sector Carrera Novena con Calle 45 ____ *132*
Tabla 16 - Presupuesto proyecto Mutis 2w- Mercado Campesino ____ *132*
Tabla 17 - Presupuesto total proyecto Troncal Norte Sur ____ *133*
Tabla 18 - Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total nacional Noviembre (2025) ____ *135*
Tabla 19 - Valores totales para la construcción de los proyectos. ____ *136*
Tabla 20 - Distribución porcentual y económica del proyecto ____ *136*
Tabla 21 – Flujo de Fondos Multianual ____ *137*

PROYECTO DE ACUERDO No 011 de 2026

DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE – Versión 01

Con el fin de establecer la base técnica conceptual de los proyectos movilizadores del Plan de Desarrollo 2024 – 2027, presentados al Honorable Concejo Municipal de Bucaramanga, en el marco del proyecto de Acuerdo No 011 de 2026, el presente documento reúne los principales aspectos técnicos que sustentan la formulación de los proyectos, agrupados de acuerdo a como se presenta a continuación

PROYECTOS DE MOVILIDAD:

- **CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, INTERSECCIÓN NOVENA CON 45, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA).**

- **CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS – MERCADO CAMPESINO, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA**

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO C, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

1. JUSTIFICACIÓN DE LOS PROYECTOS

1.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD

La calidad de la movilidad de una ciudad incide en el nivel de vida de sus habitantes y en su nivel de productividad y competitividad. En esta materia, la Nación y las entidades territoriales enfrentan importantes desafíos por cuenta de las externalidades negativas del transporte, asociadas a la contaminación, congestión y siniestralidad vial, que afectan la sostenibilidad económica, ambiental y social de las ciudades[1]. Así estable el último documento de política pública la importancia de la movilidad en el desarrollo de un territorio y los beneficios que trae para su población.

Mediante Acuerdo del H. Concejo Municipal No. 007 del 18 de junio de 2024 se aprobó y adoptó el Plan de Desarrollo del Municipio de Bucaramanga "BUCARAMANGA, AVANZA SEGURA", dentro del Contexto sectorial como parte de la Línea estratégica 2: Territorio Seguro que progresa, se señala que la malla vial urbana del municipio comprende 628 Kilómetros, infraestructura que presenta dificultades en la movilidad, atribuido principalmente a un severo deterioro del estado de la superficie de rodadura, insuficiente capacidad de drenaje superficial, al incremento del tráfico de vehículos de carga y a la *falta de consideraciones técnicas en etapas de construcción.* Esta problemática provoca un incremento en los tiempos de viaje, lo que contribuye a una *disminución de la productividad* de la ciudad. Además, genera congestión vehicular y ocasiona daños frecuentes en los vehículos privados y de transporte público, lo que resulta en mayores costos tanto de movilización como de operación de los vehículos, adicionalmente esta situación contribuye al deterioro del paisaje urbano, afectando negativamente la imagen positiva que se tiene del municipio.

Por otra parte, el bajo porcentaje de vías arteriales con que cuenta el municipio, junto con su limitada capacidad vial en términos de número de carriles para gestionar el flujo vehicular, genera grandes congestiones vehiculares. Como resultado, muchas de las vías de la red local deben soportar flujos de conexión metropolitana e intersectorial. Por otro lado, la compleja topografía de la meseta y su entorno condicionan la interrupción de la continuidad de los corredores viales. así mismo, se resalta que para mejorar las condiciones de movilidad de Bucaramanga y su área metropolitana, es necesario la combinación de estrategias y su desarrollo de manera sostenible para *garantizar* y *optimizar los indicadores* y *la calidad de vida* de cada uno de los habitantes, estrategias que involucran el *mejoramiento de infraestructura vial, diseño e implementación de medios de transporte sostenibles, adecuación e implementación de áreas peatonales y zonas verdes, permitiendo reducir la congestión vial, y generar avances en la interacción social.*

Dentro del marco estratégico del Plan de Desarrollo Municipal "Bucaramanga Avanza Segura", el sector de movilidad emerge como un elemento vital para el desarrollo integral de la ciudad. En este contexto, se destaca la prioridad asignada a tres componentes clave que conforman el entramado del sistema de movilidad urbana. En primer lugar, la inversión y fortalecimiento de la *infraestructura vial* se erige como piedra angular, abarcando la mejora de las redes urbanas, la pavimentación de calles y carreteras veredales, la construcción de *puentes vehiculares* y la implementación de estacionamientos y parqueaderos. Este enfoque integral busca no solo optimizar la conectividad dentro de la ciudad, sino también garantizar el acceso

[1] CONPES 3991

y desarrollo equitativo en las zonas rurales[2]. De esta manera el Plan Desarrollo Municipal, enfatiza la importancia de la inversión y fortalecimiento de la infraestructura vial permitiendo que la ciudad avance a través de la conectividad y desarrollo humano.

1.1.1Priorización problemas y causas

La infraestructura vial enfrenta dificultades significativas en cuanto a la movilidad, lo que resulta en un servicio deficiente en las vías. Estas dificultades son principalmente atribuibles al severo deterioro que presentan algunos tramos, lo cual se traduce en tramos intransitables o con restricciones de circulación.

Este deterioro se debe al mal estado de la superficie de rodadura, a la capacidad insuficiente de drenaje superficial, a la falta de consideraciones técnicas en su construcción, y al tráfico de vehículos que superan la carga permitida para el corredor correspondiente.

1.1.2Consecuencias

Esta problemática provoca un incremento en los tiempos de viaje, lo que contribuye a una disminución de la productividad de la ciudad. Además, genera congestión vehicular y ocasiona daños frecuentes en los vehículos privados y de transporte público, lo que resulta en mayores costos tanto de movilización como de operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación contribuye al deterioro del paisaje urbano, afectando negativamente la imagen positiva que se tiene del municipio[3].

1.1.3Oportunidades y apuestas

Según el último instrumento de planificación, Plan Maestro Metropolitano de Movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2022), la red vial de conexión metropolitana enfrenta importantes desafíos en proyectos estratégicos que requieren intervención para mejorar la conectividad. Estos proyectos incluyen:

- *Intersección calle 45 carrera 9: La doble calzada de la carrera novena en Bucaramanga experimenta congestión en la intersección semaforizada actual. Para abordar este problema, se han diseñado previamente en fase III por parte de consultoría liderada por el Área Metropolitana de Bucaramanga (año 2008) intercambiadores a desnivel que incluyen canalizaciones tipo orejas.*

- *Conexión vial Viaducto Provincial – El Bueno – Anillo vial de Río Frío (Floridablanca – Girón): Esta conexión se plantea la Troncal Norte a Sur e implica la construcción de dos calzadas. Inicia en el viaducto Provincial, recorriendo la parte occidental de los barrios Mutis y Monterredondo hasta llegar al intercambiador El Bueno.*

El componente estratégico programático, del plan aprobado por el H. Consejo municipal, la **Apuesta Estratégica 2:** Integración regional metropolitana, para consolidación de alianzas

[2] PMD 2024- 2027 9. 9.9.1
[3] PMD 2024

público-privadas, que impulsen el crecimiento económico, la creación de empleo, la conectividad y la movilidad sostenible (Tabla 2).

Tabla 1 - Proyectos movilizadores estratégicos movilizadores apuesta estratégica 2

8	Intersección vial carrera 27 con calle 56	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
9	Intersección Carrera 27 con Av Gonzalez Valencia	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga. Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
10	Intersección Carrera 9 con Calle 45	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga (proyecto troncal N-S). Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
11	Intersección Vial Mercado Campesino - Calle 65	Continuar el Desarrollo del plan maestro de Bucaramanga (proyecto troncal N-S). Se proyecta Desarrollar la intersección vial urbana considerando el paisaje urbano sostenible como elemento estructurador del proyecto
12	Par vial Calle 55*	Construcción de intersección vial a desnivel en la Calle 55, doble calzada tipo deprimido sentido occidente – oriente.
13	Continuación Tercer Carril	Continuación intersección vial a la altura del diamante 2

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal de Bucaramanga

Dentro del contenido programático del plan se encuentra dos programas, uno de infraestructura red vial primaria y red vial regional, el programa de infraestructura red vial primaria, tiene por objetivo: Mejorar la infraestructura de la red vial primaria del municipio mediante la implementación proyectos estratégicos de impacto metropolitano, mejorando la transitabilidad contribuyendo a consolidar al municipio como un territorio competitivo y sostenible.

Tabla 2 - Infraestructura red vial primaria

ODS	Meta de producto	Línea base	Indicador de producto	Responsable
9	Mejorar 2 kilómetros de la red Vía primaria de los correderos estratégicos del municipio.	0	Vía primaria mejorada (240100800)	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan de desarrollo municipal de Bucaramanga 2024 - 2027

El programa de infraestructura red vial regional, tiene por objetivo realizar el mejoramiento, construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte de la red vial municipal que garantice una mejor movilidad y conectividad interna que permita desarrollo económico sostenible en función del bienestar de las comunidades.

Tabla 3 - Infraestructura red vial regional

ODS	Meta de producto	Linea base	Meta	Indicador de producto	Responsable
11	Realizar mantenimiento a 10 puentes peatonales	4	10	Puente peatonal con mantenimiento (240212000)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad	0	1	Puente construido en vía urbana existente (240211900)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 2 puentes peatonales en la red vial de la ciudad	0	2	Puente peatonal construido (240103900)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar mantenimiento a 5 Puentes vehiculares de la red vial urbana	0	5	Puente de la red vial urbana con mantenimiento (240208300)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Puente vehicular en vía terciaria de la ciudad	3	1	Puente construido en vía terciaria (240204400)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar 4 Estudios de preinversión para la red vial regional	0	4	Estudios de preinversión para la red vial regional (240211800)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Vía urbana en la ciudad.	0	1	Vía urbana construida (240211300)	Secretaría de Infraestructura
11	Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio	14	20	Vía urbana mejorada (240211400)	Secretaría de Infraestructura
11	Realizar mantenimiento periódico o rutinario a 80 Km de vías urbanas	0	80	Vía urbana con mantenimiento periódico o rutinario (240211500)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 Paso deprimido en vía urbana de la ciudad	0	1	Paso deprimido construido en vía urbana (240207000)	Secretaría de Infraestructura
11	Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad	0	1	Intercambiador construido en vía urbana (240206200)	Secretaría de Infraestructura

Fuente: Plan de desarrollo municipal de Bucaramanga 2024 – 2027

2 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

2.1 PROYECTOS DE MOVILIDAD

2.1.1 Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000

Por el cual se modifica parcialmente el Acuerdo 0061 de 1994, se adopta el componente de Ordenamiento Físico – Territorial del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Bucaramanga, se definen la estructura territorial, los lineamientos de ordenamiento

metropolitano para los planes de ordenamiento territorial de los municipios, los hechos metropolitanos y se establecen las normas obligatoriamente generales para los municipios que conforman el Área.

Dentro de los proyectos D-14 y D-15, se reconoce la ***troncal Norte Sur*** como una de las vías metropolitanas primarias y es nombrado el corredor vial de la carrera 9na, el cual busca conectar el sector centro de Bucaramanga con el sector Sur – Occidental de la Meseta, para así formar en un futuro, otro corredor vial Norte – Sur en el área metropolitana.

Tabla 4 - Vías Metropolitanas primarias[4].

13.- Corredor Vial – Cra 9.	Prolongación del eje vial existente, pasando por los Barrios Balconcitos y Mutis hasta la Transversal Metropolitana (Ciudad Bolívar). Función; Conectar el sector centro de Bucaramanga con el sector Sur – Occidental de la Meseta, para así formar en un futuro, otro corredor vial Norte – Sur en el Area Metropolitana. Ver ficha de proyecto D-14.

Fuente: Acuerdo Metropolitano N.008 del 14 de marzo de 2000

2.1.2 Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2008

Por la cual se Articula el HECHO METROPOLITANO, TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR, conformada por los proyectos "CORREDOR VIAL CARRERA 9ª, CORREDOR DEL SUR Y HABILITACION DE CORREDORES VIALES Y ESPACIO PUBLICO PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO. I ETAPA, según fichas D-10, D-14 y D-15" Y LA VIA METROPOLITANA PRIMARIA "AVENIDA QUEBRADA SECA Y CARRERA 9 HASTA LA CALLE 45" CONFORMANDOSE LA TRONCAL METROPOLITANA.

Acordó que la avenida Quebrada seca y la carrera 9na hasta la calle 45 al hecho metropolitano troncal Norte Sur, integrando los proyectos D14 y D15 en uno solo llamándolo troncal Metropolitana. A partir de este momento se conoció como al TNS, y a finales del año se adelantó por parte del Área Metropolitana el contrato de estudios y diseños definitivos.

2.1.3 Estudios y diseños definitivos de la troncal metropolitana Norte - Sur en el sector comprendido entre la intersección de la Cra. 15 con Boulevard Santander hasta la intersección con el anillo vial Metropolitano

En el año 2008 el área metropolitana adelanto con un consultor los estudios y diseños viales necesarios para la Troncal Metropolitana Norte-Sur, la cual tiene su punto de inicio en el cruce de la Cra. 15 con el Boulevard Santander y la Calle 23 de Bucaramanga y termina en el anillo vial Metropolitano, en inmediaciones de la Planta de tratamiento de aguas residuales PTAR en el municipio de Floridablanca, con una longitud total de 11 km. aproximadamente. Igualmente, dividió la troncal en 6 tramos, quedando agrupados los tramos objeto del presente proyecto en:

[4] Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000

TRAMO TRES

- Inicio: Intersección de la carrera 9ª con calle 45
- Fin: Calle 55 con Carreras 1W y 2W Barrio Mutis (inicio par vial del mutis).
- Descripción del corredor: Este tramo incluye una solución a desnivel en la intersección de la calle 45 con carrera 9a, para continuar por el viaducto de la carrera 9a, puente con una longitud aproximada 570 Metros y empalma a la altura de la perimetral del barrio mutis o carrera 1W. Incluye igualmente el desarrollo del intercambiador del Barrio mutis, cuyo objetivo es resolver la conexión con la calle 55 y con la perimetral del mutis, para continuar hasta el par vial del mutis.
- Estado: Con estudios a nivel de Fase II.
- Longitud aproximada: 1130m. sin incluir el desarrollo de los intercambiadores.

TRAMO CUATRO

- Inicio: Calle 55 con Carreras 1W o 3 y 2W Barrio Mutis.
- Fin: Intersección de la calle 61 o Avenida del Papa con carrera 1W o 3.
- Descripción del corredor: Este tramo es el par vial conformado por las carreras 1W o 3 y 2W desde la calle 55 hasta la calle 61 o Avenida del Papa, donde el sentido Norte - Sur transitará por la carrera 2W y el sentido Sur - Norte por la carrera 1W o 3.
- Estado: Vía existente y en operación por la carrera 2W y 3. La carrera 1W funciona de manera interrumpida.
- Longitud aproximada: 730 m. por la carrera 2W.

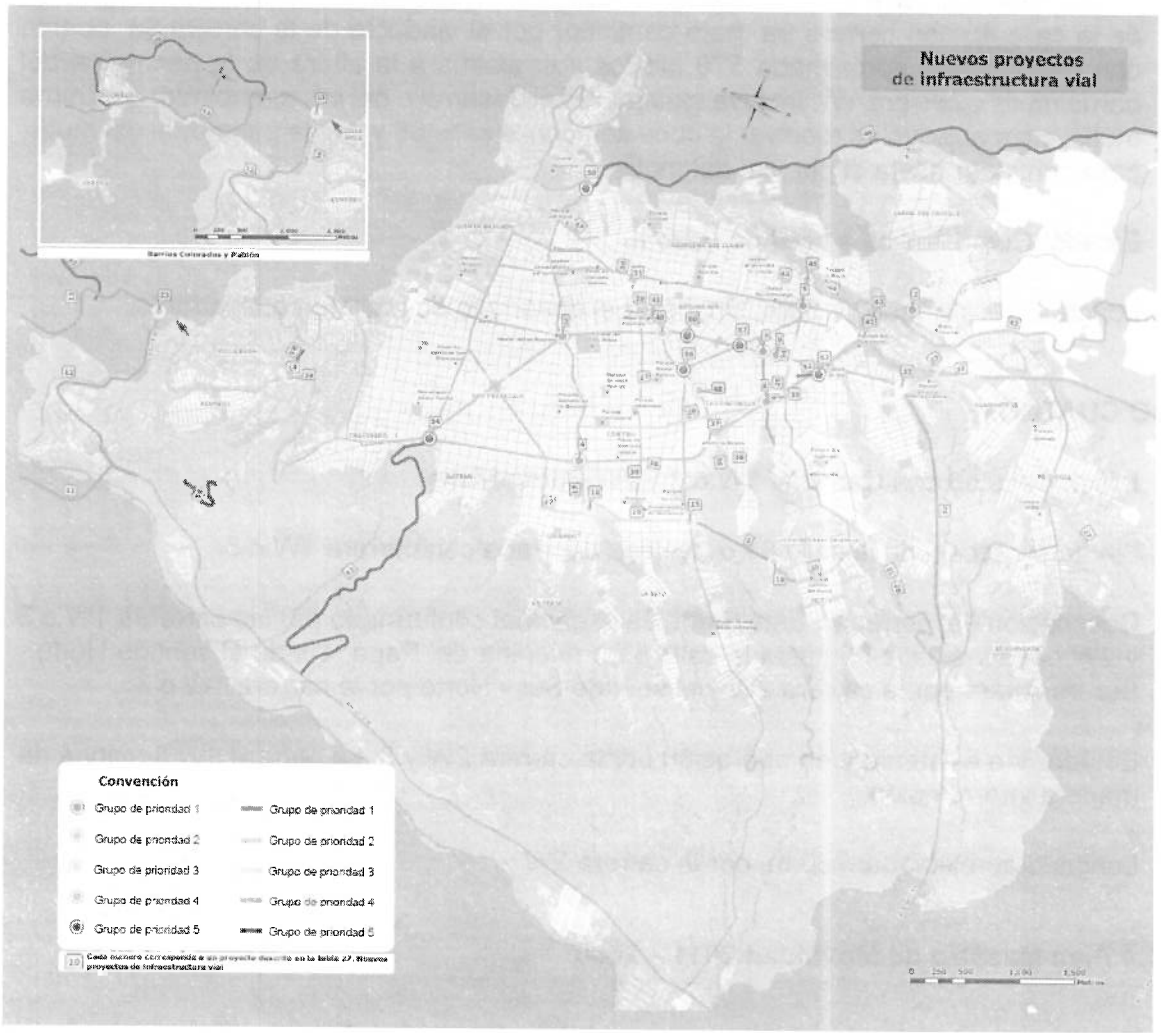
2.1.4 Plan Maestro de Movilidad 2011 – 2030

Contempla una política de transporte sustentable orientada a mejorar la movilidad vial de la ciudad, estableciendo lineamientos para implementar proyectos viales urbanos que faciliten la conectividad vial y mitiguen los problemas de congestión a través de la promoción del uso del STM Metrolínea y de modos alternativos de transporte.

Los principios, objetivos y estratégicas del Plan Maestro de Movilidad del municipio de Bucaramanga se encuentran armonizados con el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano, al contemplar el modelo de transporte sostenible y deseado se describen los objetivos, las estrategias y las áreas de acción del plan de movilidad; de igual forma se determinan los programas y proyectos específicos en temas como el fortalecimiento institucional , cultura ciudadana, gestión del tráfico, los nuevos proyectos de infraestructura vial, el fortalecimientos de los modos de transporte no motorizados, los lineamientos para estacionamientos y parqueaderos, estableciendo acciones para el mejoramiento del transporte público y el transporte de carga.

El proyecto 7.2 Nueva Infraestructura vial, el cual tiene por objetivo optimizar las condiciones geométricas, la conexión de los sectores de la ciudad y la conectividad de la malla vial arterial, con el fin de mejorar los niveles de servicio en corredores saturados y la velocidad media en los tramos (Figura 1).

Figura 1 - Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030.



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011-2030

En este instrumento de planificación se identifica la troncal Norte Sur como prioritario en el grupo No.2 de importancia, identificando los tramos 3ª, 3C, 4 y 5, como complemento a las obras que ya fueron construidas, Viaducto provincial, Mesón de los Búcaros, Intercambiador quebrada seca con carrera 15.

2.1.5Nuevos proyectos de infraestructura vial Plan de movilidad 2011 – 2030[5].

En la Tabla 5 se muestran los nuevos proyectos de infraestructura vial, acordado en el acuerdo metropolitano No. 008 del 14 de marzo del 2000.

[5] Pmm_Bucaramanga_2010 – 2030

Tabla 5 – Nuevos proyectos de infraestructura vial[6].

Código Mapa	Proyecto	Tipo	Grupo prioridad	Sector	Conectividad	Jerarquía vial
1	Troncal norte sur – Tramo 3B – Puente La Novena	Corredor	Grupo 1	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
2	Intercambiador de Neomundo	Intersección	Grupo 1	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
3	Intercambiador del Mesón de los Búcaros	Intersección	Grupo 1	Centro	Centro – Sur/norte	Arterial primaria
4	Intercambiador de la carrera 15 con Avda. Quebrada Seca	Intersección	Grupo 1	Centro	Centro – Norte	Arterial primaria
5	Calle 56 con carrera 33 (Tercer carril – giro izquierda)	Intersección	Grupo 1	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
6	Corredor vial calle 54 doble calzada (entre carrera 17 – carrera 27)	Corredor	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial terciaria
7	Deprimido de la calle 54 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
8	Deprimido de la calle 54 con diagonal 15	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
9	Deprimido de la calle 55 con carrera 27	Intersección	Grupo 1	Centro	Este – Oeste	Arterial primaria
10	Doble calzada vía Girón desde el Puente El Bueno – La Salle	Corredor	Grupo 1	Sur	Centro – Girón	Arterial primaria
11	Conexión Bucaramanga – Ruta del Sol	Corredor	Grupo 1	Norte	Bucaramanga – Magdalena Medio	Red vial departamental
12	Ampliación a doble calzada vía Café Madrid – La Cemento	Corredor	Grupo 1	Norte	Norte – Costa	Red vial nacional
13	Ampliación doble calzada tramo La Cemento – El Cero	Corredor	Grupo 1	Norte	Norte – Costa	Red vial nacional
14	Ampliación doble calzada tramo La Virgen – La Cemento	Corredor	Grupo 2	Norte	Norte – Costa	Arterial primaria
15	Troncal Norte Sur – tramo 3A – intercambiador de la calle 45 con carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
16	Troncal norte sur – tramo 3C – intercambiador del Mutis	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
17	Troncal norte sur – tramo 1 Avda. Quebrada Seca y calle 23	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
18	Troncal norte sur – tramo 2 Avda. Quebrada Seca – carrera 9	Intersección	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
19	Troncal norte sur – tramo 2 carrera 9	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
20	Troncal norte sur – tramo 4 – Mutis	Corredor	Grupo 2	Occidente	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria
21	Troncal norte sur – tramo 5– Estadio de "Softball" – Hacia Terminal	Corredor	Grupo 2	Sur	Centro – Floridablanca	Arterial secundaria

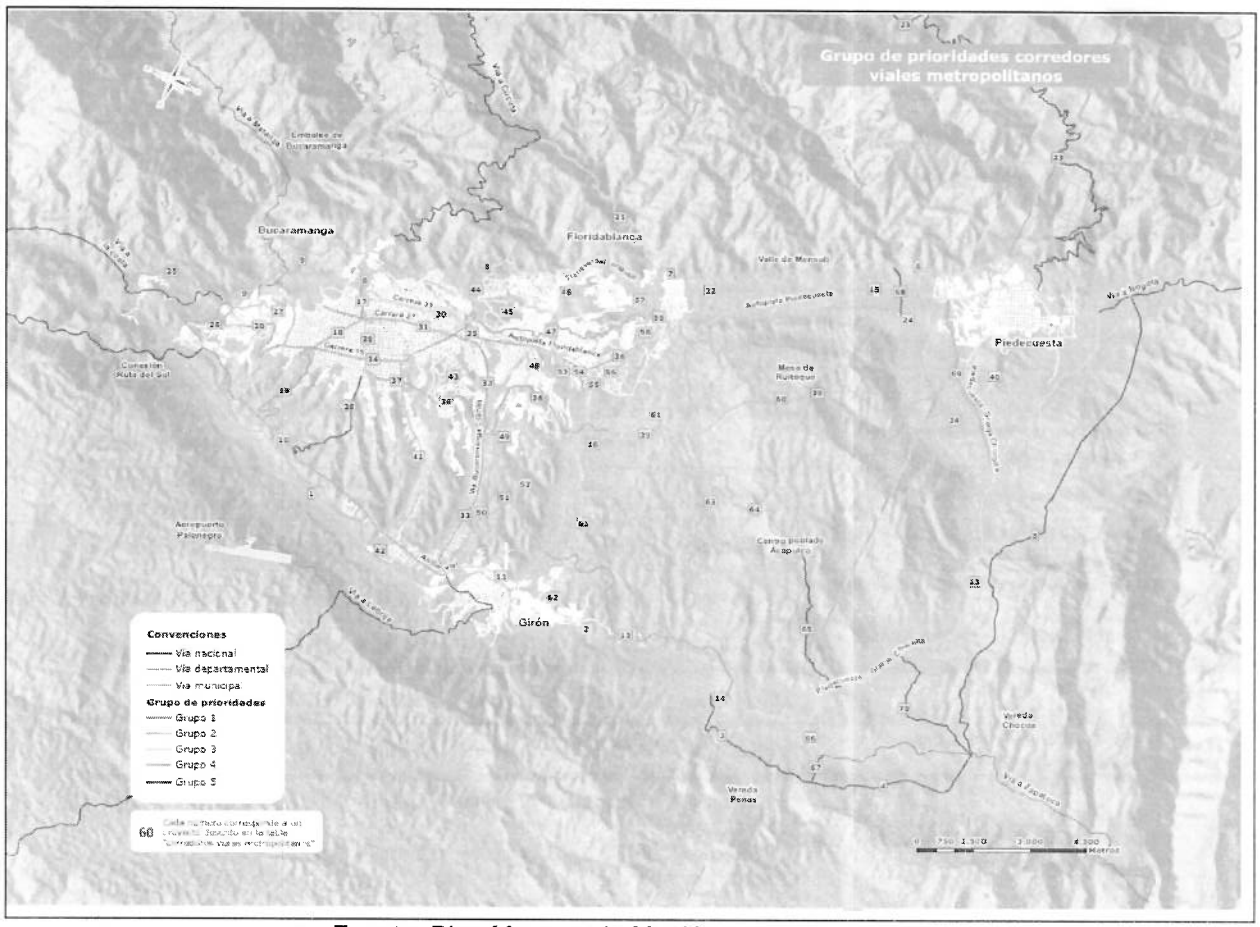
Fuente: Acuerdo Metropolitano No. 008 del 14 de marzo de 2000

3 DIRECTRICES DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO 2011

Este instrumento de planificación presenta la estructura vial de carácter metropolitano conformada por el sistema vial arterial que establece la conexión funcional entre los diferentes municipios que conforman el contexto urbano del área metropolitana de Bucaramanga, así como con la región circundante y con el resto del país. La propuesta comprende acciones de ampliación de perfiles de vías existentes y ejecución de nuevas vías, las cuales, en gran parte de los casos, se proponen incorporando trazados de caminos y veredas existentes.

[6] **Acuerdo metropolitano No.008 del 14 de marzo de 2000**

Figura 2 - Mapa grupo de prioridades corredores viales metropolitanos.



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2030

Los proyectos se encuentran identificados como 37 y 38 y se encuentra en el grupo de prioridad No.1 de proyectos de infraestructura vial por desarrollar.

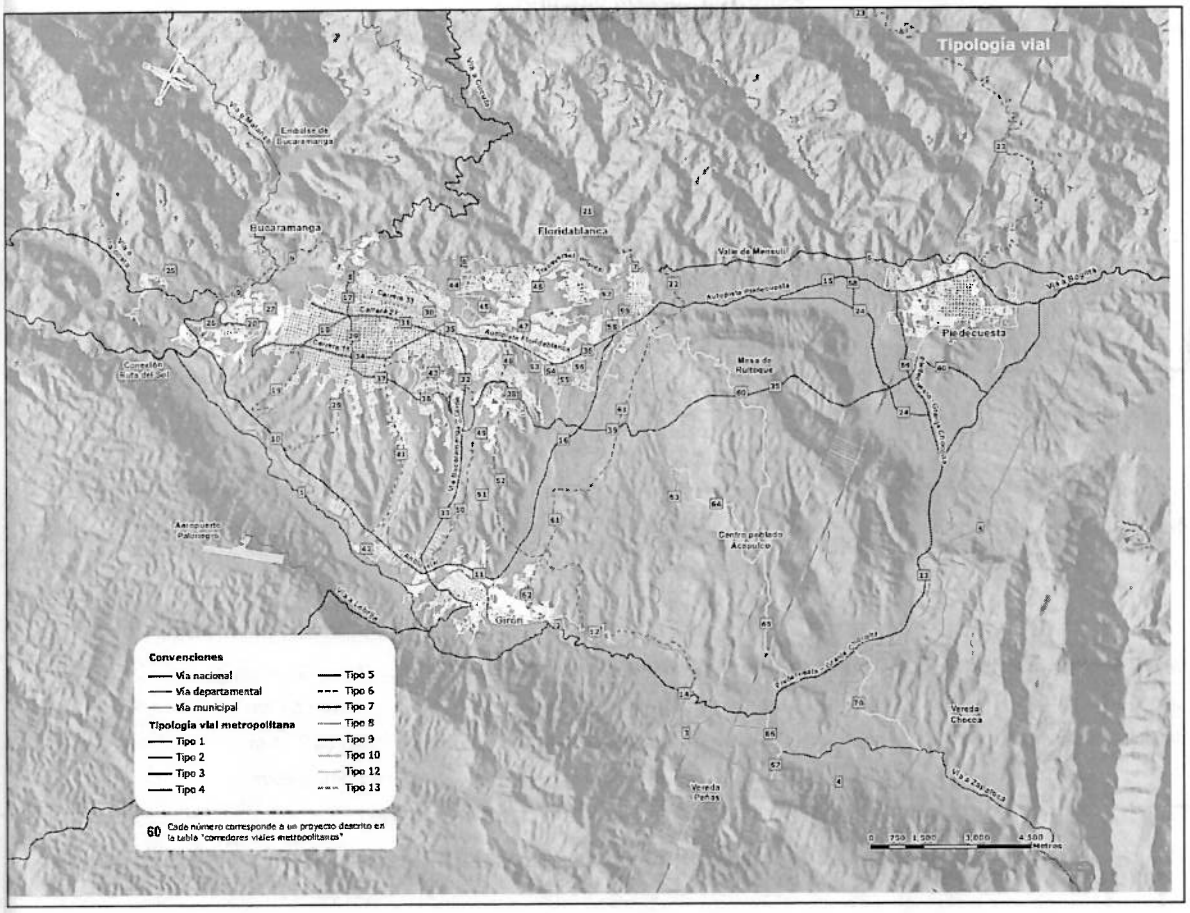
Tabla 6 - Proyectos de infraestructura a desarrollar

37	TNS (tramo 1 carrera 9 - Mutis)	Grupo 1	Construcción del corredor	1,8	Bucaramanga
38	TNS (tramo 2 Mutis - anillo vial)	Grupo 1	Construcción del corredor	8,9	Bucaramanga - Floridablanca

Fuente: Directrices de ordenamiento Territorial 2011

En el siguiente mapa del PMM se muestra la tipología vial planteada. En las directrices de ordenamiento Metropolitano, se propone una serie de perfiles viales planteados en pro de mejorar las condiciones de tránsito actual y evitar congestiones viales para el tránsito proyectado, además de que permitan establecer los aislamientos y los espacios o reservas necesarias para la constitución de diferentes proyectos urbanos alrededor de los ejes que conformarán cada uno de los proyectos viales metropolitanos.

Figura 3 - Mapa de la Tipología vial. Directrices de ordenamiento 2011 – 2030



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2030

Los perfiles viales metropolitanos están clasificados en trece tipos, y a su vez existen cinco categorías, que corresponden a la tipología urbana.

Las secciones viales se definen con base en los siguientes criterios básicos:

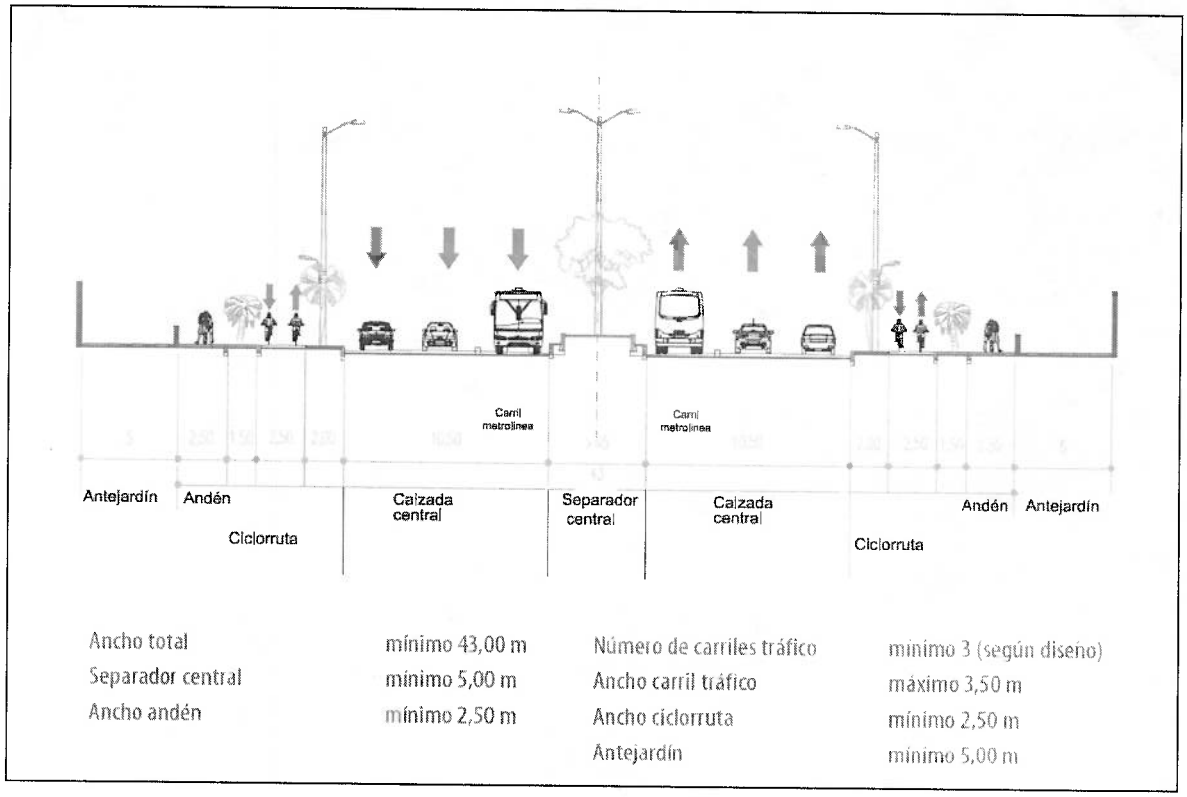
- Deben diseñarse previendo adecuadamente las dimensiones y el tratamiento urbanístico del espacio peatonal en un todo acorde con el entorno y los requerimientos del amoblamiento urbano: andenes y calzadas vehiculares.

- El manejo de separadores de dimensión variable, como elementos asociados al espacio público peatonal, que al mismo tiempo sirvan como elementos de canalización y de seguridad para la circulación vehicular y los cruces peatonales.

- La fijación de anchos de carril, acordes con el entorno de las vías y con las velocidades deseadas de operación.

En la siguiente imagen se muestra la tipología vial planteada a modo de propuesta para los corredores viales del área metropolitana de Bucaramanga.

Figura 4 - Perfil vial tipo 3



Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2011 - 2037

La propuesta en el PMM 2010 – 2030 sobre el desarrollo de infraestructura vial no refleja la democratización del espacio vial brindando espacios seguros y accesibles para todos los actores viales, pero si a aumentar la capacidad vehicular en detrimento del espacio público que puede asignarse a modos sostenibles[7].

4 ACUERDO 011 DE 2014 POT BUCARAMANGA - 2.0

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bucaramanga, instrumento urbano de mayor jerarquía, a nivel municipal un diseño de centralidades interconectadas de manera eficiente, facilitando la unión, equilibrio y coexistencia de diversas actividades con los sistemas naturales, todo ello respaldado por un espacio público de gran importancia. Este enfoque fomenta una ciudad densa y compacta que considera las condiciones vulnerables del suelo, promoviendo así la renovación urbana, la regularización y la expansión de nuevas áreas con la creación de espacios públicos (PDM 2024-2027).

En el Artículo 23 del acuerdo se define el sistema de movilidad integral de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. El sistema de movilidad se compone de:

[7] Plan metropolitano de movilidad 2022 - 2037

a) Subsistema de infraestructura vial general
b) Subsistema de transporte.
c) Subsistema de estacionamientos y parqueaderos.

El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socioeconómica y especial conformada por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre centralidades y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta las áreas de actividad existentes en su interior con la ciudad y la región.

El Artículo 98, define que el subsistema de infraestructura vial urbana está constituido por la zona de uso público destinada a los desplazamientos de personas, vehículos motorizados y no motorizados que corresponden a la malla vial dentro del perímetro urbano, incluyendo las vías con todos sus componentes (calzadas, separadores, andenes y antejardines), y los elementos de articulación o conexión (intersecciones viales y pasos a desnivel). Los componentes de este subtema son:

a) Infraestructural vial vehicular
b) Infraestructura vial peatonal
c) Infraestructura vial para modos alternativos.

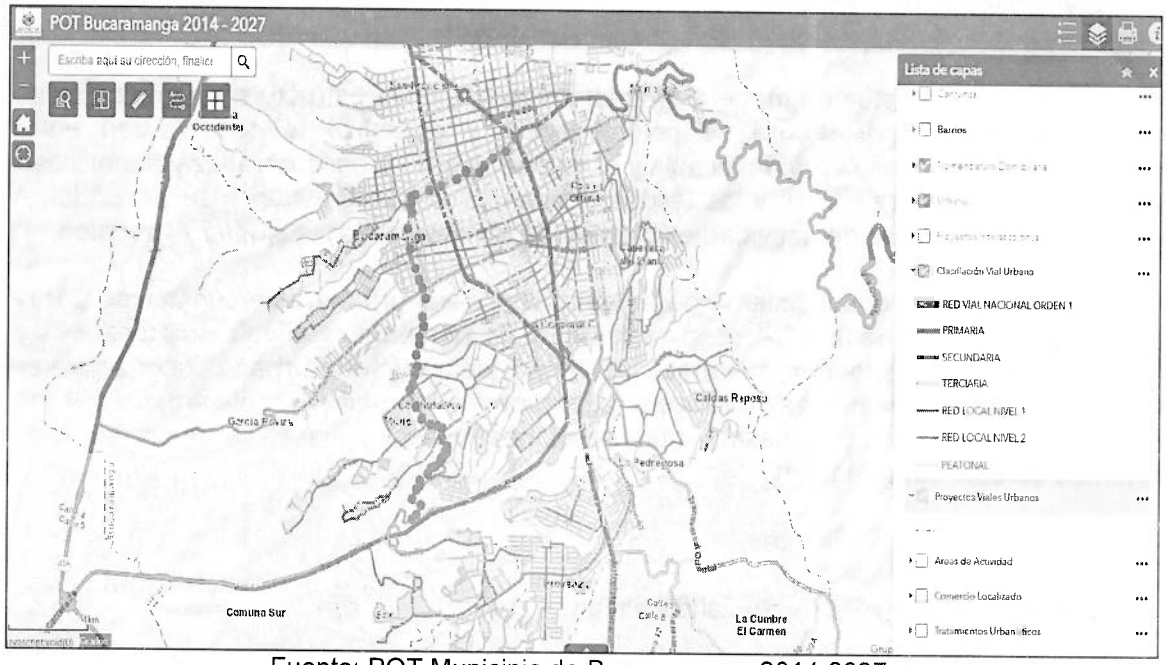
El Artículo 104, define que las vías arterias secundarias son los ejes viales que alimentan zonas urbanas y permiten la conexión con las vías arterias primarias. Se caracterizan por su función de estructuración de las actividades interurbanas, y están orientadas a canalizar el tráfico vehicular rápido. Complementan la articulación del área urbana de Bucaramanga con otras cabeceras municipales y albergan las rutas pre - troncales del sistema integrado de transporte masivo presentando altos volúmenes vehiculares.

Se contemplan dentro de esta categoría las siguientes vías proyectadas:

- Troncal Norte - Sur (desde la avenida Quebrada Seca hasta la Calle 105 incluyendo la alternative desde el Boulevard Santander)

- Conexión Alterna Centro -Ciudadela Real de Minas (CRM), pasando por San Miguel.

Figura 5 - Proyectos viales Urbanos POT Bucaramanga 2.0

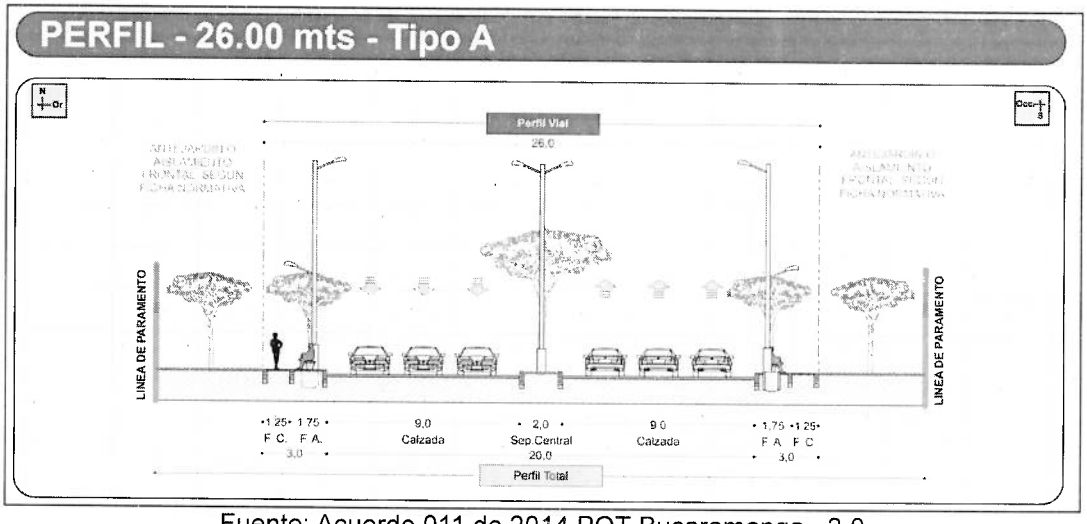


Fuente: POT Municipio de Bucaramanga 2014-2027.

Dentro de la cartografía del acuerdo se identifican los proyectos viales principales para el desarrollo de la ciudad, allí se identifica la troncal Norte Sur, como un proyecto necesario para el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

El Artículo 107 del mismo acuerdo define la tipología vial, para la planificación, diseño. Construcción optimización y/o adaptación de las vías del perímetro urbano, las tipologías viales se determinan a partir de la tipificación de sus secciones transversales, denominadas en este Plan como perfiles viales. La troncal Norte Sur presenta la siguiente tipología de acuerdo con el Acuerdo 011 de 2014, presenta un perfil Tipo A, con ancho de 26 m, doble calzada con 3 carriles por sentido, un separador central y espacio público de 3.0 m a cada lado.

Figura 6 - Tipología vial Troncal Norte Sur



Fuente: Acuerdo 011 de 2014 POT Bucaramanga - 2.0

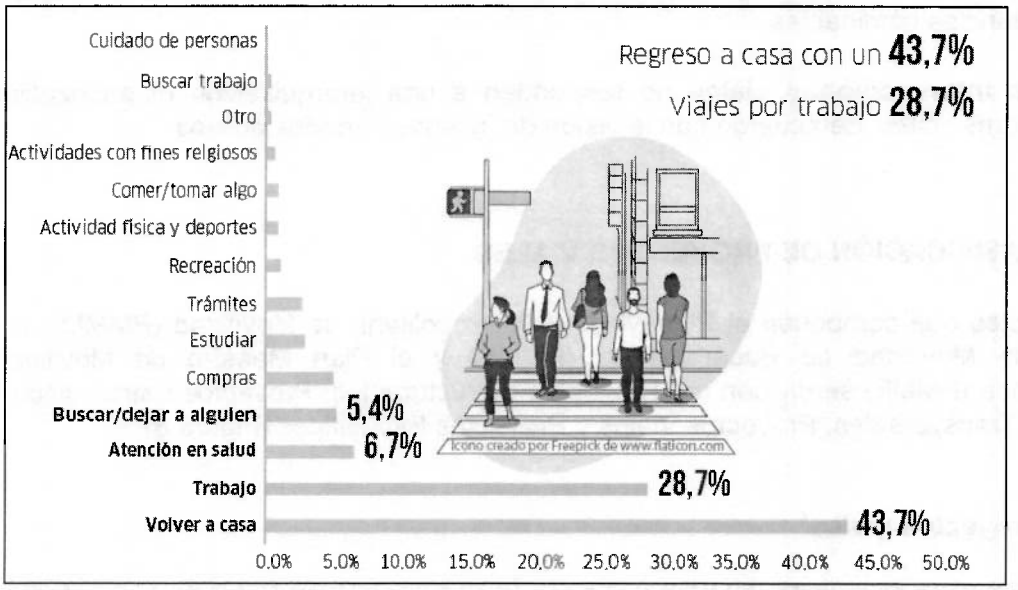
5 ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD 2022 - 2037

Desde el 2010, el Municipio de Bucaramanga viene implementando el Plan Maestro de Movilidad 2010 - 2030, sin embargo al considerar que existen proyectos de infraestructura, movilidad, tránsito y transporte planteados para los diferentes cortes temporales que no se han ejecutado o de los que han resultado cambio en los patrones de distribución y demanda de viajes, llevó a que se definiera su actualización, en consideración a que la eficiencia del transporte constituye un requisito para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo de la región metropolitana.

El nuevo plan de movilidad metropolitana se actualizo debido a las nuevas realidades post COVID, a las tendencias de micro movilidad y al fortalecimiento de la movilidad activa y sostenible. La actualización del plan construyo mediante encuestas directas a la población la matriz de viajes origen destino, visualizando a fondo la movilidad cotidiana, más inclusiva y accesible para todos, y esclarezca la tendencia al uso de modos ilegales de transporte y a la aplicación de nuevas tecnologías. Esta búsqueda brindo la oportunidad de dejar una guía de ruta para mejorar la calidad de vida, la sostenibilidad y competitividad de la región metropolitana y sus habitantes.

Dentro de las encuestas origen destino se determinó que regresar a casa e ir a trabajar son los principales motivos de viaje en el área metropolitana de Bucaramanga[8]. Y el tiempo de caminata durante las etapas de viaje se encuentra entre 1 a 5min para el 53.3% de la población y entre 5 a 10 min para el 22.2% de la población (Figura 7).

Figura 7 - Principales motivos de viaje



Fuente: Transconsult - Profit a partir de EODH 2021

A continuación, se identifican las problemáticas consideradas

[8] Transconsult - Profit a partir de EODH 2021

- **La infraestructura planeada**, aún no ejecutada, dispuesta en los distintos instrumentos de planeación evidencia un rezago en la ejecución de la infraestructura para el AMB.

- **Los instrumentos de planeación** vigentes incentivan a través de la infraestructura propuesta los flujos vehiculares privados sobre los modos de transporte sostenibles.

- **Poca articulación del sistema** de movilidad con el entorno natural y construido.

- **El espacio público vial** es priorizado para el tránsito vehicular. No hay una democratización del espacio vial.

- **La infraestructura** para los modos no motorizados, no brinda las mejores condiciones de oferta, seguridad ni calidad.

- **En las zonas urbanas** dentro del AMB hay una mezcla de flujos vehiculares de paso, con los de conectividad y accesibilidad, afectando con externalidades como congestión, siniestralidad o emisiones. No hay infraestructura que soporte o desvíe este tránsito de paso en la periferia de las zonas urbanas.

- **Pocos corredores viales** cuentan con franjas de amoblamiento que permitan la permeabilidad, generen sombras o agreguen valor paisajístico y zonas de disfrute seguro del espacio público.

- **La infraestructura de conexión** con la red de transporte público (paraderos, estaciones o terminales), no presta una cobertura completa de las zonas pobladas a distancias caminables.

- **Las intersecciones viales** no responden a una jerarquización ni priorización de actores viales, de acuerdo con la visión de incentivar modos activos.

5.1 CLASIFICACIÓN DE PROYECTOS VIALES

Los proyectos que componen el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad (PMMM), el Plan Maestro de Movilidad de Bucaramanga (PMMB) y el Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca (PMMF) se dividen en: Proyectos Estructurantes, Proyectos Estratégicos POT, Proyectos Transversales, Proyectos Viales y Proyectos Específicos (Figura 8).

