San Juan de Pasto, 19 de julio de 2022

Doctor
WILLIAN ANDRÉS MENESES
Presidente y demás miembro del
Honorable Concejo Municipal de Pasto
Ciudad

Cordial saludo.

Adjunto al presente remito para su estudio y posterior aprobación el proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".**

La sustentación del presente proyecto está a cargo del Doctor **RODRIGO YEPES SEVILLA,** en calidad de **Gerente de la UAE SETP**, para que asista como Interlocutor a los debates del Proyecto, con plenas facultades.

Atentamente,

GERMAN CHAMORRO DE LA ROSA
Alcalde Municipal de Pasto.

San Juan de Pasto, 19 de julio de 2022

Doctor
WILLIAN ANDRÉS MENESES
Presidente y demás miembros del
Honorable Concejo Municipal de Pasto
Ciudad

Cordial y atento saludo, Honorables Concejales.

Por medio del presente me permito remitir para su estudio y posterior aprobación el proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".** A continuación, presento los motivos que sustentan el proyecto de acuerdo puesto a su consideración:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objeto del presente proyecto de acuerdo es autorizar la creación y reglamentación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Pasto, definir su naturaleza e indicar la fuente y la destinación de los potenciales recursos en armonía con lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, con el propósito señalado en el mismo artículo citado, "*de contribuir a la sostenibilidad…* [del *Sistema* Estratégico de transporte Público del Municipio de Pasto], *a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario,* [así como] *al mejoramiento continuo del sistema…*".

1.- ANTECEDENTES.

Mediante documento CONPES 3549 del 24 de noviembre de 2008, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la capital nariñense, de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el documento respectivo.

Actualmente, en el Plan de Desarrollo del Municipio de Pasto para el período 2020 – 2023 "PASTO LA GRAN CAPITAL", contenido en el Acuerdo Municipal No. 005 del 10 de junio de 2020, se define y prevé en su artículo 40 el Programa "PASTO SE MUEVE SEGURO, SOSTENIBLE, INCLUYENTE, CONECTADO Y

TRANSPARENTE". Este programa busca aportar bases sólidas para un acceso apropiado a los servicios de transporte colectivo, con espacios públicos e infraestructuras adecuadas, y con un sistema de movilidad equitativo, basado en el Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio, adoptado en los decretos antes relacionados.

En el desarrollo de estos sistemas, inicialmente, se consideró que podría desarrollarse de manera autosostenible teniendo en cuenta el importante aporte de recursos públicos, pero después de una década de esfuerzos y experiencias, se reconoció en la modificación del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, realizada mediante el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, la eventual necesidad de otras fuentes de pago de origen territorial para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos; fuentes de financiación desarrolladas en el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, y que podrán ser canalizadas, a través de fondos como los que se plantea crear con el presente proyecto de acuerdo municipal.

Así mismo es oportuno destacar que el Alcalde Municipal de Pasto expidió el decreto 013 de enero de 2022 "POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS CONDICIONES PARA LA ORGANIZACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO -SETP- EN EL MUNICIPIO DE PASTO", mismo que en su artículo 41 prescribe:

> ***"ARTÍCULO 41. FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA.*** *La alcaldía del Municipio de Pasto, en articulación con la UAE AVANTE o quien haga sus veces, presentarán el proyecto de acuerdo municipal, ante el H. Concejo de Pasto, para la creación e implementación de un fondo de estabilización tarifaria para la sostenibilidad del sistema, conforme a lo previsto en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, en el cual se definirán las fuentes que permitan financiar el mencionado fondo y reglamentará las condiciones de acceso por parte de los operadores del SETP que cumplan con las condiciones de habilitación, operación, requisitos e indicadores de calidad, en el marco de la operación formal del esquema previsto en este decreto."*

2.- CONTEXTO

Un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) es un mecanismo de fomento que busca contribuir al equilibrio en el precio de un producto con el propósito de fortalecer su comercialización y que está respaldado por la ley colombiana. Este mecanismo se está implementando para los Sistemas de Transporte Público, con miras a fortalecer la sostenibilidad y cierre financiero del modelo de operación, en equilibrio con el criterio de tarifa al usuario. En buena parte se debe a que, en Colombia y el mundo, dadas las condiciones de costos vs ingresos por tarifa, el modelo operacional suele no generar cierre financiero con los recursos exclusivamente de tarifa. Por lo tanto, es necesario evaluar la sostenibilidad del

sistema actual en la ciudad de Pasto desde las estimaciones de la demanda y las fuentes de financiación y crear el mecanismo necesario para contribuir a que pueda lograrse el cierre del modelo operacional, procurando un equilibrio entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

El Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo - Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad - posibilitó