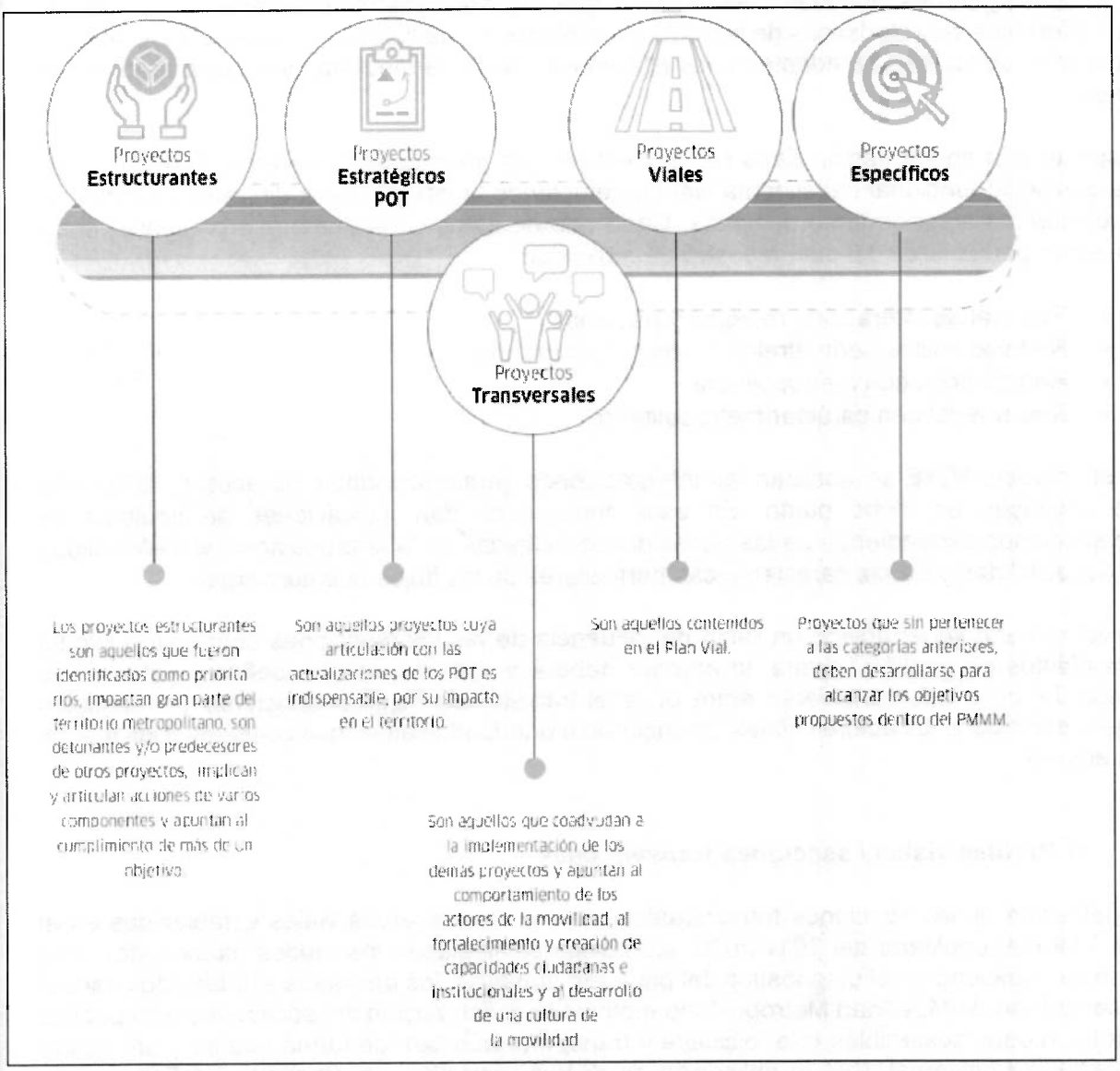
a) Proyectos viales[9]

El desarrollo de la propuesta del plan vial baso la clasificación en la teoría presentada en el documento de la AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials), "A Policy of Geometric Design of Highway and Streets" (Green Book); donde en su primer capítulo (Highway functions) se definen los criterios para jerarquizar el sistema vial como su función, uso y por último, dedicándole un apartado especial, la capacidad. En

[9] PMMM, 2022 – 2037 (Actualización del Plan Maestro de Movilidad, AMB, 2022)

segundo lugar, se establecen los criterios para definir las secciones transversales, elementos fundamentales para la definición del tercer componente de clasificación de la metodología AASHTO del sistema vial (capacidad vial).

Figura 8 - Proyectos componente Plan de movilidad



Fuente: Transconsult – Profit

En dichas secciones se definen las características geométricas de las zonas de circulación mínimas tanto de los modos motorizados como de los no motorizados, brindando consideraciones para sus etapas posteriores de diseño y partiendo para su definición los principios del PMMM que buscan una movilidad segura, accesible y sostenible.

b) Función y uso de la red vial

La clasificación según la función de la red vial puede definirse como un sistema que basa su teoría en dos características de servicio básico: accesibilidad a espacios urbanos colindantes al corredor y movilidad/conectividad de zonas urbanas, creando esta última los intercambios, de personas y bienes, entre las diversas actividades que se desarrollan en el territorio. Debido a las diferentes características de los movimientos que se realizan en el desarrollo del viaje es necesario que las vías se adapten a los diferentes grados de movilidad y accesibilidad que se desea.

Respecto a la conformación de la red vial estratégica metropolitana se propone la siguiente jerarquización funcional del sistema vial contemplando la integración a diferentes escalas de los elementos anteriormente descritos. Cada uno de estos subsistemas se presentan como proyectos particulares del plan maestro de movilidad.

- Red vial de interacción regional y nacional
- Red vial anillos perimetrales / Circunvalar urbana
- Red de conexión metropolitana
- Red arterial con carácter metropolitano

En el proyecto P27E se analizan las intersecciones, jerarquizándolas de acuerdo a las vías que confluyen en dicho punto. En este numeral se dan indicaciones de tipología de intersecciones dependiendo de las necesidades definidas en la jerarquización vial –Movilidad y/o Accesibilidad y de las características particulares de los flujos que convergen.

A nivel general se establece un radio de influencia de las intersecciones según su tipología para efectos de gestión urbana, lo anterior deberá acotarse con los diseños y estudios de detalle del caso que consideren entre otros el tránsito, los flujos a solucionar y la solución segura para todos los actores viales, priorizando o brindando soluciones cómodas a los modos sostenibles.

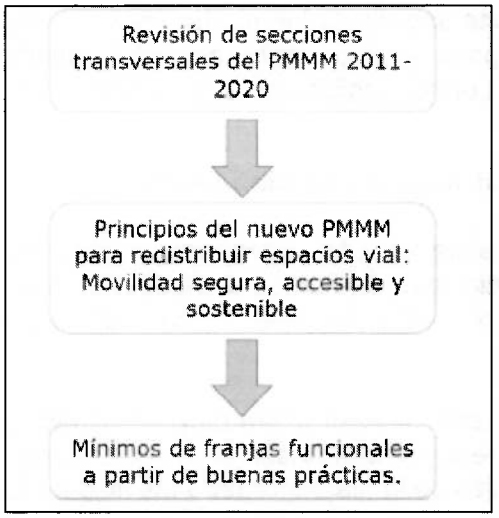
c) Perfiles viales / secciones transversales

La definición de las secciones transversales parte de las reservas viales establecidas en el Plan Vial Metropolitano del 2011-2030, las cuales privilegiaban los modos motorizados tal y como se mencionó en el diagnóstico del plan. Sin embargo, los principios establecidos para el presente Plan de Movilidad Metropolitano motivan la redistribución del escaso espacio público para los modos sostenibles (pie, bicicleta y transporte público), de forma segura y brindando accesibilidad universal. Con la aplicación de dichos principios, se procedió a definir anchos mínimos funcionales y a redefinir las secciones transversales con las recomendaciones respectivas.

Las secciones transversales se dividen en franjas funcionales asignadas a los diferentes actores viales, las cuales tienen una función específica que condiciona sus características geométricas.

En la Figura 9, se pueden observar los pasos para la definición de secciones transversales del plan vial Metropolitano.

Figura 9 - Pasos para la definición de las secciones transversales del plan vial Metropolitano.



Fuente: PMMM, 2022 – 2037

5.1.1 Proyecto P27 - C: Red de Conexión Metropolitana

La red vial de conexión metropolitana corresponde a los corredores que articulan la movilidad entre las urbes que conforman el AMB como elemento articulador del territorio. El concepto básico del trazado de la red vial de conexión metropolitana parte de la integración de los municipios del área metropolitana, y la conexión de estos con la región y el país. Estas vías son las encargadas de estructurar el territorio dentro del AMB, dándole conectividad a los diferentes centros poblados uniendo zonas de alta generación y atracción de viajes.

a) Grado de movilidad y accesibilidad

La red de conexión metropolitana permite la conexión entre las zonas urbanas con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y reparto del tránsito entre la malla vial arterial e intermedia de cada uno de los municipios. No se debe permitir el estacionamiento y carga y descarga de mercancías tal que no alteren el flujo del tránsito de paso. Facilitan la movilidad para el tránsito directo, en tanto que el acceso a las propiedades adyacentes debe realizarse mediante vías laterales de servicio. El ascenso y descenso de pasajeros debe estar diseñado para minimizar las interferencias de tránsito de paso. (Paraderos y bahía debidamente establecidos).

b) Características del flujo y velocidad de operación

En estas vías se propende por evitar las interrupciones en tránsito de paso mediante el bloqueo de intersecciones con las vías locales. La velocidad de operación de tránsito de paso es entre 40 y 60 km/h, siempre realizando adaptación de esta velocidad según los usos de suelo colindantes y las interacciones que surjan de ello.

Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones, o en pasos especialmente diseñados que permitan el cruce seguro de los modos más vulnerables. Adicionalmente, los puntos de parada del transporte público deberán estar diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito de paso (posibles bahías o puntos con suficiente visibilidad).

c) Tipo de tránsito y restricciones de circulación

La circulación en estas vías es de tránsito motorizado (mixto), con altos volúmenes. Estos corredores deben brindar condiciones de fluidez al transporte público, en el cual se pueden proponer carriles exclusivos o preferenciales que mejoren las velocidades de operación para el sistema.

Estos corredores deben contar con infraestructura para movilidad activa accesible, adecuada y cómoda. En este sentido, se requiere contar con andenes en ambos costados y con espacio para el ciclista en ambos sentidos de la vía segregado del flujo de los vehículos.

d) Conexión y articulación de la red vial

Este subsistema vial se conecta al subsistema vial nacional y regional, la red perimetral urbana y a las vías de arteriales urbanas. Es deseable que no se permita la conexión directa con subsistema vial local; sin embargo, en los casos que sea necesario debe hacer un control de acceso desde el subsistema vial local (físico o por esquemas de circulación).

Las intersecciones se proponen tanto a desnivel como a nivel dependiendo de la jerarquía de las otras vías que convergen a esta y al estudio técnico que soporte cada tipología.

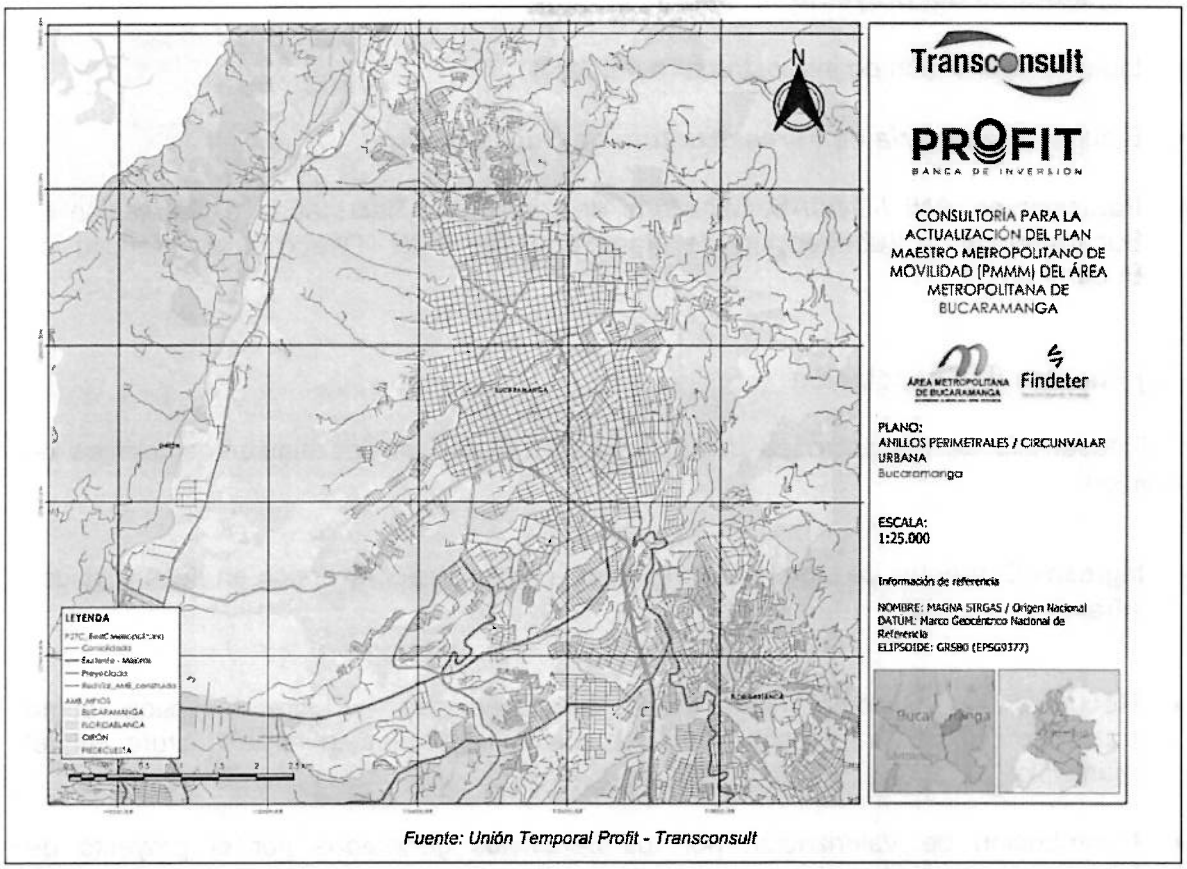
ccccccc

Tabla 7 – Listado de corredores en el subsistema de red de conexión Metropolitana

ID	NOMBRE	LONG KM	ESTADO	AVANCE
12	Autopista Floridablanca - Piedecuesta	0,13	Existente - Mejoras	Existente
28	Autopista Bucaramanga - Girón (Puerta del Sol - puente El Bueno)	2,87	Existente - Mejoras	Existente
29	Autopista Bucaramanga - Girón (puente El Bueno - Palenque)	2,69	Existente - Mejoras	Existente
33.4	Troncal Norte - Sur Tramo 4	1,31	Existente - Mejoras	Tramo existente para mejoras
33.5	Troncal Norte - Sur Tramo 5	1,19	Existente - Mejoras	Tramo construido TNS
33.6.1	Troncal Norte - Sur Alternativa 2 Tramo 4 y 5	2,39	Proyectada	Diseño conceptual
34.1	Calle 45	5,57	Consolidada	Existente
35	Prolongación calle 45	0,66	Proyectada	Idea de proyecto
40	Carretera antigua Floridablanca	2,54	Existente - Mejoras	Diseño Fase I
41.1	Transversal central metropolitana	2,80	Existente - Mejoras	Existente - Mejoras
42	Transversal de Malpaso	0,84	Existente - Mejoras	Existente
33.6.2	Troncal Norte - Sur Tramo 6	1,19	Proyectada	Diseño conceptual

Fuente: Transconsult – Profit

Figura 10 - Mapa del tipo de intervención de la Red de conexión Metropolitana en Bucaramanga



Fuente: Unión Temporal Profit - Transconsult

Fuente: Unión Temporarl Profit - Transconsult

Es pertinente hacer la anterior clasificación, ya que las vías existentes que requieren mejoras o complementar su sección transversal necesitan estudios y diseños partiendo de un trazado y reserva vial existente que se modifica según el caso. Esta categoría difiere en el tratamiento con relación a las que tienen categoría de proyectada, las cuales deben contar con estudios y diseños que evalúen su trazado inicial e impacto.

e) Objetivos

- Realizar los estudios y diseños complementarios que haya lugar en cada corredor de conexión metropolitana para su correcta estructuración.

- Gestionar con las entidades correspondientes según competencia para la implementación de vías de conexión metropolitana.

- Implementar los corredores de conexión metropolitana. Acciones Reconocimiento de corredores en el subsistema de red de conexión metropolitana.

f) Ejecutores del proyecto

- Líder: Subdirección de infraestructura del AMB
- Ejecutor: ***Secretaría de infraestructura de Bucaramanga.***
- Participantes: ANI / INVIAS, Ministerio de transporte, Secretaría de planeación de Bucaramanga y Subdirección de transporte del AMB, Dirección de tránsito de Bucaramanga.

g) Fuentes de financiación

Para el desarrollo de las acciones del proyecto se identifican las siguientes fuentes de financiación:

- Ingresos Corrientes de Libre Destinación del municipio por inversión en desarrollo de infraestructura vial.
- Recursos del Sistema General de Participaciones – Libre Inversión como transferencias de libre destinación que han sido ejecutadas en infraestructura vial del municipio.
- Contribución de Valorización por los beneficios generados por el proyecto de intervención vial, el cual puede generar recursos importantes de inversión atados al avalúo de los predios beneficiados por las intervenciones en un carácter de paridad socioeconómica frente a los estudios de factibilidad del riego por capacidad de pago de la población.

5.1.2 Proyecto P27 - E: Intersecciones Viales

En este proyecto se plantean las consideraciones para el manejo de intersecciones, dentro del plan vial propuesto. Es pertinente mencionar que esta propuesta parte únicamente de la superposición de la jerarquización vial y su respectiva sección transversal, toda vez que aspectos adicionales determinantes en la toma de decisiones de priorización de intersecciones hacen referencia a la operación en sí. El diseño adecuado de las intersecciones constituye una de las garantías principales para un buen funcionamiento del sistema vial (Figura 11); ya que éstas condicionan la capacidad global del mismo y en ocasiones se concentran los mayores índices de siniestralidad.

Las intersecciones viales o distribuidores de tráfico son componentes importantes de la red vial urbana, ya que buena parte de la seguridad de las vías, costo de operación, capacidad y velocidad que se puede desarrollar, depende de la forma como la circulación de los vehículos se desenvuelve en ellas. Considerando referencias bibliográficas como (AASHTO, 2018) y (Betancourt, 2015), las intersecciones tienen una clasificación que va desde las intersecciones a desnivel, pasando por intersecciones a nivel tipo glorieta, semaforizadas, con carriles adicionales para cambios de velocidad, o con algún tipo de regulación simple como tipo pare o con ceda el paso.

En particular, en la presente propuesta se menciona una tipología adicional: intersección especial, la cual al momento de su diseño y análisis de movimientos de los actores viales a solucionar debe considerar los diferentes ramales viales que convergen en un tramo corto; es decir, su diseño debe considerar la solución de los movimientos que se encuentren dentro de un área cercana. La elección de su tipología y el buen diseño de la intersección contribuyen en los siguientes aspectos (AASHTO, 2018):

a. Reducir el número de puntos conflictivos en los movimientos vehiculares.

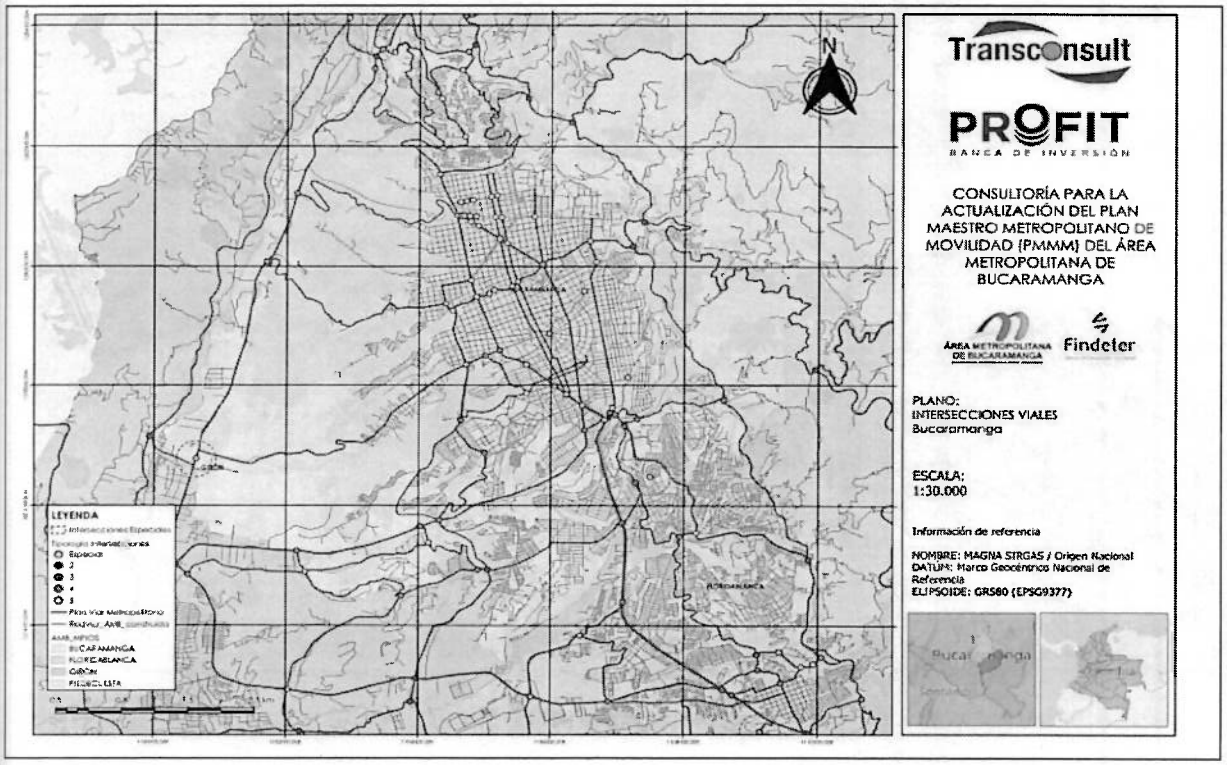
b. Controlar la velocidad relativa de los vehículos tanto de los que entran como de los que salen de la intersección.

c. Coordinar el tipo de dispositivos para el control de tránsito a utilizar (como las señales de alto o los semáforos) con el volumen de tránsito que utiliza la intersección.

d. Seleccionar el tipo apropiado de intersección de acuerdo con el volumen de tránsito servido.

Los volúmenes bajos pueden ser servidos sin la necesidad de algún tipo de control, mientras que los altos volúmenes requieren tratamientos más sofisticados como los carriles exclusivos de giros o la separación de niveles mediante estructuras.

Figura 11 - Mapa de intersecciones viales en Bucaramanga del PVM según su tipología.



Fuente: PMMM, 2022 – 2037

6 DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD

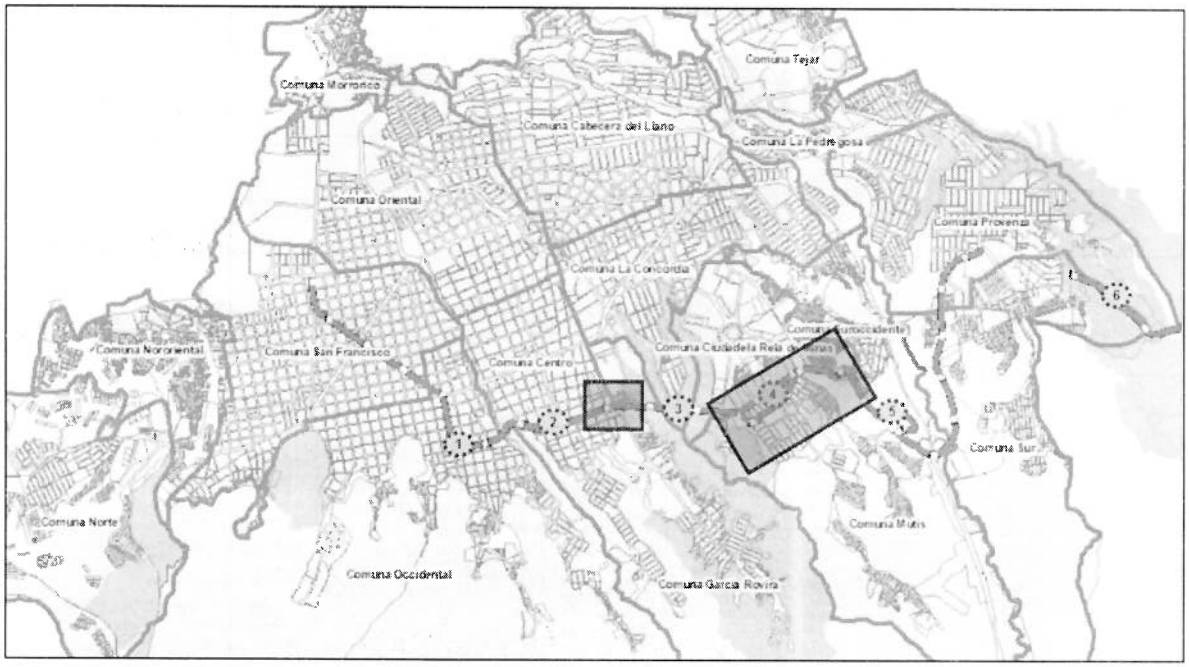
6.1 OBJETIVO GENERAL

Desarrollar e implementar 2 de los proyectos de movilidad integral sostenible incluidos en el plan de Desarrollo "*Bucaramanga Avanza Segura 2024 - 2027*" que son el complemento y la continuidad de la Troncal Norte / Sur, con el fin de generar alternativas y facilidades de movilidad para mejorar los flujos de los diferentes modos de transporte y logran articular la conectividad desde la meseta hacia el sur- occidente de la ciudad y su articulación con los corredores metropolitanos.

6.2 LOCALIZACIÓN

Los proyectos de movilidad se localizan en el municipio de Bucaramanga, sobre el corredor Troncal Norte Sur, el primero en la intersección de la carrera 9 con calle 45, y el otro en el sector comprendido en el barrio Mutis desde la salida del viaducto la novena (9) hasta el mercado campesino (Figura 12).

Figura 12 - Localización proyectos viales – Corredor Troncal Norte - Sur



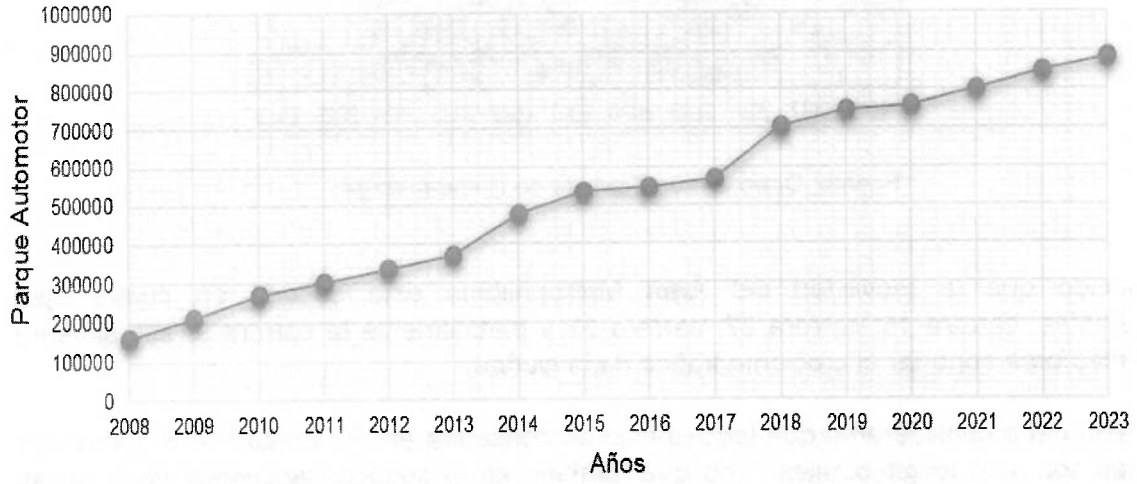
Fuente:Adaptado del PMM, 2022.

7 JUSTIFICACIÓN

El crecimiento considerable tanto de la ciudad de Bucaramanga como de su Área Metropolitana, así como el crecimiento desmesurado del parque automotor (justificado en una parte por el decaimiento en la prestación del servicio de transporte público y en las pocas alternativas de transporte sostenible con las que cuenta la ciudad), son situaciones que han llevado a un punto crítico de la movilidad dentro de la ciudad y su área metropolitana, especialmente agravada por las deficiencias en los corredores viales que permiten la conectividad de los movimientos en sentido Norte – Sur.

De acuerdo a las cifras registradas por la dirección de tránsito de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el 2008, año en el cual se desarrolló la consultoría para la construcción del intercambiador sobre la carrera novena con calle 45, el parque automotor de Bucaramanga era aproximadamente de 160.000 vehículos, ahora esta cifra al 2023 ha ascendido hasta 881.724 vehículos, siendo un aumento por encima del 500% sobre el parque automotor analizado dentro de las consideraciones del proyecto inicial, a continuación se relaciona la gráfica (Figura 13) del crecimiento que ha tenido el parque automotor en Bucaramanga desde el 2008 hasta el año 2023.

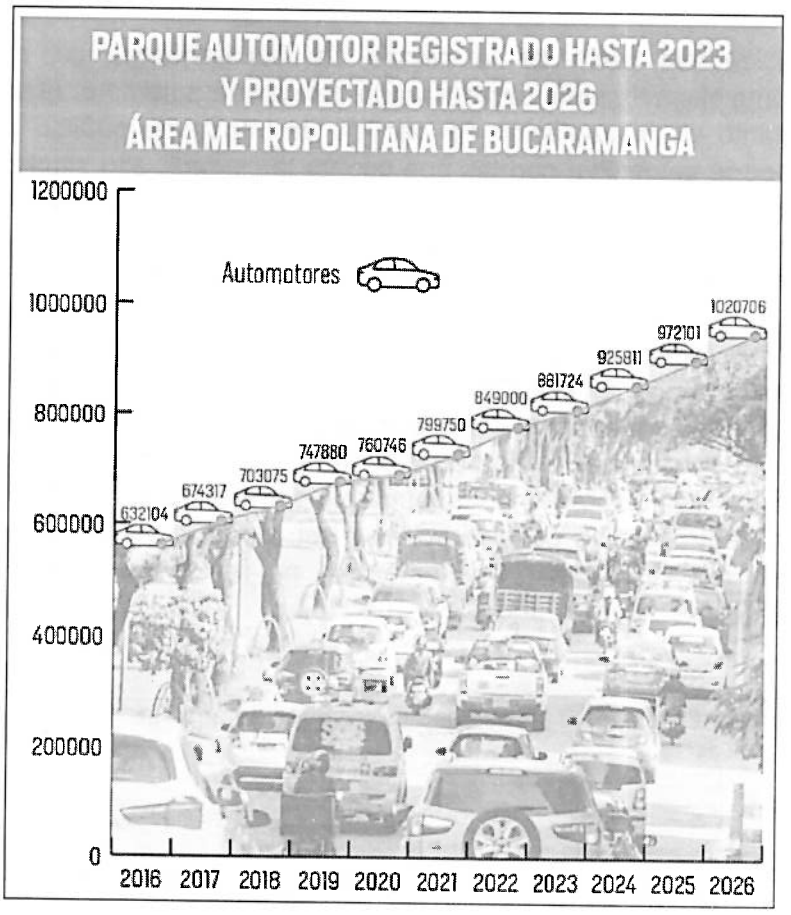
Figura 13 - Crecimiento parque automotor Bucaramanga 2008 - 2023



Fuente: Adaptado de https://transitobucaramanga.gov.co/dtb/wp-content/uploads/2023/01/PARQUE-AUTOMOTOR-AREA-METROPOLITANA-CORTE-31-DIC-2022.pdf ; https://www.amb.gov.co/la-mesa-de-coordinacion-para-la-promocion-de-la-movilidad-sostenible-en-el-area-metropolitana-de-bucaramanga-lidera-la-creacion-de-una-plataforma-de-registro-de-motociclistas/#:~:text=Como%20es%20bien%20sabido%2C%20el,crecimiento%20del%2014%25%20promedio%20anual.

De acuerdo a las proyecciones de la dirección de Tránsito de Bucaramanga, para el año 2026, habría más de un millón de automotores registrados en la conurbación, tal como lo presenta la siguiente gráfica. Esta proyección se hizo con base en el crecimiento anual 2016 – 2021, tasa del 5%.

Figura 14 - Proyección parque automotor para el año 2026



Fuente: Dirección de Tránsito de Bucaramanga

Es conocido que la movilidad del Área Metropolitana está basada en cuatro ejes fundamentales, carrera 15, carrera 27, carrera 33 y parcialmente la carrera 9, actualmente insuficientes para soportar el creciente tráfico de la ciudad.

No por esto debe considerarse que todo el flujo se concentra en el sentido N – S. y que sus problemas son solo longitudinales, sino que también en el sentido transversal tiene serias deficiencias que deben ser atendidas en forma urgente.

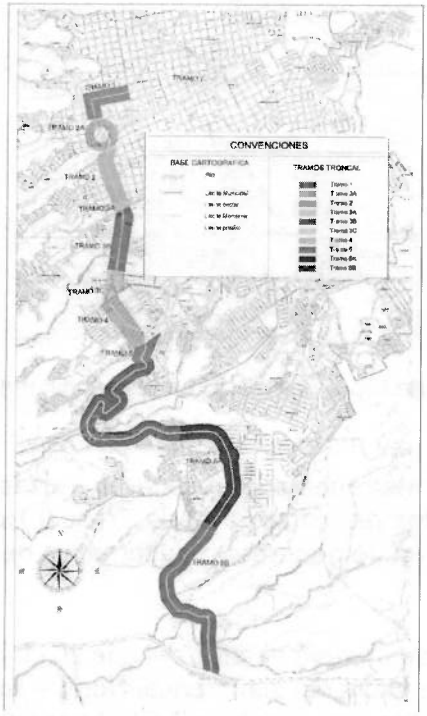
Una de las importantes soluciones planteadas para solucionar la congestionada red vial bumanguesa es la construcción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur, que desde su concepción se ha planteado como un eje vial de altísima importancia para disminuir la congestión causada por el creciente tráfico de la ciudad. La Troncal Norte – Sur es un proyecto que se desarrolla sobre áreas urbanas y suburbanas del Área Metropolitana de Bucaramanga, más exactamente sobre los municipios de Girón, Floridablanca y Bucaramanga.

Para la comodidad de los estudios relacionados con este corredor, desde sus inicios se subdividió el corredor total en varios tramos a saber:

- TRAMO 1: La calle 23 y la carrera 10.
- TRAMO 2: Comprende la carrera. 10ª entre calle 28 y Avenida Quebrada Seca para acceder a la glorieta del Colegio Salesiano y tomar la carrera 9ª desde la Quebrada Seca hasta la calle 45.
- TRAMO 3: Que a su vez se divide en 3 subtramos:
  - ***Tramo 3A: Intercambiador de la carrera 9ª con calle 45.***
  - Tramo 3B: Viaducto de la carrera 9.
  - ***Tramo 3C: Intercambiador del Barrio Mutis.***
- TRAMO 4: Que a su vez se divide en 2 subtramos:
  - ***Tramo 4A: Adecuación del corredor vial de la carrera 2W.***
- TRAMO 5: ***Ampliación a dos carriles con separador de la transversal metropolitana.***
- TRAMO 6: Que a su vez se divide en 3 subtramos:
  - Tramo 6A: Intercambiador de la Troncal Metropolitana Norte-Sur con la calle 105 en el Barrio Provenza.
  - Tramo 6B: Conexión vial Calle 105 – anillo vial en doble calzada con separador.
  - Tramo 6C: Intersección a nivel de la Troncal Metropolitana Norte-Sur con el anillo vial.
- TRAMO 7: Desde el Acueducto Metropolitano de Bucaramanga por la Quebrada Seca hasta la carrera 10ª.

En la Figura 15 se puede apreciar su la distribución de los tramos de la Troncal Norte – Sur.

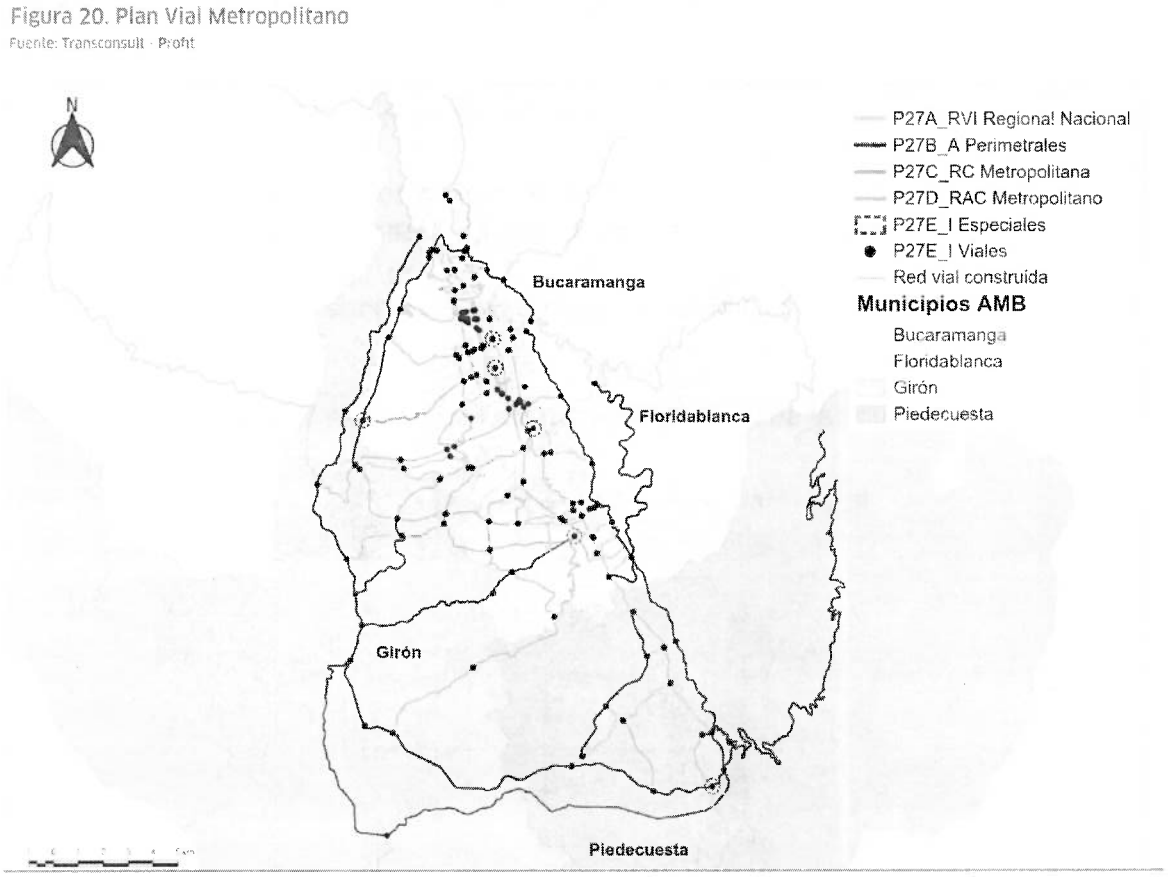
Figura 15 - Tramos Troncal Norte Sur



Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Tanto el proyecto de intercambiador vial de la carrera 9 con calle 45, así como el mejoramiento y reorganización del sector de la carrera 2W (Mutis salida viaducto la novena hasta el mercado campesino), hacen parte del corredor vial **TRONCAL NORTE - SUR**, definido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Segunda Generación de Bucaramanga (Acuerdo 011 de 2014, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación del Municipio de Bucaramanga 2014 – 2027), así como el Acuerdo Metropolitano 007 de 2022 (Por el cual se actualiza el plan maestro metropolitano de movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga 2022-2037) (Figura 16).

Figura 16 - Plan Vial Metropolitano

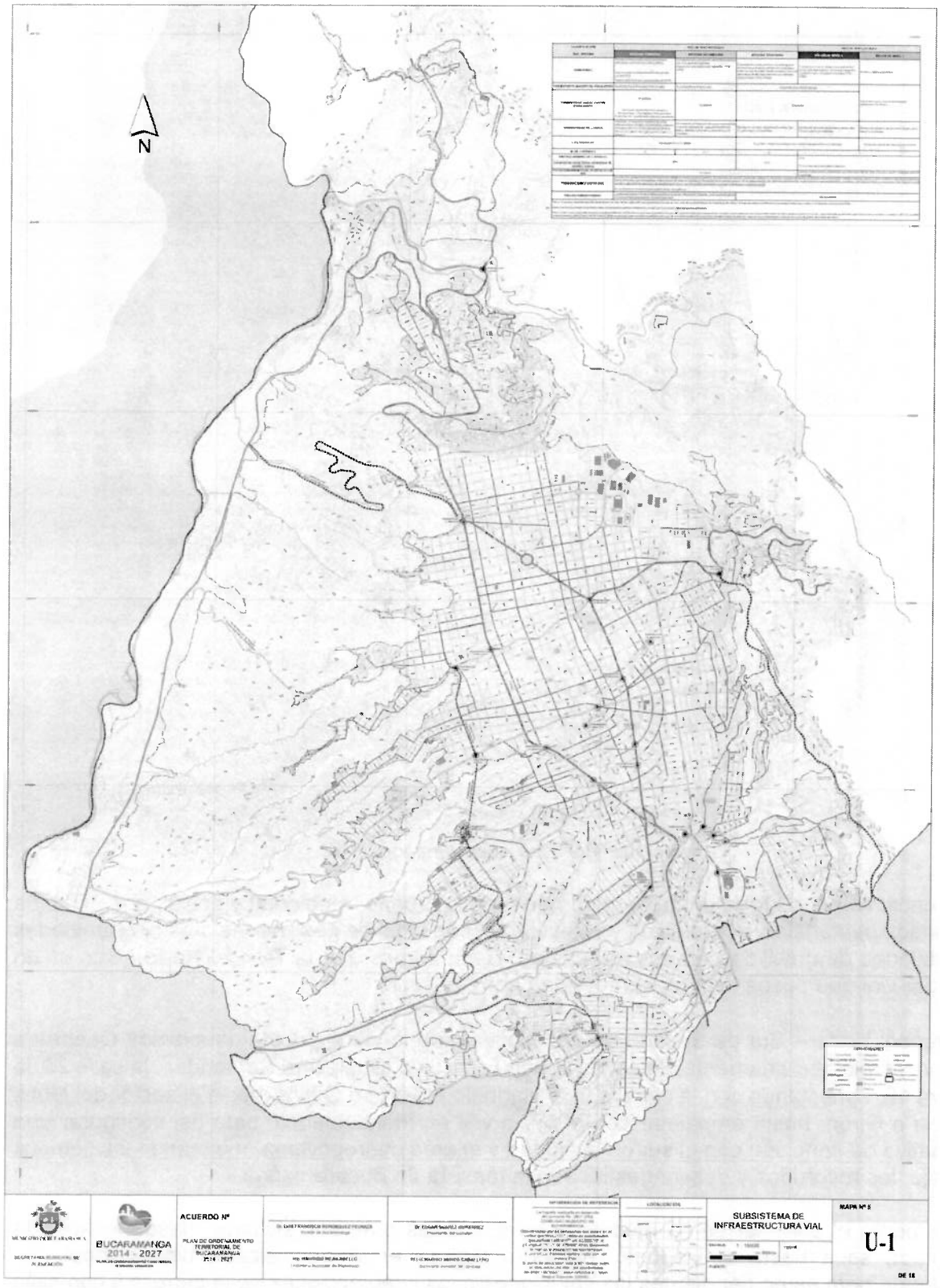


Fuente: Plan Maestro Metropolitano de Movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga 2022-2037

El Plan Maestro de Movilidad Metropolitano ratifica la necesidad de continuar con la actualización de estudios y diseños del corredor de la Troncal Norte - Sur, y su ejecución y puesta en funcionamiento, con el fin de generar una alternativa de conexión hacia el sur de la ciudad y el área metropolitana.

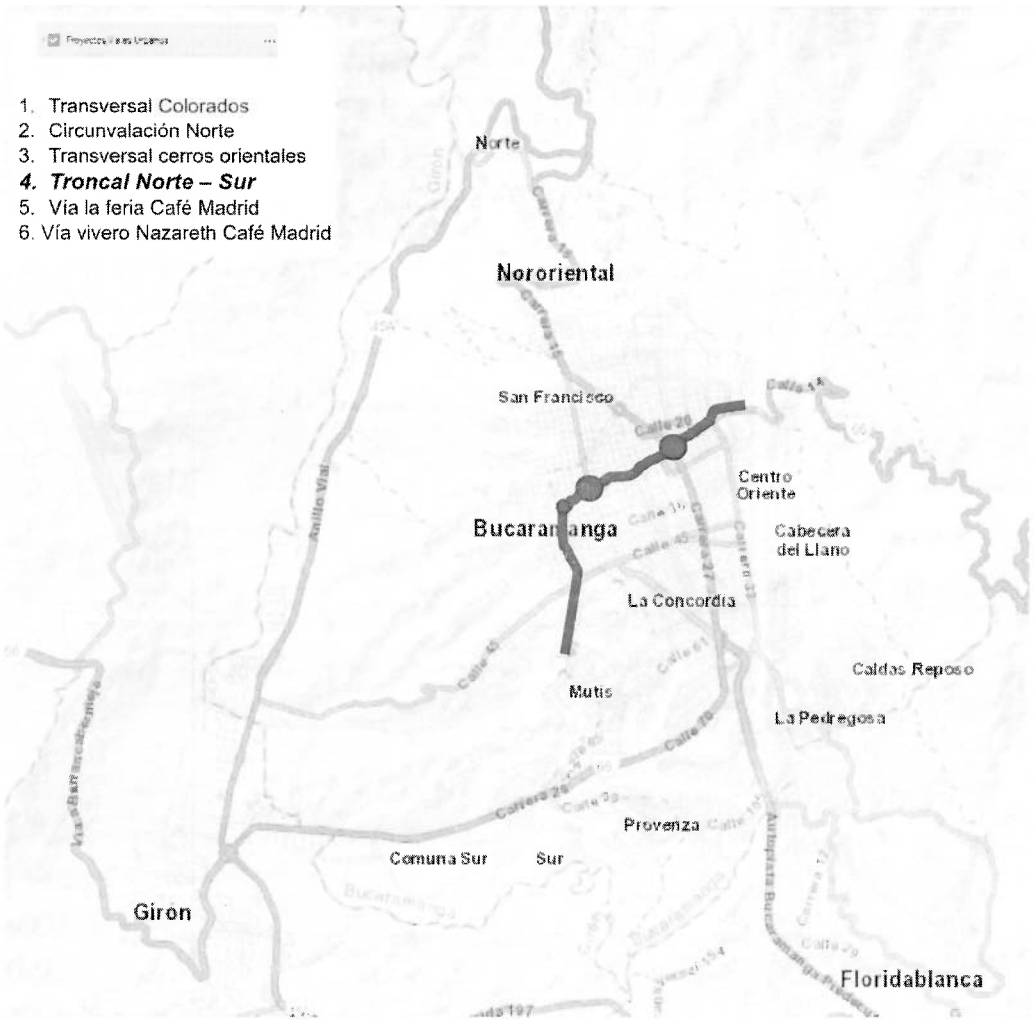
En armonía con el PMMM, desde su primera versión del año 2011, el POT 2G de Bucaramanga del año 2014, acoge el trazado del proyecto vial Troncal Norte – Sur (Figura 17 y Figura 18), y plantea otros proyectos viales, de los cuales solo la T N/S ha tenido un avance significativo en la implementación y desarrollo de sus fases o tramos iniciales.

Figura 17 - Subsistema de Infraestructura vial / Troncal Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014



Fuente: POT 2G Bucaramanga 2014

Figura 18 - Proyectos viales Norte - Sur, POT 2G Bucaramanga 2014



Fuente: POT 2G Bucaramanga 2014

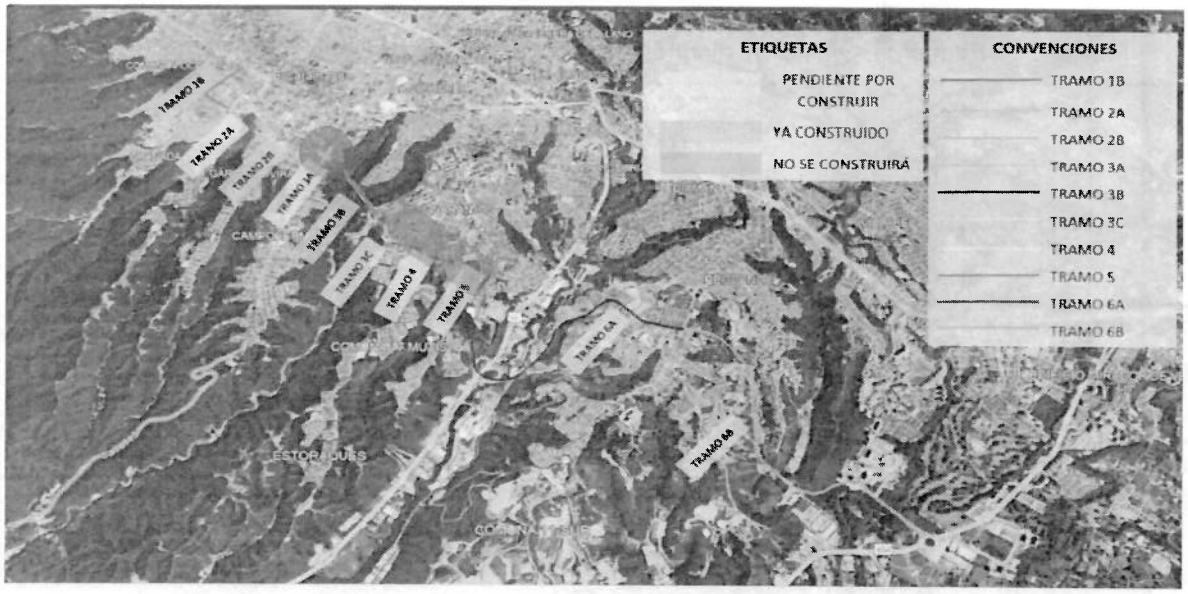
La Troncal Norte - Sur es un proyecto de desarrollo urbano, ambiental y social, que combina los modos peatonales, alternativos y vehiculares, con el fin de generar mejores oportunidades y facilidades de movilidad en nuestra ciudad. Recordemos que la Troncal Norte / Sur, es un corredor vial que busca mejorar la movilidad entre el sector

La Troncal Norte – Sur de Bucaramanga, inicia desde la vía a Cúcuta, la avenida Quebrada seca y complementariamente el sector de San Francisco, Boulevard Santander, la calle 23, la carrera 10, conectando con la carrera 9, el viaducto Alejandro Galvis, hacia el sector del Mutis y la vía a Girón, hasta empalmar con el anillo vial en Floridablanca, para así configurar una alternativa de conexión con el sur de la ciudad y el área metropolitana, mejorando los tiempos de viaje, los recorridos y descongestionado la meseta de Bucaramanga.

Actualmente el corredor se ha ejecutado en sus fases o tramos iniciales, desde la Avenida Quebrada seca hasta el viaducto Alejandro Galvis, en doble calzada bidireccional con separador, pero están pendientes las soluciones a las intersecciones de la carrera 9 con calle 45 y el acceso al barrio Mutis, es decir, los 2 costados del viaducto. Así mismo, está por ejecutarse la continuación del corredor hacia el barrio Mutis y su continuación al sur de la

ciudad y el área metropolitana, como se muestra en el siguiente esquema del trazado y sus tramos. En la Figura 19 se puede ver el esquema del trazado del proyecto Troncal Norte - Sur.

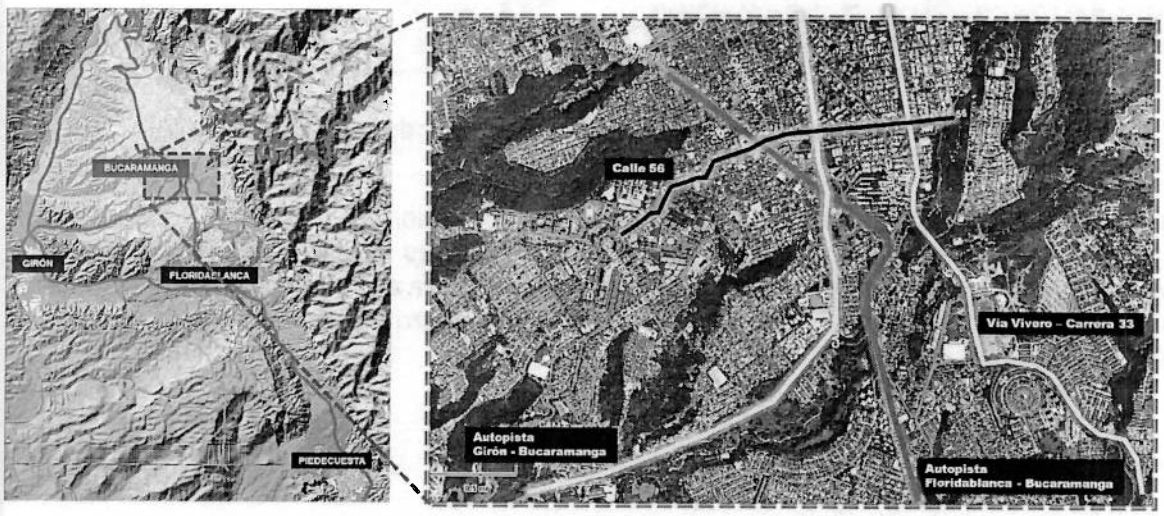
Figura 19 - Esquemas del trazado del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Los estudios realizados como soporte del proyecto inicial, plantean una situación que aún hoy continua vigente, y evidencian la existencia de escasas alternativas para la conexión vial metropolitana. En la Figura 20 y Figura 21, se presentan los principales corredores viales metropolitanos, condicionados por la geomorfología del territorio de la meseta de Bucaramanga, que configura un trazado vial con pocas posibilidades de un desarrollo armónico y continuo, en especial en el sector de la Puerta del Sol, donde convergen la carrera / diagonal 15 y la carrera 27, siendo las 2 únicas vías de conexión directa hacia el sur de la ciudad y el Área Metropolitana.

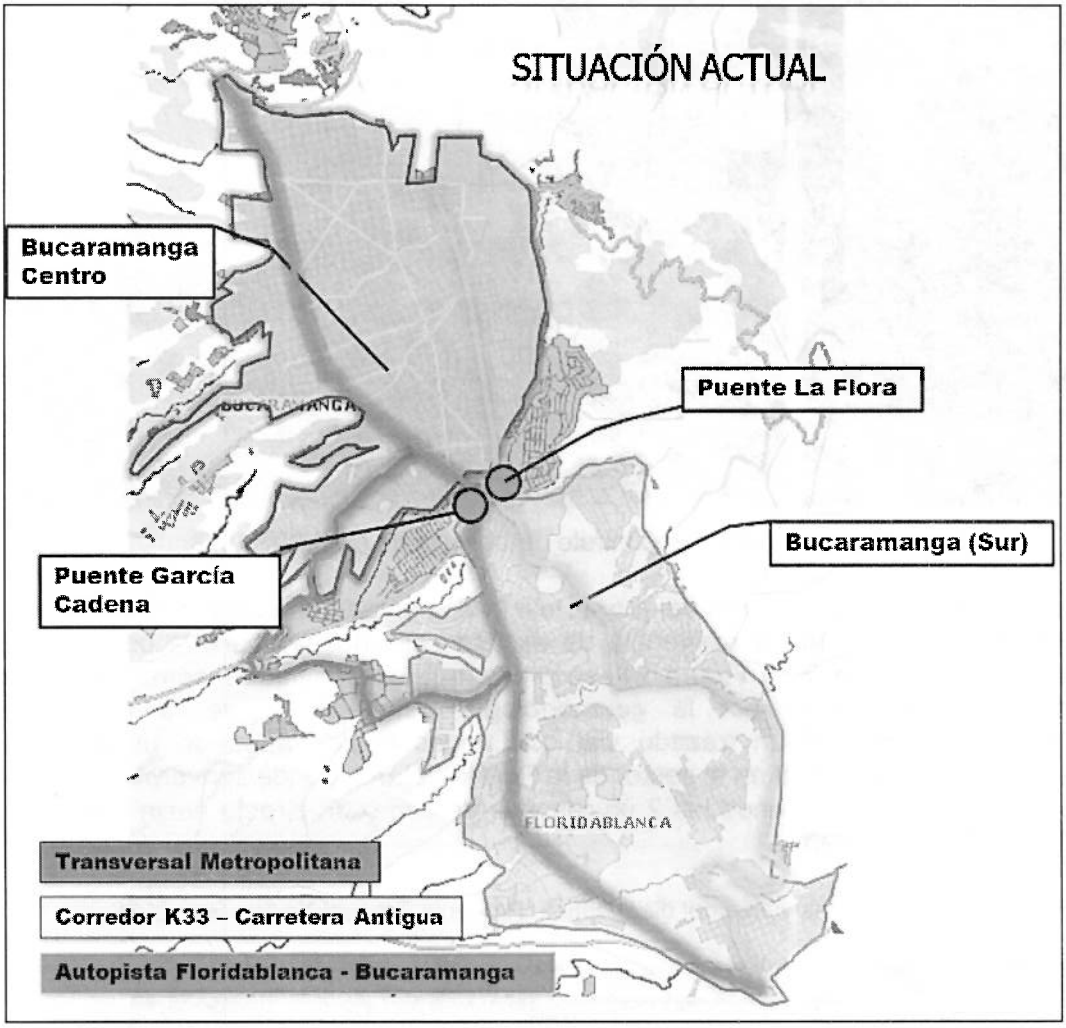
Figura 20 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

A partir de esta situación, se realizaron los respetivos análisis técnicos, los que evidenciaron desde el ámbito de la ingeniería de transporte, urbanístico y funcional, la necesidad de generar alternativas a los dos corredores viales de la carrera / diagonal 15 y la carrera 27.

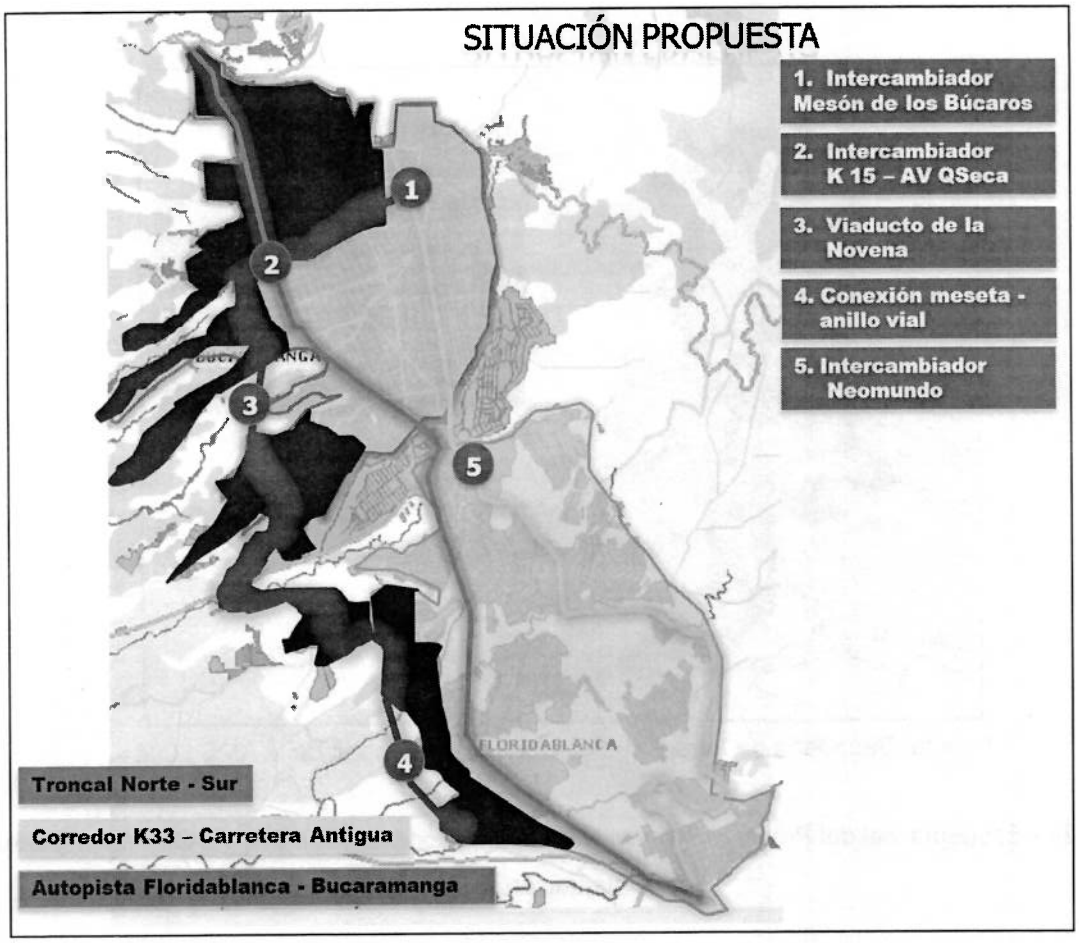
Figura 21 - Esquemas viales del diagnóstico, Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

Como alternativa a la situación encontrada, se plantea el corredor de la Troncal Norte - Sur, con proyectos de mejoramiento de las intersecciones viales más complejas, algunos de los cuales ya se han ejecutado. En Figura 22 se presenta el esquema de la Troncal Norte - Sur, la localización de las intersecciones construidas y en color negro se representa la cuenca principal inicial de alimentación del corredor vial.

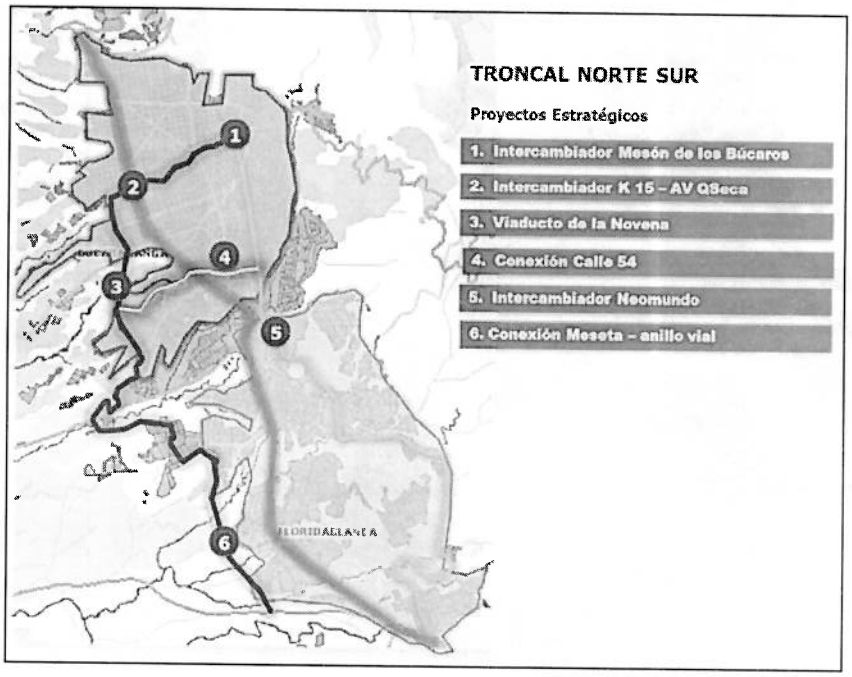
Figura 22 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

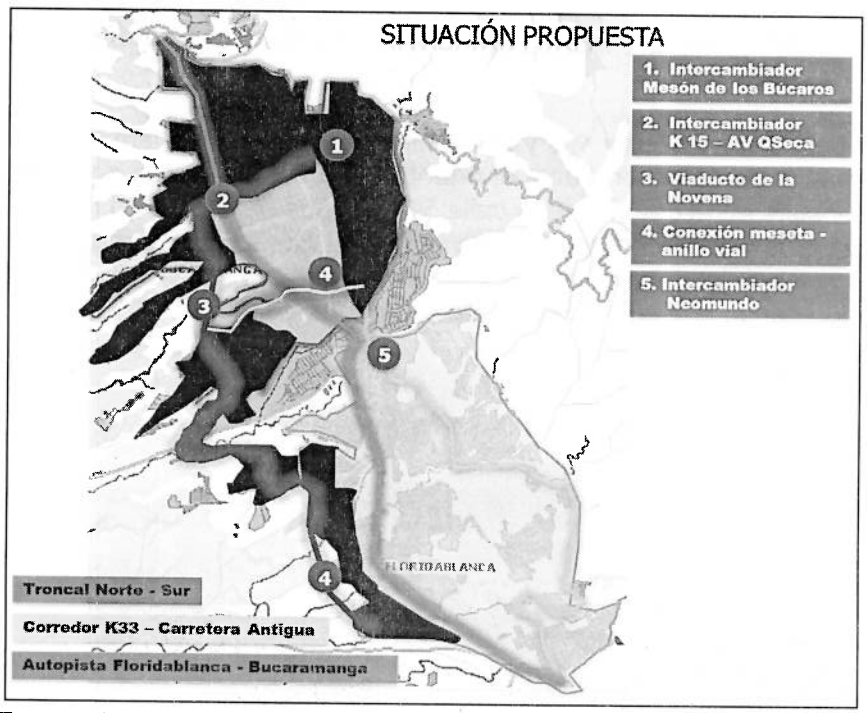
Con la propuesta del nuevo corredor vial y sus intercambiadores, se plantea la necesidad de generar una alternativa de conexión hacia el oriente de la ciudad, como complemento al eje de la calle 56, y consiste en el par vial de la calle 53 / 54, que generaría un nuevo corredor de conectividad, y que a su vez alimentaria la Troncal Norte - Sur, como se muestra en la Figura 23 y Figura 24 en color negro se presenta el esquema de la cuenca de alimentación de todo el corredor, incluido el de la conexión vial oriente occidente (calle 53 / 54).

Figura 23 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur y Conexión vial Oriente Occidente, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

Figura 24 - Esquema vial del Proyecto Troncal Norte - Sur, Conexión vial Oriente Occidente y cuenca de alimentación, 2008



Fuente: Secretaria de Infraestructura modificado a partir de la AMB 2008

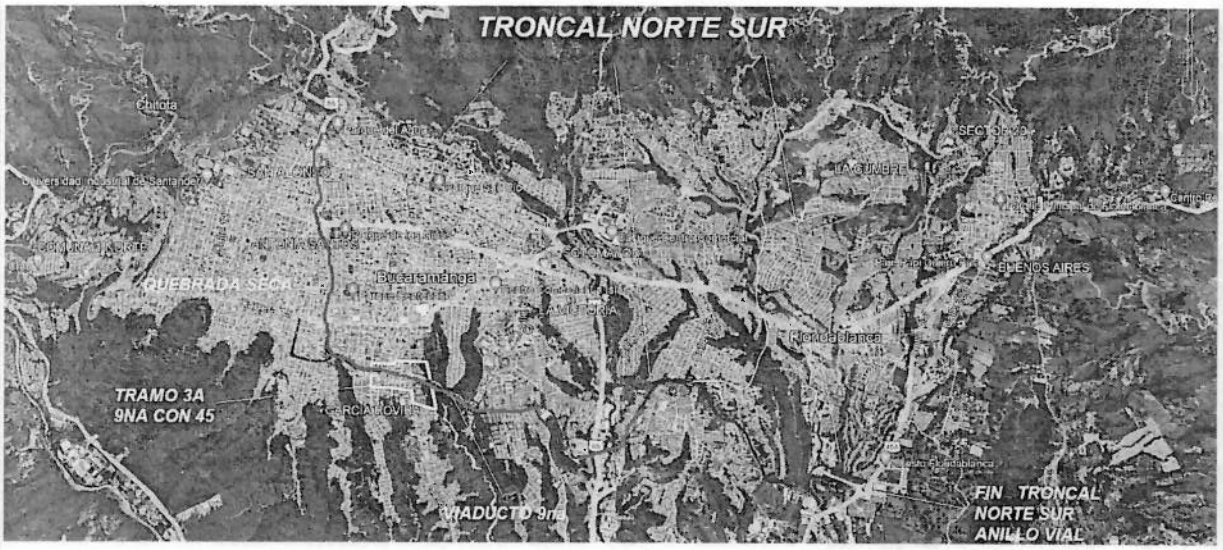
En este marco, los proyectos estratégicos y movilizadores (intercambiador vial de la carrera 9, y adecuación del sector del corredor vial de la carrera 2w, desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino), incluidos en el macro proyecto denominado Troncal Norte - Sur, hacen parte de la apuesta estratégica del Plan de Desarrollo 2024 / 2027, y apuntan al progreso armonioso de nuestra ciudad, como un eje estructurante para el bienestar y la mejora de nuestro territorio, en articulación y como detonantes para la implementación y desarrollo de otros proyectos de desarrollo urbano y ambiental.

Nuestro alcalde CRISTIAN PORTILLA PÉREZ, con su visión de un territorio armónico y seguro, le apuesta por continuar las fases 3 y 4 de la Troncal Norte - Sur, con la implementación, en principio, de la intersección de la carrera 9 con calle 45 y la reorganización y actualización del sector de la carrera 2W desde la salida del viaducto de la novena hasta el mercado campesino, con el fin de revitalizar y generar mejores posibilidades y alternativas para el bienestar de nuestros ciudadanos.

7.1 PROYECTO INTERSECCIÓN VIAL CARRERA 9 CON CALLE 45

El proyecto se desarrollará sobre la intersección vial urbana Carrera 9A con calle 45. La Carrera 9A y la Calle 45 son arterias secundarias, actualmente se cruzan en una intersección semaforizada, presentando alta congestión vial. Según lo expuesto en los instrumentos de planificación territorial es un proyecto prioritario desde hace muchos años para la ciudad y una necesidad del municipio para mejorar su competitividad y la calidad de vida de sus habitantes. En la Figura 25 y Figura 26 se puede apreciar la ubicación de dicha intersección.

Figura 25 - Localización del proyecto



Fuente: Secretaria de Infraestructura BGA 2026

Figura 26 - Aerofotografía de la localización del proyecto



Fuente: Secretaria de Infraestructura BGA 2026

7.1.1 Antecedentes

La carrera novena fue objeto de ampliación hacia el año 1993 entre la Avenida Quebrada Seca y la Calle 45, incluida la construcción de la glorieta del Salesiano que las empalma (bautizada en honor a Feisal Mustafá Barbosa) y la conexión por la carrera 10 hasta la calle 28.

A mediados del año 2007, el área Metropolitana de Bucaramanga comenzó el estudio de varios proyectos complementarios de la conexión de la carrera novena con la ciudadela Real de Minas, entre ellos la conexión de esta con el Boulevard Santander, ampliando la carrera 10 y calle 23. Con la concepción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur en el año 2008 que implicó la construcción del viaducto de la carrera novena, que de acuerdo con los estudios de tránsito se construyó en dos calzadas con separador central, de esta forma trajo como consecuencia la obligatoriedad de construirse un intercambiador vial que permita la funcionalidad del citado viaducto. Los diseños respectivos estuvieron a cargo del Consorcio Diseños Viales urbanos (2008).

En el caso específico del intercambiador de la carrera 9 con calle 45 este corresponde al Tramo 3A del proyecto denominado Troncal Metropolitana Norte-Sur. Dicho proyecto estaba comprendido originalmente entre la intersección de la carrera 15 con Boulevard Santander hasta la Intersección con el anillo Vial Metropolitano.

Inicialmente este proyecto fue concebido en los barrios Alfonso López, Centro y García Rovira, entre otros y se encontraba comprendido entre la Calle 43 con Carrera 9 y la conexión al futuro Viaducto de la Carrera 9, en el Cementerio Universal, limitando con el barrio Villas de Romero. Este tramo conectaría con el viaducto de la Carrera 9 y con la Carrera 9 hasta empalmar con el Intercambiador de la Av. Quebrada Seca con la Carrera 9 (carrera10).

El primer diseño se realizó por parte del Área Metropolitana en el 2008 bajo el CONTRATO DE CONSULTORÍA AMB-097-2008 y la solución llevada a fase III consistió en una intersección en cruz de dos vías urbanas primarias, como son la carrera Novena y la Calle 45, la configuración más común para el paso a desnivel, correspondía a una intersección tipo trébol donde los enlaces tipo rampa se desarrollaban alrededor de las manzanas contiguas al paso a desnivel, permitiendo todos los movimientos esperados, incluyendo los retornos (Figura 27).

De acuerdo a los últimos diseños existentes realizados en el año 2008, el intercambiador de la carrera 9ª con calle 45, estaba conformado por el paso a desnivel de la calle 45 sobre la carrera 9ª, deprimiendo 3.0 metros el nivel actual de la carrera 9ª y elevando 2.0 metros la calle 45, permitiendo de forma directa el flujo Occidente – Oriente y viceversa por la calle 45 y el flujo Norte – Sur y viceversa por la carrera 9ª.

De acuerdo con los referidos estudios del 2008, los giros a la derecha al norte del paso a desnivel se conforman utilizando las carreras y calles contiguas. De esta manera el giro Norte – Oeste, toma la calle 43 hasta la carrera 7ª, para tomar la carrera 7ª hacia el sur hasta conectar con la calle 45. Debido a que la carrera 11 desde la calle 44 hacia el norte es un corredor peatonal, se amplía la carrera 10ª, entre calles 44 y 45, para que funcione en doble sentido, con el fin de permitir que el flujo Este – Norte tome la carrera 10 hasta la calle 43 y girará por la calle 43 hasta conectar con la carrera 9ª.

Figura 27 - Propuesta de diseño AMB (2008)



Fuente: Estudios y diseños Contrato de Consultoría AMB-097-2008

Teniendo en cuenta que el barrio de Villas del Romero se conservaría en su gran mayoría el giro Sur – Este bordeando dicho barrio hasta conectar con la calle 45, mientras que el giro Oeste – Sur, requeriría la compra de los predios del Hospital Psiquiátrico San Camilo para su desarrollo.

La sección transversal planteada para la vía principal, será de doble calzada con separador, tres carriles de 3.5 metros por sentido, separador de 2 metros, andenes de 3 metros. Para los enlaces el ancho de calzada se calculó de acuerdo con los criterios estipulados por AASHTO. El peraltado de la calzada principal se calculó contemplando una velocidad específica de 60 km/h, y se contempló peraltado máximo de 8%, pero en los alineamientos principales se usaron valores menores. Las vías de enlace se diseñaron en algunos casos con el 8% o menor.

Posteriormente fue construido el Viaducto de la carrera 9 o Viaducto provincial, pero sin tener en cuenta esta solución vial, por lo que se hace indispensable continuar con la planificación y ejecución de este tipo de infraestructura, que dará solución a la alta congestión vial del sector.

7.2 PROYECTO ADECUACIÓN DEL CORREDOR VIAL SECTOR CARRERA 2W (DESDE LA SALIDA DEL VIADUCTO DE LA NOVENA HASTA EL MERCADO CAMPESINO)

El proyecto corresponde a la conexión Troncal Norte Sur, entre el viaducto Provincial que sigue el trazado de la carrera 2W, pasando por el estadio de softball dividiéndose en un par vial hasta unirse a la plaza de mercado campesino, constituyendo la unidad funcional que conecta desde el sector de la Ciudadela Real de Minas al centro de Bucaramanga, buscando agilizar la movilidad entre el centro y el Sur- occidente del municipio y área metropolitana. Según lo expuesto en los instrumentos de planificación territorial es un proyecto prioritario desde hace muchos años para la ciudad y una necesidad del municipio para mejorar su competitividad y la calidad de vida de sus habitantes.

7.2.1 Antecedentes

De acuerdo a los estudios realizados en el año 2009 por el área metropolitana de Bucaramanga se identifican las horas y días en la que el flujo vehicular alcanza los picos, quedando registrado que en la carrera 2W con calle 55, el en sentido Sur – Norte, el día martes entre las 06:45 y las 07:45 horas alcanzó un total de 804 vehículos transitando por la vía, mientras que la Perimetral del Mutis alcanzó el valor pico de 520 vehículos equivalentes en el sentido Norte – Sur el día miércoles entre las 11:45 a 12:45 y de 493 vehículos equivalentes el día Jueves entre las 7 a 8 de la mañana (Tabla 8)

Tabla 8 - Resumen horas Pico Real de Minas.

CUADRO RESUMEN DE HORAS PICO REAL DE MINAS						
	MARTES		MIERCOLES		JUEVES	
PUNTO	HORA	V EQUIV	HORA	V EQUIV	HORA	V EQUIV
PUNTO 1	7:00 - 8:00	490	13:15 - 14:15	490	7:00 - 8:00	493
PUNTO 2	18:15 - 19:15	388	18:45 - 19:45	376	13:30 - 14:30	400
PUNTO 3	12:00 - 13:00	496	11:45 - 12:45	520	12:00 - 13:00	501
PUNTO 4	6:30 - 7:30	428	13:30 - 14:30	337	19:00 - 20:00	273
PUNTO 5	18:45 - 19:45	355	12:00 - 13:00	419	18:45 - 19:45	345
PUNTO 6	6:45 - 7:45	804	7:00 - 8:00	775	13:30 - 14:30	780
PUNTO 12	7:15 - 8:15	116	17:00 - 18:00	155	13:15 - 14:15	139
PUNTO 13	17:45 - 18:45	52	17:00 - 18:00	51	16:00 - 17:00	43

Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur 2009.

De acuerdo a las cifras registradas por la dirección de tránsito de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el 2008, año en el cual se desarrolló la consultoría para la construcción de la troncal Norte - Sur, el parque automotor de Bucaramanga era aproximadamente de 160.000 vehículos, ahora esta cifra al 2023 ha ascendido hasta 881.724 vehículos, siendo un aumento por encima del 500% sobre el parque automotor analizado dentro de las consideraciones del proyecto inicial (Figura 14).

A mediados del año 2007, el área Metropolitana de Bucaramanga comenzó el estudio de varios proyectos complementarios de la conexión de la carrera novena con la ciudadela Real de Minas, entre ellos la conexión de esta con el Boulevard Santander, ampliando la carrera 10 y calle 23. Con la concepción de la Troncal Metropolitana Norte – Sur en el año 2008 implicó la construcción del viaducto de la carrera novena; de acuerdo con los estudios de tránsito se construyó en dos calzadas con separador central de esta forma trajo como consecuencia la obligatoriedad de construirse un intercambiador vial que permita la funcionalidad del citado viaducto. Los diseños respectivos estuvieron a cargo del Consorcio Diseños Viales urbanos (2008).

La consultoría entregada en el año 2009 corresponde a una vía de doble calzada con tres carriles por calzada y separador central, complementando la parte vial vehicular el proyecto con andenes peatonales a cada lado de la vía, de un ancho de diseño de 3 m, acordes con las normas vigentes y al Plan de Ordenamiento Territorial, P.O.T., adoptado para Bucaramanga y un separador central de 2.00 m.

Las pendientes de los andenes en el sentido longitudinal, se determinaron las mismas para la vía vehicular, sin exceder el 8% considerado como máximo para el desplazamiento de personas con limitaciones de movilidad, y la pendiente transversal del andén se propone de un máximo del 2% con inclinación hacia la calzada vehicular (Figura 28).

Figura 28 - Planta general - Localización proyecto 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte – Sur 2009.

El desarrollo del proyecto se planteó en 3 tramos identificados como 3C (salida viaducto Novena – Barrio Mutis), Tramo 4 (Carrera 2W entre calle 55 y 65), Tramo 5 (Estadio de softball – mercado campesino)

En general el estudio propuso como elementos de movilidad urbana, que la altura de los andenes con relación a la calzada vehicular sea de 0.20 m altura adoptada en el Manual para el Diseño y Construcción del Espacio Público de Bucaramanga, protegiendo al peatón y evitando la invasión del espacio peatonal por parte de los vehículos. Para facilitar el cruce de las calzadas por parte de las personas con movilidad reducida, se plantean en los andenes rampas en el sentido de los flujos peatonales longitudinales y en el sentido transversal, por tratarse de una vía rápida, el cruce peatonal se plantea mediante tres puentes peatonales localizados, dos en los extremos del tramo obedeciendo a los flujos peatonales de las calles 55 y 65, y el tercero en la parte central del tramo, recogiendo el flujo peatonal del eje de la calle 60.

A continuación, se describen cada uno de los tramos propuestos en los estudios desarrollados por el área.

- **Tramo 3 C 2009**: En la Figura 29 se presenta la propuesta de intervención Tramo 3C 2009.

Figura 29 - Propuesta de intervención Tramo 3C 2009



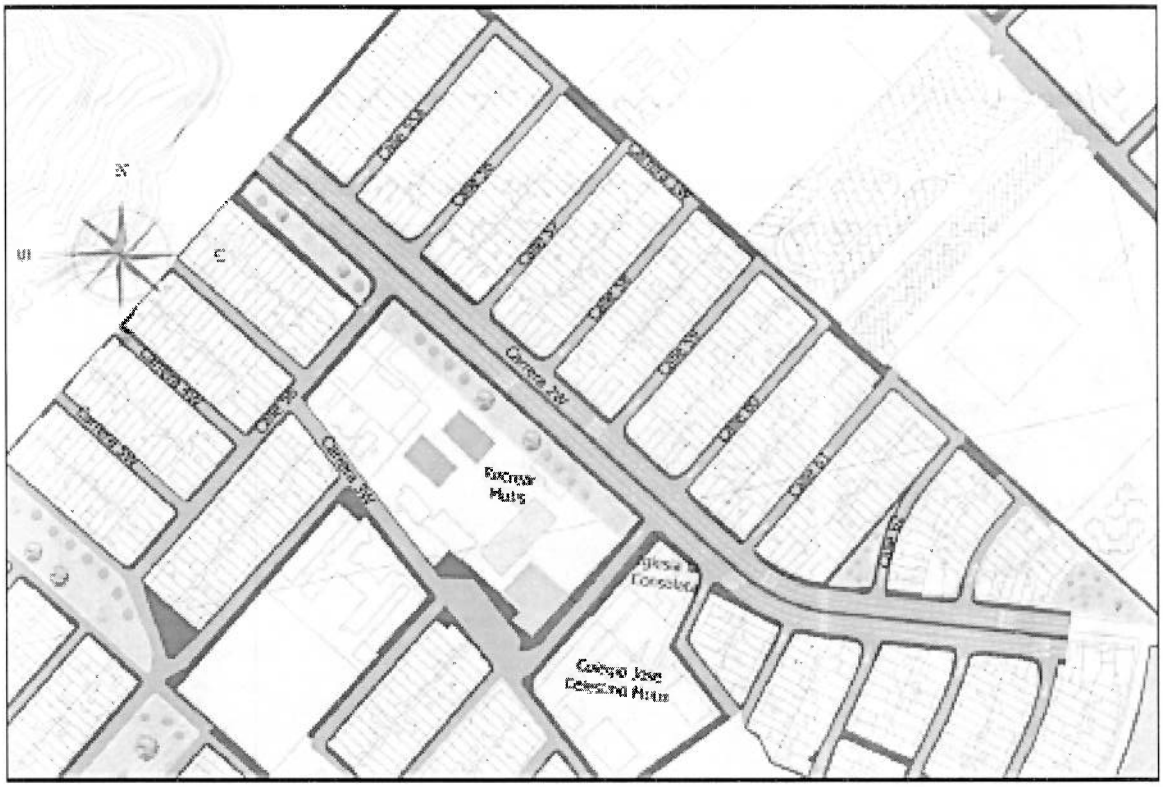
Fuente: AMB, EyD Troncal Norte - Sur

El tramo 3C, saliendo del viaducto de la novena planteo la construcción de un sistema de intersecciones a desnivel que permiten el flujo continuo de los vehículos, brindando una transición del viaducto de la Novena al sector del Barrio Mutis. A esta doble calzada con separador intercepta por el norte la perimetral de Mutis, la cual se eleva y gira hacia el sur para empalmar con el corredor principal. Continuando hacia el Sur conecta el distribuidor del barrio Balconcitos que empalma con el enlace que viene de la perimetral hacia el Sur y que posteriormente converge con el sentido Norte - Sur de la doble calzada. La prolongación de la avenida Búcaros, calzada de dos carriles, movilizará el flujo de Real de Minas hacia el centro de la ciudad, bifurcándose para servir a dos volúmenes: Real de Minas - Mutis y Real de Minas – Sur. Finalmente se intercepta con la calle 55 la cual mediante paso a desnivel cambiará el sentido actual, para evacuar hacia el Oriente o específicamente hacia la avenida Búcaros y hacia el Norte confluyendo con la calzada Sur – Norte de la vía principal, el flujo proveniente del Barrio Mutis[10].

- **Tramo 4, 2009:** En la Figura 30, se presenta la propuesta de intervención Tramo 4 2009.

[10] Consorcio Diseños viales urbanos, 2009.

Figura 30 - Propuesta de intervención Tramo 4, 2009



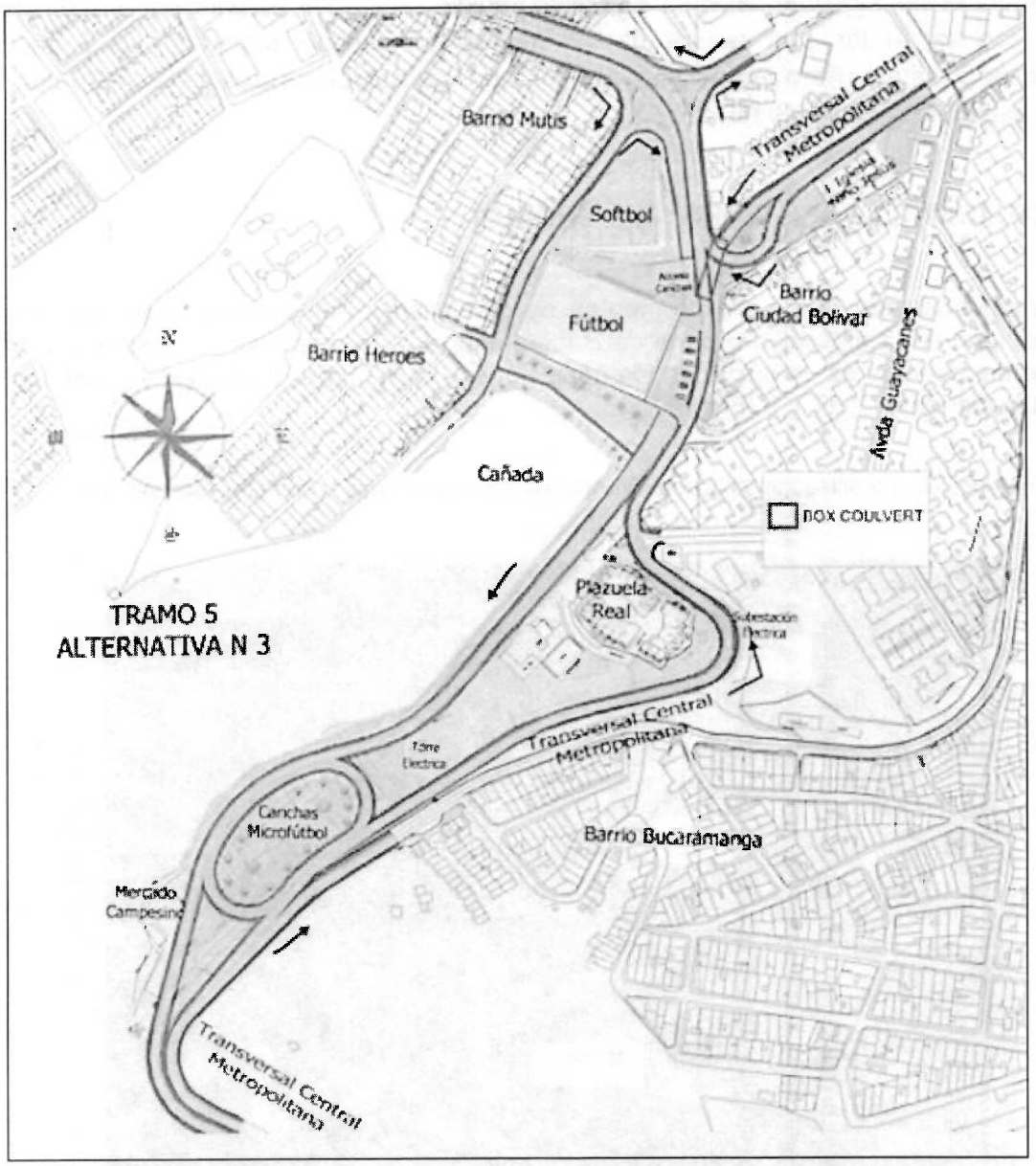
Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur

El diseño contempla dos calzadas con separador, cada calzada de tres carriles de 3.5 metros cada uno, con separador central de 2.0 metros y andenes laterales de 3.0 metros.

De tres alternativas estudiadas, la alternativa 1 se concibió como la más viable. Esta se caracteriza por una doble calzada sobre la carrera 2W y afectación predial hacia el margen occidental. Se definieron dos ejes idénticos en planta, pero con diferencias en perfil de máximo 1.50 m, como consecuencia de respetar los niveles de las intersecciones, bocacalles y rampas de acceso vehicular y accesos peatonales existentes. Estos mismos puntos denominados de control afectaron el diseño horizontal de tal forma que fue imposible cumplir con las recomendaciones de entre tangencias de curvas verticales. Los peraltes máximos contemplados son del 4% y se trataron de forma separada en cada calzada, y el bombeo del 2% da hacia el margen occidental de las calzadas. Se reducen los puntos de conflicto permitiendo solo los giros a la derecha, dejando así en un solo sentido la dirección de las bocacalles. Se tuvo especial cuidado con el acceso peatonal localizado alrededor de la iglesia La Consolata por la alta circulación existente en el mismo.

- **Tramo 5, 2009:** En la Figura 31 se presenta la propuesta de intervención Tramo 5 2009.

Figura 31 - Propuesta de intervención Tramo 5, 2009



Fuente: AMB, EyD Troncal Norte Sur

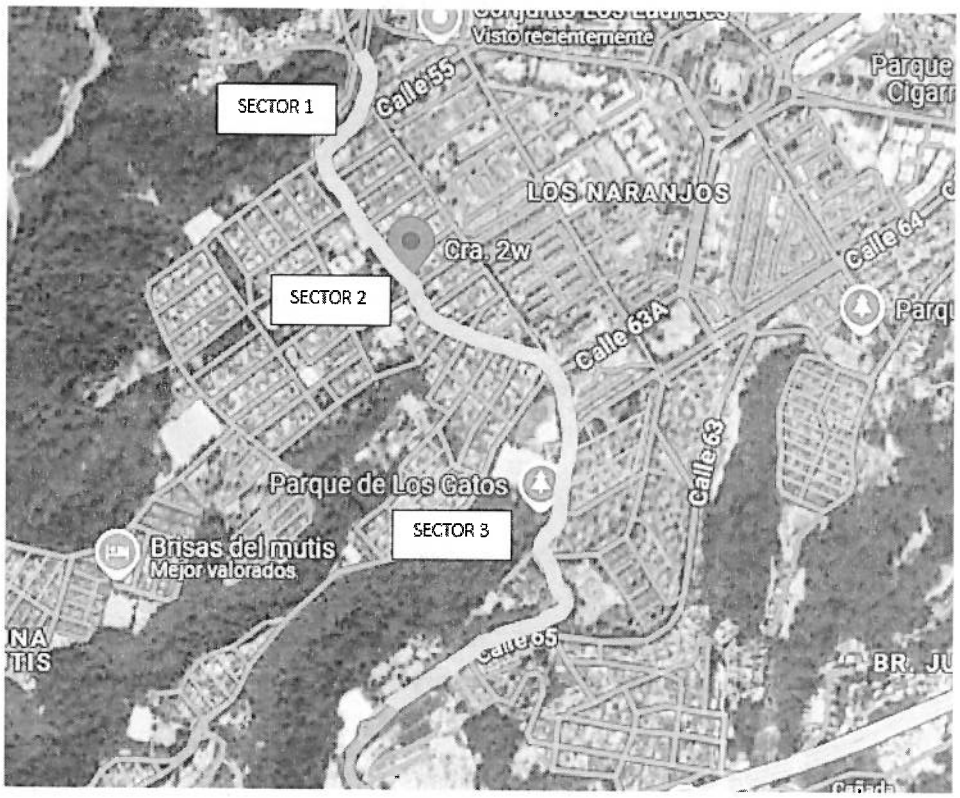
El Tramo 5, localizado en la zona Sur del casco urbano del municipio de Bucaramanga, más exactamente en la Ciudadela Real de Minas. El corredor vial del Tramo 5 se encuentra rodeado de zona urbana en la conexión con el Tramo 4, en el sector del barrio Mutis, y también se encuentra rodeado de zona sub urbana en la conexión con la Transversal Central Metropolitana, en el sector del barrio Ciudad Bolívar y del barrio Bucaramanga. La conexión con la Troncal Metropolitana Norte-Sur comienza desde el punto de entrega del Tramo 4, es decir, desde la Carrera 2W con Calle 64, se dirige por la zona deportiva integrada por la cancha de softbol y de futbol, y se conecta a la Transversal Central Metropolitana desde el barrio Ciudad Bolívar, pasando por el Conjunto residencial Plazuela Real hasta el sector en donde

se encuentra el mercado campesino. La sección transversal para la vía principal será de doble calzada con separador, tres carriles de 3.5 metros por sentido, separador de 2 metros, andenes de 3 metros. Para los enlaces el ancho de calzada se calculó de acuerdo con los criterios estipulados por AASHTO11.

7.3 DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO URBANO

El proyecto articulado con los instrumentos de planificación tiene como prioridad mejorar significativamente la movilidad urbana de Bucaramanga y la generación del espacio público con altos los estándares, impactando las condiciones urbanísticas del sector y la calidad de vida de las comunas 7, 17 y 8 (Figura 32).

Figura 32 - Localización proyecto Troncal Norte – Sur (Mutis – Mercado Campesino)

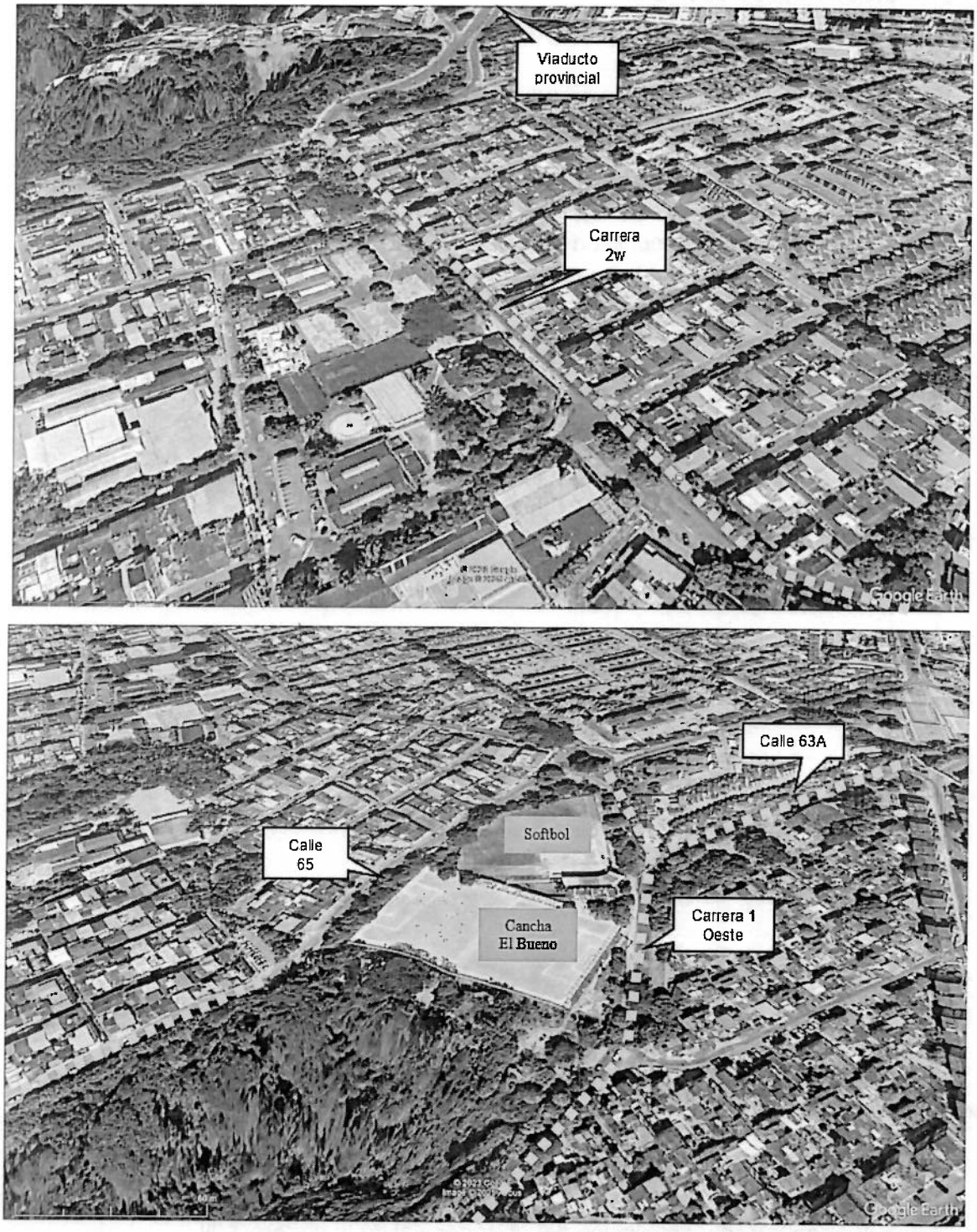


Fuente: Secretaria de Infraestructura, propia a partir de Google Earth, 2024

El corredor Mutis – mercado campesino tiene una longitud aproximada de 1600 m, debido a su extensión se presenta una caracterización detallada de cada uno de sus subtramos (Figura 33).

[11] Consorcio Diseños viales urbanos, 2009.

Figura 33 - Entorno Urbano del proyecto.



Fuente: Secretaria de infraestructura a partir de Google Earth, 2024

7.3.1 Características Técnicas

- En la carrera 2W (desde la calle 55 hasta la calle 63ª) Andenes en el costado oriente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:
    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

- En la carrera 2W (desde la calle 55 hasta la calle 63ª) Andenes en el costado occidente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:
    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

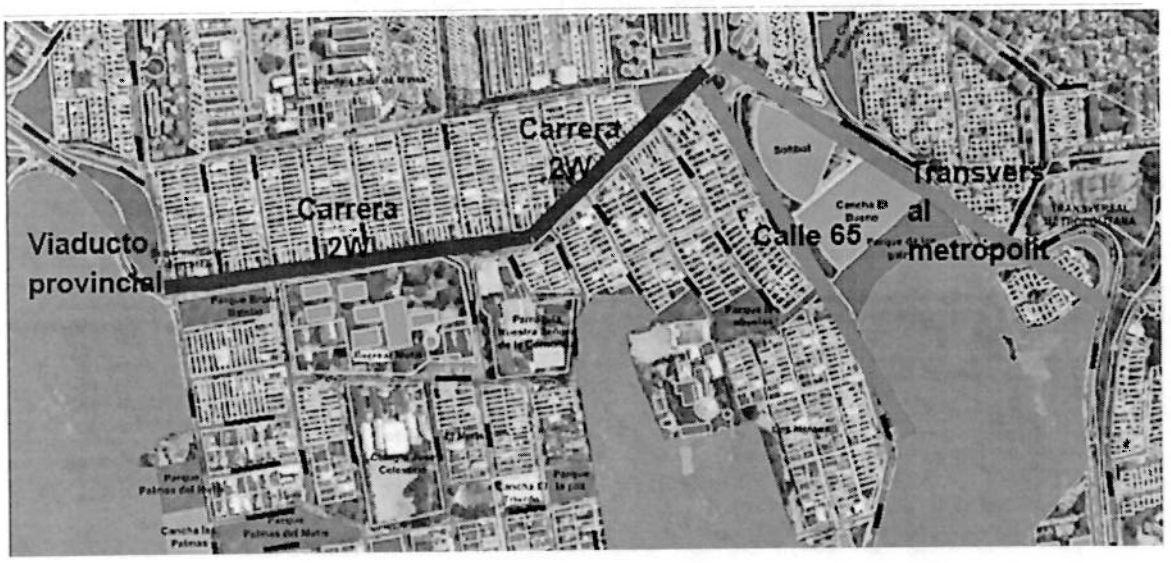
- En la calle 65 Transversal Metropolitana (desde la calle 63ª hasta el Mercado Campesino). Andenes en el costado oriente, de 3.00m de ancho, con franjas funcionales:
    - Franja de protección de vial: 20 cm
    - Franja ambiental: 1.00 m.
    - Franja de circulación peatonal: 1.60 m.
    - Franja de ajuste a predios: 10cm
    - Separador: 2.00m

7.3.2 Descripción urbana del área intervención

En la Figura 34 se presenta la caracterización urbanística de los tramos a intervenir, para lo que se realizó una división en subtramos, así:

- Tramo 3C: Intercambiador del Barrio Mutis
- Tramo 4: Adecuación y ampliación del corredor vial de la carrera 2 W.
- Tramo 5: conexión entre la calle 65 y la transversal Metropolitana.

Figura 34 - Caracterización área intervenir.



Fuente: Secretaria de Infraestructura

A continuación, se realiza la caracterización de cada tramo y sus respectivos sub tramos.

a) Carrera 2w

En la Figura 35 se presenta la caracterización física de los subtramos de la carrera 2w.

Figura 35 - Caracterización física – carrera 2W



Carrera 2W entre calle 55ª y calle 60



Carrera 2W entre calle 60 y el Parque la 62

Figura 35 - Caracterización física – carrera 2W


Carrera 2W entre Parque la 62 y la calle 63


Carrera 2W calle 62


Carrera 2W entre calle 63 y la calle 64


Carrera 2W entre calle 64 y la calle 65

Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

- Subtramo 01 calle 55 – carrera 55ª. Oriente
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2,60 mts máximo
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
    - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines
    - Presencia de un acceso vehicular
- Subtramo 02 calle 55a – carrera 56)
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2,60 mts máximo
    - Antejardines endurecidos

- Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
- Algunos accesos a predios con escalones en antejardines
- Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 56 – carrera 57) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de dos accesos vehiculares.

- Subtramo 02 calle 57 – carrera 58) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 58 – carrera 59 oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,60 mts máximo
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines y rampas.
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 59 – carrera 60) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 60 – carrera 61) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.

  - No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 61 – carrera 62) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 Parque la 62 oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.70 m
  - Presencia de árboles en andenes

- Subtramo 02 calle 62 – carrera 63) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 63 – carrera 1 oeste (parque) oriente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2,90 m
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - No acceso vehicular

- Subtramo 01 calle 55 – carrera 56 (Parque Bruno Batello) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Presencia de árboles en

- Subtramo 02 calle 56 – carrera 60 (Recrear el Mutis) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 mts máximo
  - Presencia de un acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 60 – carrera 61(Parroquia Nuestra Señora de la Consolata) occidente

- Una calzada (cuatro carriles en total).
- Separador de 2.50m anden-ambiental-anden
- Andenes de 5.00 m frente de la Parroquia
- Antejardines endurecidos
- Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
- No acceso vehicular

- Subtramo 02 calle 61 – calle 61) occidente

  - Una calzada (cuatro carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Separador con taches viales
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes y en algunos predios, generosos antejardines
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 61a – calle 62) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 3.00 m
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles en andenes
  - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines.
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 62 – calle 63) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m
  - Área libre para zonas verdes
  - Presencia de árboles en andenes
  - Presencia de un acceso vehicular
  - Línea de paramento escalonada con espacios libres.

- Subtramo 02 calle 63 – calle 64) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m
  - Área libre para zonas verdes
  - Presencia de árboles en andenes
  - Presencia de dos accesos vehiculares

- Subtramo 02 calle 64 – calle 65) occidente

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Andenes de 2.00 m

- Área libre para zonas verdes
- Presencia de árboles en andenes
- Presencia de dos accesos vehiculares

b) Calle 65

En la Figura 36 se presenta la caracterización física de los subtramos de la Calle 65.

Figura 36 - Caracterización física – calle 65



Calle 65 entre carrera 2W y la carrera 3 W



Calle 65 entre carrera 2W y la carrera 3 W





Fuente: Secretaria de Infraestructura (2026).

- Subtramo 01 carrera 2W – carrera 3W.
    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 1.45 mts máximo
    - Antejardines endurecidos
    - Presencia de árboles algunos predios, generosos antejardines
    - Deficiencia perfil vial.
    - Algunos accesos a predios con escalones en antejardines

- Presencia de 18 accesos vehiculares
- Vía peatonal

- Subtramo 02 carrera 3w – carrera 5 oeste)

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Antejardines endurecidos
  - Presencia de árboles algunos predios, generosos antejardines
  - Deficiencia perfil vial.
  - Presencia de 5 accesos vehiculares
  - Vía peatonal

- Subtramo 02 carrera 3w – carrera 6 oeste)

  - Una calzada (dos carriles en total).
  - Área verde que colinda con sófbol, cancha el Bueno y Parque de los Gatos,
  - Presencia de áreas verdes con amoblamiento
  - Deficiencia perfil vial.
  - Bahías de parqueo (2)

c) Transversal Metropolitana

En la Figura 37 se presenta la caracterización física de los subtramos de la carrera Transversal Metropolitana.

Figura 37 - Caracterización física – Transversal Metropolitana.



Carrera 1 Oeste entre calle 63A calle 64
Transversal Metropolitana

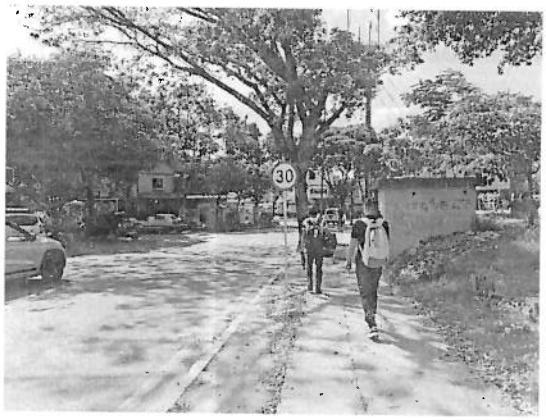


Carrera 1 Oeste entre calle 63A calle 64
Transversal Metropolitana

Figura 37 - Caracterización física – Transversal Metropolitana.



Carrera 1 Oeste Comité Municipal de Softbol,



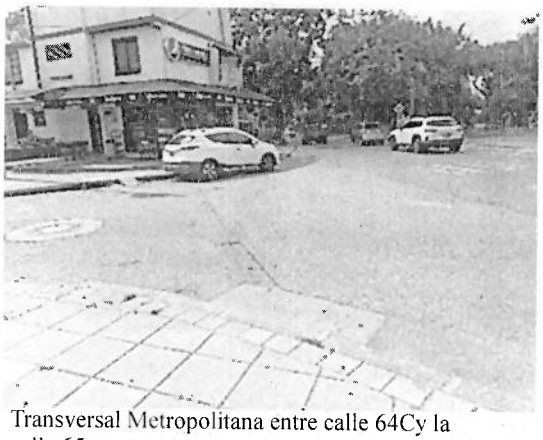
Transversal Metropolitana frente a la cancha el Bueno



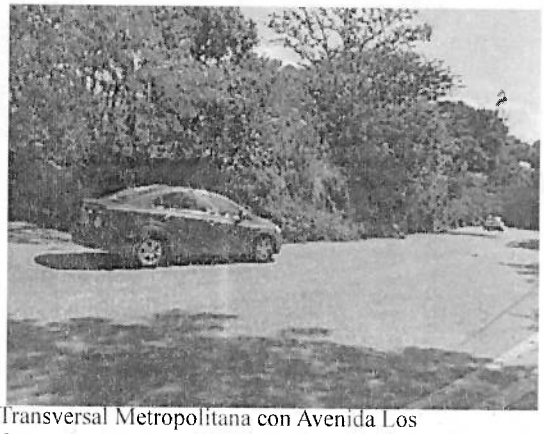
Transversal Metropolitana frente a la cancha el Bueno



Transversal Metropolitana entre el Parque Ciudad Bolívar y la calle 64B



Transversal Metropolitana entre calle 64Cy la calle 65



Transversal Metropolitana con Avenida Los Guayacanes.

Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

- Subtramo 01 calle 65 – Cacha del Bueno

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 4.00 m
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Zonas verdes que colindan con la cancha.

- Subtramo 01 cancha el bueno – Urbanización Plazuela Real

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 4.00 m
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Zonas verdes que colindan con la cancha.

- Subtramo 01 Urbanización Plazuela Real – Mercado Campesino

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2.50 m y de 1.40
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Deficiencia perfil vial.
    - Muro de contención

- Subtramo 01 Calle 64A – calle 64B - calle 64C

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2.10 m
    - Presencia de árboles en andenes.
    - Parqueaderos 6,20m,
    - Vía peatonal.

- Subtramo 01 calle 64C – Avenida Los Guayacanes.

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Andenes de 2.50m
    - Presencia de árboles en franja ambiental.
    - Zonas verdes que colindan con la cancha.
    - Presencia de 4 accesos vehiculares

- Subtramo 01 Avenida Los Guayacanes – Mercado Campesino

    - Una calzada (dos carriles en total).
    - Sin anden
    - Presencia de árboles.
    - Deficiencia perfil vial.

8 ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL

8.1 CARACTERIZACIÓN

Complementariamente a la revisión normativa y al análisis del proyecto diseñado en 2008, se realiza la caracterización urbanística general del área de estudio a influencia directa del proyecto, a manera de diagnóstico, lo que se complementa con los diferentes insumos proporcionados por la Administración Municipal.

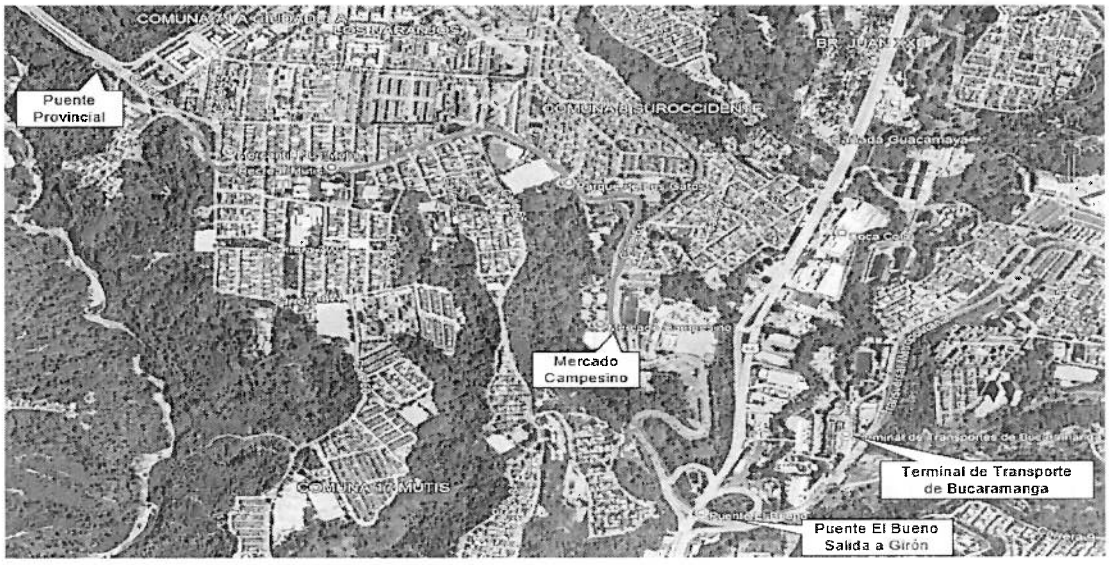
Áreas de influencia, estudio e intervención:

- Sistemas estructurantes / Estructura urbana
- Descripción general
- Proyectos
- Potenciales y conflictos
- Tendencias

8.1.1 Área de influencia

Por las características del proyecto y su articulación con otros proyectos de incidencia metropolitana, se define como área de influencia el costado Sur-Occidental de la meseta de Bucaramanga, con impacto en directo en las comunas 7,8 y 17 e impacto indirecto en la comuna 5, 15 (Figura 38).

Figura 38 - Situación actual, área de intervención

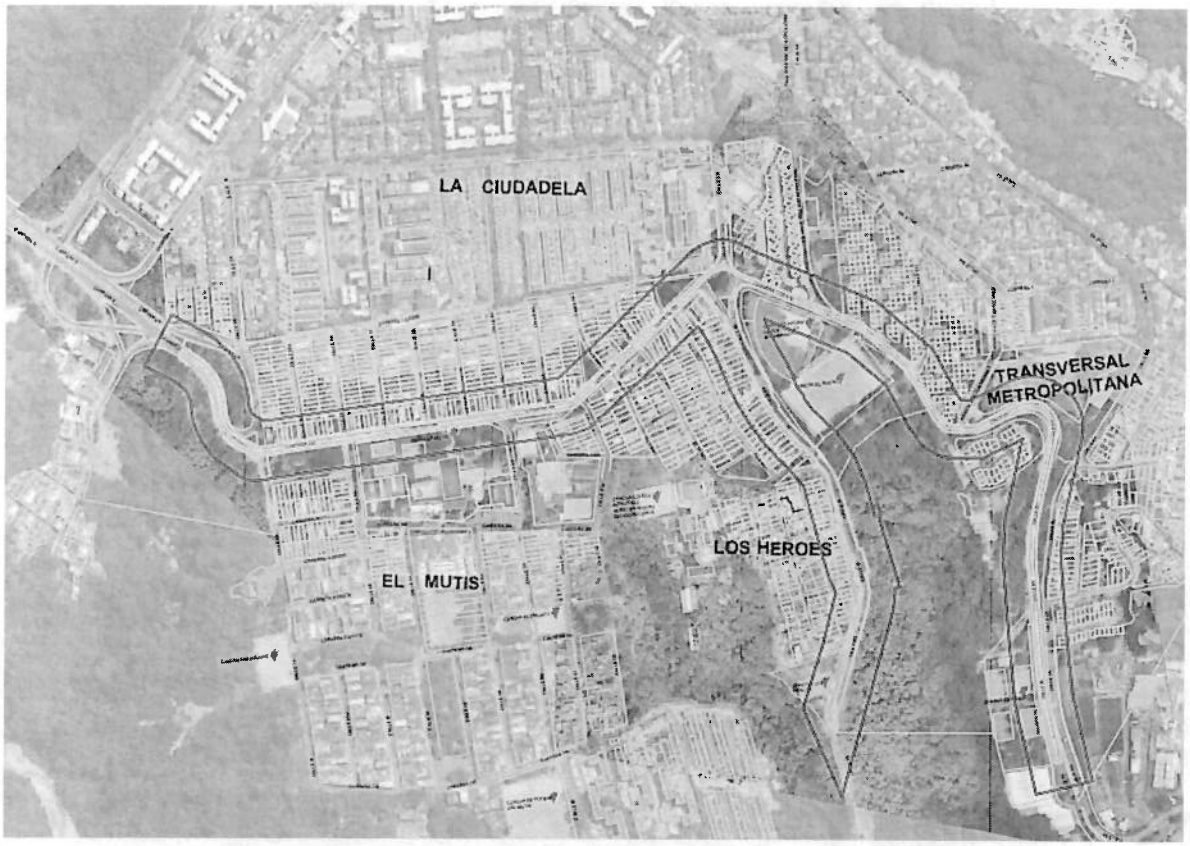


Fuente: Secretaria de infraestructura modificado de Google Earth.

8.1.2 Área de intervención actual

A partir de los instrumentos planificación existentes y los estudios realizados por el AMB, se define como área de intervención, la entrada al barrio mutis, la carrera 2 W, entre calle 55 – 65 y la Transversal Metropolitana, pero ésta puede variar con el avance de los análisis y estudios generales.

Figura 39 - Área de intervención actual.



Fuente: Secretaria de infraestructura modificado de Google Earth

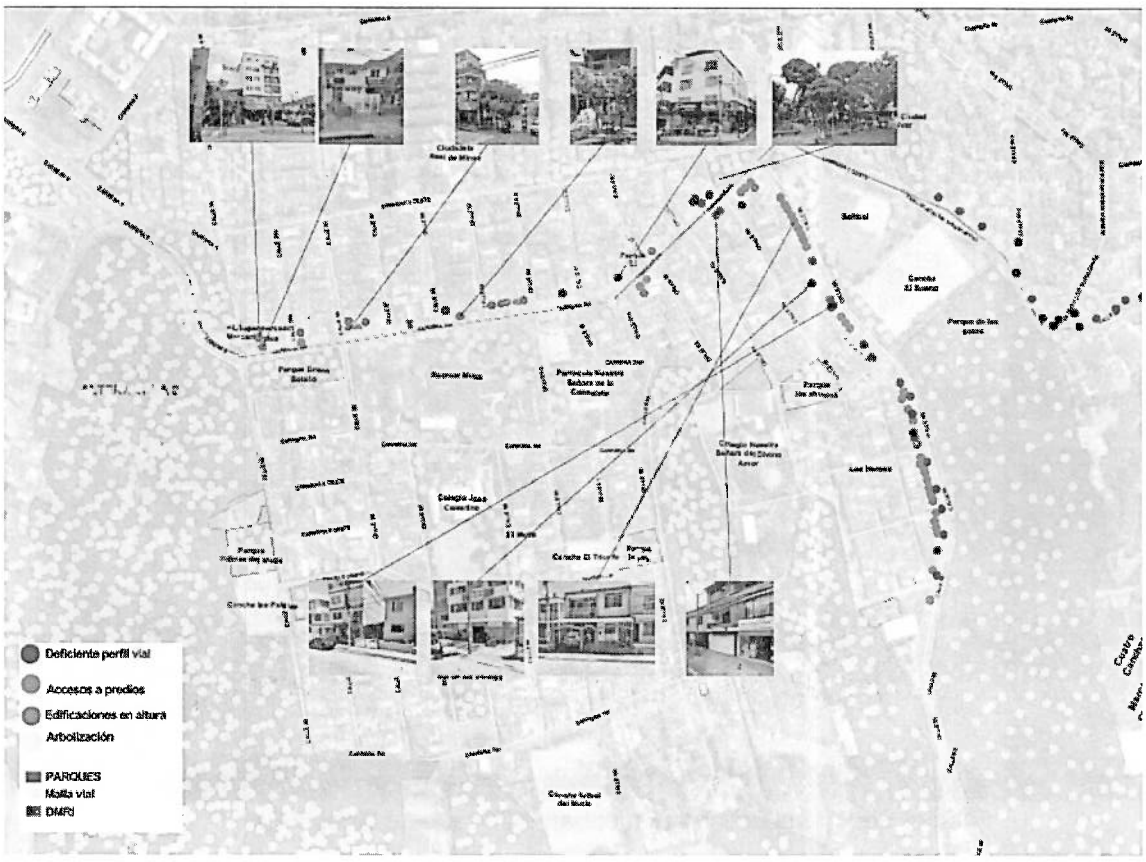
8.1.3 Potenciales y condicionantes

A continuación, se presentan los potenciales y condicionantes de cada tramo (Figura 40).

- Potenciales:
    - En algunos casos la presencia de arborización que amerita su conservación y en otros, la usencia de ejes de arborización que impidan la alineación y desarrollo de las franjas funcionales en los andenes.
- Condicionantes:
    - Geometría de las manzanas existentes – trazado urbano.

- Geometría vial.
- Ubicación de luminarias y arborización.
- Topografía y ubicación de predios.
- Niveles de acceso a predios.
- Algunos predios por fuera de paramento.
- Invasión de andenes y antejardines con postes y rampas.

Figura 40 - Situación actual, potenciales y condicionantes



Fuente: Secretaria de Infraestructura a partir de POT.

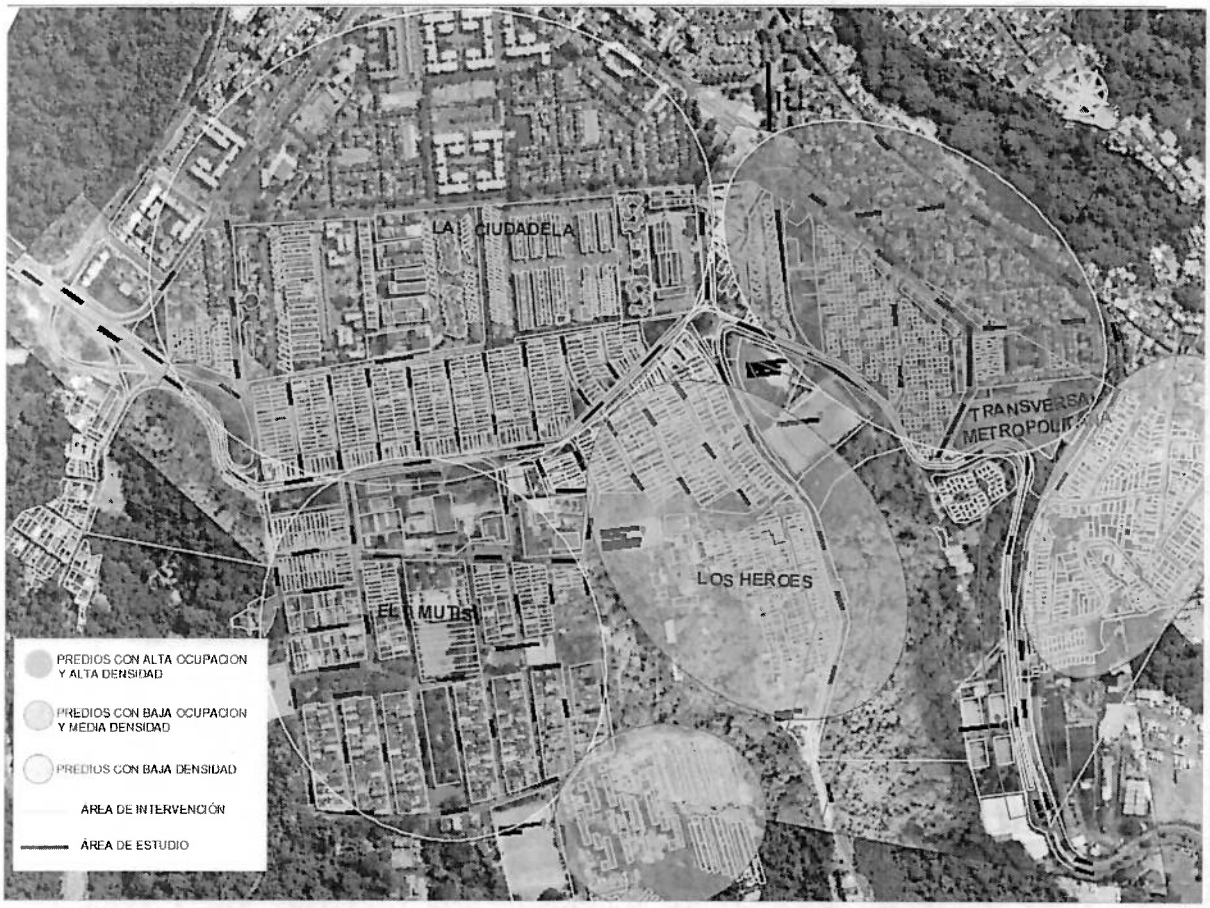
8.2 SISTEMAS ESTRUCTURANTES

Se presenta a continuación una caracterización general del área de estudio mediante la descripción de sistemas urbanísticos. Se analizan variables como ocupación y uso del suelo, espacio público, movilidad y aspectos ambientales para identificar potenciales y conflictos en la estructura urbana.

8.2.1 Sistema de ocupación del suelo

En el sector se evidencia (Figura 41) una alta ocupación y alta densidad en área de la Ciudadela y el Mutis, pero bajas densidades en los sectores del barrio los héroes y en general en gran parte de la zona del polígono de estudio.

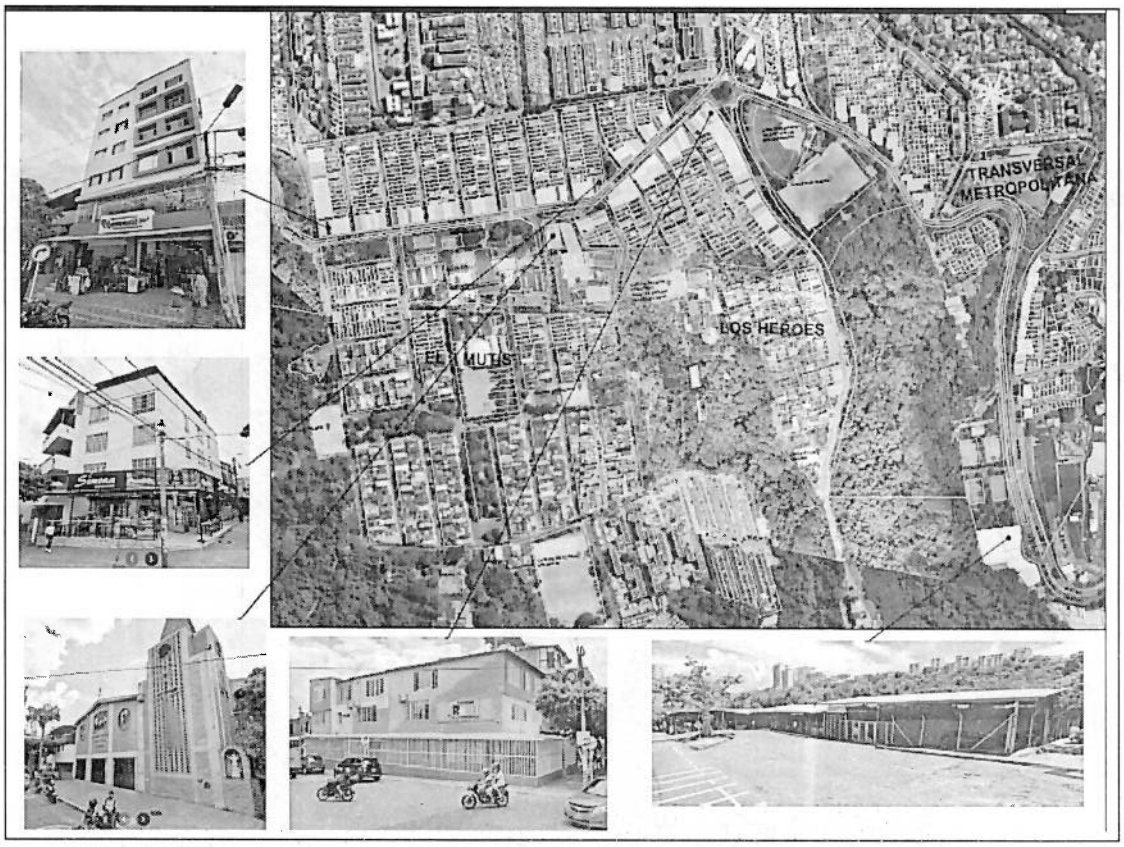
Figura 41 - Sistema de ocupación del suelo



Fuente: Secretaria de Infraestructura, modificado POT.

Toda la zona por donde se proyecta el proyecto es un área urbana densificada, con uso residencial, comercial de servicios y con múltiples escenarios deportivos que concentra un porcentaje representativo de población de la ciudad y por la cual atraviesa los vehículos que se dirigen del sur occidente al centro o viceversa. Las edificaciones a pesar de lo densamente urbanizado que se encuentran los barrios las alturas no superan los 6 pisos y la gran mayoría corresponden a vivienda de 2 a 3 niveles. A continuación, se presentan la caracterización de los principales predios en altura que se encuentran por el corredor del proyecto y van a ser afectados (Figura 42).

Figura 42 - Sistema de ocupación del suelo-altura de edificaciones

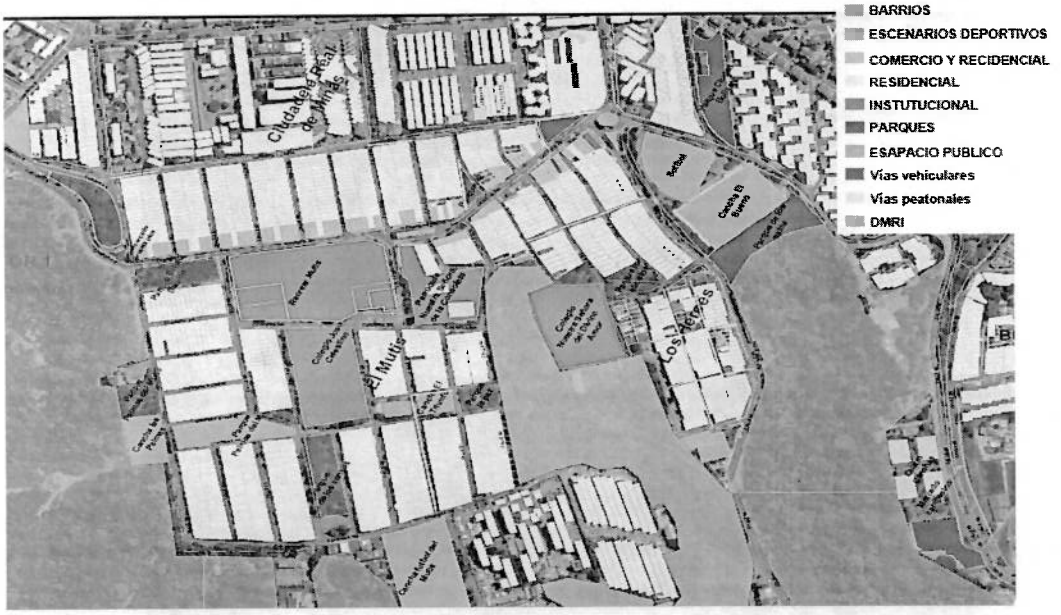


Fuente: Secretaria de Infraestructura 2024.

8.2.2 Sistema de uso del suelo

En el sector del Mutis predomina el uso residencial, complementado con escenarios deportivos, parques, colegios, y con áreas del DMRI. Sobre la carrera 2w predomina el comercio (Figura 43).

Figura 43 - Sistema de uso del suelo



Fuente: Secretaria de Infraestructura 2024.

8.2.3 Sistema Ambiental

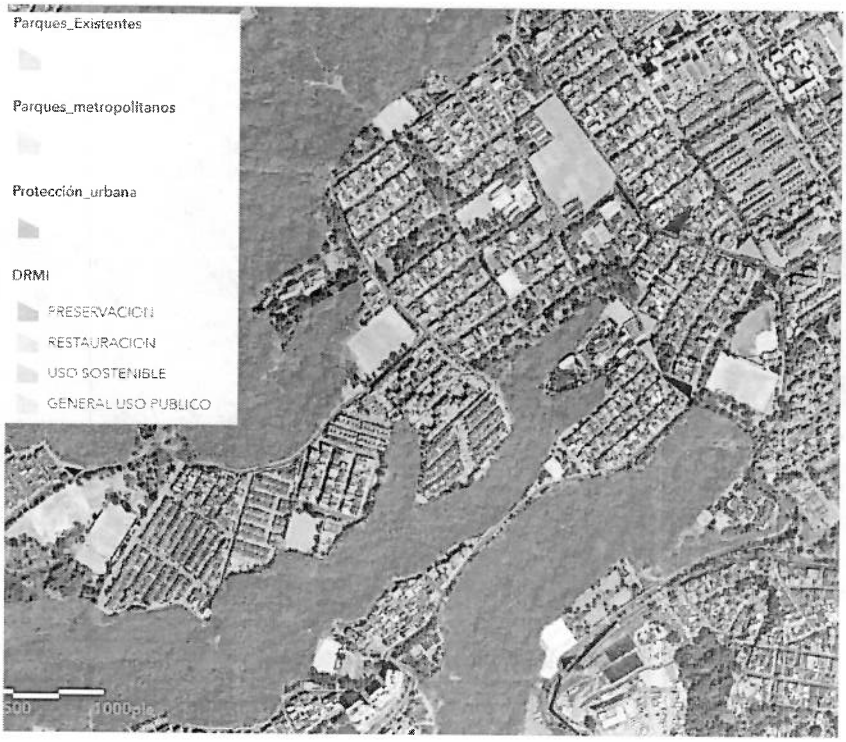
En el sector predominan los espacios verdes y el área protegida perteneciente al DRMI, se constituye en los aspectos más relevantes del sistema ambiental del sector (Figura 44, Figura 45 y Figura 46).

Figura 44 - Sistema zonas verdes



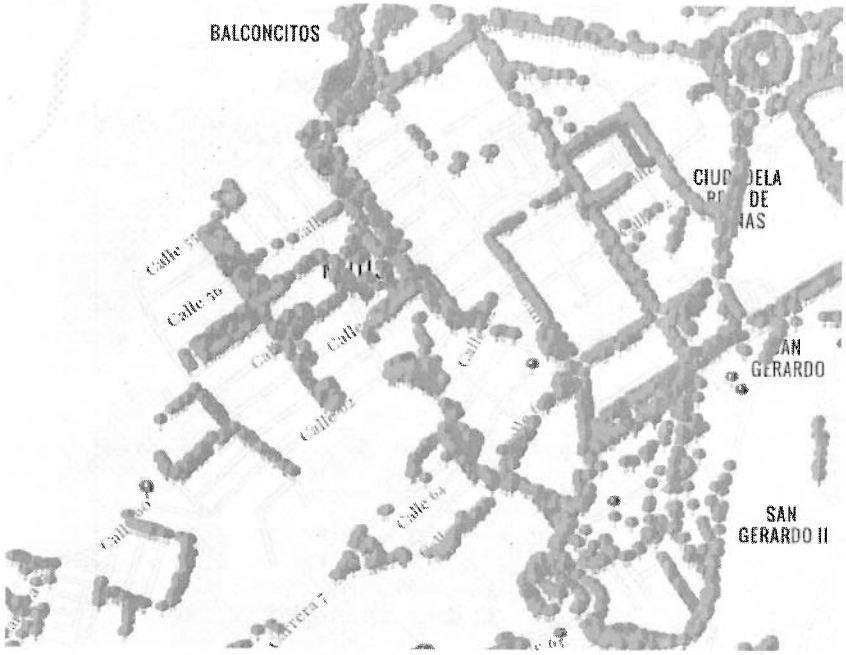
Fuente: Secretaria de Infraestructura.

Figura 45 - Estructura ecológica principal del Municipio de Bucaramanga.



Fuente: Geodata Bucaramanga

Figura 46 - Censo arbóreo municipio Bucaramanga 2023.



Fuente: Geodata.Bucaramanga

8.2.4 Sistema de Movilidad

En el sector se evidencia la presencia vías vehiculares arteriales secundarias como la carrera 9 en la entrada, la carrera 2w, la calle 55 (parte del proyecto par vial 53-54), calle 63ª y Transversal Metropolitana; la red vial local calle 55, carrera 1w, calle 60 y la calle 65 como los principales alimentadores de flujo vehiculares y por último la red local a nivel 2, donde se encuentran la mayoría de calles. En la siguiente figura se puede apreciar el sistema de movilidad red vial principal.

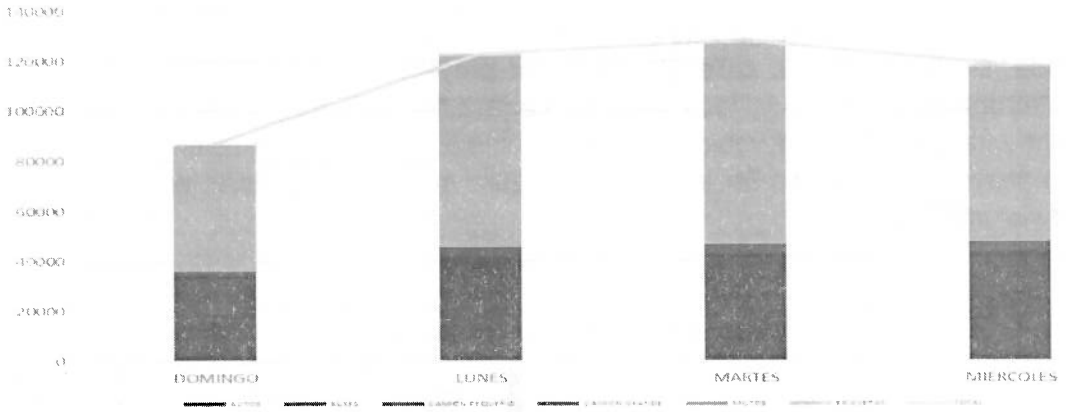
Figura 47 - sistema de movilidad - red vial principal



Fuente: Secretaria de Infraestructura a partir de PMMM 2022.

A nivel de flujo y volumen vehicular, actualmente para el caso de la de intersección de la carrera novena con calle 45 (tramo 3A), se cuenta con aforos vehiculares en donde se registran un total de 123.047 vehículos equivalentes y 128.524 vehículos mixtos, a lo largo del periodo de aforo; en la Figura 48 se puede observar el comportamiento del tránsito sobre la intersección maestra ubicada en la calle 45 con carrera 9 durante los días de toma de información a lo largo del periodo de aforo.

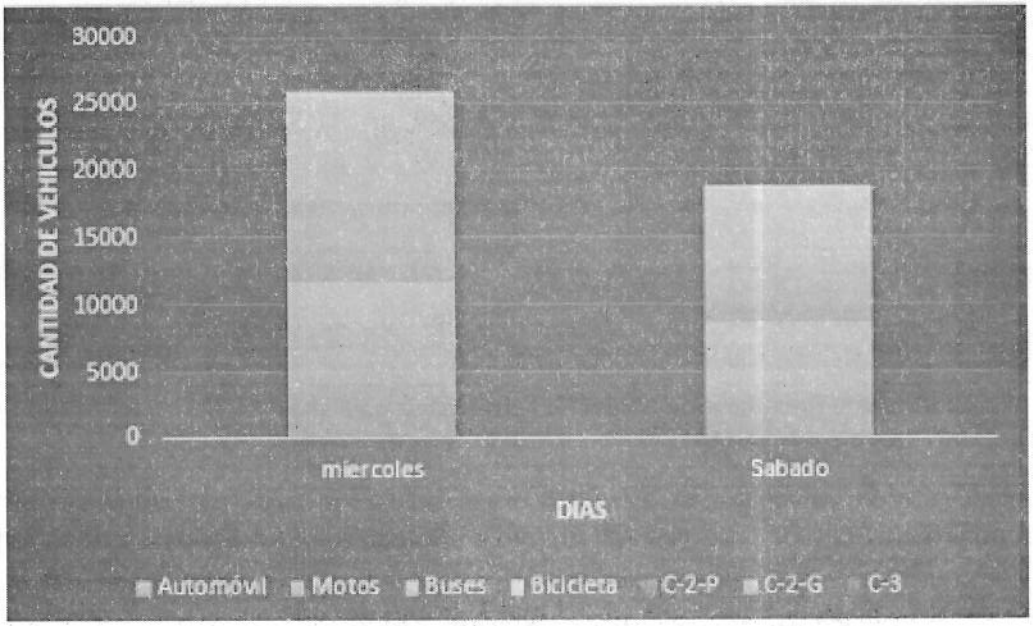
Figura 48 – volumen total diario de vehículos sobre la intersección en la calle 45 con carrera 9



Fuente: Fuente: Nogaall S.A.S

Con respecto a los volúmenes vehiculares registrados en el tramo comprendido entre los tramos de la intersección del Mutis – 2W- Mercado campesino, los aforos vehiculares realizados en el año 2025, permiten identificar una variación vehicular entre 18.780 vehículos en días atípicos y 25.955 vehículos en días típicos (Figura 49).

Figura 49 – volumen total diario de vehículos sobre el tramo Mutis 2W- Mercado Campesino



Fuente: Secretaria de infraestructura (2026).

8.2.5 Sistema Ambiental Actual

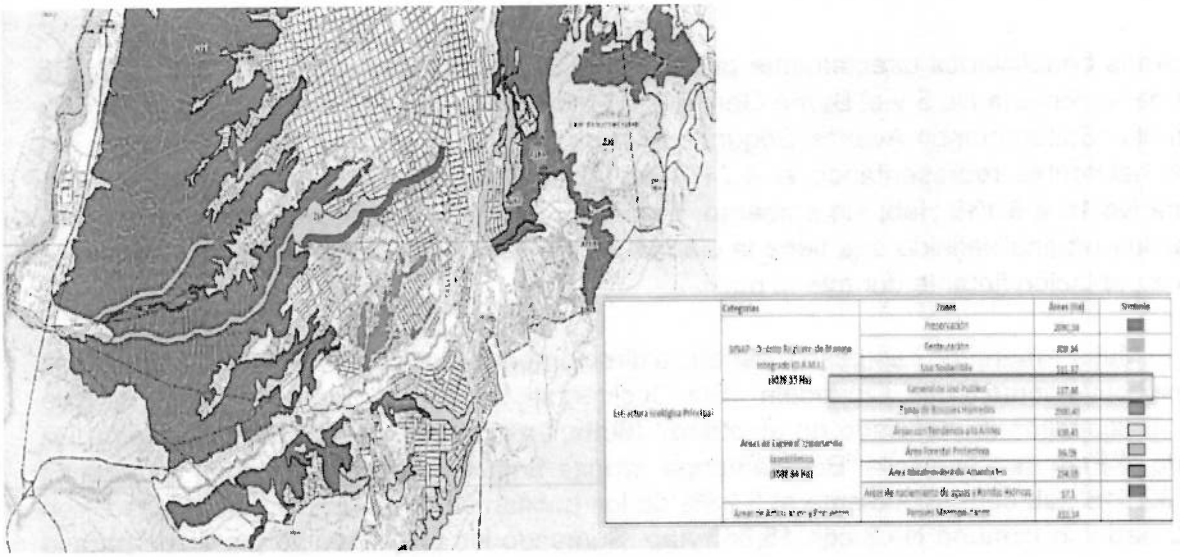
Se puede evidenciar la presencia de espacios verdes (Figura 50), se constituye en los aspectos más relevantes del sistema ambiental del sector. En la Figura 51 se puede apreciar el área protegidas del sector de estudio bajo condiciones actuales.

Figura 50 - Sistema ambiental espacios verdes



Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026

Figura 51 - Sistema ambiental – Áreas protegidas

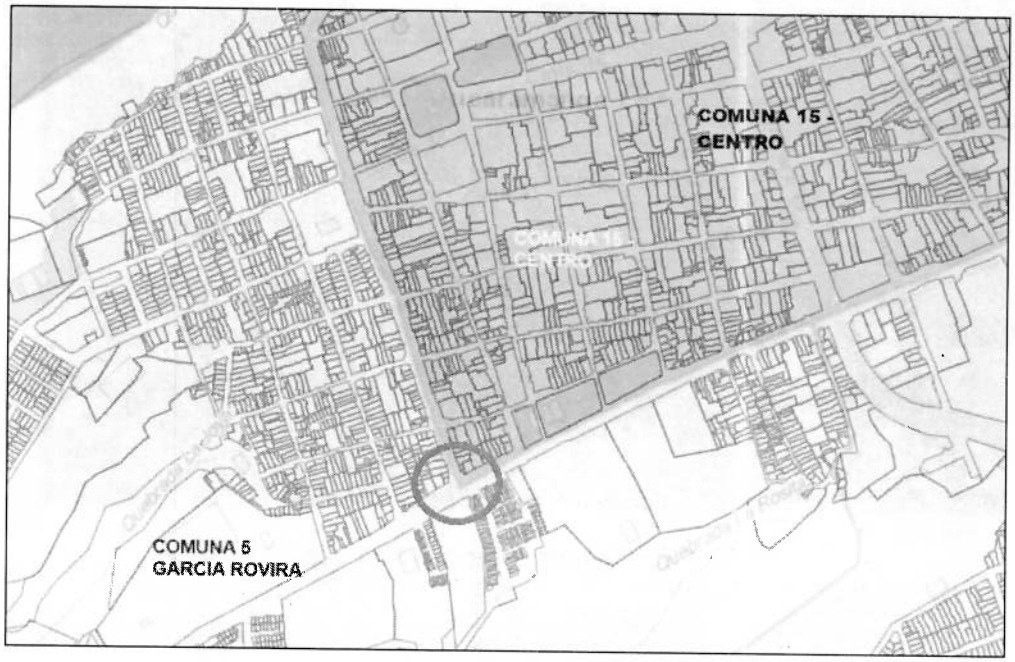


Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026.

9 POBLACIÓN BENEFICIADA

De acuerdo al plan metropolitano de movilidad, el objetivo de los proyectos del plan vial es mejorar la competitividad regional del área metropolitana de Bucaramanga, la Intersección Novena con 45, al hacer parte de estos proyectos contribuye a este objetivo beneficiando a toda la población del municipio que de acuerdo a las estimaciones del DANE para el año 2025 es de 623881 habitantes. El proyecto impacta directamente en las comunas 15 Centro y la comuna No.5 García Rovira (Figura 52).

Figura 52 - Comunas impactadas directamente por el proyecto.



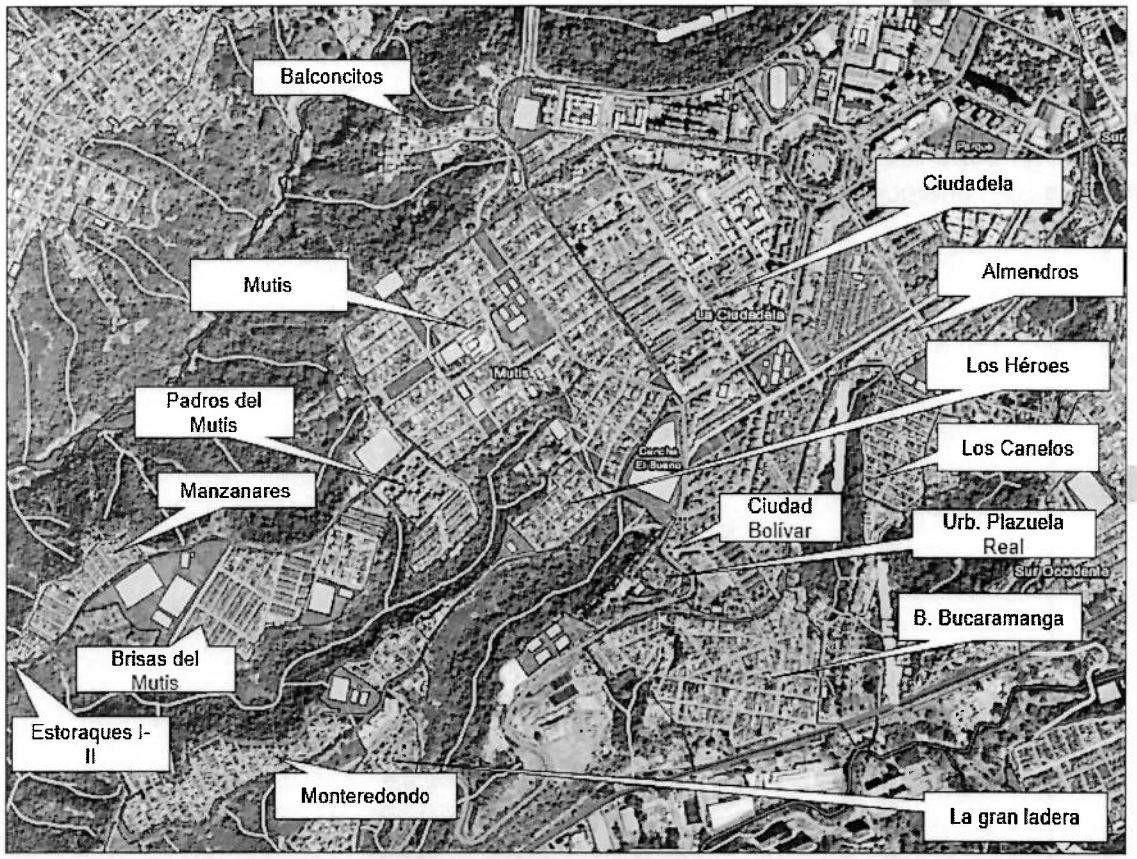
Fuente: Adaptado POT Bucaramanga.

Los barrios beneficiados directamente por el proyecto son: Choreras de Don Juan, Alfonso López de la comuna No.5 y el Barrio García Rovira de la comuna 15. De acuerdo al Plan de Desarrollo "Bucaramanga Avanza Segura", la población de la comuna No.5 corresponde a 38.676 habitantes representando el 6.24% de población de la ciudad, la población de la comuna No.15 a 8.138 Hab; sin embargo, hay que considerar que esta comuna es la única centralidad urbana definida que tiene la ciudad donde se desarrollan el comercio y servicios con una población flotante durante el día.

El tramo Mutis – mercado campesino beneficia directamente a las comunas 17, 7 y 8 las cuales son respectivamente Mutis, Ciudadela y Sur-Occidental. Los barrios impactados son: Real de Minas, Balconcitos (beneficiado no afectado), Mutis, Los Héroes y Barrio Bucaramanga. De acuerdo al Plan de Desarrollo "Bucaramanga Avanza Segura", la población de la comuna 17 es de 32.515 hab correspondiente al 5.25% de los habitantes de la ciudad, la comuna 7 con 30.812 hab y la comuna No.8 con 18.953 hab. Sumando los proyectos de movilidad para la

construcción de la troncal Norte – Sur, se tendría una población beneficiada directa por el proyecto de 129096 habitantes, representando el 21% de la población de la ciudad de Bucaramanga. En la Figura 53, se puede apreciar los barrios influencia del proyecto Mutis – mercado campesino.

Figura 53 - Barrios influencia del proyecto mutis – mercado campesino.



Fuente: Secretaria de infraestructura a partir de Google Earth, 2026

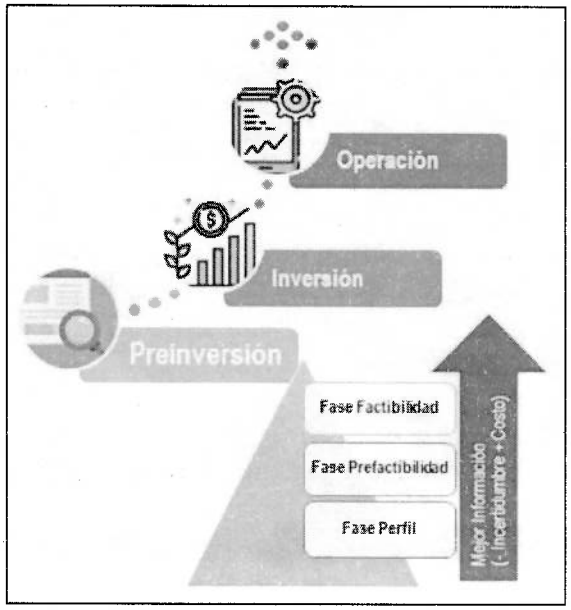
10 ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Los proyectos de inversión pública en nuestro país deben seguir los lineamientos establecidos por el Departamento Nacional de Planeación (Figura 54), considerando las etapas de desarrollo acorde a las características de cada proyecto y de los lineamientos conceptuales que soportan la metodología General Ajustada.

La secretaria de infraestructura designo un equipo especifico de proyectos, constituido por un grupo de profesionales especializados interdisciplinario, liderados por la secretaria del municipio acompañada de su equipo Asesor. Por parte del equipo se ha recopilado, revisado y analizado la información existente de la Troncal Norte Sur (intersección 9na con 45, mutis – mercado campesino) determinando que si bien los estudios realizados por el Área Metropolitana en el concurso de méritos *CM-AMB-001-08,* se encuentra a nivel de ingeniería

de detalle por su fecha de elaboración han perdido *vigencia*, siendo actualmente obsoletos con las normas actuales que regulan las políticas públicas de movilidad Urbana y regional[12], el plan de ordenamiento territorial (2016), la actualización del plan metropolitano de movilidad (2022), Guía complementaria del espacio público (MEP2018), Código Colombiano de construcción sismorresistente (NSR-10), Código Colombiano de Puentes (CCP-14), Adicionalmente la cámara colombiana de la infraestructura menciona en relación a la calidad de los estudios y diseños, *si transcurre más de un año de la fecha de aprobación del diseño, antes de contratar la construcción, la entidad contratante debe contratar un consultor, para que replantee el proyecto y dictamine si las condiciones del diseño se han alterado de manera que los diseños no puedan implantarse sin modificarlos. Si ello sucede, en el presupuesto de construcción se deberá incluir el valor que corresponda a los ajustes que deban hacerse, previendo también cualquier partida adicional para ejecutar la obra ajustada*[13].

Figura 54 - Etapas de Desarrollo de un proyecto.



Fuente: DNP, Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología general ajustada.

Bajo estas consideraciones los diseños realizados en el 2008 por el área metropolitana y la información técnica existente constituirá la base para el desarrollo del proyecto, sin embargo, no se podrán considerar como diseños definitivos y habrá que desarrollar un nuevo proyecto considerando las condiciones actuales del territorio, la normativa en cada área y las políticas públicas de redistribución del espacio público.

Siguiendo la metodología para proyectos de inversión pública los proyectos intersección 9na con 45, mutis – mercado campesino, se encuentra en fase de PRE – INVERSIÓN, con los objetivos, justificación y alcances plenamente definidos en los instrumentos de planificación, el plan de desarrollo Bucaramanga Avanza segura y actualmente se encuentra con la necesidad de aprobar la fuente y los recursos para su financiación.

[12] CONPES 3991, 2020.
[13] Resultados problemáticos que enfrente el sector de la contratación pública, 2022.

Si bien los proyectos analizados hacen parte de un mismo proyecto llamado Troncal Norte Sur, es necesario diferenciarlos ya que el primero obedece a una intervención puntal para una intersección vial de dos vías arteriales secundarias de la ciudad; el segundo por el contrario es un tramo de 1.6 km aproximadamente, sobre zona urbana con mayor complejidad debido a la intersección con la red vial terciaria y la red local a nivel 1 y Nivel 2. Debido a esta situación la secretaria de infraestructura, siguiendo los lineamientos del DNP se diferenció los componentes del proyecto de acuerdo a su nivel de complejidad teniendo una hoja de ruta independiente, pero entrelazados por pertenecer a la Troncal siendo complementario uno del otro.

Para el proyecto 9na con 45, se decidió por desarrollar la actualización de los estudios a fase III (Ingeniería de detalle), contratando mediante concurso de méritos público una consultoría con la capacidad técnica y logística para llevar cabo tal fin. La firma ganadora del concurso de méritos fue Nogaall SAS, con sede en la ciudad de Bogotá y amplio reconocimiento a nivel nacional en proyectos de infraestructura vial urbana, iniciando la actualización de los estudios en el mes de octubre de 2024. La consultoría ha cumplido los objetivos propuestos; durante la ejecución se han realizado diversas socializaciones en la comunidad afectada directa e indirectamente, con las comunidades científicas y con convocatorias abiertas a los gremios y comunidad en general. Teniendo en cuenta solicitudes particulares de la comunidad y respuesta de las entidades de servicios públicos el contrato de consultoría fue suspendido el 28 de marzo del 2025, el mismo fue reanudado el 28 de Mayo y posteriormente finalizó la ejecución de actividades el día 30 de mayo del 2025.

Los resultados presentados corresponden a la selección de la mejor alternativa, de las 4 presentadas y evaluadas a través de una matriz multicriterio donde se consideraron aspectos como la afectación social, la gestión predial, el proceso constructivo, costos, adicionales a los criterios en materia de movilidad en los diferentes componentes que reconoce la política pública de transporte urbano. La solución corresponde a una intersección conformada por un paso elevado sobre la calle 45 y una glorieta a nivel superficial en la intersección permitiendo todos los giros y cambios de sentido, además de priorizar la movilidad peatonal. La solución sigue los lineamientos de la política pública con tráfico urbano calmado y continúo considerando al peatón como el miembro más importante en la pirámide inversa de la movilidad.

10.1 DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS DISEÑOS PARA EL PROYECTO TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR TRAMO 3A, "INTERSECCIÓN VIAL CARRERA 9NA CON CALLE 45 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

De acuerdo a los resultados de la consultoría contratada a Fase III cuyo alcance correspondió a la **Actualización de los estudios y diseños de la troncal metropolitana Norte Sur tramo 3A, "Intersección vial carrera 9na con calle 45 del municipio de Bucaramanga**:

- El trazado se basa en una Glorieta se compone de una solución a nivel, la cual se acompaña por un puente elevado sobre uno de los flujos principales (calle 45). Es proyectada con un diámetro interno mínimo de 36 metros y máximo de 47m, por ende, se conforma de una glorieta ovalada, lo anterior, debido a la cercanía de sus enlaces buscando optimizar la

distribución interna vehicular permitiendo aumentar las zonas de entrecruzamiento críticas y disminuyendo la afectación predial. Se compone de una glorieta de 3 carriles de 3.25 m para un total de 9.75 metros de sección.

Las calzadas principales tienen mínimo de 17 metros con calzada que se componen de 2 carriles de 3 metros un andén de 2 metros por costado y un separador mínimo de 1 metro.

- El Puente por la calle 45 se compone de una doble calzada de 2 carriles de 3.25 cada uno para un total de 6.50 por calzada y un separador de 1.50 m. Tanto la carrera 9 como la calle 45 contempla vías de conexión con la glorieta con calzadas unidireccionales de 4.50 m y las bocacalles se componen de 2 carriles de 3 metros cada uno para un total de 6 metros. Con una velocidad de diseño de 30 km/h Vías Principales 20 km/h Bocacalles.

- La estructura se conforma por un Puente de longitud 78m, un ancho total de 15.2 m con dos luces iguales de 39m con apoyo intermedio en pila en forma de T y dos estribos en los extremos. La superestructura está conformada por 3 vigas cajón metálicas y una losa de espesor 0.20m, tienen 2 new jersey extremos y dos new jersey intermedias. La infraestructura está conformada por una pila intermedia de diámetro 3.0m que esta sobre un dado de 6.30x6.30x1.50m y que tiene 4 pilotes de diámetro 1.20m y longitud 12.0m. En los extremos del puente tiene estribos tipo silleta apoyados sobre el terreno mejorado por la tierra armada.

- La afectación predial del Proyecto Novena con Calle 45 afectación de 101 unidades prediales afectadas, de las cuales 8 unidades prediales del municipio de Bucaramanga, 28 unidades prediales de la Oficina de Valorización, 1 unidad predial de la CDMB, 64 unidades prediales de propiedad privada, por lo tanto, se requiere la compra de 65 unidades prediales

- Recubrimiento de los taludes empleando como técnica de control de erosión mediante sistema tipo Tecco o semejantes, el cual consiste en la instalación de una malla tipo Teco instalada mediante anclajes pasivos los anclajes pasivos tienen una longitud igual a 7.2 m y diámetro de 32 mm con recubrimiento mediante solución tipo terratrac o semejantes.

No de anclajes pasivos de 32mm L=7.20 m = 375 unidades

- Para los muros de aproximación del paso elevado sobre la 45, se contempla el desarrollo de un relleno de 8 m de altura máximo, para esto, se contempla la construcción de muro en suelo mecánicamente estabilizado con una longitud de 220 m y ancho aproximado de 8.0 m, con recubrimiento mediante manto contra la erosión en aproximadamente 4000 m2.

- Se proyecta la intervención y mejoramiento de 7.104 m2 se espacio público.

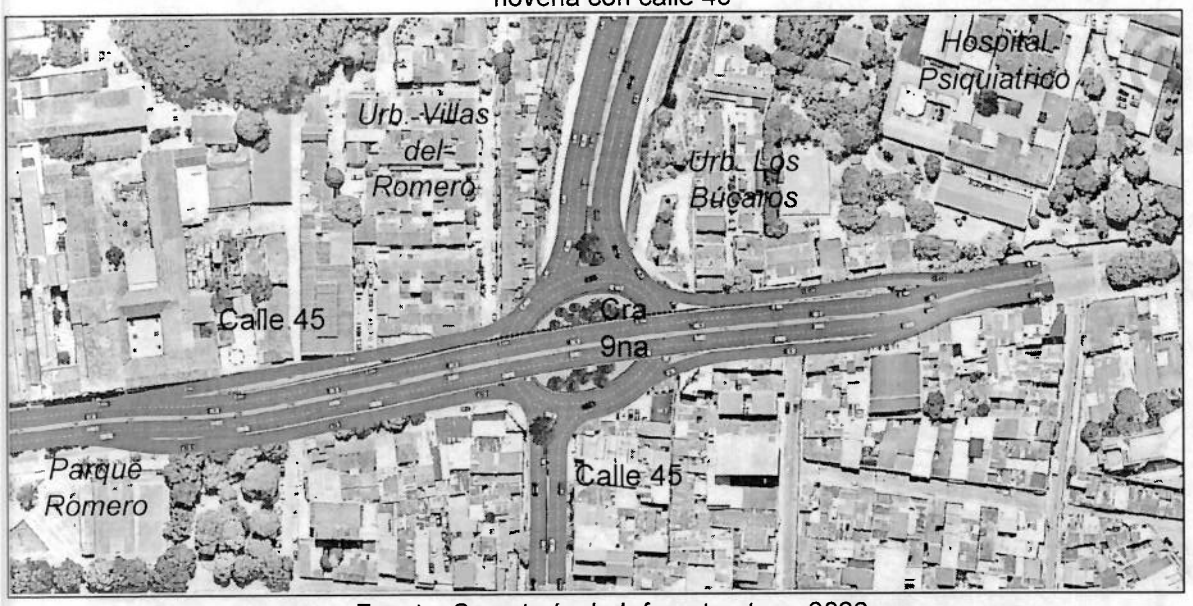
- Reposición de aproximadamente 900 metros lineales de tubería, con diámetros que varían entre 14 y 59 pulgadas.

- Reemplazo y optimización de **más de 1500 metros lineales** de tubería, con diámetros de entre **2 y 8 pulgadas.**

- Instalación de más de **1.200 metros lineales** de ductos dispuestos en bancos de hasta cuatro (4) tubos de cuatro (4) pulgadas cada uno, lo que permitirá el soterrado total de las redes de energía eléctrica de media y baja tensión dentro del área de intervención.

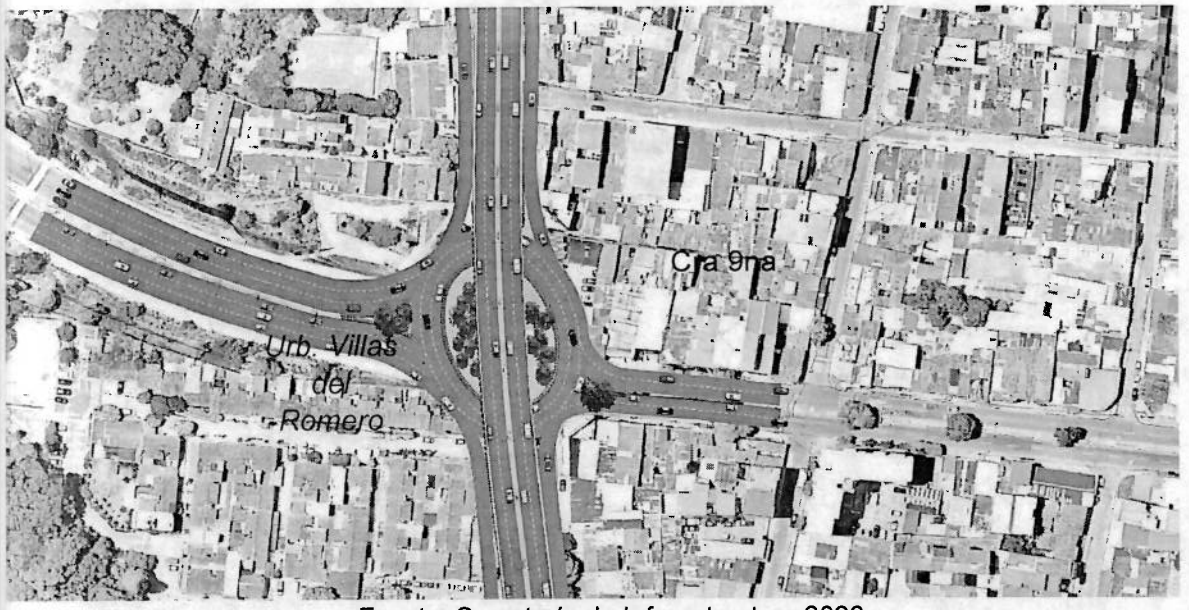
- Instalación de un sistema de más de **50 luminarias** en el área de intervención lo que garantizará la mejor iluminación en horas nocturnas.

Figura 55 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026.

Figura 56 – Planta de la alternativa proyectada para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 57 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



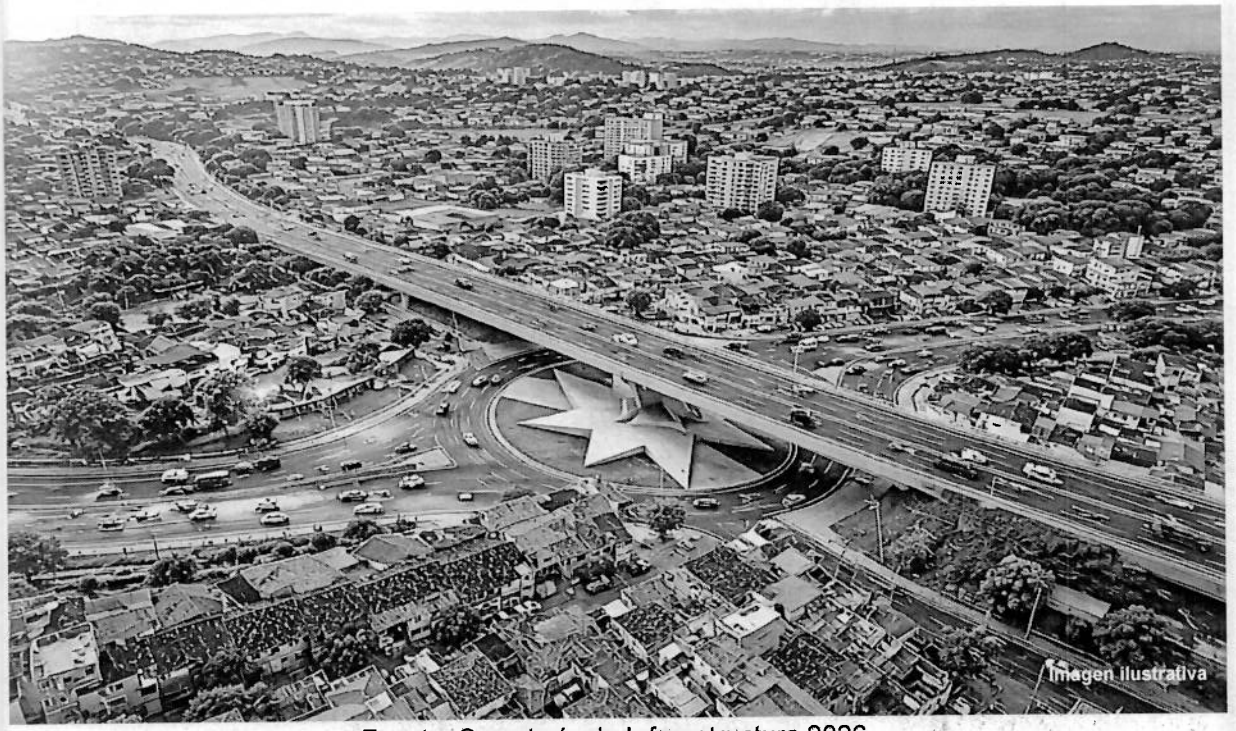
Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026

Figura 58 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



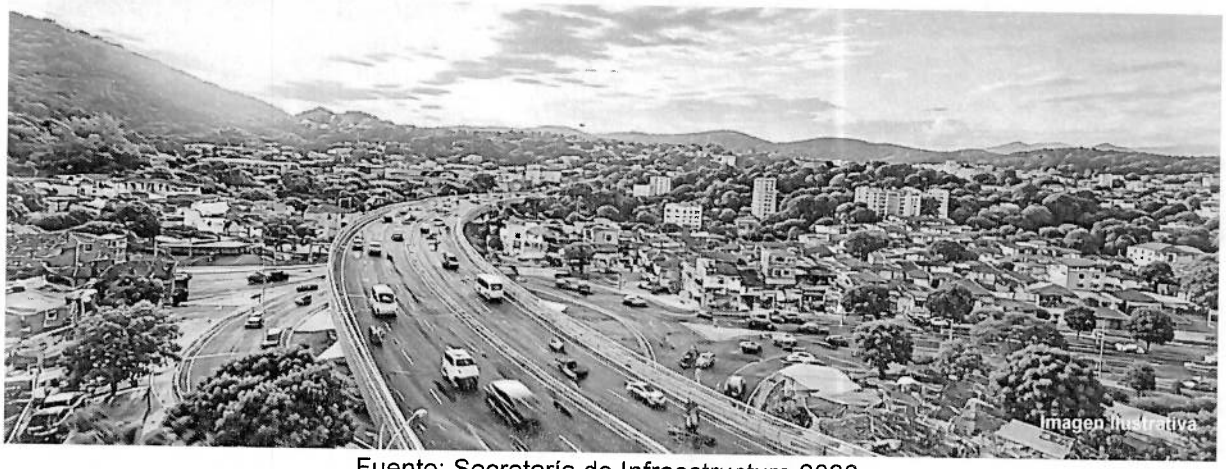
Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 59 – Modelo 3d para la construcción en la intersección de la carrera novena con calle 45



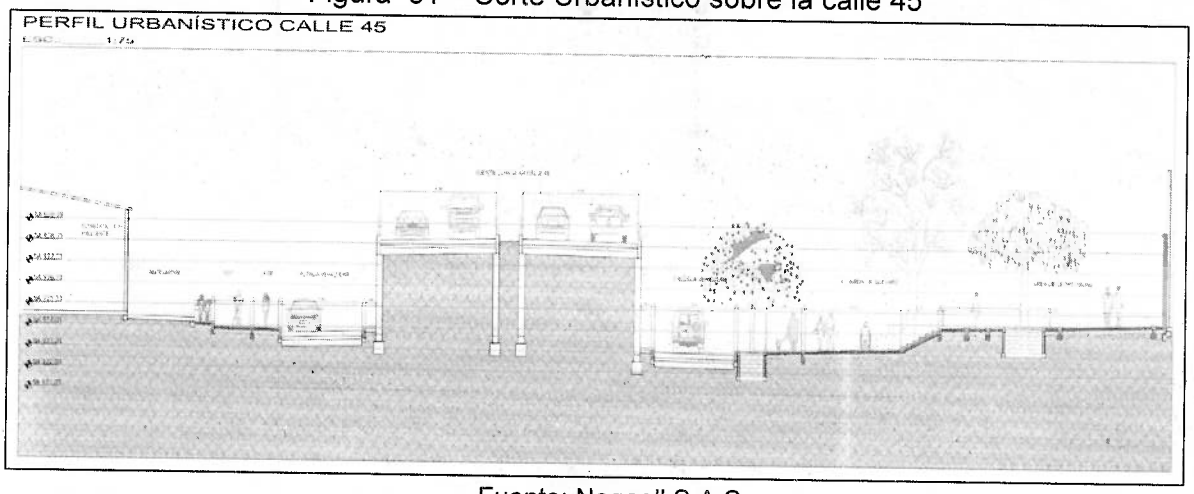
Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 60 – Modelo 3d paso elevado sobre la carrera 45



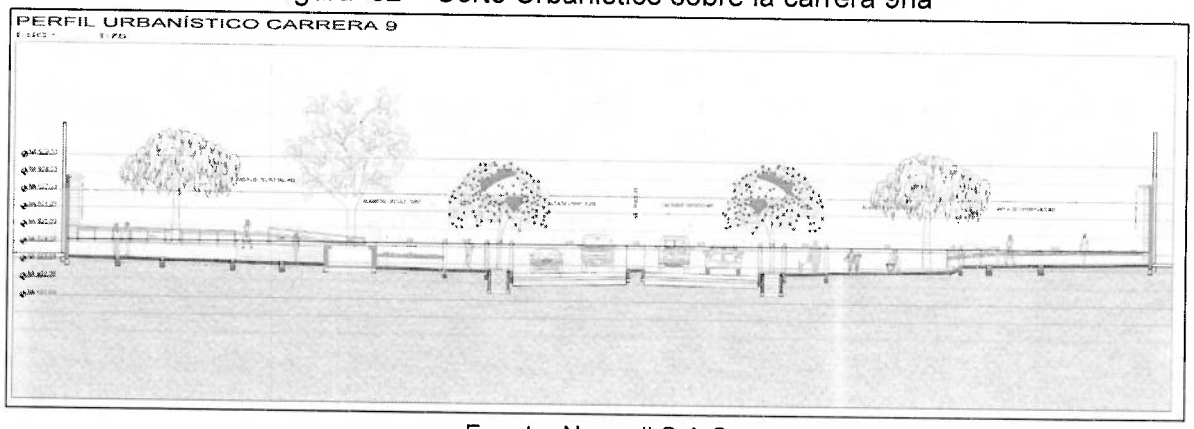
Fuente: Secretaría de Infraestructura,2026.

Figura 61 – Corte Urbanístico sobre la calle 45



Fuente: Nogaall S.A.S

Figura 62 – Corte Urbanístico sobre la carrera 9na



Fuente: Nogaall S.A.S

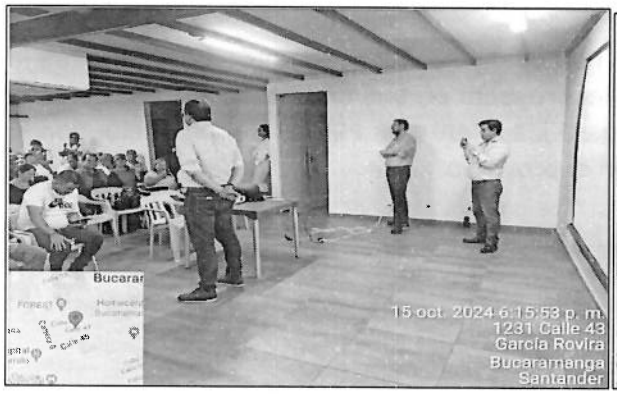
10.1.1 Actividades de socialización en el marco de los estudios y diseños para la solución vial en la Intersección de la Carrera Novena con Calle 45

A lo largo del desarrollo y formulación del proyecto, se han adelantado diferentes socializaciones con el fin de presentar el estado del proyecto en sus diferentes etapas, estas socializaciones y reuniones se han desarrollado para las diferentes etapas del proyecto, con los diferentes grupos de interés que intervienen en el proyecto.

Actividad	Fecha	Lugar	Población objetivo
Socialización de inicio del proyecto	15-Oct-2024	Diriventas calle 43 # 12-31	Líderes, organizaciones sociales y JAL
Socialización inicio del proyecto	24-oct-2024	Diriventas calle 43 # 12-31	Comunidad barrios AID
Reunión inicio del proyecto y presentación de las alternativas de diseño	21-nov-2024	Auditorio alcaldía	Gremios y Sociedad Santandereana de Ingenieros
Reunión socialización alternativas	5—dic-2024	Salón comunal villas del Romero	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Reunión socialización alternativa definitiva	26-mar-2025	Sede social Cruz Roja	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Mesa de trabajo con la sociedad Santandereana de Ingenieros y Sociedad Santandereana de arquitectos	05- jun-2025	Secretaria de Infraestructura	sociedad Santandereana de Ingenieros y Sociedad Santandereana de arquitectos
Reunión socialización alternativa definitiva	05- jun-2025	Sede social Cruz Roja	Líderes, organizaciones sociales, JAL y comunidad
Mesa de trabajo solicitada por la comunidad de Villas del Romero	13-jun-2025	Salón Comunal Barrio Villas del Romero	Comunidad Villas del Romero
Socialización con propietarios y comerciantes	24-jun-2025	Sede social Cruz Roja	Propietarios de predios y comerciantes

De cada una de las reuniones relacionadas, se levantó un acta de reunión, así como el registro fotográfico y fílmico de la misma, estos soportes se relacionan a continuación:

Socialización de inicio líderes generales (15 de octubre del 2024)



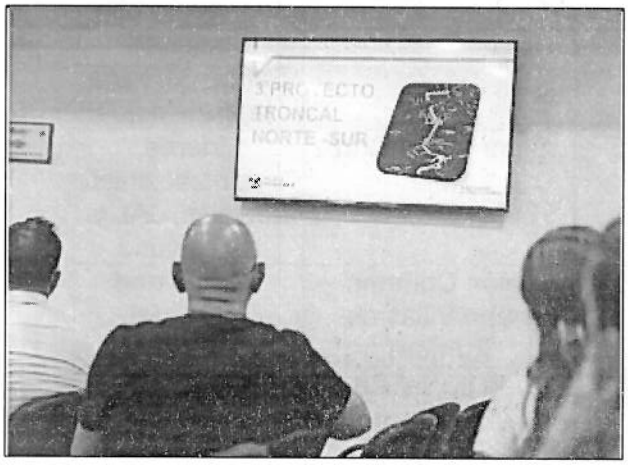


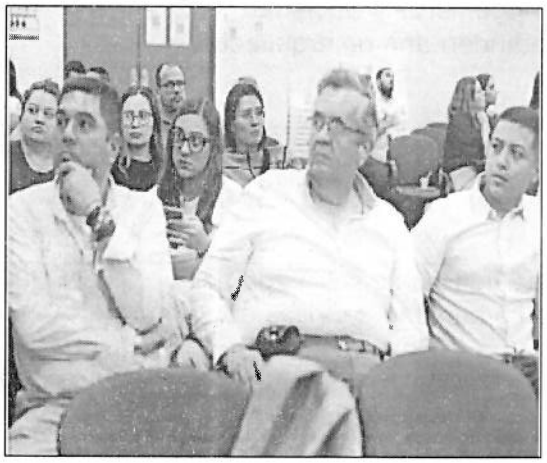
Socialización de inicio comunidad del área de influencia directa (24 de octubre del 2024)





Socialización con gremios y Sociedad Santandereana de Ingenieros (21 de noviembre del 2024)





Socialización presentación de alternativas con la comunidad del área de influencia directa (05 de diciembre del 2024)





Presentación de la alternativa definitiva (26 de marzo del 2025)



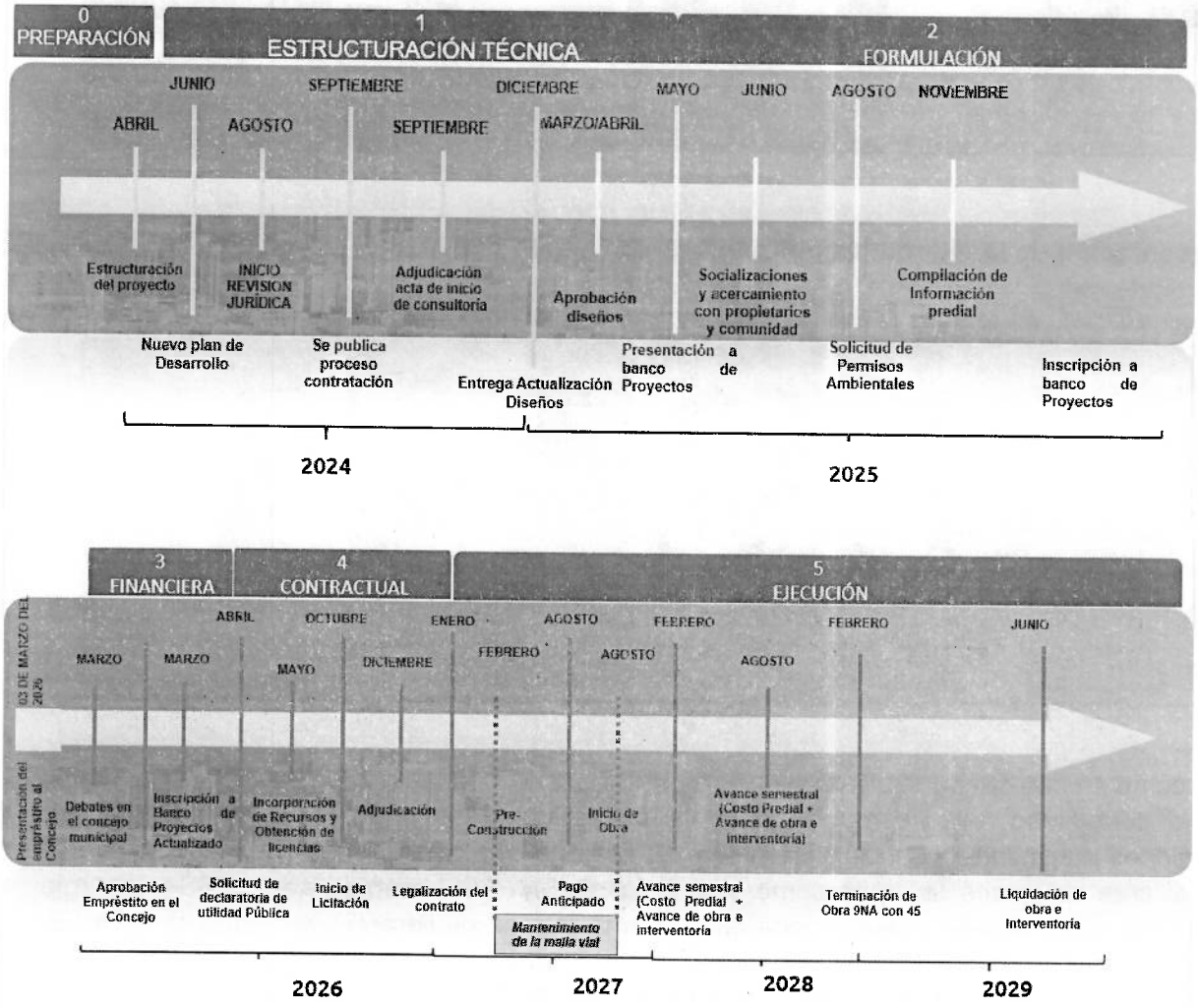


Así como se han desarrollado reuniones de socialización con los diferentes grupos de interés de la comunidad, tales como la población impactada y los gremios, se han adelantado reuniones particulares con las diferentes empresas de servicios que tienen influencia directa en el área del proyecto, tales como VANTI (gas), EMPAS (alcantarillado), ESSA (energía eléctrica), amb (agua), y telemáticos de tal forma que se pudieran conocer las condiciones actuales y evaluar junto con cada una de las empresas de servicios públicos los traslados y maniobras necesarias a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto sin afectar el servicio de los usuarios ni los avances en otros proyectos, tal como ocurre con el proyecto que conducirá el servicio de agua hacia el municipio de Lebrija y que coincide con el trazado del proyecto, circunstancia que fue tenida en cuenta en las proyecciones realizadas.

También, se han desarrollado reuniones permanentes tanto con el Área Metropolitana de Bucaramanga como con la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, con el fin de contar con sus conceptos y viabilidades particulares para el desarrollo de esta importante intersección.

El proyecto se encuentra a nivel contractual en estado finalizado, desde el punto de vista técnico se encuentra a nivel de diseños de detalle y a la fecha el contrato se encuentra en fase de recibo final y liquidación, se espera poder obtener la financiación para continuar con su desarrollo y transformar un sector clave de la ciudad con un proyecto movilizador transformando el territorio en la zona de impacto directa y mejorando la movilidad de toda el área metropolitana. En la Figura 63, se presenta el marco cronológico para el desarrollo del proyecto.

Figura 63 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto intersección vial carrera 9na con 45



Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026

10.2 DESCRIPCIÓN PROYECTO TRAMO BARRIO MUTIS – MERCADO CAMPESINO

Para el proyecto de la troncal Norte - Sur, tramo Barrio Mutis – Mercado Campesino, debido a su extensión y complejidad, la secretaria adelanto estudios directamente con el objetivo de avanzar en la estructuración y actualizar la información del territorio buscando la participación comunitaria en la solución ya que se identificó que unas de las falencias de los diseños

desarrollados por el área metropolitana, se estableció como único objetivo general mejorar la movilidad vehicular del área metropolitana, sin embargo no consideró que la zona es un activo urbano con importancia para el desarrollo de centralidades urbanas y la articulación con el centro histórico de la ciudad, por lo cual el proyecto no debe resolver únicamente los problemas de movilidad metropolitanos sino por el contrario potenciar y desarrollar las cualidades y capacidades del territorio, consolidando y desarrollando un corredor urbano estratégico de la ciudad.

La estrategia para el desarrollo del proyecto incluyó la participación comunitaria en la selección y evaluación de las alternativas, involucrándolas en la matriz multicriterio desarrollada para la escogencia de las más apta. Adicionalmente se llevó a cabo levantamiento de información actualizada en el territorio de los componentes físico, social y económico, fortaleciendo el conocimiento directo de las condiciones actuales. Empleando los instrumentos de planificación, en conjunto con la información actualizada y el acompañamiento de la comunidad, la matriz multicriterio demostró que la alternativa más favorable fue aquella con el menor impacto en infraestructura deportiva, social, de espacio público mejorando la movilidad de toda el área metropolitana y potenciando un sector de la ciudad. La alternativa contemplada divide el territorio en 3 sectores o subtramos los cuales son: Tramo A, salida del puente de la novena sur a ingreso a la carrera 2w barrio mutis, el segundo sector denominado Tramo B, es la carrera 2w entre calle 55 y calle 63ª, donde se encuentra la intersección con la calle 65, en este punto se encuentran los escenarios deportivos más importantes de la comuna 17 los cuales son: El único estadio de softball de todo el área metropolitana y la cancha del Bueno, importante centro de formación juvenil en el deporte más popular del país. El último tramo (Tramo C) inicia en la intersección de la carrera 2w, calle 63ª, calle 65 y carrera 1w hasta llegar a través de la transversal metropolitana hasta llegar al mercado campesino, en este último tramo de acuerdo a la participación de los actores del proyecto, se identificó que es una necesidad conservar y potenciar los principales escenarios deportivos, integrándolos a la solución de la movilidad metropolitana y generando una transformación en el territorio potenciado la calidad de vida de la población directamente afectada. El corredor del tramo C, se convierte en un par vial, manteniendo lo propuesto en los estudios anteriores, donde se aprovecha la carrera 1w invirtiendo el flujo de tráfico para que funcione de sur a norte por este sector, añadiendo la conservación de los espacios deportivos empleando la calle 65. Hasta el sector del parque de los gatos donde se desarrolla una nueva vía que atraviesa, el escarpe de manera perimetral hasta desembocar en el mercado campesino empalmando con la transversal metropolitana, potenciando la infraestructura del mercado campesino y el escenario deportivos conocido como 4 canchas, sin afectaciones de alto impacto.

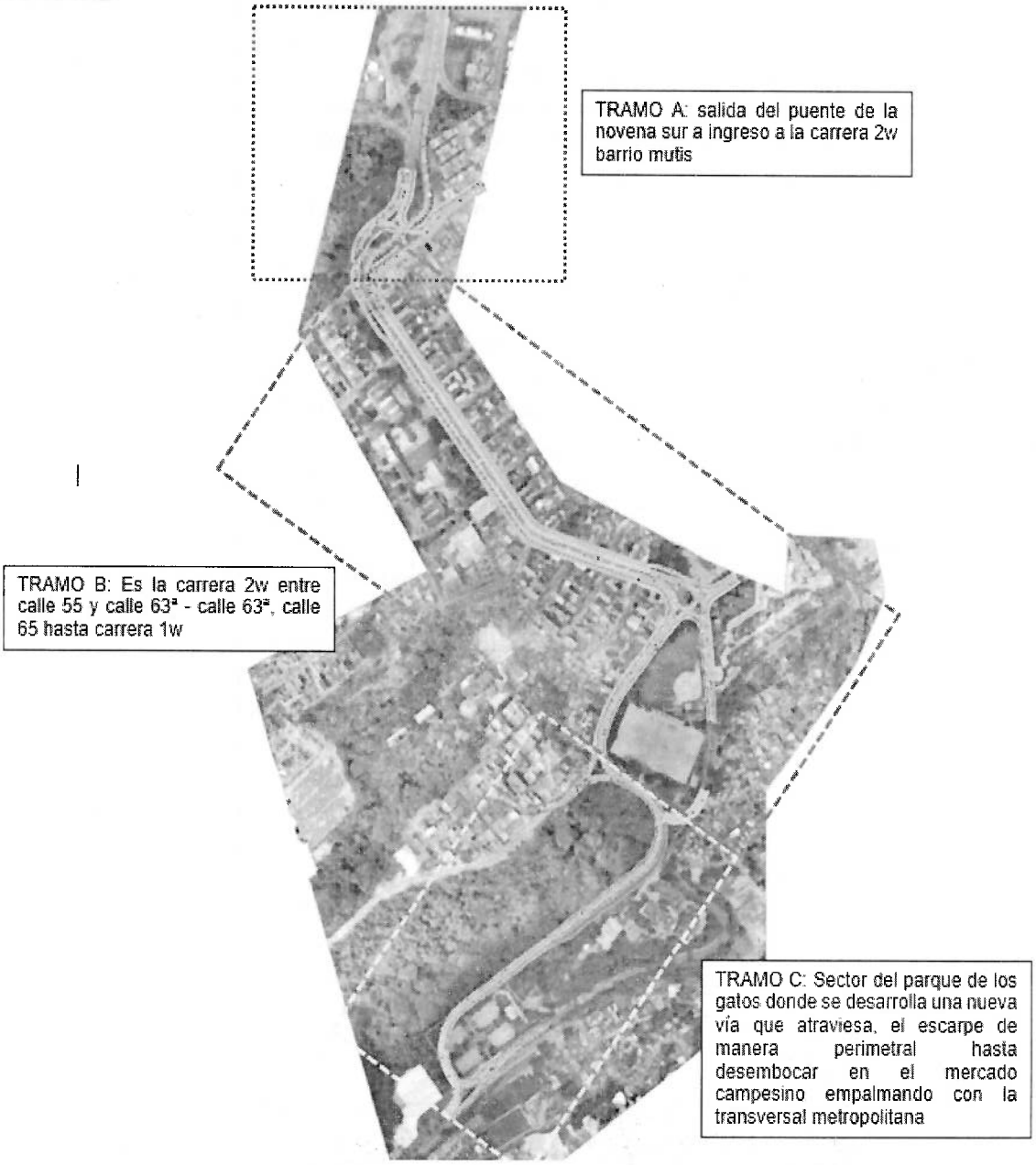
Teniendo en cuenta la heterogeneidad de las zonas así sus condiciones particulares, se plantea desarrollar la construcción del tramo Mutis – 2W mediante tres proyectos descritos a continuación:

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

- CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO C, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

La formulación de los proyectores derivados de las intervenciones proyectadas en el tramo MUTIS – MERCADO CAMPESINO cuenta con diseños; las características principales de los diseños se describen a continuación



CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO A, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

- La Intersección se compone del conflicto generado a la salida del Viaducto Provincial sentido Norte-Sur con intersección 2W, en la cual se plantea la ampliación de la 2w a 3 carriles por costado, y un carril proveniente del Puente se dirige a la calle 55 en dirección Norte – oriente mediante un paso a nivel directo sobre el cual pasa un puente de aproximadamente 160 metros incluyendo aproches. El puente permite la conexión Sur-Norte desde la carrera 2w hacía el puente permitiendo en su zona inferior un retorno tipo corbatín para la conectividad sur-occidente. La intersección proyectada es complementaria con el paso a desnivel de la calle 54 con Cra 9.

Número de carriles y su ancho: En sentido Norte-Sur Inicial proyecto con 4 carriles de 3 metros cada uno y andenes mínimos de 2 metros por costado y finaliza en la carrera 2 w con una sección de 9 metros por calzada y andén de 3 metros. En sentido Sur Norte Inicia con 3 carriles de 3 metros y andén de 3 metros; el paso a desnivel del puente contempla dos carriles de 3.5 metros hasta empalmar con la vía de la carrera 9 hacía el puente.

Longitud en km : 0.25
Velocidad de diseño : 30 Km/h

- La estructura se proyecta un puente vehicular con longitud 35m con un ancho total de 7.30m y dos estribos en los extremos con dos pilotes cada uno. La superestructura está conformada por 3 vigas en concreto postensadas de altura 1.80m y una losa de espesor 0.20m, tienen dos new jersey extremos. La infraestructura tiene estribos en voladizo concreto reforzado apoyado sobre 2 pilotes de diámetro 1.20m y longitud 12.0m.

- La afectación predial del tramo A: Se plantea en dos predios los cuales son de propiedad del Municipio de Bucaramanga, por lo tanto, el proyecto, no requiere compra predial para su desarrollo.

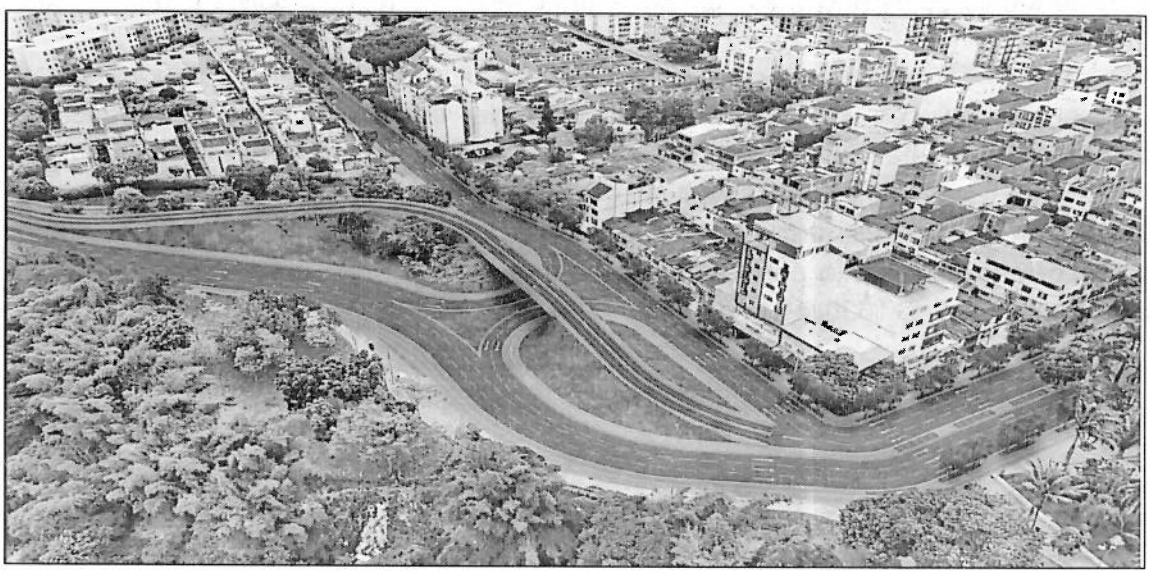
- En el tramo A correspondiente al intercambiador acceso calle 55, se proyecta la construcción de un puente vehicular sobre la novena, para esto, se requiere la implementación de los accesos a este paso elevado, los cuales se proponen mediante muro mecánicamente estabilizado con altura máxima de 7.0 m y longitud correspondiente a 121 m, este tendrá recubrimiento mediante manto para control de erosión tipo terraza o semejantes con una superficie aproximada de 1530 m2.

Figura 64 – Proyección del intercambiador tramos A



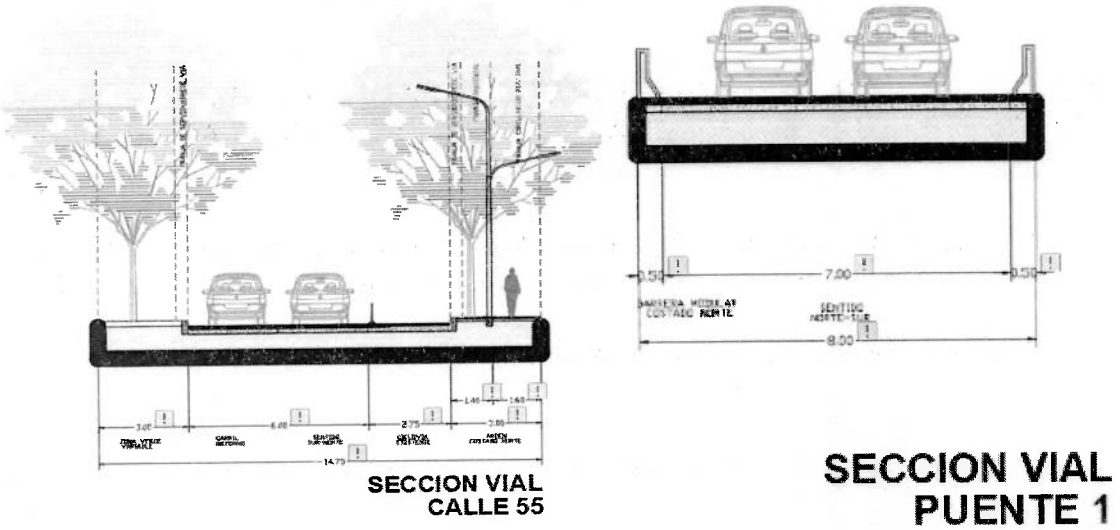
Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026

Figura 65 – Proyección del intercambiador tramos A



Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026

Figura 66 – Perfil vial tramo A



Fuente: Secretaría de Infraestructura, 2026

CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL METROPOLITANA NORTE SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, SECTOR MUTIS TRAMO B, EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

El tramo B se extiende desde la calle 55 hasta la calle 65 en el sector correspondiente al parque Guayacanes o comúnmente conocido "parque de los gatos".

- Se contempla la ampliación del perfil vial de la carrera 2w, con el fin de lograr una vía doble calzada con tres carriles

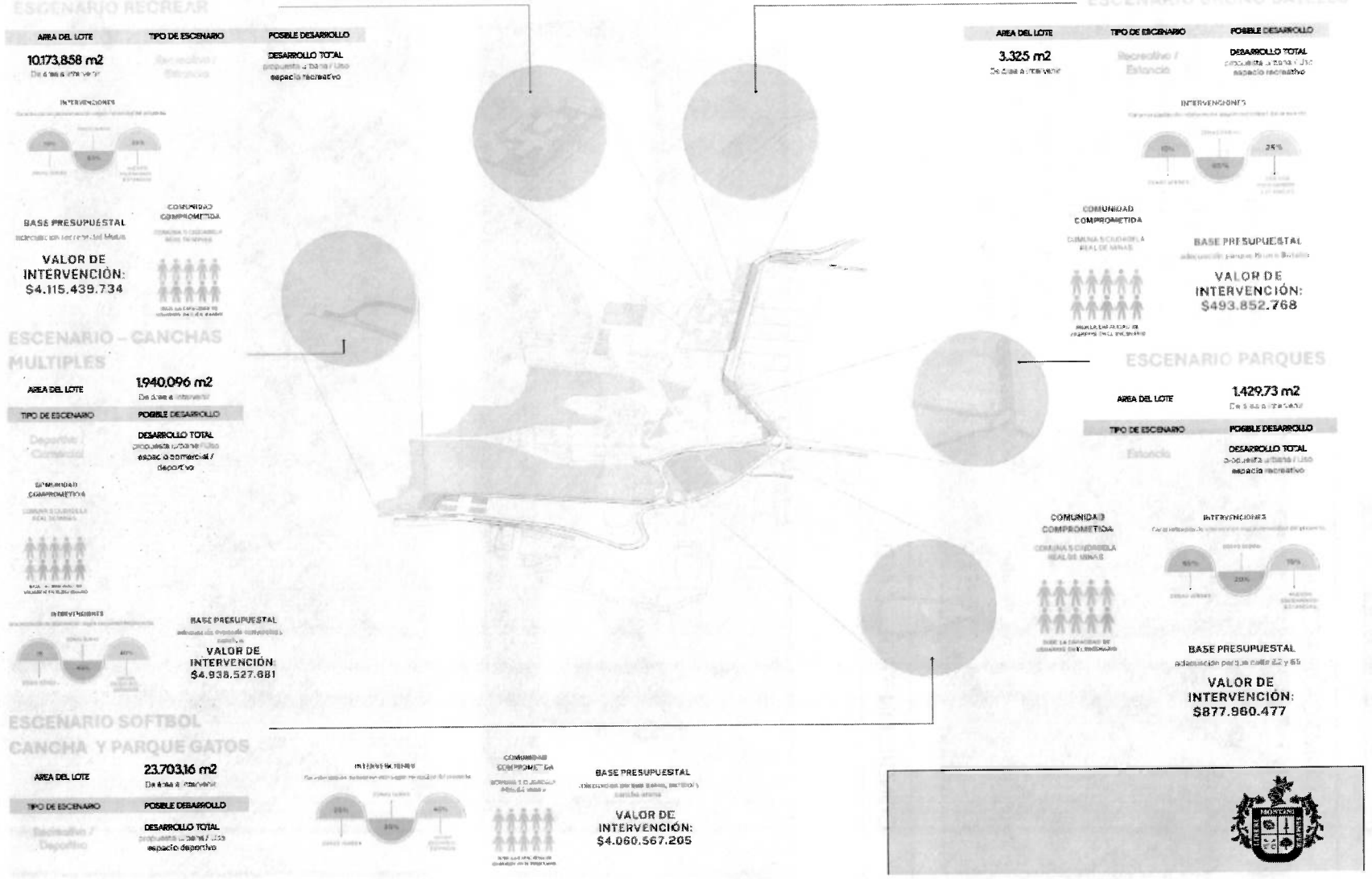
- Se contempla la adecuación, mejoramiento y potencialización de 18.849 m2 de espacio público.

- Se contempla el mejoramiento de tres parques y cuatro escenarios deportivos.

- Se realizará la reposición de más de **3000 metros lineales** de tubería matriz, con diámetros que varían entre **14 y 40 pulgadas.**

- Se contempla el reemplazo y optimización de **más de 2200 metros lineales** de tubería, con diámetros de entre **2 y 8 pulgadas.**

- El diseño contempla instalar más de **4500 metros lineales** de ductos dispuestos en bancos de hasta cuatro (6) tubos de cuatro (4) pulgadas cada uno, lo que permitirá el soterrado total de las redes de energía eléctrica de media y baja tensión a lo largo de toda el área de intervención directa del proyecto.


ESCENARIO RECREAR
AREA DEL LOTE
10.173,858 m2
TIPO DE ESCENARIO
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
espacio recreativo
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
VALOR DE INTERVENCIÓN:
$4.115.439.734
COMUNIDAD COMPROMETIDA
ESCENARIO BRUNO BATELLO
AREA DEL LOTE
3.325 m2
TIPO DE ESCENARIO
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
espacio recreativo
INTERVENCIONES
COMUNIDAD COMPROMETIDA
BASE PRESUPUESTAL
VALOR DE INTERVENCIÓN:
$493.852.768
ESCENARIO – CANCHAS MULTIPLES
AREA DEL LOTE
1.940,096 m2
TIPO DE ESCENARIO
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
espacio comercial / deportivo
COMUNIDAD COMPROMETIDA
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
VALOR DE INTERVENCIÓN:
$4.938.527.681
ESCENARIO PARQUES
AREA DEL LOTE
1.429,73 m2
TIPO DE ESCENARIO
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
espacio recreativo
COMUNIDAD COMPROMETIDA
INTERVENCIONES
BASE PRESUPUESTAL
adecuación parque calle 62 y 65
VALOR DE INTERVENCIÓN:
$877.960.477
ESCENARIO SOFTBOL CANCHA Y PARQUE GATOS
AREA DEL LOTE
23.703,16 m2
TIPO DE ESCENARIO
POSIBLE DESARROLLO
DESARROLLO TOTAL
espacio deportivo
INTERVENCIONES
COMUNIDAD COMPROMETIDA
BASE PRESUPUESTAL
VALOR DE INTERVENCIÓN:
$4.060.567.205

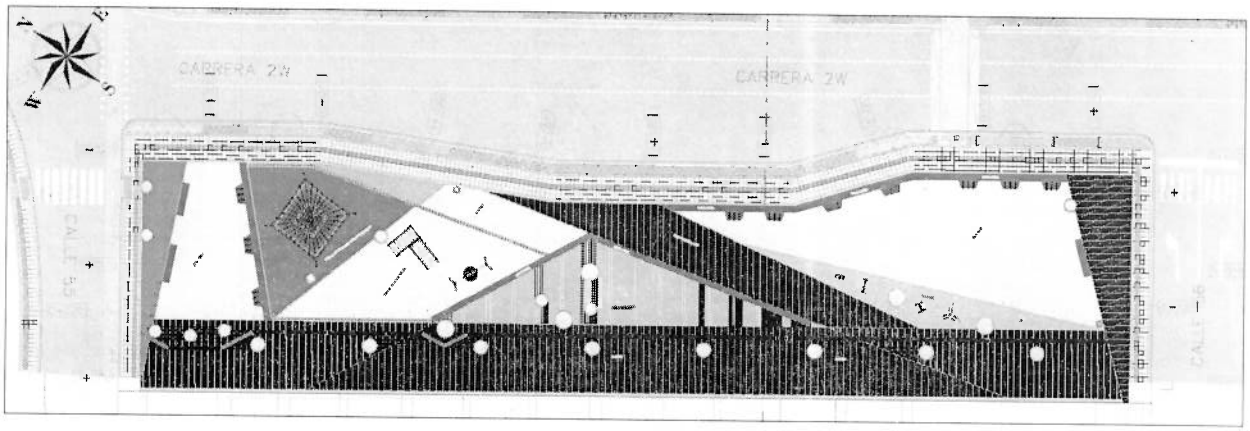
Potencialización Parque Bruno Batelo

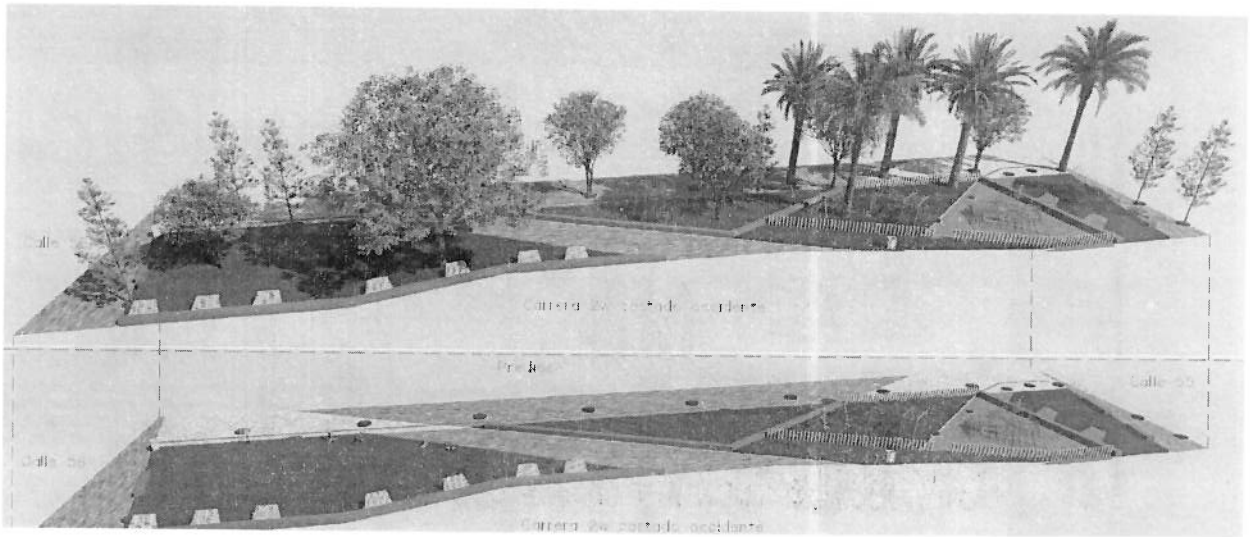
CONDICIÓN ACTUAL



- ✓ Actualmente el parque presenta buenas condiciones en su infraestructura, este espacio público cuenta con un gimnasio biosaludable, área de juegos, parque infantil áreas verdes, mobiliario urbano como bancas, bancas lineales en concreto, señaléticas, canastas de basura y un sistema de iluminación en buenas condiciones.

CONDICIÓN PROYECTADA





Mejoramiento Parque "La 62"

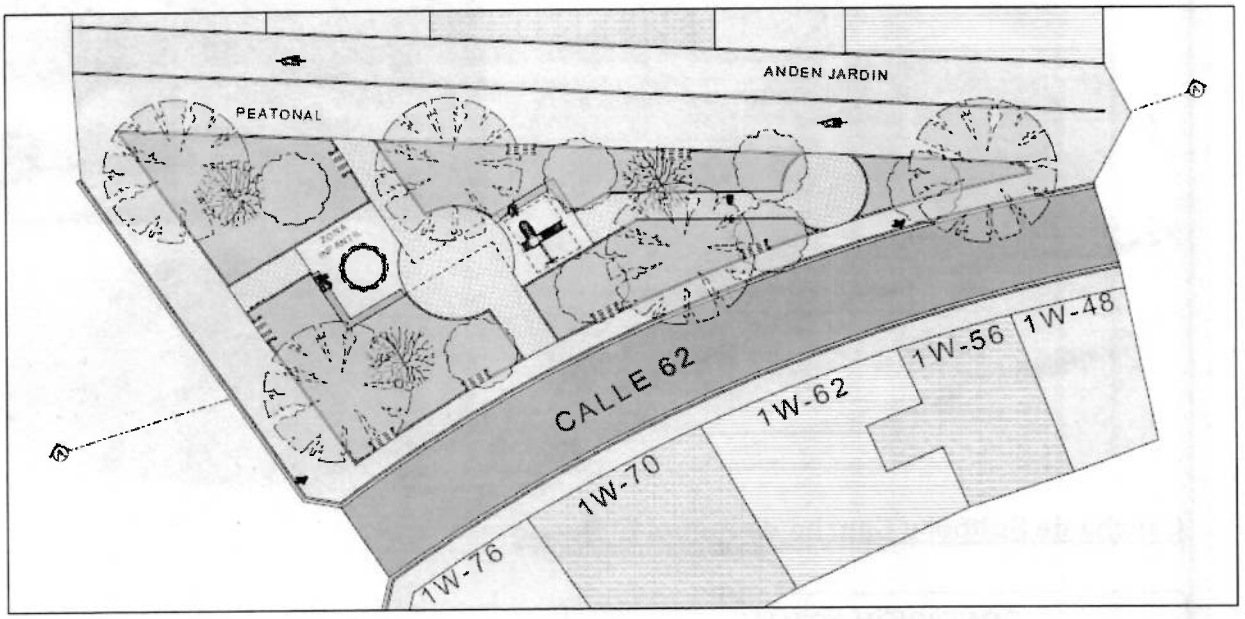
CONDICIÓN ACTUAL

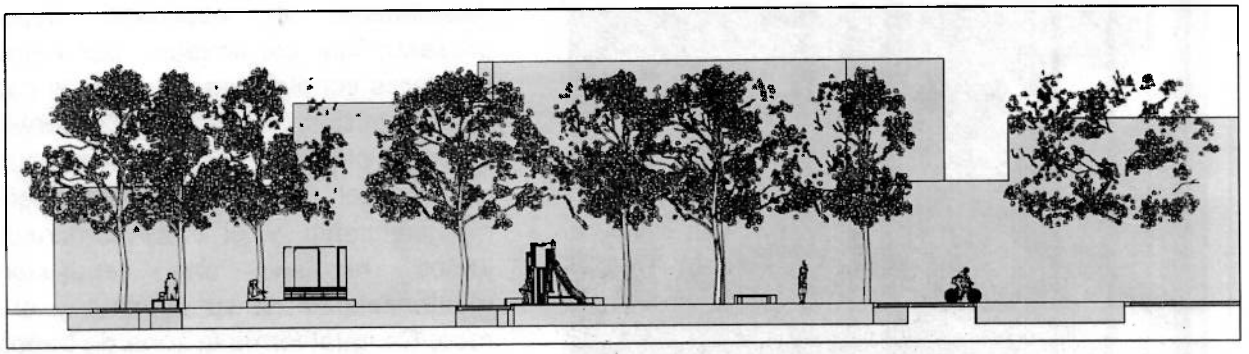


✓ Requiere un mantenimiento y adecuación.

✓ Recuperar este espacio no solo mejora la calidad de vida de los habitantes, sino que fortalece la seguridad, la convivencia y el entorno urbano del sector.

CONDICIÓN PROYECTADA





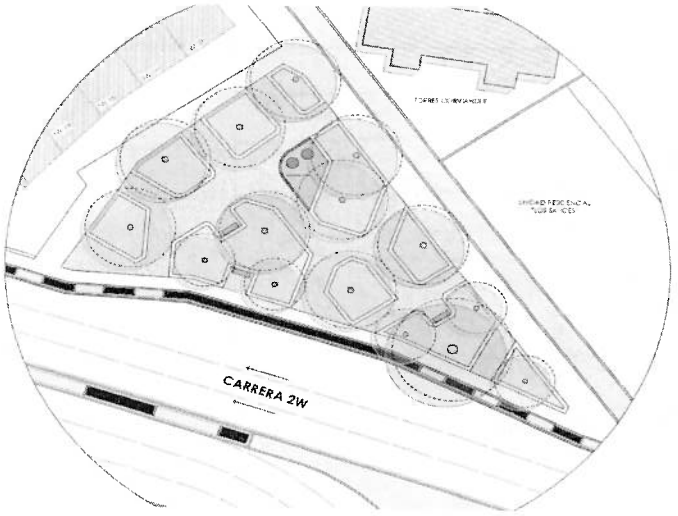
Parque Sobre la 2W con calle 64

CONDICIÓN ACTUAL



- ✓ Senderos con grietas, levantamientos y acumulación de escorrentía.
- ✓ Deterioro total de las escaleras.
- ✓ Deterioro en pisos agrietados y desnivelados.
- ✓ Grietas en circulación peatona, falta de piso.
- ✓ Mobiliario urbano deteriorado.
- ✓ Deterioro de las jardineras.
- ✓ Ventas Informales

CONDICIÓN PROYECTADA







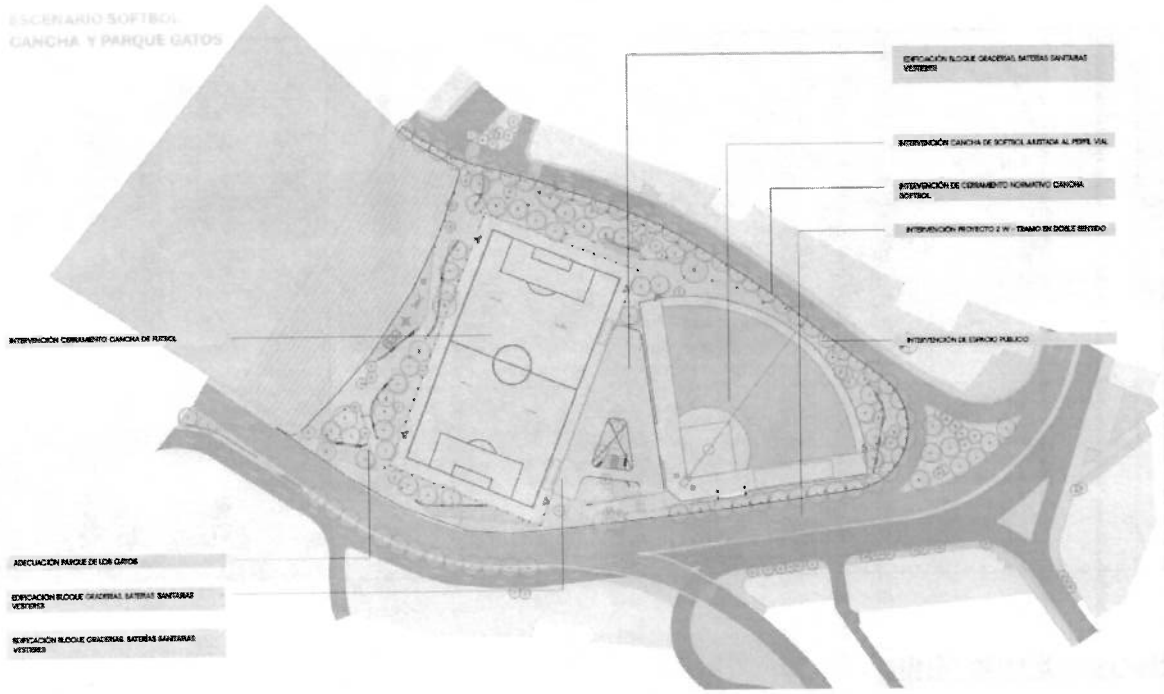
Cancha de Softbol y Cancha de Futbol El Bueno

CONDICIÓN ACTUAL



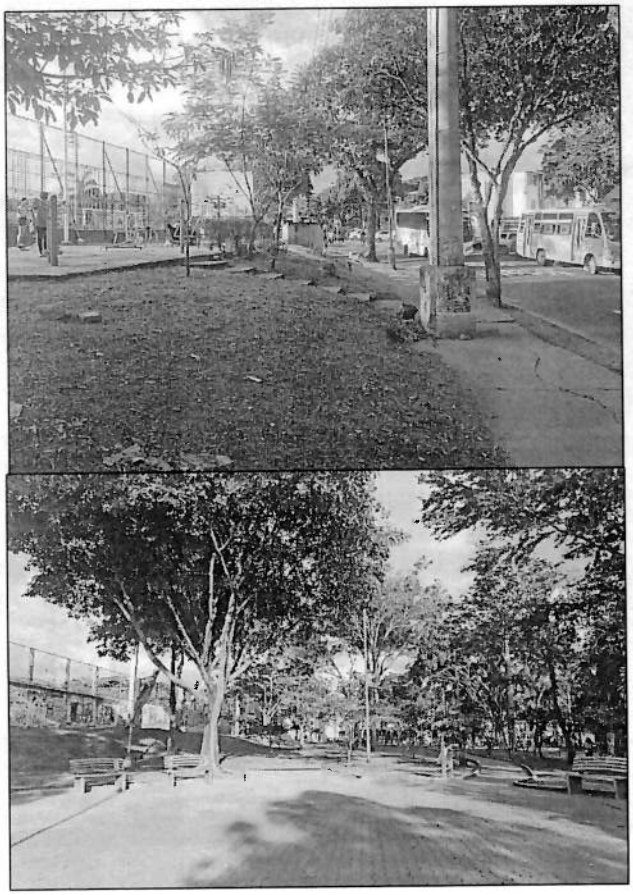
Actualmente el escenario deportivo, presenta un cerramiento perimetral en regulares condiciones, la zona de cabinas de transmisión no cuenta con el servicio de energía eléctrica, ni amoblamiento; La grama del área de juego requiere mantenimiento y el área construida de baños requiere una reposición y mantenimiento de su cubierta y el cielo raso; De igual forma la zona de baños que da hacia el costado de la cancha de futbol requiere una adecuación completa.

CONDICIÓN PROYECTADA



Parque de los Guayacanes "Parque de Los Gatos"

CONDICIÓN ACTUAL



✓ Plazoleta y zonas de circulación deterioradas.

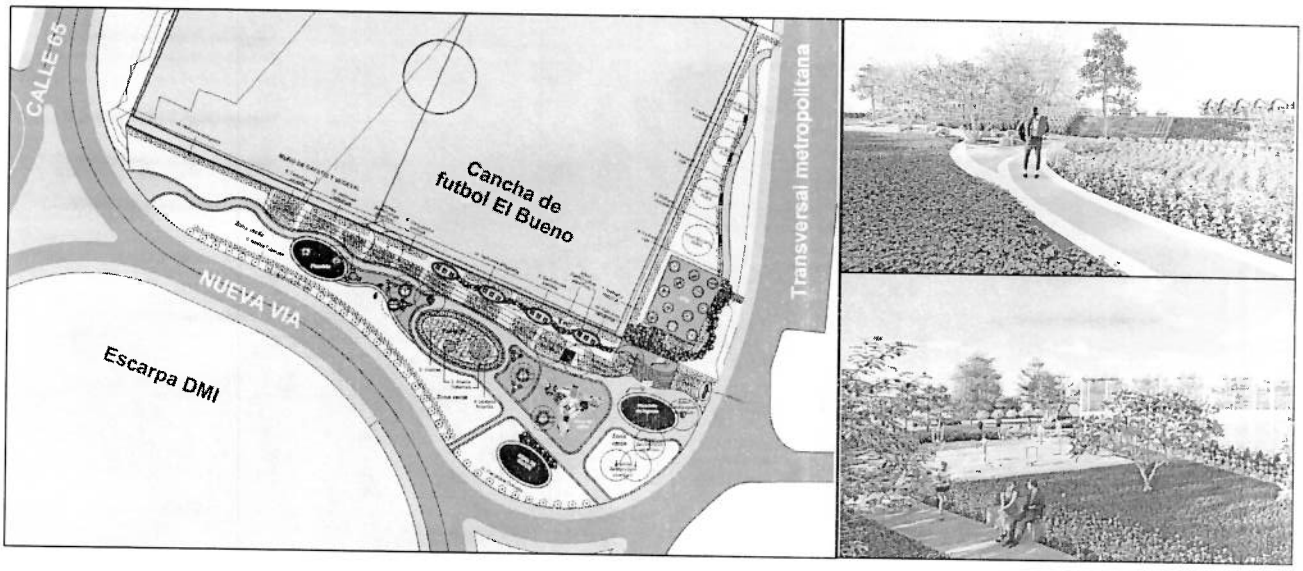
✓ Equipamiento deportivo, bancas y juegos para niños necesita ajustes y mantenimiento de pintura y otros elementos. Existen bancas en ladrillo que se encuentran en mal estado.

✓ Las plazoletas están hechas en adoquín de ladrillo con bordillo en cemento, los andenes perimetrales son en concreto y las zonas del gimnasio y juego de niños son en concreto pintado.

✓ La iluminación es poca y varios de sus elementos necesitan actualización. Y cambio de bombillas.

✓ Los árboles se encuentran en buen estado varios, de ellos hacen parte del manual de silvicultura, no existen arbustos, y el césped se encuentra seco debido a la falta de riego y la dificultad y costos de su

CONDICIÓN PROYECTADA



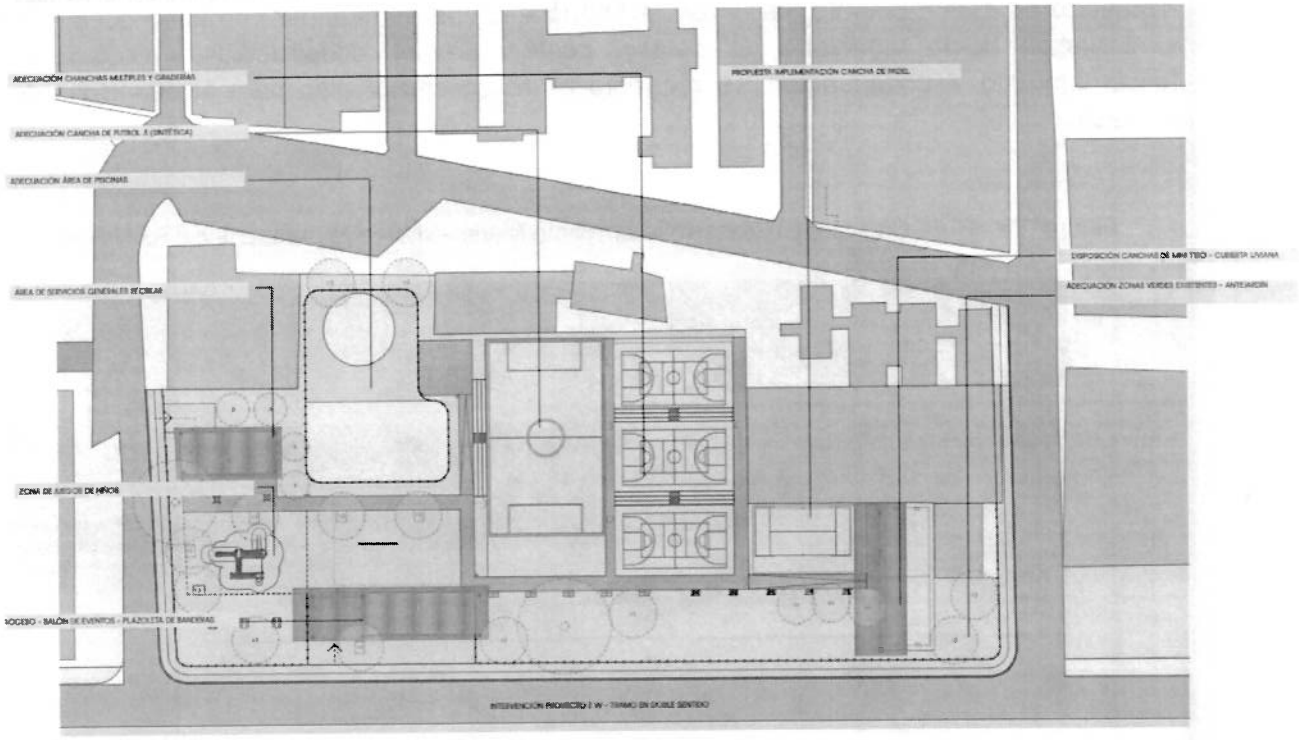
Recrear Barrio Mutis

CONDICIÓN ACTUAL

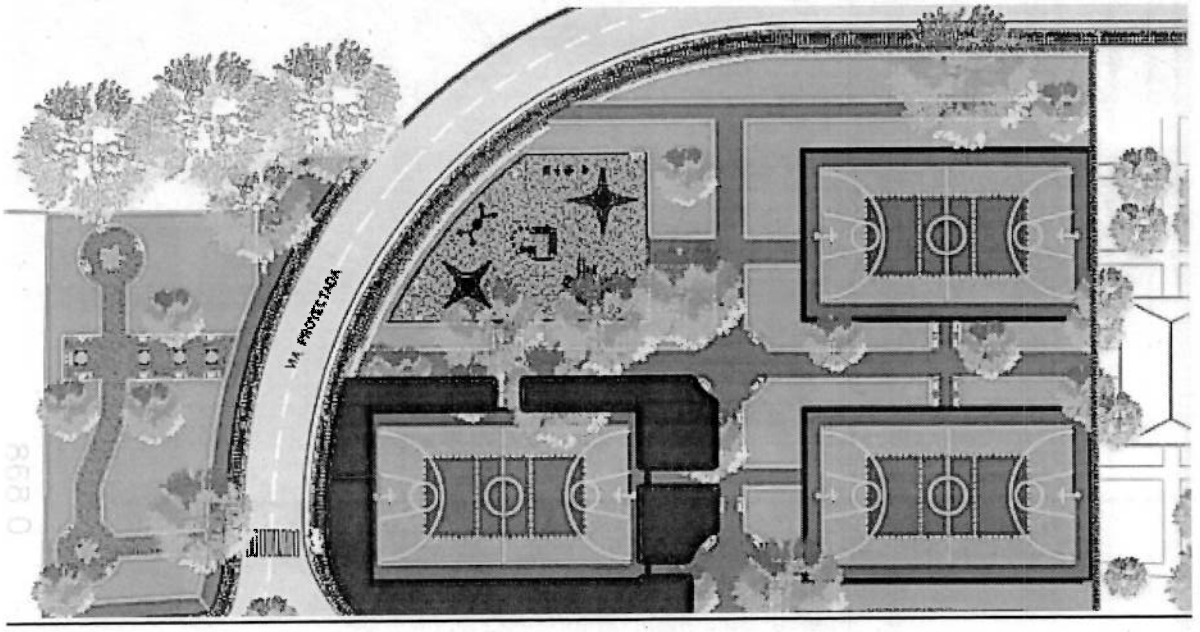


- ✓ Existen 5 canchas múltiples en el proyecto, cuentan con graderías en cemento y ladrillo.
- ✓ Todas las canchas múltiples tienen medidas diferentes y ninguna se ajusta a el reglamento de cancha múltiple del ministerio del deporte ni en cuanto a medidas ni a la ubicación norte sur que deben tener este tipo de infraestructura deportiva.
- ✓ Cuenta con dos canchas de bolo criollo y dos de tejo las 4 se encuentran en mal estado.
- ✓ Las zonas duras en su mayoría están hechas en concreto que se encuentra en mal estado, agrietado por raíces de árboles o partido por el uso y el tiempo.
- ✓ las plazoletas adolecen de la misma situación, el mobiliario este hecho en ladrillo y se encuentra también en mal estado.
- ✓ Las piscinas se encuentran en buen estado, las zonas duras necesitan un recambio ya que se encuentran partidas o hay faltantes

CONDICIÓN PROYECTADA

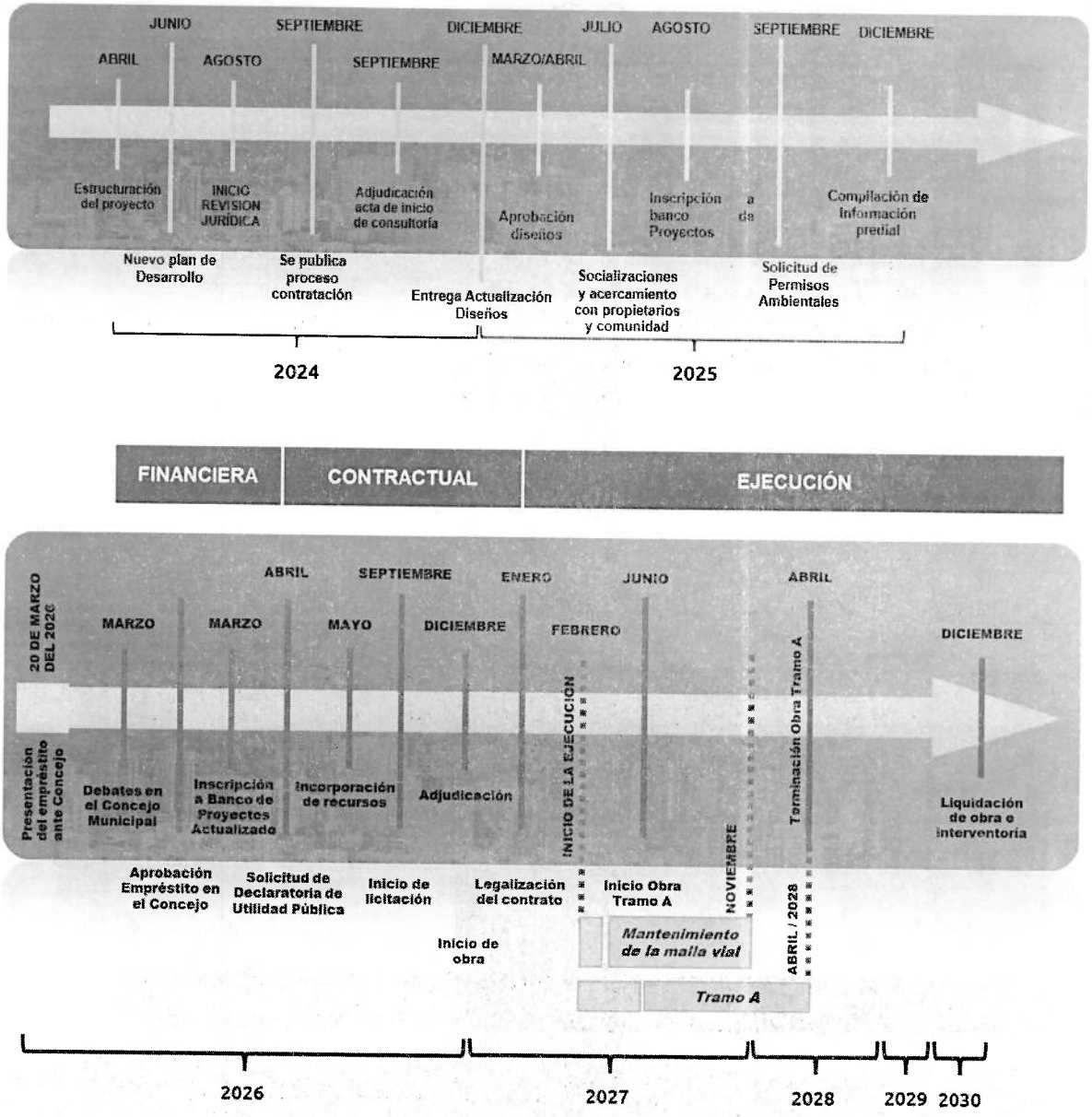


Escenario deportivo cuatro “4” Canchas



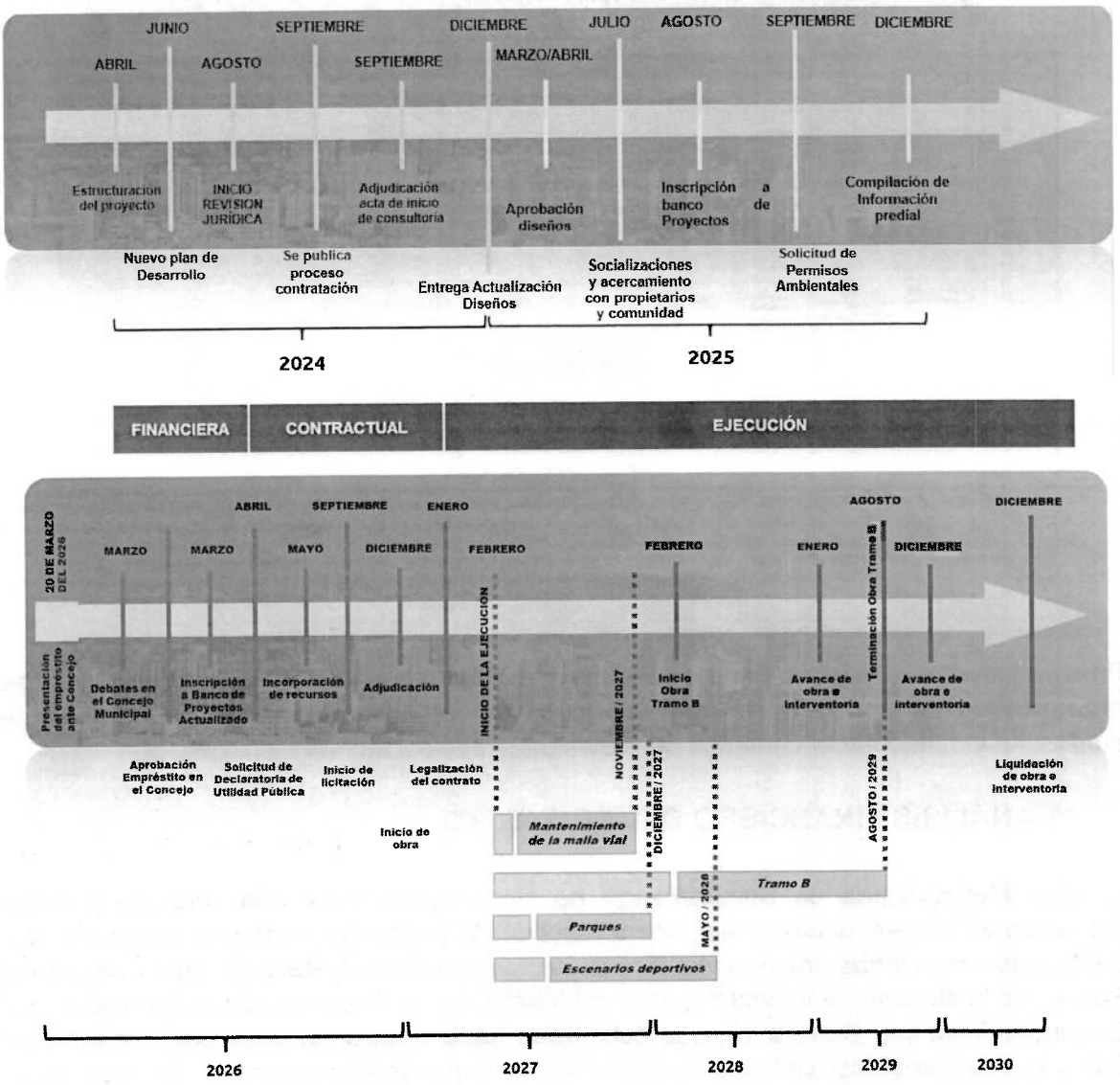
El proyecto actualmente ha finalizado su fase de estudios y diseños a detalle, cálculos, planos, participación comunitaria, presupuesto y cronograma de ejecución, siendo necesario en este momento garantizar la financiación para continuar con los procesos de contratación de la ingeniería de detalle, gestión predial, construcción y entrada en funcionamiento. A continuación, se presenta el marco cronológico para el desarrollo del proyecto.

Figura 78 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO A



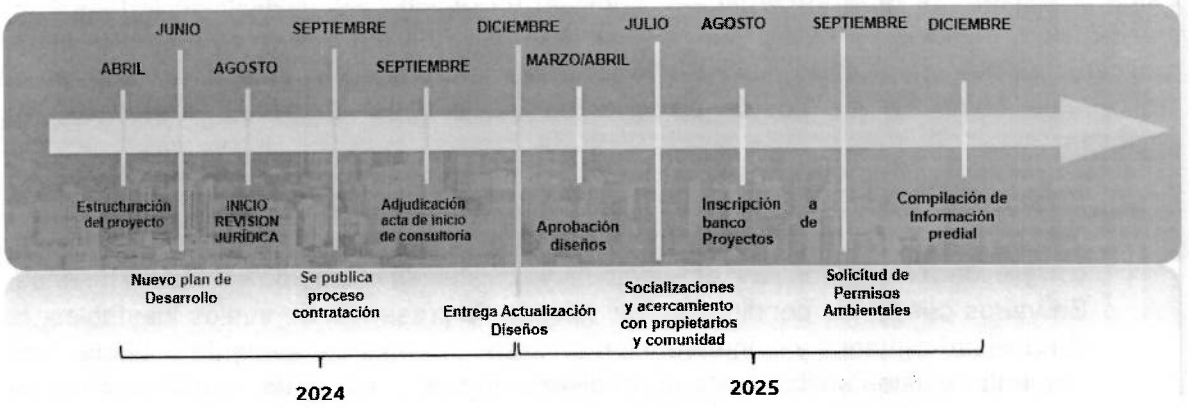
Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2026

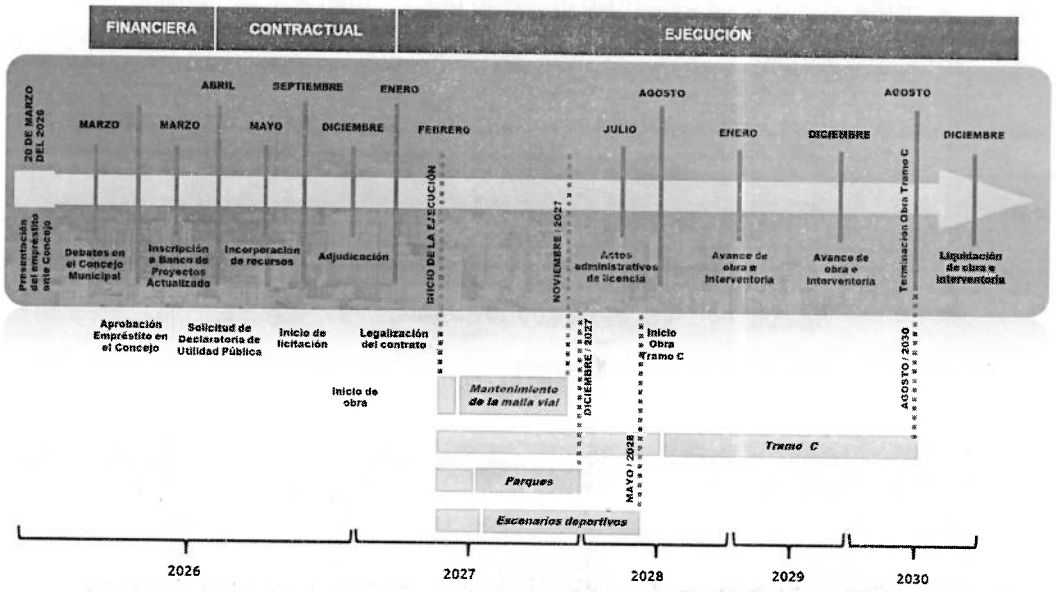
Figura 79 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO B



Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2026

Figura 80 - Ruta Cronológica desarrollo proyecto Mutis – mercado campesino TRAMO C





Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2026

Para continuar el desarrollo del proyecto de movilidad, pasando a la fase de inversión, es necesario contar con la aprobación del cupo de endeudamiento para el contrato de empréstito y matricular en el banco de proyecto de planeación del municipio.

11 ANÁLISIS FINANCIERO DEL PROYECTO

El Área Metropolitana de Bucaramanga ha sido escenario de una serie de grandes proyectos de infraestructura orientados a resolver los problemas históricos de movilidad y deficiencias en la infraestructura vial. Entre los proyectos más destacados se encuentran el Puente de la Novena, el intercambiador vial Mesón de los Búcaros, el intercambiador vial Quebrada Seca con Carrera 15, que conforman parte integral del proyecto Trocal Norte-Sur, y el intercambiador vial Neomundo en el municipio de Bucaramanga. Además, en el municipio de Floridablanca se destacan el intercambiador de Papi Quiero Piña, el intercambiador de Fátima y el intercambiador del Bosque; mientras que en Piedecuesta se construyó el intercambiador de Guatiguará.

Estos proyectos, de gran envergadura, implican un desafío significativo en términos de planificación, ejecución y control de riesgos. A lo largo de las diferentes fases de estos proyectos se han identificado múltiples factores de riesgo que han impactado tanto en el cronograma como en los costos proyectados inicialmente. Entre estos factores, se destacan:

a) Subestimación en los Estudios y Diseños Iniciales: Uno de los principales factores que ha generado un incremento en los riesgos ha sido la subestimación de las complejidades geotécnicas, ambientales y sociales en la fase de estudios y diseños. En varios casos, las condiciones del terreno, la presencia de suelos inestables, la variabilidad climática y la intervención en áreas urbanas densamente pobladas han requerido ajustes sustanciales en el diseño original y, por ende, modificaciones en los presupuestos y tiempos de ejecución.

b) Condiciones Geológicas y Geotécnicas Inesperadas: La presencia de suelos con características no previstas, zonas de alto riesgo sísmico o fallas geológicas no detectadas en las fases preliminares, ha generado costos adicionales debido a la necesidad de estudios complementarios, cambios en la técnica constructiva y la implementación de medidas de seguridad y estabilización adicionales. Esto ha sido particularmente evidente en los intercambiadores viales que involucran la modificación de la infraestructura existente.

c) Factores Ambientales y Sociales: La ejecución de proyectos de infraestructura de gran magnitud a menudo se ve afectada por la resistencia de las comunidades locales y la necesidad de cumplir con estrictas normativas ambientales.

d) Incremento en el Costo de Materiales y Mano de Obra: A lo largo de la ejecución de estos proyectos, se ha observado un incremento en los costos de materiales de construcción y mano de obra, debido a factores macroeconómicos como la inflación, la variabilidad en el costo de insumos y la alta demanda de recursos en la región. Estos incrementos no fueron anticipados en los presupuestos originales, lo que ha generado un desajuste en los costos estimados para la finalización de las obras.

e) Modificaciones y Adiciones Contractuales: La necesidad de realizar modificaciones y adiciones a los contratos originales ha sido una constante en la ejecución de estos proyectos. En muchos casos, la complejidad del trabajo ha llevado a la necesidad de ampliar los plazos de ejecución y ajustar el alcance de los proyectos, lo que ha generado un aumento promedio del 188% en los tiempos adicionales y un 31% en los costos adicionales respecto a lo inicialmente proyectado de las obras ejecutadas en Bucaramanga.

Tabla 9 – Listado de proyectos similares ejecutados en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

No.	Objeto	Valor Contrato	Valor Total	Plazo Inicial	Plazo Total	% Plazo total	% Costo total
1	CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 54,909,500,000.00	$ 89,488,999,929.36	14 MESES	48 MESES	343%	163%
2	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 37,479,888,234.60	$ 57,573,620,350.41	14 MESES	24 MESES	171%	154%
3	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL AVENIDA QUEBRADASECA CON CARRERA 15 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 45,317,679,804.61	$ 45,304,303,005.98	10 MESES	21 MESES 20 DIAS	216%	100%
4	ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A FASE III Y CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE LA CARRERA NOVENA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 96,174,285,373.44	$ 124,506,482,945.97	22 MESES	52 MESES 22 DIAS	239%	129%
5	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE FATIMA UBICADO EN EL SECTOR DE LA INTERSECCIÓN DE LA TRANSVERSAL ORIENTAL CON LA VIA ALTOVIENTOSANTAFE Y SAN BERNARDO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA.	$ 44,965,916,245.60	$ 62,516,855,807.68	16 MESES	24 MESES 21 DIAS	154%	139%
6	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- AMPLIACION Y OPTIMIZACION DEL INTERCAMBIADOR VIAL UBICADO EN ELSECTOR DE PAPI QUIERO PIÑA DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA	$ 36,305,422,099.80	$ 47,317,432,098.00	16 MESES	24 MESES 28 DIAS	156%	130%
7	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR VIAL GUATIGUARÁ (AUTOPISTA BUCARAMANGA – BOGOTÁ), MUNICIPIO DE PIEDECUESTA - SANTANDER.	$33,006,451,151.00	$ 33,006,451,151.00	16 MESES	16 MESES	113%	100%
8	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR EL BOSQUE (PASO ELEVADO) EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$ 14,731,534,349.00	$ 20,699,517,582.00	8 MESES	14 MESES	175%	141%
9	AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 112,358,375,673.48	$ 146,636,225,252.49	15 MESES	60 MESES 16 DIAS	403%	131%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Tabla 10 – Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga.

Tabla de Análisis de las obras ejecutadas en el Área Metropolitana de Bucaramanga			
% Adicional en tiempo en Bucaramanga	188%	% adicional en costos en Bucaramanga	31%
% Adicional en tiempo en el área metropolitana (sin incluir Bucaramanga)	48%	% Adicional en costo en el área metropolitana (sin incluir Bucaramanga)	27%
% adicional en tiempo promedio área	140%	% adicional en tiempo promedio área	32%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Justificación de la necesidad del Incremento en el porcentaje de Riesgos en Obras de Mayor Magnitud

a) Con base en el análisis de las dificultades experimentadas en los proyectos previos, se puede concluir que el incremento en el porcentaje de riesgos asociados a obras de mayor magnitud no es solo una proyección derivada de la experiencia pasada, sino una respuesta lógica a las condiciones dinámicas y complejas que enfrentan estos proyectos. A continuación, se presentan las principales justificaciones para este incremento:
b) Adaptabilidad de los Proyectos: A medida que los proyectos de infraestructura crecen en tamaño y complejidad, el número de variables imprevistas aumenta. Esto incrementa la probabilidad de que surjan riesgos asociados a factores técnicos, logísticos, sociales y económicos.
c) Mayor Complejidad en la Gestión de Recursos: Las obras de mayor magnitud requieren una coordinación más compleja entre diversas partes interesadas, lo que aumenta las probabilidades de errores, omisiones y sobrecostos, especialmente cuando se trata de cumplir con múltiples requisitos simultáneamente.
d) Aumento de la Exposición a Factores Externos: La magnitud de las obras implica que los proyectos están expuestos a un mayor número de factores externos, como cambios en las políticas públicas, fluctuaciones del mercado o imprevistos medioambientales, que son más difíciles de controlar a medida que se amplían.
e) Necesidad de Mitigación de Riesgos Aumentada: La escala de los proyectos también implica la necesidad de contar con planes de mitigación de riesgos más robustos, lo que genera costos adicionales, así como un incremento de la complejidad en la fase de ejecución.

11.1 ANTECEDENTES

11.1.1 Construcción del Intercambiador vial Mesón de los Búcaros u Obras Complementarias

La construcción del intercambiador vial mesón de los búcaros, se realizó como parte del proyecto denominado troncal norte sur, esta obra se proyectó inicialmente con una duración de 14 meses y un valor de $54.909.500.000, con acta de inicio del 10 de septiembre de 2014, durante su ejecución se presentaron múltiples problemas, lo que se reflejó en demoras y sobrecostos, la obra se dio por finalizada el 18 de diciembre de 2019, con una duración total de 48 meses y un valor de $89.488.999.929,36, a continuación se presentan las adicionales realizados.

Adicional 1: se presentó un adicional por valor de $ 14.516.066.713,00 valor que representa el 26.43% del valor pactado inicialmente y concepto de:

- Traslado de Redes de telecomunicación
- Actividades de desvió
- Actividades de vecindad
- Monitoreo del aire y ruido

Adicional 2: se presentó un adicional por valor de $ 10.945.041.309,12 y un plazo adicional de 10 Meses, con esta adición se alcanzó un porcentaje adicional con respecto al valor pactado inicialmente del 44.57%, esta adición se justificó con los estudios previos realizados el 6 de noviembre de 2015, que modificaba las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial, los ítems modificados Fueron:

- Preliminares y movimientos de tierra
- Alcantarillado complementario
- Estructura en concreto
- Mampostería
- Barandas en concreto
- Pavicretos
- Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales
- Red hidráulica, sanitaria y de gas
- Implementación Guía Ambiental
- Plazoleta central
- Plan de manejo de trafico
- Actividades no previstas
- Estudios pre construcción
- Pavimentos
- Adecuación de desvíos
- Complementación de estudios
- Ítems no previstos

Adicional 7: se presentó un adicional por valor de $2.886.000.000,00 este adicional se justificó en la modificación de las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial y con la descripción de ítems no previstos, los ítems modificados Fueron:

- Preliminares y movimientos de tierra
- Alcantarillado complementario
- Estructura en concreto
- Urbanismo
- Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales
- Plazoleta central
- Obras varias
- Plan de manejo de trafico
- Pavimentos
- Adecuación de desvíos
- Ítems no previstos

Adicional 10: Se presentó un adicional por valor de $ 6.232.391.907,24 este adicional se realizó para garantizar la ejecución de las actividades complementarias necesarias para la funcionalidad del sistema integral de circulación peatonal glorieta central, los recursos estaban destinados a las actividades finales del:

- Puente peatonal metálico
- Glorieta central
- Deprimido peatonal
- Cierres y desvíos

Figura 81 – Gráfica valor construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros



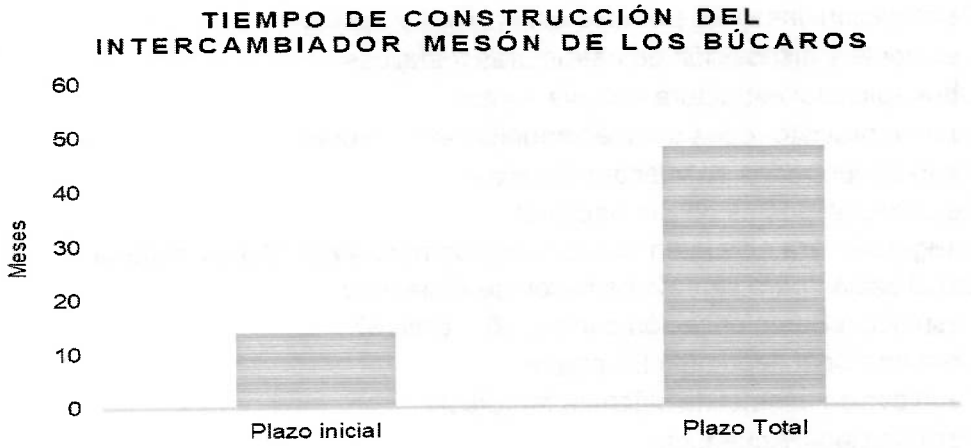
Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Adicionales de Tiempo

Durante la ejecución del Contrato se Realizaron múltiples adicionales, las principales causas se relacionaron a la necesidad de realizar nuevos diseños geométricos, ajustar diseños estructurales y ajustes a los diseños urbanísticos, los cuales provocaron retrasos en actividades preliminares, construcción de vías, espacios públicos entre otras.

- Adicional 2: Diez (10) Meses
- Adicional 3: Cinco (5) Meses 6 Días
- Adicional 4: Un (1) Mes
- Adicional 5: Seis (6) Meses
- Adicional 6: Un (1) Mes
- Adicional 8: Dos (2) Meses
- Adicional 9: Diez (10) Días
- Adicional 10: Siete (7) Meses
- Adicional 11: Un (1) Mes
- Adicional 12: Quince (15) Días

Figura 82 – Gráfica tiempo construcción Intercambiador Mesón de los Búcaros



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

11.1.2 Ampliación del corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca sector puerta del sol - puente Provenza del municipio de Bucaramanga

La ampliación del corredor vial primario Bucaramanga – Floridablanca sector puerta del sol – puente Provenza , la ejecución de esta obra se proyectó inicialmente con una duración de 15 meses y un valor de $ 112.358.375.673,48, con acta de inicio del 01 de octubre de 2014, durante su ejecución se presentaron múltiples problemas, lo que se reflejó en demoras y sobrecostos, la obra se dio por finalizada el 03 de Marzo de 2022, con una duración total de 60 meses más 16 días, con un valor total de $ 146.636.225.252,49, a continuación se presentan las adicionales realizados.

Adicional 2: se presentó un adicional por valor $27.289.075.315,00 soportado a través de justificaciones de orden técnico dadas por la interventoría, que argumentaba la necesidad de otorgar valor adicional para garantizar el cumplimiento del objeto del contrato, que modificaba las cantidades de obra contempladas en el presupuesto inicial, los ítems modificados Fueron:

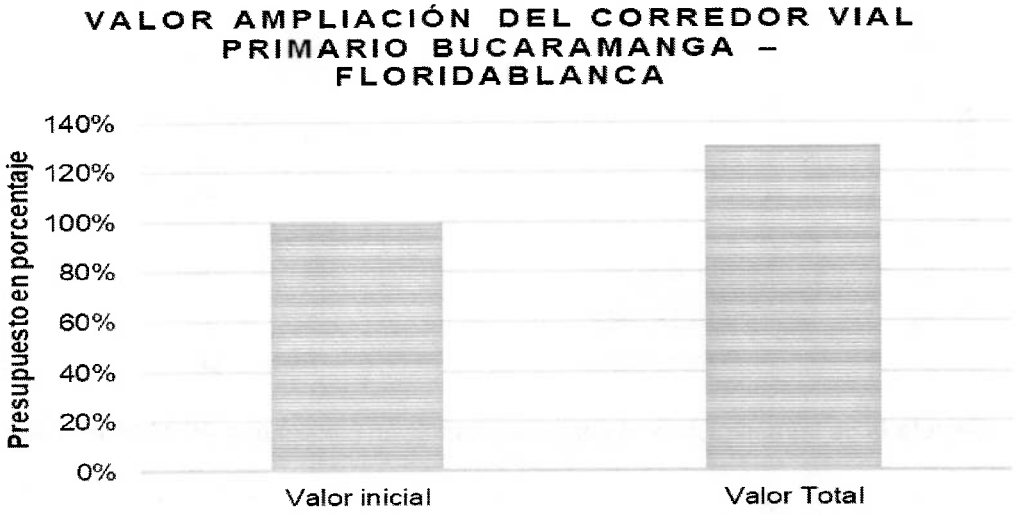
- Preliminares
- Demoliciones
- Pavimentos
- Red de acueducto
- Red de Alcantarillado
- Urbanismo
- Redes eléctricas y de telecomunicación
- Sistemas de iluminación y alumbrado publico
- Plan de manejo de trafico
- Ítem no previsto Red de Alcantarillado
- Ítem no previsto Plan de manejo de trafico
- Presupuesto eléctrico construcción obra civil línea de media tensión, alternativa subterránea
- Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la Flora
- Reubicación línea 420 por afectación pila 4 viaducto
- Desmonte y disposición de estructuras metálicas
- Obra adicional estructura Antonia santos
- Ítem no previsto redes de telecomunicación – cruces
- Reubicación redes de telecomunicación
- Reubicación postes policía nacional
- Arreglo cámara policía en puente costado nororiental García cadena
- Canalización para semáforos torres de Alejandría
- Restitución Semaforización carrera 30 – calle 67
- Obra adicional deprimido Diamante
- Reubicación acometida eléctrica Motoreste
- Obra adicional Acueducto
- Modificación eléctrica Costado occidental
- Ítem no previsto Urbanismo
- Distribución de redes de telecomunicaciones en espacio publico
- Obras CAI eléctrico
- Obra adicional sistema de alumbrado publico

Adicional 8: se presentó un adicional por valor de $ 6.988.774.264,01 este adicional comprendía aspectos técnicos, administrativos, financieros, ambientales y sociales, necesarios para continuar con la ejecución del contrato, los ítems modificados Fueron:

- Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la flora
- Reubicación de redes de Telecomunicación
- Restitución semaforización Carrera 30 – Calle 67
- Distribución de redes de telecomunicación en espacio publico
- Trabajos cableado red de media tensión

- Trabajos por reubicación de redes de telecomunicación existentes
- Provisionales de obras

Figura 83 – Gráfica costos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca

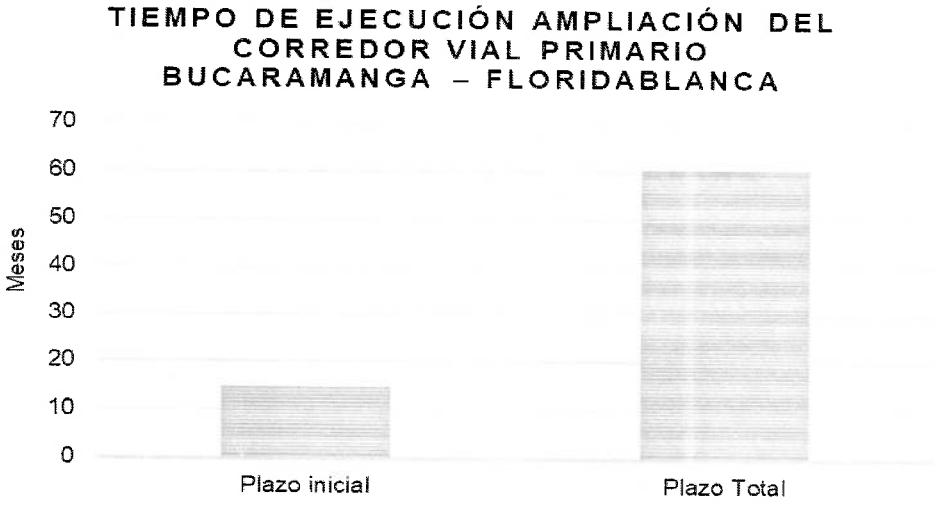


Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Durante la ejecución del Contrato se Realizaron múltiples adicionales, las principales causas se relacionaron a la necesidad de realizar nuevos diseños geométricos, ajustar diseños estructurales y ajustes a los diseños urbanísticos, los cuales provocaron retrasos en actividades preliminares, construcción de vías, espacios públicos entre otras.

- Adicional 1: Doce (12) Meses
- Adicional 3: Cuatro (4) Meses
- Adicional 4: Un (1) Mes
- Adicional 5: Dos (2) Meses
- Adicional 6: Dos (2) Meses
- Adicional 7: Tres (3) Meses
- Adicional 9: Cuatro (4) Meses
- Adicional 10: Seis (6) Meses
- Adicional 11: Cuatro (4) Meses Y Veinte (20) Días
- Adicional 12: Un (1) Mes Y Veinte (20) Días
- Adicional 13: Ciento Diecisiete (17) Días
- Adicional 14: Treinta Y Tres (33) Días
- Adicional 15: Seis (6) Días

Figura 84 – Gráfica tiempos construcción Ampliación Corredor vial primario Bucaramanga, Floridablanca



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

A continuación, se presenta un análisis financiero de diversos megaproyectos ejecutados en distintos municipios del área metropolitana y otras regiones del país. Este análisis incluye la recopilación de información sobre cada proyecto, su presupuesto y plazo inicial, así como la duración real de ejecución y el costo final registrado a la fecha de finalización y proyectado para el año 2025. El objetivo es obtener una visión integral del comportamiento financiero y la evolución de estos proyectos, permitiendo evaluar su eficiencia en términos de costos y tiempos de ejecución.

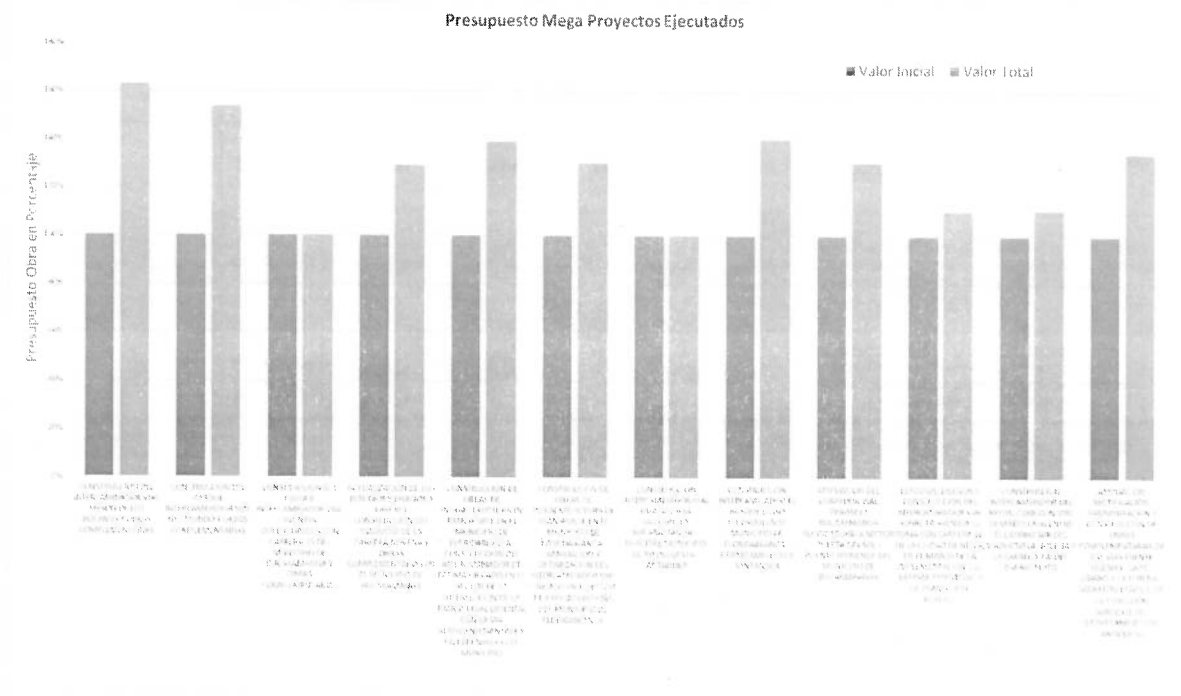
Tabla 11 - Análisis de costos de las obras ejecutadas en el área Metropolitana de Bucaramanga.

No.	Objeto	Valor Contrato	Valor Total	Plazo Inicial	Plazo Total	% Plazo total	% Costo total
1	CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 54.909.500.000,00	$ 89.488.999.929,36	14 MESES	48 MESES	343%	163%
2	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 37.479.888.234,60	$ 57.573.620.350,41	14 MESES	24 MESES	171%	154%
3	CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL AVENIDA QUEBRADASECA CON CARRERA 15 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS	$ 45.317.679.804,61	$ 45.304.303.005,98	10 MESES	21 MESES 20 DIAS	216%	100%
4	ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A FASE III Y CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE LA CARRERA NOVENA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 96.174.285.373,44	$ 124.506.482.945,97	22 MESES	52 MESES 22 DIAS	239%	129%
5	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE FATIMA UBICADO EN EL SECTOR DE LA INTERSECCIÓN DE LA TRANSVERSAL ORIENTAL CON LA VIA ALTOVIENTOSANTAFE Y SAN BERNARDO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA.	$ 44.965.916.245,60	$ 62.516.855.807,68	16 MESES	24 MESES 21 DIAS	154%	139%
6	CONSTRUCCION DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- AMPLIACION Y OPTIMIZACION DEL INTERCAMBIADOR VIAL UBICADO EN ELSECTOR DE PAPI QUIERO PIÑA DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA	$ 36.305.422.099,80	$ 47.317.432.098,00	16 MESES	24 MESES 28 DIAS	156%	130%
7	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR VIAL GUATIGUARÁ (AUTOPISTA BUCARAMANGA – BOGOTÁ), MUNICIPIO DE PIEDECUESTA - SANTANDER.	$33.006.451.151,00	$ 33.006.451.151,00	16 MESES	18 MESES	113%	100%
8	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR EL BOSQUE (PASO ELEVADO) EN EL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$ 14.731.534.349,00	$ 20.699.517.582,00	8 MESES	14 MESES	175%	141%
9	AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	$ 112.358.375.673,48	$ 146.636.225.252,49	15 MESES	60 MESES 16 DIAS	403%	131%
11	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL SOBRE LA AVENIDA LA TOMA CON CARRERA 16, EN LA CIUDAD DE NEIVA, EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO	$ 32.609.377.440	$ 35.938.949.809,30	18 MESES	29 MESES	161%	110%
10	CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADOR DEL MUTIS. CONEXIÓN VIAL DESARROLLADA ENTRE EL ESTRIBO SUR DEL VIADUCTO LA NOVENA Y LA CARRERA 2W DEL BARRIO MUTIS	$ 18.691.588.785	$ 20.732.044.593,15	12 MESES	13 MESES Y 20 DIAS	114%	111%
13	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VÍAS PUENTE IGLESIAS - LA YE - LÍBANO Y LA LORENA - MARATÓN ETAPA 1, DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 14.996.487.113	$ 20.120.789.479,00	5 MESES 15 DIAS	17 MESES	309%	134%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El siguiente diagrama de barras dobles presenta una comparación del valor de inversión de distintos megaproyectos. Cada proyecto está representado por dos barras: la primera indica el porcentaje del presupuesto inicial respecto al total de proyectos analizados, y la segunda muestra el costo final registrado o proyectado. Este gráfico permite visualizar la variación entre el presupuesto estimado y el valor final de ejecución, facilitando el análisis del comportamiento financiero y la eficiencia en la gestión de costos.

Figura 85 - Presupuesto Mega Proyectos Ejecutados.

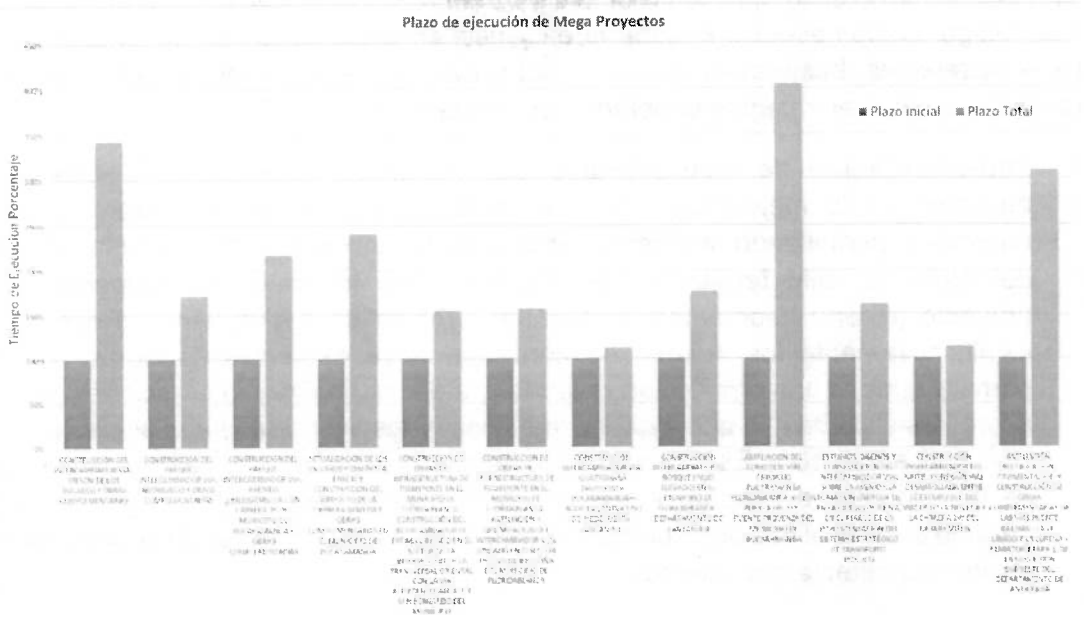


Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El análisis de la gráfica revela que la mayoría de los proyectos presentan sobrecostos que oscilan entre un 10% y un 63% con respecto a su presupuesto inicial. Estos incrementos se deben, en gran medida, a modificaciones en los diseños originales y a la ocurrencia de imprevistos que impactan la planificación financiera. Dichas variaciones conllevan ajustes en las cantidades de obra inicialmente estimadas, generando desviaciones presupuestarias significativas. Asimismo, se evidencia que los porcentajes asignados a Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU) resultan insuficientes para absorber los costos adicionales derivados de estas modificaciones, lo que resalta la necesidad de una mayor precisión en la estimación de costos y una planificación más robusta para mitigar riesgos financieros en este tipo de proyectos.

El siguiente diagrama de barras dobles muestra la comparación entre el plazo inicial estimado y el tiempo total de ejecución de distintos megaproyectos. Cada proyecto está representado por dos barras: la primera indica la duración planificada en su fase inicial, y la segunda refleja el tiempo real de ejecución hasta su finalización. Este gráfico permite analizar las desviaciones en los tiempos de entrega, identificando posibles retrasos y su impacto en la planificación y gestión de los proyectos.

Figura 86 - Tiempos Mega Proyectos Ejecutados.



Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

El análisis del diagrama de plazos muestra que la mayoría de los proyectos han experimentado incrementos significativos en sus tiempos de ejecución, con variaciones que van desde el 113% hasta el 403% respecto al plazo inicial estimado. Estos retrasos obedecen principalmente a imprevistos surgidos durante la ejecución, tales como modificaciones en los diseños, problemas en la adquisición de insumos, condiciones climáticas adversas, dificultades en la gestión de permisos y ajustes en la disponibilidad de recursos financieros.

La repercusión de estos imprevistos no solo afecta la planificación del proyecto, sino que también incide en su rentabilidad y costos asociados, ya que los mayores tiempos de ejecución implican sobrecostos en mano de obra, equipos y administración. Asimismo, los retrasos pueden generar impactos negativos en la operatividad de las infraestructuras planificadas, afectando el cumplimiento de compromisos contractuales y la entrega de beneficios esperados a la comunidad. Estos resultados resaltan la importancia de una planificación más precisa, el fortalecimiento de la gestión de riesgos y la implementación de estrategias de mitigación que permitan reducir la incertidumbre en la ejecución de megaproyectos.

11.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS Y ESTRATEGIAS PARA LA EJECUCIÓN DE MEGAOBRAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

La ejecución de grandes obras de infraestructura en el área metropolitana de Bucaramanga enfrenta diversos desafíos y riesgos inherentes al entorno de construcción, los cuales

pueden afectar tanto el cumplimiento de los plazos como el presupuesto de los proyectos. A fin de mitigar estos riesgos y mejorar la eficiencia en la ejecución, se han implementado diversas estrategias, basadas en experiencias previas y mejores prácticas en la industria. Entre las principales estrategias adoptadas se encuentran:

- **Implementación de metodologías BIM (Building Information Modeling):** La adopción de la metodología BIM ha sido fundamental en el desarrollo de los proyectos, permitiendo una gestión integrada y multidisciplinaria de todas las fases del proyecto. BIM facilita la coordinación entre los distintos componentes del proyecto (diseño geométrico, estructural, urbanístico, redes, etc.), lo que reduce significativamente los riesgos de conflictos entre estos componentes. Además, permite realizar una proyección más realista de las posibles interacciones entre los diferentes sistemas, lo que ayuda a identificar y resolver problemas antes de que se materialicen en obra. Esta herramienta también favorece la actualización constante de los estudios a medida que el proyecto avanza, especialmente en la fase 3, garantizando la alineación con las necesidades actuales y evitando sobrecostos por errores no detectados a tiempo.

- **Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos:** Una de las principales fuentes de costos adicionales en proyectos de infraestructura en Bucaramanga es el traslado de redes de servicios públicos. Para mitigar este riesgo, se ha destacado la necesidad de un trabajo articulado y temprano con las empresas prestadoras de servicios, como la Electrificadora, las empresas de telecomunicaciones, y los responsables del acueducto y alcantarillado. Este enfoque permite integrar en el cronograma del proyecto las posibles reubicaciones de redes y así evitar demoras imprevistas y costos adicionales. Además, se considera la planificación y coordinación de estos movimientos en las primeras fases del proyecto, minimizando las interrupciones y garantizando la disponibilidad de los servicios en todo momento.

- **Análisis predial y valoración de los predios afectados**: La identificación y evaluación de los predios que se verán impactados por la ejecución de las megaobras es crucial para evitar retrasos por conflictos con la comunidad y problemas legales. Se ha realizado un análisis predial que incluye la valoración preliminar de los predios afectados, lo cual permite establecer una compensación adecuada. Este enfoque ayuda a reducir la incertidumbre y garantiza que el proceso de adquisición de terrenos se realice de forma eficiente y sin imprevistos.

- **Impacto en los costos y plazos**: Estas estrategias, al reducir los riesgos asociados a la ejecución de los proyectos, han demostrado ser efectivas en la disminución de los sobrecostos que históricamente se presentaban en obras similares. Sin embargo, también es importante reconocer que, aunque se ha logrado optimizar la ejecución, la naturaleza cambiante del entorno de construcción implica un incremento de los riesgos inherentes.

En conclusión, la implementación de estas estrategias permite no solo mitigar los riesgos tradicionales de las megaobras, sino también anticipar y gestionar los riesgos emergentes que podrían afectar la ejecución de los proyectos en el área metropolitana de Bucaramanga.

A través de un enfoque integrado y proactivo, se optimizan los recursos, se reducen los costos adicionales y se aumenta la probabilidad de éxito en la culminación de estas importantes infraestructuras para la ciudad.

11.3 JUSTIFICACIÓN DEL INCREMENTO DEL 11% EN LOS RIESGOS ASOCIADOS A MEGAOBRAS

El incremento del porcentaje de riesgos asociados a los proyectos de infraestructura en el área metropolitana de Bucaramanga se justifica con base en la literatura sobre el análisis de riesgos en la construcción de megaobras, que refleja cómo las características de estos proyectos influyen en la evaluación y gestión de riesgos.

- **Variabilidad en los costos de materiales y recursos:** En proyectos de gran envergadura, la variabilidad de los precios de materiales y recursos es uno de los factores más comunes que genera incertidumbre. Según un estudio realizado por Flanagan & Norman (2015), los riesgos asociados a fluctuaciones en los costos de materiales pueden representar hasta un 12% del valor total de un proyecto, dependiendo de las condiciones del mercado y la localización del proyecto. La fluctuación de precios en recursos esenciales como el acero, cemento y mano de obra puede influir significativamente en el presupuesto de los proyectos.

- **Riesgos asociados a cambios regulatorios y normativos:** Además de los riesgos inherentes a los costos, los proyectos de infraestructura deben adaptarse a posibles cambios regulatorios o normativos. El trabajo de Chileshe & Haupt (2011) en su análisis sobre la gestión de riesgos en proyectos de construcción, sugiere que los cambios en las leyes de planificación, medio ambiente y seguridad pueden incrementar los costos y plazos en un rango de entre 5% a 15% en proyectos grandes. Esto está relacionado con la necesidad de realizar ajustes en los diseños o los procedimientos de ejecución para cumplir con nuevas normativas.

- **Incertidumbre en la ejecución y condiciones del terreno:** Otro factor clave es la incertidumbre relacionada con las condiciones del terreno o con el entorno en el que se ejecuta la obra. El Project Management Institute (PMI) en su guía de gestión de proyectos (2017) indica que, en proyectos de infraestructura, los riesgos relacionados con el terreno y las condiciones climáticas imprevistas pueden generar un incremento en los costos de entre 10% y 20%. Esto se debe a posibles problemas como la necesidad de realizar excavaciones adicionales, reubicación de redes o imprevistos en el subsuelo.

- **Manejo de conflictos e imprevistos legales:** Según el estudio de Berglund et al. (2016), los riesgos legales, especialmente relacionados con la expropiación de terrenos y la resolución de conflictos con la comunidad, pueden implicar un aumento en los costos de entre 8% y 12%. Estos conflictos, si no se gestionan de manera proactiva, pueden generar retrasos en el proyecto y costos adicionales asociados a la resolución de disputas.

Como procesos de referencia podemos evaluar los adicionales realizados en el proyecto "CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS", realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 12 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 54.909.500.000,00	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 1	$ 14.516.066.713,00	26%	•Traslado de Redes de telecomunicación •Actividades de desvió •Actividades de vecindad •Monitoreo del aire y ruido	1.Implementación de metodologías BIM (5%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (18%)	3%
Adicional 2	$ 10.945.041.309,12	20%	•Preliminares y movimientos de tierra •Alcantarillado complementario •Estructura en concreto •Mampostería •Barandas en concreto •Pavicretos •Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales •Red hidráulica, sanitaria y de gas •Implementación Guía Ambiental •Plazoleta central •Plan de manejo de trafico •Actividades no previstas •Estudios pre construcción •Pavimentos •Adecuación de desvíos •Complementación de estudios •Ítems no previstos	1.Implementación de metodologías BIM (14%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (2%)	4%
Adicional 7	$ 2.886.000.000,00	5%	•Preliminares y movimientos de tierra •Alcantarillado complementario •Estructura en concreto •Urbanismo •Alumbrado público e instalaciones eléctricas zonas comerciales y servicios generales •Plazoleta central •Obras varias •Plan de manejo de trafico •Pavimentos •Adecuación de desvíos •Ítems no previstos	1.Implementación de metodologías BIM (2%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (1%)	2%

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Adicional 10	$ 6.232.391.907,24	11%	•Puente peatonal metálico •Glorieta central •Deprimido peatonal •Cierres y desvíos	1.Implementación de metodologías BIM (9%)	2%
Valor Total	$ 89.488.999.929,36	163%	Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	11%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Evaluación de los adicionales realizados en el proyecto "AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA", realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 13 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 112.358.375.673,48	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 2	$ 27.289.075.315	24%	•Preliminares •Demoliciones •Pavimentos •Red de acueducto •Red de Alcantarillado •Urbanismo •Redes eléctricas y de telecomunicación •Sistemas de iluminación y alumbrado publico •Plan de manejo de trafico •Ítem no previsto Red de Alcantarillado •Ítem no previsto Plan de manejo de trafico •Presupuesto eléctrico construcción obra civil línea de media tensión, alternativa subterránea •Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la Flora •Reubicación línea 420 por afectación pila 4 viaducto •Desmonte y disposición de estructuras metálicas •Obra adicional estructura Antonia santos	1.Implementación de metodologías BIM (5%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (8%)	9%

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
			•Ítem no previsto redes de telecomunicación – cruces •Reubicación redes de telecomunicación •Reubicación postes policía nacional •Arreglo cámara policía en puente costado nororiental García cadena •Canalización para semáforos torres de Alejandría •Restitución Semaforización carrera 30 – calle 67 •Obra adicional deprimido Diamante •Reubicación acometida eléctrica Motoreste •Obra adicional Acueducto •Modificación eléctrica Costado occidental •Ítem no previsto Urbanismo •Distribución de redes de telecomunicaciones en espacio publico •Obras CAI eléctrico •Obra adicional sistema de alumbrado publico		
Adicional 8	$ 6.988.774.264	6%	•Presupuesto eléctrico línea de media tensión, Red aérea la flora •Reubicación de redes de Telecomunicación •Restitución semaforización Carrera 30 – Calle 67 •Distribución de redes de telecomunicación en espacio publico •Trabajos cableado red de media tensión •Trabajos por reubicación de redes de telecomunicación existentes	1.Implementación de metodologías BIM (1%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (2%)	3%
Valor Total	$ 146.636.225.252,48	131%	•Provisionales de obras Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	12%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

Evaluación de los adicionales realizados en el proyecto "CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS", realizando una proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas.

Tabla 14 – Proyección de la disminución de costos asociados a la implementación de las estrategias de mitigación adoptadas

	Valor	Porcentaje con respecto al presupuesto	Descripción ítems Modificados	Estrategias de mitigación	Porcentaje con Incertidumbre
Valor Inicial	$ 37.479.888.234,6	100%	Presupuesto inicial	NA	
Adicional 1	$ 319.995.530,00	1%	• Fase I del plan de Manejo de Trafico		1%
Adicional 2	$ 6.373.777.864,00	17%	• Preliminares y movimientos de Tierra • Alcantarillado • Estructuras concreto deprimido, pazo elevado y plazoleta • Urbanismo • Pavimentación • Señalización • Iluminación • Red Hidráulica • No previstos	1.Implementación de metodologías BIM (11%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (4%)	2%
Adicional 4	$ 13.399.958.721,77	34%	• Preliminares y movimientos de Tierra • Alcantarillado • Estructuras concreto deprimido, pazo elevado y plazoleta • Rampas y terraplenes plazoleta • Urbanismo • Pavimentación • Señalización • Iluminación • Red Hidráulica • Acabados y mobiliario plazoleta • Puente peatonal • Implantación de la Guía ambiental • Mobiliario urbano • Plan de manejo de trafico • Estadio de atletismo • No previstos	1.Implementación de metodologías BIM (22%) 2. Colaboración con las empresas prestadoras de servicios públicos (4%)	8%
Valor Total	$ 57.573.620.350,41	154%	Costo Total Obra	Total, porcentaje con incertidumbre	11%

Fuente: Secretaría de Infraestructura, a partir de información consignada en SECOP I y SECOP II

En base a los factores mencionados y la experiencia acumulada en la ejecución de megaobras, el incremento del 11% en los riesgos se justifica como una medida precautoria que toma en cuenta tanto la incertidumbre inherente a los factores antes descritos como la necesidad de adaptar el proyecto a circunstancias cambiantes y potencialmente imprevistas. Esta cifra se encuentra dentro del rango aceptable y documentado en la literatura de gestión de riesgos para proyectos de infraestructura de gran escala.

12 BENEFICIOS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD

Los proyectos de Movilidad, objeto del acuerdo en relación, presentan diferentes beneficios y áreas de oportunidad de desarrollo, tanto municipales como metropolitanos, estos beneficios se identifican desde diferentes aristas.

En aras de vislumbrar los beneficios del proyecto, se enlistan los problemas identificados que motivan el desarrollo del proyecto, entre los cuales se destaca:

- ✓ La limitada oferta vial en sentido Norte Sur del área metropolitana.
- ✓ Una alta congestión vehicular.
- ✓ El crecimiento automotor.
- ✓ Pocos espacios para el deporte y la recreación.
- ✓ Espacios públicos sin el cumplimiento de las condiciones técnicas.
- ✓ Pérdida de capa vegetal generando erosión en los sectores aledaños al DRMI.
- ✓ Alta densificación en el sector DRMI sin control de las normas geotécnicas de la CDMB.
- ✓ Largos tiempos en los desplazamientos de viaje.
- ✓ Uso de zonas prohibidas para el parqueo.

Como soluciones a los problemas enlistados, se define el desarrollo de los proyectos de infraestructura, los beneficios se distinguen no solo desde el punto de vista de movilidad e infraestructura, también abarcan mejoras en las dinámicas sociales, calidad de vida, aumento de focos de interés turístico tanto municipal como metropolitano, condiciones que propenden el desarrollo y progreso de la ciudad y la región

A continuación, se relacionan los principales beneficios que la implementación y construcción del proyecto de la Troncal Metropolitana Norte Sur, tramo 3ª (Intersección de la carrera 9na con calle 45) y tramos 3C, 4 y 5 (Mutis 2w- mercado campesino) trae tanto al municipio como al área metropolitana.

Figura 87 – Indicadores de beneficios con la construcción y puesta en marcha de los tramos 3ª, 3C, 4 y 5 de la Troncal Metropolitana Norte Sur.



Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

A nivel general los principales beneficios se generalizan en los siguientes puntos

- Población impactada 1.327.106 (*Proyecciones de población área metropolitana 2024, Censo DANE 2018*).
- Población beneficiada directa: 28.940 habitantes de la comuna 7 y 17.

- Aumento de la competitividad debido al progreso y modernización de la infraestructura física del municipio de Bucaramanga.
- Impacto Metropolitano mejorando las condiciones de transitabilidad y tiempos de recorridos entre el Norte-Centro y Sur del AMB.
- Mejora en las condiciones urbanísticas y paisajísticas de los entornos impactados.
- Soluciones integrales para la comunidad.

Beneficios en la movilidad

Con la construcción y puesta en marcha del proyecto, los principales beneficios desde la movilidad corresponden al:

- Mejoramiento en demoras en los desplazamientos.
- Se minimiza la congestión en la zona del proyecto y aledañas a esta
- Se genera la optimización vial, reducción de los tiempos de recorridos.

De acuerdo al estudio de tránsito desarrollado para la construcción del tramo 3ª, correspondiente a la intersección de la 9na con 45, las mejoras a nivel de indicadores de tránsito se reflejan en la siguiente relación.

Figura 88 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha del intercambiador de la 9na con 45

Parámetros	Línea Base	Proyecto	Variación
Demora Promedio (seg)	44,10	17,22	-0,61
Paradas Promedio	1,58	0,83	-0,47
Velocidad (km/h)	20,50	27,76	0,35
Demora Promedio x Parada (seg)	30,44	7,14	-0,77
Distancia Total Recorrida (km)	7343,17	7370,15	0,00
Tiempo de Viaje Total (h)	359,89	265,54	-0,26
Demora Total (h)	148,88	57,70	-0,61
Total Paradas	19147,00	10062,00	-0,47
Demora Total x Parada (h)	102,77	23,93	-0,77
Vehículos Activos	332,00	245,00	-0,26
Vehículos Despejados	11821,00	11816,00	0,00
Demora Latente (h)	0,25	0,24	-0,04
Demanda Latente	0,40	0,80	1,00

Fuente: Productos Contrato 140-2024 Consultor Nogaall S.A.S (Diseños Fase III).

En cuanto a los tramos 3C, 4 y 5 correspondientes a sector Mutis carrera 2W – Mercado campesino, se identifican los siguientes indicadores a nivel de Fase II.

Figura 89 – Indicadores de mejora en la movilidad vehicular con la construcción y puesta en marcha tramos 3C, 4 y 5 (Mutis Carrera 2w-Mercado Campesino).

Parámetro	Línea Base	Proyecto	Variación
Demora Promedio (min)	6.75	5.20	-1.55
Velocidad (km/h)	22	30	8

Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

- Se genera movilización inclusiva integrando diferentes grupos de sociedades con movilidad reducida
- Se genera reducción de accidentes, diminución en las tasas de incidentes y accidentes en el área de intervención del proyecto con áreas de esparcimiento y zonas peatonales.
- Integración de los diferentes modos de transporte
- Adecuación de espacios públicos y zonas verdes

Beneficios Ambientales

- Paisajismo sostenible: Armonización de la construcción con el entorno natural y que busca preservar y mejorar la salud ecológica de un espacio.
- Corredores ecológicos conectándose con las zonas de protegidas ambientalmente (DRMI de Bucaramanga).
- Mejora de la calidad del aire que respiramos basado en los árboles a sembrar, los cuales podrán capturar una mayor cantidad de partículas de polvo y otros contaminantes del aire.
- Reducción de la huella de carbono de los edificios y las áreas urbanas, al aumentar la cantidad de árboles sembrado habrá mayor absorción de C02 durante la fotosíntesis ayudando a mitigar el cambio climático.
- El uso estratégico de medios silviculturales para la generación de sombra disminuirá la necesidad de aire acondicionado el consumo eléctrico.
- Reducción del consumo de agua, el sembrar especies nativas y perennes requieren menos mantenimiento y agua reduciendo emisiones asociadas con el riesgo y fertilizantes.
- Para lograr esto objetivos, se contempla dentro del proyecto las siguientes intervenciones y compensaciones desde el punto de vista ambiental, bajo la siembra de las especies establecidas en el manual de silvicultura del municipio de Bucaramanga, siendo un total de 339 árboles sembrados, 2700 arbustos y 800 m2 de césped de grama dulce.

Figura 90 – Indicadores de especies arbóreas a sembrar en el marco del proyecto.



Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

Beneficios sociales

- Desarrollo y Crecimiento de la ciudad.
- Mejora significativa de la calidad de vida al reducir el estrés y la frustración de los conductores.
- Aumento de la seguridad vial al disminuir el riesgo de accidentes y lesiones.
- Mayor inclusión social al facilitar el acceso a servicios esenciales para comunidades marginadas.
- Mayor accesibilidad a zonas comerciales, residenciales, educativas, atención médica y demás servicios esenciales.
- Disminución en las demoras del transporte público

Beneficios en el Ordenamiento Territorial

- Desarrollo y Organización territorial apropiada, dando cumplimiento a los planes tanto municipales como metropolitanos en materia a la organización territorial y organización de la Infraestructura en el área de influencia.
- Integración de nuevos espacios para el uso y desarrollo de la comunidad.

Beneficios económicos

- Mejora de la infraestructura vial para aumentar la eficiencia del transporte.
- Reducción de los costos operativos para empresas y ciudadanos al disminuir los tiempos de viaje.
- Generación de empleo local durante la fase de construcción, contribuyendo al crecimiento económico.

Beneficios en la infraestructura

- Proyección de obras que generan seguridad y competitividad al entorno del proyecto, mejorando las condiciones de movilidad, con el uso de pasos elevados, acortando distancias, permitiendo que la vía sea una opción de movilidad eficiente.

- La nueva infraestructura proyectada, mejora las condiciones urbanísticas y paisajísticas del entorno, dando mayor confort tanto a los habitantes como a los transeúntes del sector, armonizando el proyecto con el entorno e importancia histórica, cultural, comercial y social que representa el área de intervención.
- Incorporación de obras de mitigación, que permiten solucionar potenciales áreas susceptibles a la erosión, en donde se incorporan soluciones basadas en la Naturaleza (SBN), incorporando con esto el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) –Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

Beneficios en la mejora del espacio público

- La planificación Urbana y sostenible incorporada en el proyecto, Facilita las circulaciones diferentes a la vehicular, lo que contribuye a reducir la congestión y el tráfico, permitiendo la conectividad con el transporte público, y contribuyen a reducir los impactos ambientales.
- El aumento del espacio, mejora la calidad de vida, la salud y el bienestar de las personas. También contribuye a la cohesión social y la igualdad.
- De manera específica el proyecto contempla como beneficios medibles a nivel de espacio público, el desarrollo de 2.271 m2 de espacio público mejorado entre andenes, separadores, pasos seguros e incorporación de mobiliario urbano; incorporación de mínimo 6 paraderos de transporte público localizados, desarrollo de 6 pasos peatonales seguros por medio de pompeyanos o resaltos trapezoidales

13 PRESUPUESTO DE LOS PROYECTOS

TROCAL NORTE SUR- TRAMO NOVEN CON 45, TRAMO A, TRAMO B, TRAMO C Y OBRAS COMPLEMENTARIAS (MALLA VIAL, PARQUES Y ESCENARIOS DEPORTIVOS)

El cálculo de los costos de materialización del proyecto se determinó a partir del análisis e identificación de actividades específicas, estableciendo los requisitos de cada componente de costos en herramientas, equipo, mano de obra, insumos y transporte; Estructurándolas en una secuencia lógica de ejecución de a acuerdo a lo dispuesto normativamente, para establecer el cronograma de ejecución del mismo. Para el año 2026 la intersección de la novena con 45, presenta costos totales correspondientes a ***$130,789,764,848,oo,*** la rehabilitación de la malla vial urbana adyacente al correcto contempla costos correspondientes a **$6.786.000.764** el tramo entre el mutis - carrera 2w – mercado campesino presento un presupuesto para el tramo A correspondiente a ***$33,380,949,118,*** el tramo B del proyecto presenta costos totales equivalentes a $77.330.056.890 y el tramo C costos correspondientes a $ 99.611.454.065, dentro de las obras complementarias a desarrollar en el sector Mutis 2W, se encuentra la repotencialización de parques y escenarios deportivos, los cuales, presentan costos totales correspondientes a $7.302.062.831 y $18.278.336.972 respectivamente, así mismo, para el sector correspondiente al Mutis 2w - Mercado campesino se proyecta adelantar la rehabilitación de la malla vial urbana adyacente al proyecto con un valor total correspondiente a $ 18.248.072.485 para un total de costos totales correspondientes para los proyectos de la Troncal Norte Sur a ***$391.726.697.972*** en las siguientes tablas se presenta el presupuesto de los costos directos de los proyectos de movilidad.

Tabla 15 - Presupuesto sector Carrera Novena con Calle 45

PRECONSTRUCCION	6 MESES	1 MES
OBRA	18 MESES	3 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	**24 MESES**	**4 MESES**

	9NA CON 45	***MALLA VIAL 9NA CON 45***	***TOTAL 9NA CON 45***
VALOR OBRA	$ 64.747.788.835	$ 5.928.367.337	$ 70.676.156.172
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 432.011.875	$ -	$ 432.011.875
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 467.737.515	$ -	$ 467.737.515
COSTOS SOCIALES PGS	$ 131.755.397	$ -	$ 131.755.397
GESTION PREDIAL	$ 1.525.277.053	$ -	$ 1.525.277.053
DISEÑOS	$ 878.057.541	$ 58.263.015	$ 936.320.556
PRECIOS UNITARIOS	**$ 68.182.628.216**	**$ 5.986.630.352**	**$ 74.169.258.568**
VALOR INTERVENTORIA	$ 5.028.281.253	$ 799.370.412	$ 5.827.651.665
VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 73.210.909.469**	**$ 6.786.000.764**	**$ 79.996.910.233**
ADQUISICION PREDIAL	**$ 57.578.855.379**	**$ -**	**$ 57.578.855.379**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 130.789.764.848**	**$ 6.786.000.764**	**$ 137.575.765.612**

Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2025.

Tabla 16 - Presupuesto proyecto Mutis 2w- Mercado Campesino

PRECONSTRUCCION	4 MESES	12 MESES	18 MESES	2 MESES
OBRA	10 MESES	18 MESES	24 MESES	8 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	14 MESES	30 MESES	42 MESES	10 MESES

	TRAMO A	TRAMO B	TRAMO C	PARQUES
VALOR OBRA	$ 29.875.641.733	$ 46.805.780.732	$ 69.578.853.598	$ 6.111.248.424
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 239.780.814	$ 586.984.869	$ 753.703.610	$ 125.150.131
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 272.636.592	$ 500.962.041	$ 709.255.338	$ 130.588.323
COSTOS SOCIALES PGS	$ 90.264.888	$ 121.445.764	$ 150.408.315	$ 54.504.688
GESTION PREDIAL	$ -	$ 936.308.686	$ 90.008.955	$ -
APROPIACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 554.915.391	$ 832.373.088	$ 882.528.018	$ 213.880.165
PRECIOS UNITARIOS	**$ 31.033.239.418**	**$ 49.785.855.180**	**$ 72.164.757.834**	**$ 6.635.371.731**
VALOR INTERVENTORIA	$ 2.347.709.700	$ 3.698.293.165	$ 5.847.734.061	$ 666.691.100
VALOR TOTAL PROYECTO	**$ 33.380.949.118**	**$ 53.484.148.345**	**$ 78.012.491.895**	**$ 7.302.062.831**
ADQUISICION PREDIAL	$ -	$ 23.845.908.545	$ 21.598.962.170	$ -
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 33.380.949.118**	**$ 77.330.056.890**	**$ 99.611.454.065**	**$ 7.302.062.831**

PRECONSTRUCCION	3 MESES	1 MES	18 MESES
OBRA	12 MESES	8 MESES	24 MESES
TIEMPO TOTAL DEL PROYECTO	15 MESES	9 MESES	42 MESES

	ESCENARIOS	MALLA VIAL CRA 2W - MUTIS	TOTAL CRA 2W MUTIS MERCADO CAMPESINO
VALOR OBRA	$ 16.265.041.398	$ 16.028.548.726	$ 184.665.114.611
COSTOS AMBIENTALES PMA	$ 146.541.961	$ -	$ 1.854.161.385
COSTOS MANEJO DE TRANSITO PMT	$ 160.629.881	$ -	$ 1.774.072.175
COSTOS SOCIALES PGS	$ 74.113.099	$ -	$ 490.736.754
GESTION PREDIAL	$ -	$ -	$ 1.026.317.641
APROPIACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	$ 320.820.247	$ 58.263.015	$ 2.862.779.924
UNITARIOS	$ 16.967.146.586	$ 16.086.811.741	$ 192.673.182.490
VALOR INTERVENTORIA	$ 1.311.190.386	$ 2.161.260.744	$ 16.032.879.155
VALOR TOTAL PROYECTO	$ 18.278.336.972	$ 18.248.072.485	$ 208.706.061.645
ADQUISICION PREDIAL	$ -	$ -	$ 45.444.870.715
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	$ 18.278.336.972	$ 18.248.072.485	$ 254.150.932.360

Fuente: Secretaria de Infraestructura, 2026

Tabla 17 - Presupuesto total proyecto Troncal Norte Sur

TNS Y COMPLEMENTARIAS			
ITEM	*INTERSECCION 9NA CON 45*	*MUTIS MERCADO CAMPESINO*	*TNS + COMPLEMENTARIAS*
VR TOTAL OBRA	*$ 74.169.258.568*	*$ 192.673.182.490*	*$ 266.842.441.058*
VR TOTAL INTERVENTO	*$ 5.827.651.665*	*$ 16.032.879.155*	*$ 21.860.530.820*
VR TOTAL A CONTRATA	*$ 79.996.910.233*	*$ 208.706.061.645*	*$ 288.702.971.878*
VR COMPRA PREDIAL	*$ 57.578.855.379*	*$ 45.444.870.715*	*$ 103.023.726.094*
VR TOTAL PROYECTO	*$ 137.575.765.612*	*$ 254.150.932.360*	*$ 391.726.697.972*

Fuente. Secretaria de Infraestructura, 2026

14 COSTOS TOTAL DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO

En la actualidad, el proyecto de la Troncal Norte Sur Novena con 45 se encuentra en Fase III, el proyecto Mutis – Mercado se encuentra a nivel de estudios y diseños a detalle. En este contexto, y de acuerdo con las buenas prácticas en gestión del riesgo y planificación financiera, debe aplicarse un ajuste por incertidumbre en las estimaciones de costos para considerar la variabilidad esperada de las cantidades y el desarrollo del proyecto en la Fase 3.

Las variaciones para los proyectos se determinaron según los siguientes puntos:

- **Determinación del porcentaje de incertidumbre:** Se determinó basado en proyectos similares en fase 2 y la variabilidad histórica de costos.

- **Factores que afectan la incertidumbre**: Cambios en especificaciones técnicas, ajustes en estudios de suelos y condiciones socioeconómicas.
- **Aplicación del porcentaje de incertidumbre:** Se contempló en las cantidades y valores unitarios del presupuesto.

Se estima que las cantidades pueden variar cuando el proyecto evoluciona a fase 3 (Ingeniería detallada), debido a los siguientes factores:

- Ajuste en volúmenes de obra según estudios técnicos adicionales.
- Factores externos como inflación o cambios en costos de materiales.
- Incrementos asociados a modificaciones normativas o ajustes en diseño.

Este hecho también se respalda en las condiciones y consideraciones particulares relacionadas en el análisis financiero del proyecto, en donde se genera un análisis retrospectivo basado en la fase de construcción de diferentes proyectos con alcances similares, gestionados y desarrollados por el Municipio de Bucaramanga y Gobernación de Santander, tales como el proyecto CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR VIAL MESÓN DE LOS BÚCAROS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AMPLIACION DEL CORREDOR VIAL PRIMARIO BUCARAMANGA FLORIDABLANCA SECTOR PUERTA DEL SOL - PUENTE PROVENZA DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE INTERCAMBIADOR VIAL NEOMUNDO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, se identifican variaciones de incertidumbres tasadas en el 11%.

Ahora bien, dentro de la evaluación presupuestal se contempla también la previsión de ajuste presupuestal por cambio de vigencia para actividades de construcción. la proyección de los presupuestos a vigencias futuras resulta fundamental para garantizar el equilibrio financiero de los contratos de infraestructura, evitando desajustes económicos derivados de cambios en la vigencia contractual. Este procedimiento permite anticipar impactos financieros, ajustando las partidas presupuestarias de manera realista y conforme

El cálculo de ajustes por cambio de vigencia se basa en la metodología proporcionada por el IDU en la guía "Elaboración de presupuestos para contratos de consultoría, construcción, conservación y apoyo a la gestión (versión 4, 2023)

Se calculan los ajustes por cambio de vigencia con el fin de adoptar las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de estructurar la propuesta económica. Dicho cálculo se realiza teniendo en cuenta el plazo estimado de ejecución del contrato y la fecha proyectada de inicio de acuerdo con los tiempos de evaluación y adjudicación del proceso licitatorio, previstos por la normativa de contratación vigente.

Se consideran estas variables y si la ejecución del contrato pasa al siguiente año se estiman estos costos. El cálculo de ajustes para contratos de obra, se realiza teniendo en cuenta el porcentaje de ICOCIV estimado por la Entidad (Índice de costos de la construcción de Obras Civiles), tomando como referencia el boletín técnico más actualizado correspondiente al boletín de noviembre 2025, siendo este el reporte más actualizado

Tabla 18 - Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total nacional Noviembre (2025)

Tabla 4. ICOCIV. Variación y contribución año corrido de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.
Total nacional
Noviembre 2025

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	5,08	2,84
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	3,40	0,19
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	2,41	0,47
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,36	0,41
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	2,60	0,25
	Total	**100**	**4,16**	**4,16**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

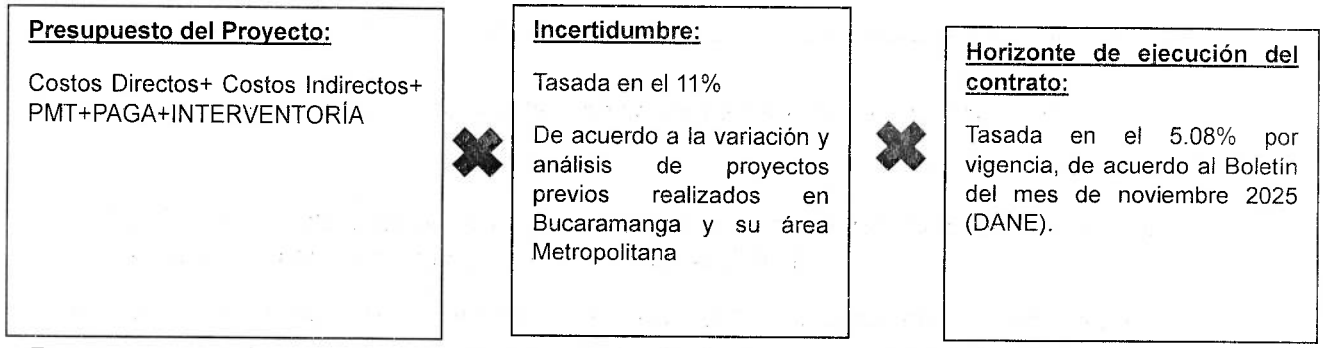
Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/bol-ICOCIV-ene2025.pdf

El ICOCIV[14] tenido en cuenta para las proyecciones presupuestales de los proyectos enmarcados en el presente acuerdo corresponden al 5.08%.

Este cálculo asegura que los valores presupuestados reflejen de manera realista el crecimiento económico y los efectos inflacionarios, permitiendo una gestión eficiente de los recursos y evitando subestimaciones en la asignación de fondos.

De tal forma que la evaluación y proyección presupuestal se sintetiza en la siguiente expresión:

Figura 91 – Proceso Metodológico para la obtención del Valor de la Construcción.



Fuente: Secretaría de Infraestructura 2026, a partir de la guía de elaboración de presupuestos para contratos de consultoría, construcción, conservación y apoyo a la gestión, versión 4 (2023).

[14] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/bol-ICOCIV-nov2025.pdf

Basado en las variables previamente descritas, se calculan los costos totales de construcción para los proyectos adscritos al presente acuerdo, correspondientes a La Troncal Metropolitana tramos 3ª (Intersección de la carrera 9na con calle 45), tramo A, Tramo B y Tramo C (Mutis 2W – Mercado Campesino), los cuales reflejan los siguientes resultados:

Tabla 19 - Valores totales para la construcción de los proyectos.

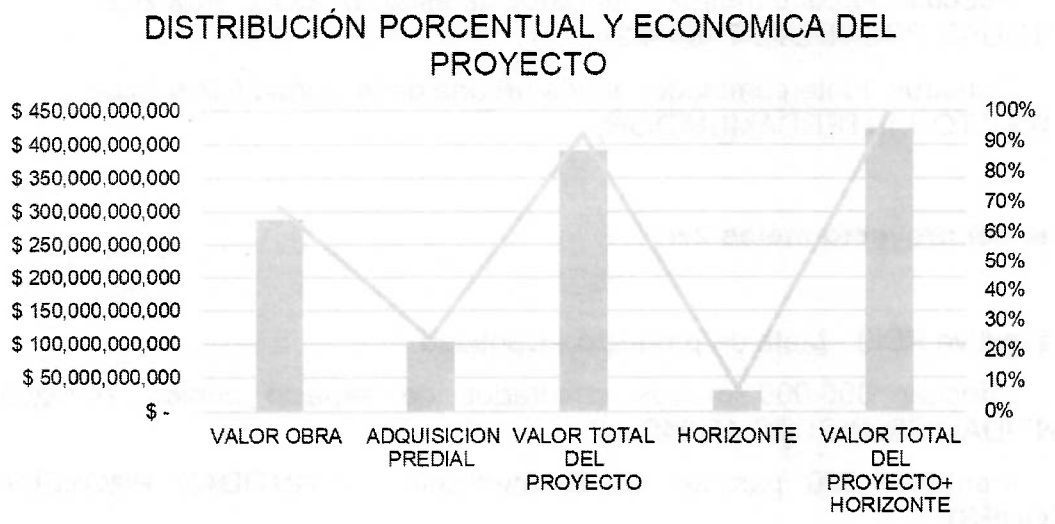
PORCENTAJES (%)	0%	24%	36%	28%	12%	
DESCRIPCIÓN	EJECUCIÓN AÑO 2026	EJECUCIÓN AÑO 2027	EJECUCIÓN AÑO 2028	EJECUCIÓN AÑO 2029	EJECUCIÓN AÑO 2030	TOTAL
VALOR OBRA	$ -	$ 88.487.971.707	$116.732.575.513	$58.437.697.261	$25.044.727.397	$288.702.971.878
ADQUISICION PREDIAL	$ -	**$ 69.501.809.652**	**$ 33.521.916.443**	$ -	$ -	**$103.023.726.094**
VALOR TOTAL DEL PROYECTO	$ -	**$ 157.989.781.358**	**$150.254.491.956**	**$58.437.697.261**	**$25.044.727.397**	**$391.726.697.972**
HORIZONTE	$ -	$ 4.495.188.963	$ 12.161.274.426	$ 9.365.986.018	$ 5.490.177.055	$ 31.512.626.462
VALOR TOTAL DEL PROYECTO+ HORIZONTE	$ -	**$ 162.484.970.321**	**$162.415.766.382**	**$67.803.683.279**	**$30.534.904.452**	**$423.239.324.434**

Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026.

El costo total de los proyectos teniendo en cuenta el horizonte del proyecto corresponde a $ ***423.239.324.434.***

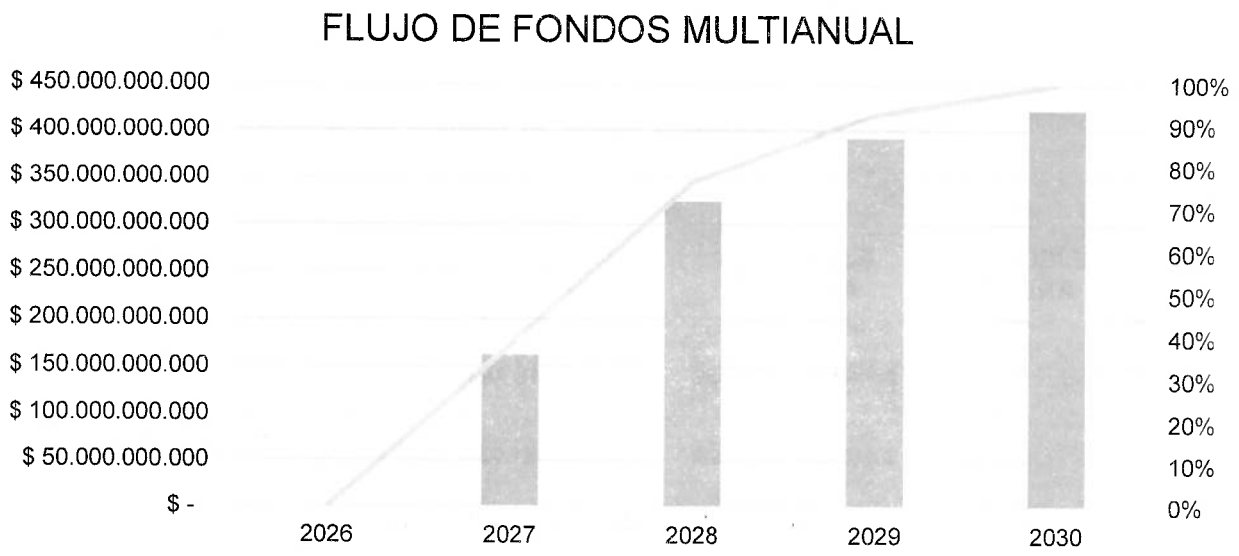
Teniendo en cuenta la información previamente relacionada, se genera la distribución porcentual y económica del proyecto, así como el flujo de fondos multianual del mismo, los cuales se presentan a continuación.

Tabla 20 - Distribución porcentual y económica del proyecto



Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026.

Tabla 21 – Flujo de Fondos Multianual



Fuente: Secretaria de Infraestructura 2026.

15 METAS DEL PLAN DE DESARROLLO A CUMPLIR CON LA EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHAS DEL PROYECTO

Metas del proyecto 9na con 45

Consecutivo PDM - Meta de producto – Cantidad

47 Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico. (4002020) - (CANTIDAD PROYECTO 7104 m2)

108 Construir 1 intercambiador en vía urbana de la ciudad (CANTIDAD PROYECTO 1 INTERCAMBIADOR)

Metas del proyecto metas 2w

Consecutivo PDM - Meta de producto - Cantidad

47 Adecuar 300,000 metros cuadrados de espacio púbico. (4002020) - (CANTIDAD PROYECTO 18.849 m2)

49 Mantener 100 parques en el municipio - (CANTIDAD PROYECTO 4 PARQUES)

50 Mantener 1,605,851 metros cuadrados de zonas verdes (CANTIDAD PROYECTOS 2400 M2)

97 Construir 1 Puente en vía urbana existente de la ciudad - (CANTIDAD PROYECTO 1 PUENTE)

102 Construir 1 Vía urbana en la ciudad. - (CANTIDAD PROYECTO 1.38 KM)

103 Mejorar 20 Km de Vías urbanas del municipio (CANTIDAD PROYECTO 2 KM)

134 Mantener 80 infraestructuras Deportivas en el Municipio (CANTIDAD PROYECTO 4 ESPACIOS DEPORTIVOS)

136 Realizar adecuaciones a 4 parques recreativos que tenga en cuenta un enfoque en nuevas disciplinas deportivas. (CANTIDAD PROYECTO 4 PARQUES RECREATIVOS)

ING. MARIA DEL ROSARIO TORRES VARGAS
Secretaria de Infraestructura
Municipio de Bucaramanga

Proyectó: Equipo Técnico Secretaria de Infraestructura

No.011 - 2026

ACTA DE CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL CONFIS MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

En Bucaramanga, siendo las 2:00 p.m. del lunes 16 de marzo de 2026, de manera presencial previa convocatoria realizada por el Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda conforme al cronograma establecido, se reunieron: JOSE MANUEL CORZO ALVARADO Delegado Alcalde - Presidente; ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA, delegada del Alcalde en materia económica; JAIME ALBERTO RUIZ YEPES, Secretario de Planeación; FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ - Secretario de Hacienda; LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE, Subsecretaria de Hacienda - Coordinadora grupo Impuestos; EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO, Tesorera General; MYRIAM LAYTON SANCHEZ, Profesional especializado (Contabilidad); LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ, Profesional especializado (Presupuesto); miembros del CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS quienes dieron inicio al presente consejo con el fin de deliberar los puntos señalados en el siguiente orden del día:

Orden Del Día

1. Llamado a lista y verificación de quórum.
2. Lectura y aprobación del orden del día.
3. Concepto por parte del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**
4. Presentación y concepto actualización Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga.
5. Proposiciones y varios.

ASISTEN A LA REUNIÓN LOS SIGUIENTES MIEMBROS DEL CONFIS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde - Presidente	Despacho Alcalde
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	Secretaría Administrativa
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación	Secretaría de Planeación
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Despacho	Secretaría de Hacienda
EDNA LILIANA DIAZ MURILLO	Tesorera General	Secretaría de Hacienda
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda – Coordinadora Impuestos	Secretaría de Hacienda
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado - Presupuesto	Secretaría de Hacienda

COPIA CONTROLADA

ASISTEN A LA REUNIÓN COMO INVITADOS

NOMBRE	CARGO	DEPENDENCIA
MARÍA DEL ROSARIO TORRES V.	Secretaria de Infraestructura	Secretaría de Infraestructura
JHAIR ANDRES MANRIQUE BAUTISTA	Director General Dirección de Tránsito	Dirección de Tránsito
ANA DORIS CHINCHILLA PABÓN	Contratista	Secretaría de Hacienda
ANGIE STEPHANIE ARAQUE SILVA	Contratista	Secretaría de Hacienda

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUORUM

Después del llamado a lista se establece quórum con participación de siete (07) de los ocho (8) miembros permanentes del CONFIS, por lo tanto, se puede realizar la presente sesión.

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Efectuada la lectura del orden del día, el mismo es aprobado por unanimidad de los miembros asistentes a esta reunión.

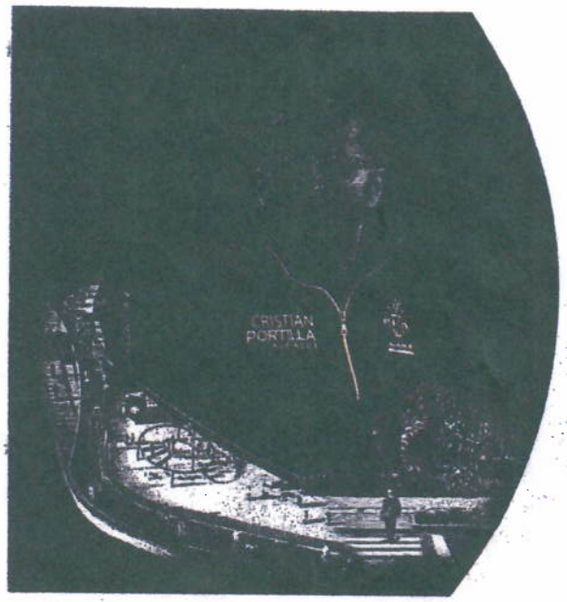
CONSTANCIA SECRETARIAL. Antes de continuar con el orden del día, se deja constancia que, el concepto que emitirán los H. Miembros del CONFIS, respecto al proyecto de acuerdo que se pondrá en consideración, versa únicamente sobre la conveniencia y viabilidad de la herramienta financiera, fiscal u operación presupuestal utilizada, pues en todo caso, antes de ser radicado ante el H. Concejo Municipal, deberá ser revisado y aprobado por parte de la Secretaría Jurídica del Municipio de Bucaramanga en lo correspondiente.

3. CONCEPTO POR PARTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL - CONFIS PARA LA PRESENTACIÓN ANTE EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA DECISIÓN ADMINISTRATIVA QUE IMPLICA VARIACIÓN EN LOS INGRESOS O GASTOS DEL MUNICIPIO CONTENIDA EN EL PROYECTO DE ACUERDO: "POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Toma la palabra el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, Secretario de Hacienda, quien manifiesta que el presente proyecto de acuerdo tiene como objetivo la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito por la suma de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

De esta manera fundamenta ante los H. Miembros de CONFIS la solicitud de la Secretaría de Hacienda, así:

COPIA CONTROLADA



Secretaría de Hacienda

Autorización al señor alcalde de Bucaramanga para **celebrar contratos de empréstito nuevo cupo de endeudamiento**

Secretaría de Hacienda

Objetivo

El presente proyecto de acuerdo tiene como finalidad la autorización por parte del Concejo Municipal al señor Alcalde de Bucaramanga para negociar y celebrar contratos de empréstito hasta por la suma de ***Quinientos treinta y ocho mil seiscientos once millones cuatrocientos ochenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos mcte ($538.611.485.946)*** que serán invertidos en obras estratégicas de alto impacto y desarrollo de ciudad.

Secretaría de Hacienda

Base legal

El fundamento normativo de las operaciones de crédito público, dentro de las cuales se incluyen los contratos de empréstito, así como la competencia para su autorización, se encuentra previsto en las siguientes disposiciones:

- **Constitución Política de Colombia artículo 313 numeral 3.**
- **Ley 136 de 1994 numeral 3 y parágrafo 4to.**
- **Ley 358 de 1997 modificada por la Ley 2155 de 2021 – Capacidad de endeudamiento.**
- **Ley 819 de 2003 – Superávit primario.**
- **Decreto 1068 de 2015 – Decreto único reglamentario del sector Hacienda y Crédito Público.**

Secretaría de Hacienda

Contexto

COMPARATIVO ACUERDOS MUNICIPALES

MUNICIPIOS SANTANDER	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Floridablanca	Acuerdo 037 de 2024 Acuerdo 032 de 2025	$ 55.000 Millones $ 30.000 Millones
Barrancabermeja	Acuerdo 016 de 2024	$ 202.289 Millones

MUNICIPIOS COMPARABLE INGRESOS	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Pereira	Acuerdo 15 de 2024	$ 200.000 Millones
Cúcuta	Acuerdo Municipal No. 022 de 2024	$ 287.500 millones

PRINCIPALES CIUDADES	ACUERDO	VALOR ENDEUDAMIENTO
Bogotá D.C.	Acuerdo Distrital No. 939 de 2024	$ 9,5 billones
Cali	Acuerdo Municipal No. 0592 de 2024	$ 3,5 billones
Barranquilla	Acuerdo Distrital No. 001 de 2024	$ 3,0 billones
Cartagena de Indias	Acuerdo Distrital No. 147 de 2024	$ 1,5 billones

Secretaría de Hacienda

Contexto

DECRETO EMERGENCIA ECONÓMICA

REPÚBLICA DE COLOMBIA

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO NÚMERO 1390

22 DIC 2025

Por el cual se declara el Estado de Emergencia Económica y Social en todo el territorio nacional

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 215 de la Constitución Política y en la Ley 137 de 1994, y

Indirectamente, la habilitación del Ejecutivo para expedir decretos legislativos con fuerza de ley crea un marco en el que pueden surgir normas tributarias que podrían afectar los ingresos de las entidades territoriales.

Esto introduce una nueva incertidumbre en los ingresos futuros del municipio.

Etapas para materializar **operaciones de crédito público y ejecutar proyectos**

1. Acuerdo municipal que autoriza negociar, contratar empréstito e incorporar
2. Suscripción contratos de empréstito con entidades financieras
3. Acuerdo municipal vigencias futuras que garantiza y respalda la financiación de los
4. Desembolso de los recursos de acuerdo a la solicitud de cada Oficina Gestora

Secretaría de Hacienda

Proyecto
Troncal Norte Sur
- Intercambiador
Cra. 9 con 45

Secretaría de Hacienda

Proyecto
Troncal Norte Sur
-Autopista 2W

Secretaría de Hacienda

Proyecto
Modernización del
sistema semafórico
en Bucaramanga

Secretaría de Hacienda

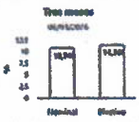
DESEMBOLSOS - NUEVO ENDEUDAMIENTO						
PROYECTO	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
TRONCAL NORESUR		162,484,970,321	162,415,766,382	67,803,883,276	30,534,904,452	423,239,324,434
MODERNIZACION RED SEMAFORICA	75,149,011,759	40,223,149,753				115,372,161,512
TOTAL	75,149,011,759	202,708,120,074	162,415,766,382	67,803,883,279	30,534,904,452	538,611,485,946

Troncal Norte Sur y Obras Complementarias » ***$ 423.239 millones***

Modernización del Sistema Semafórico » ***$ 115.372 millones***

Contexto de proyección **condiciones financieras**

IBR
Tres meses
09/03/2026



DTF
9,79%
Tasa efectiva anual, base 365.

Tasa de depósitos a término fijo (DTF) a 90 días, semanal
13/03/2026

Cada desembolso se proyecya con las siguientes condiciones:

TASA: IBR 13%
PUNTOS ADICIONALES: 3%
PERIODO DE GRACIA: 24 MESES (2 AÑOS)
PERIODO DE AMORTIZACIÓN: 96 MESES (8 AÑOS)
PLAZO TOTAL: 120 MESES (10 AÑOS)

Proyección servicio de la deuda pública **contradada + nuevo endeudamiento**

TOTAL DEUDA			
TOTAL RECURSOS DE CRÉDITO		FUENTES	CONSOLIDADO
VIGENCIA	AMORTIZACIÓN	INTERESES	TOTAL AÑO
2026	65,407,100,499	34,159,336,509	99,566,437,007
2027	69,131,171,215	58,181,532,940	127,312,684,155
2028	66,396,299,522	78,166,536,686	134,562,836,208
2029	65,301,337,806	80,231,445,599	145,533,783,405
2030	69,836,888,276	89,611,230,250	159,448,098,526
2031	84,317,937,919	80,857,392,485	165,175,330,405
2032	86,469,805,999	67,475,440,193	153,964,246,192
2033	82,416,187,134	54,121,398,056	136,537,585,190
2034	70,880,342,610	41,767,850,017	112,648,192,627
2035	67,818,530,634	30,747,918,276	98,566,448,911
2036	66,152,232,435	19,929,493,149	86,081,725,584
2037	47,173,882,715	10,212,417,636	57,386,310,350
2038	24,991,065,215	4,084,281,322	29,065,316,537
2039	9,114,825,813	1,187,145,632	10,301,171,444
2040	2,385,539,410	190,843,153	2,576,382,563
TOTAL	937,771,543,993 96	660,923,292,292 68	1,498,694,776,286 64



Proyección 2026 - 2040
ingresos



PROYECCION DE INGRESOS 2026-2040

VIGENCIA	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL	VARIACION	INGRESOS TRIBUTARIOS	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	RECURSOS DE CAPITAL
2026	$ 973.633.375.978	$ 1.042.884.366.556	$ 547.390.259.172				
2027	$ 994.548.825.287	$ 1.073.327.395.588	$ 54.832.600.000	2,15%	0,03%	2,95%	-89,98%
2028	$ 993.716.439.340	$ 1.106.000.940.111	$ 52.000.000.000	-0,08%	0,67%	3,12%	-5,17%
2029	$ 1.059.463.998.205	$ 1.141.468.421.372	$ 53.074.620.212	6,62%	6,72%	3,18%	2,06%
2030	$ 1.132.152.157.665	$ 1.177.160.736.197	$ 54.142.054.016	6,86%	6,90%	3,13%	2,01%
2031	$ 1.208.178.488.670	$ 1.214.828.959.569	$ 55.241.326.783	6,71%	6,82%	3,13%	2,03%
2032	$ 1.284.997.981.157	$ 1.253.980.591.806	$ 56.373.506.556	6,35%	6,35%	3,22%	2,05%
2033	$ 1.366.904.016.416	$ 1.294.361.044.080	$ 57.538.773.563	6,38%	6,38%	3,14%	2,07%
2034	$ 1.456.234.603.853	$ 1.339.858.828.449	$ 58.743.955.370	6,53%	6,53%	3,44%	2,09%
2035	$ 1.570.230.984.964	$ 1.373.000.365.236	$ 59.976.195.773	7,83%	7,83%	2,47%	2,10%
2036	$ 1.680.646.658.309	$ 1.417.136.682.630	$ 61.252.541.640	7,03%	7,03%	3,21%	2,13%
2037	$ 1.810.848.695.174	$ 1.484.830.584.342	$ 62.565.142.885	7,74%	7,74%	4,77%	2,14%
2038	$ 1.936.056.262.965	$ 1.597.894.696.153	$ 63.917.071.432	6,92%	7,11%	7,61%	2,16%
2039	$ 2.077.284.948.532	$ 1.705.670.743.920	$ 65.309.583.575	7,30%	7,30%	6,75%	2,18%
2040	$ 2.226.393.102.159	$ 1.804.939.232.811	$ 66.743.671.082	7,18%	7,18%	5,82%	2,20%

Fuente: Proyeccion de Ingresos 2026-2040

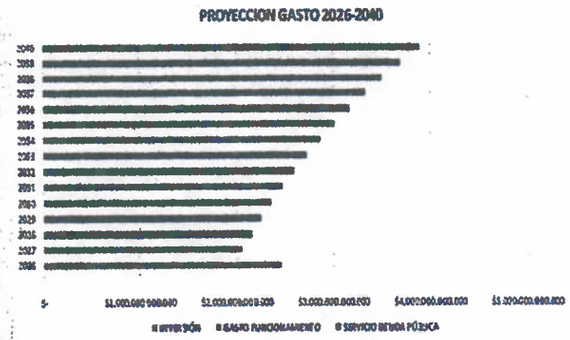
Fuente: Proyección de Ingresos 2026-2040

Proyección 2026 - 2040
gastos

PROYECCION GASTO 2026 - 2040

VIGENCIA	GASTO FUNCIONAMIENTO	SERVICIO DEUDA PUBLICA	INVERSION
2026	$ 375.730.464.903	$ 165.764.138.942	$ 1.902.410.469.037
2027	$ 387.550.410.620	$ 128.511.302.834	$ 1.539.896.857.412
2028	$ 415.873.306.820	$ 145.278.510.416	$ 1.591.289.874.378
2029	$ 443.995.626.220	$ 167.915.225.515	$ 1.053.196.168.055
2030	$ 475.102.000.474	$ 172.317.892.567	$ 1.718.965.294.701
2031	$ 504.822.705.177	$ 178.054.183.830	$ 1.790.961.803.785
2032	$ 545.122.145.217	$ 169.186.379.020	$ 1.867.196.144.293
2033	$ 584.384.571.405	$ 151.373.876.696	$ 1.894.226.467.511
2034	$ 626.613.724.574	$ 128.186.334.465	$ 2.112.619.947.393
2035	$ 672.394.853.532	$ 114.908.369.823	$ 2.226.369.929.511
2036	$ 721.886.758.762	$ 103.242.181.863	$ 2.344.884.590.975
2037	$ 775.674.808.594	$ 75.302.678.514	$ 2.483.975.683.294
2038	$ 832.709.396.498	$ 48.898.240.136	$ 2.629.779.613.957
2039	$ 896.215.659.986	$ 38.234.460.540	$ 2.772.790.268.371
2040	$ 962.708.359.365	$ 23.617.272.584	$ 2.911.998.733.926

PROYECCION GASTO 2026-2040



Secretaría de Hacienda

Estado de la deuda
Diciembre 2025

ESTADO DE LA DEUDA	MES: DICIEMBRE	AÑO: 2025
ENTIDAD FINANCIERA	SALDO DEUDA DESEMBOLSADO	RECURSOS PENDIENTE X D
BANCO DE BOGOTÁ	$48.588.661.678,41	$0,00
BANCOLOMBIA	$66.504.627.569,00	$3.936.759.129,00
BBVA	$89.516.668.148,19	$0,00
AGRARIO	$30.772.869.839,39	$0,00
ITAÚ	$0,00	$0,00
OCCIDENTE	$44.100.947.940,00	$0,00
	DESEMBOLSADO: $299.483.695.164,99	PENDIENTE X D: $3.936.759.129,00

Secretaría de Hacienda

Indicadores 2025 - 2040

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

Su determinación requiere dos criterios de indicador:

Indicador de Solvencia

Este indicador señala que la relación entre intereses y ahorro operacional no puede superar el 60%. El ahorro operacional se define como: Ingresos Corrientes – Gastos de Funcionamiento.

En el municipio de Bucaramanga, este indicador se refleja así: **4% en la vigencia 2025; 4% en la vigencia 2026; 6% en la vigencia de 2027; 8% en la vigencia 2028; 9% en la vigencia 2029;** a partir de 2030 continua su disminución hacia adelante como lo muestra la siguiente tabla.

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

Indicador de Sostenibilidad

Este indicador mide la relación entre el Saldo de la Deuda y los Ingresos Corrientes, *los cuales no pueden superar el 100%;* los cálculos de los indicadores contemplan la deuda desembolsada, lo pendiente por desembolsar y el nuevo endeudamiento a solicitar el Cupo de endeudamiento ante el Concejo Municipal.

El Indicador de Sostenibilidad para la vigencia 2025, **se refleja en el 29%, en la vigencia 2026 se sitúa en el 33%, vigencia de 2027 en 41%, vigencia 2028 y 2029 en 49%,** a partir de la vigencia de 2030 se observa disminución

Secretaría de Hacienda

Capacidad de endeudamiento

E3.02 – Indicadores legales (Ley 358)

Capacidad de Endeudamiento

Valores en millones de $

IPC Proyectado

Proyección de Capacidad Legal de Endeudamiento

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

El superávit primario es un indicador necesario para establecer la capacidad de endeudamiento. Además, es complementario a los establecidos por la ley para determinar la capacidad de pago y garantizar la sostenibilidad de la deuda.

Para la vigencia 2025 el Municipio presento indicador de superávit primario de 1187,9% para el año 2026, 262,2%; en el año 2027, 201,6%; este comportamiento positivo se mantiene durante los años proyectados en el presente estudio, lo que garantiza la sostenibilidad de los pagos.

De esta manera, el resultado de Superávit Primario del Municipio de Bucaramanga con este endeudamiento se concluye como **SOSTENIBLE** para los próximos diez (10) años y continua viable hasta culminar el pago de servicio de deuda con niveles óptimos.

Secretaría de Hacienda

Superavit Primario

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
METAS DEL SUPERAVIT PRIMARIO
LEY 358 DE 1997 (millones de pesos)
PERIODO DE 2026 A 2040

Fecha Elaboración: Marzo 10-2026

Capacidad de endeudamiento confirmada por la calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings

La firma calificadora de riesgo crediticio Fitch Ratings mediante carta oficial del 21 de enero de 2026 confirma que el Municipio de Bucaramanga mantiene su calificación de AAA (col) y F1+ aún contemplando la contratación de crédito público de hasta COP700.000 millones, lo que se traduce no solo en una capacidad de endeudamiento idónea con criterios de sostenibilidad fiscal sino también en un escenario adecuado de buen manejo de los recursos públicos por parte de la administración.

FitchRatings

La autorización se solicitará por **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946)**, suma que de acuerdo a los indicadores de capacidad de endeudamiento, superávit primario y proyección del Plan Financiero de 2025 a 2040 elaborada por la Secretaría de Hacienda, no representa un riesgo para la sostenibilidad fiscal del Municipio de Bucaramanga, según lo manifiesta el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ.**

Así mismo, el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, señala que con este proyecto de acuerdo se presentarán como anexos dos certificaciones, las cuales brindan tranquilidad y respaldo al evidenciar que el Municipio cumple con los indicadores financieros de capacidad de endeudamiento y que el impacto fiscal de los recursos que se van a comprometer no genera efectos negativos en la financiación del Municipio.

En este punto interviene la doctora **ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA** con las siguientes preguntas:

I) ¿Cuál sería el modelo financiero previsto sobre algún tipo de desaceleración económica o caída del impuesto predial?

II) ¿Cuál sería el escenario del recaudo de industria y comercio si cae como el año 2024?

III) ¿Qué tasa de interés esta utilizando el modelo financiero y que escenario de tasas se simuló?

IV) ¿Qué garantía va respaldar este empréstito?

A las cuales el doctor **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ** responde:

I) Es importante tener presente que la proyección del modelo financiero utilizado para fundamentar este proyecto de acuerdo parte de un diagnóstico histórico del comportamiento de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación – ICLD en el Municipio de Bucaramanga. La conclusión *perse* es que los ingresos tributarios de la entidad muestran en los últimos 5 años una tendencia de crecimiento pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

COPIA CONTROLADA

pacifica y estable lo que nos brinda un escenario sólido y de certeza para avanzar con esta apuesta de desarrollo y dinámica económica.

II) La reducción que se presentó en el año 2024 no obedece a una situación económica o a un comportamiento propio de la comunidad sino obedece a que en los años anteriores en el Municipio desarrollaba su actividad económica un gran contribuyente que generaba esta tributación. Este contribuyente se trasladó a otra ciudad y por ende el recaudo bajó. Si analizamos el ingreso teniendo en cuenta esta situación particular vemos como también, en los últimos años ha tenido una tendencia de crecimiento estable.

III) Actualmente la tasa de interés fijada por el Banco de la República está al 10,25%, sin embargo, se espera que a final de año como medida preventiva de inflación, esta suba a 13%, es por esta razón que siendo cautelosos y responsables con las finanzas municipales, este crédito tiene una proyección de este 13% con unos puntos adicionales o spreed del 3%.

Si la tasa de interés se mantiene estable, nuestras proyecciones estarán por encima lo que generaría aún más tranquilidad en la sostenibilidad financiera municipal. Los puntos adicionales corresponden a las condiciones de mercado actual que ofrece el sistema financiero, sin embargo, no descartamos concretar las operaciones de crédito con un spreed inferior.

IV) La fuente que respaldará esta operación de crédito está contenida en los Ingresos Corrientes de Libre Destinación del Municipio.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, el presente punto del orden del día.

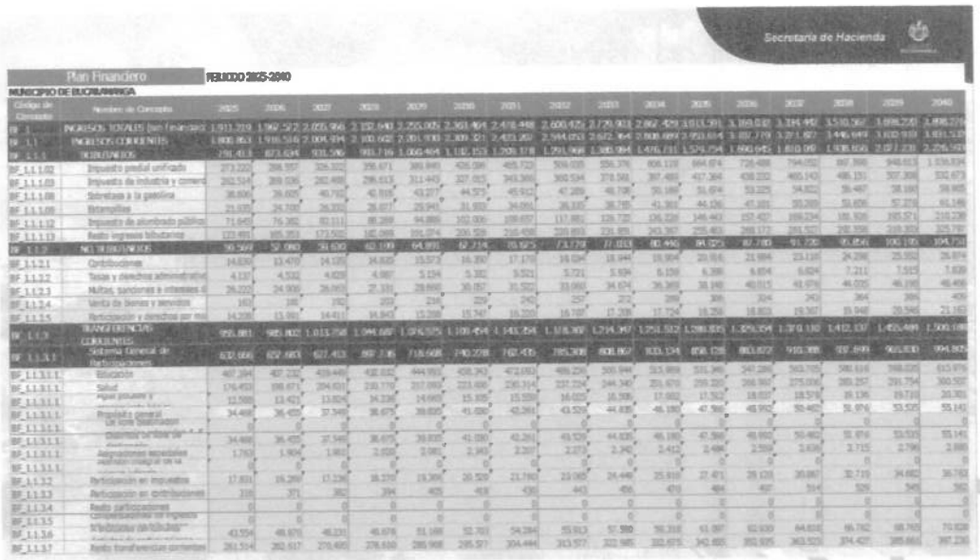
CONCEPTO.

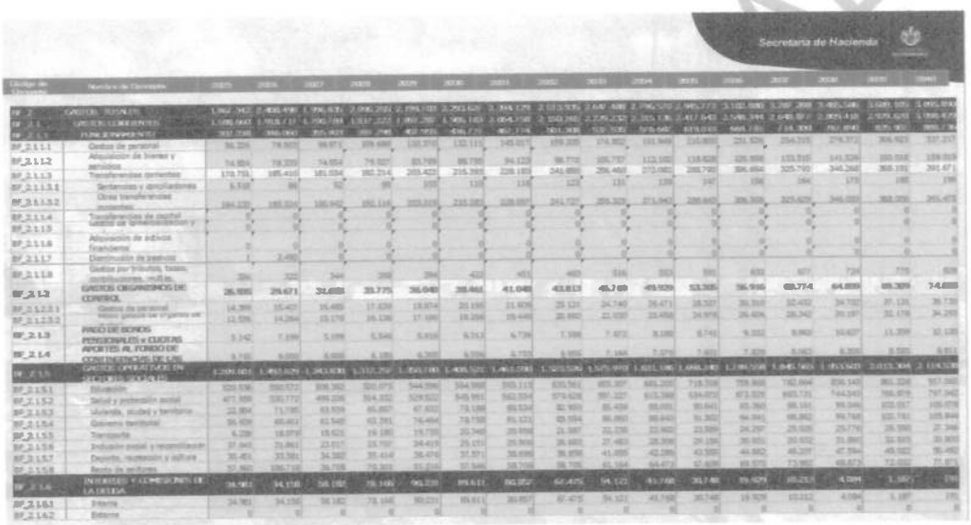
Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** para la presentación ante el Concejo Municipal de la decisión administrativa que implica variación en los ingresos o gastos del Municipio contenida en el proyecto de acuerdo: **"POR MEDIO DEL CUAL SE CONCEDEN AUTORIZACIONES AL ALCALDE DE BUCARAMANGA PARA CELEBRAR CONTRATOS DE EMPRÉSTITO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** esto dentro del marco de competencia funcional de este Consejo contenido en el artículo 35 de Decreto Municipal No. 0076 de 2005.

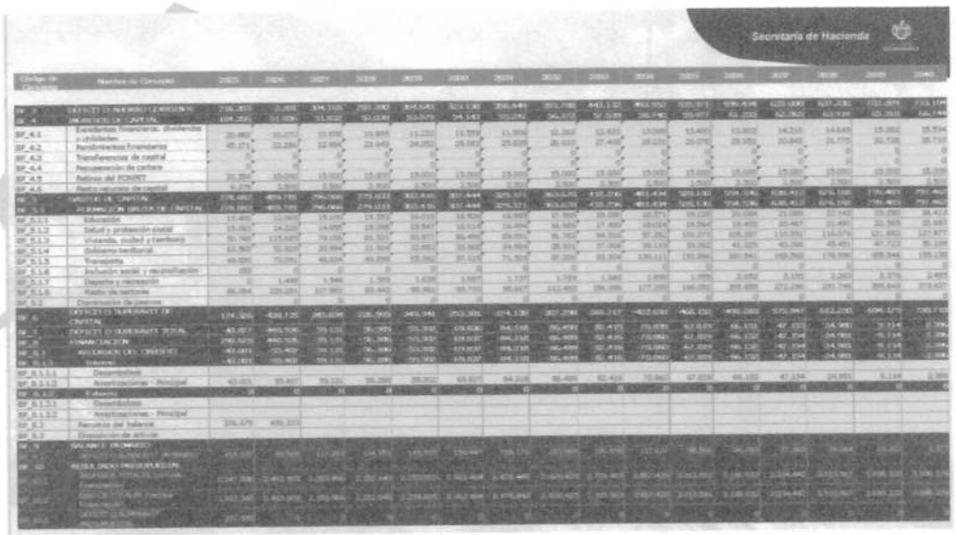
4. PRESENTACIÓN Y CONCEPTO ACTUALIZACIÓN PLAN FINANCIERO 2025-2040 DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA.

Continúa el **Dr. FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ,** Secretario de Hacienda quien presenta la actualización al plan financiero 2025-2040[1] incluido en el capítulo V) del documento Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Bucaramanga, así:

COPIA CONTROLADA







Señala el Dr. **FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ**, que este plan financiero ya incluye el cupo de crédito de **QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS ONCE MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y**

SEIS PESOS MCTE ($538.611.485.946) sobre el cual se solicitará la autorización correspondiente al Concejo Municipal y que esta matriz financiera diseñada por el Ministerio de Hacienda, es la que nos permite tener la certeza de la sostenibilidad de la entidad a más de diez años.

De esta manera, se pone en consideración del Consejo Superior de Política Fiscal-CONFIS, la actualización al Plan Financiero 2025-2035 aquí presentada.

CONCEPTO.

Escuchadas las razones expuestas, los miembros del CONFIS otorgan concepto **FAVORABLE** a la actualización del Plan Financiero 2025-2040 del Municipio de Bucaramanga contenido en el documento Marco Fiscal de Mediano Plazo.

5. PROPOSICIONES Y VARIOS.

Sin proposiciones por parte de los H. Miembros de este Consejo.

Agotado el orden del día se da por terminada esta sesión ordinaria de **CONFIS No. 011-2026 hoy 16 de febrero de 2026 siendo las 4:00 PM** y en constancia firman quienes en ella intervinieron.

NOMBRE	CARGO	FIRMA
JOSE MANUEL CORZO ALVARADO	Delegado Alcalde – Presidente	
ANA MARIA VARGAS SEPÚLVEDA	Delegada del Alcalde en Materia Económica	
JAIME ALBERTO RUIZ YEPES	Secretario de Planeación.	
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ MUÑOZ	Secretario de Hacienda	
LINA MARÍA MANRIQUE DUARTE	Subsecretaria de Hacienda - coordinadora Impuestos.	
EDNA LILIANA DÍAZ MURILLO	Tesorera General	
LUZ YAMILE MEDINA PERÉZ	Profesional Especializado de Presupuesto	

Proyectó: Angie Stephanie Araque Silva – CPS Secretaría de Hacienda.
Revisó: Luz Yamile Medina Peréz - Profesional Especializado - Presupuesto

COPIA CONTROLADA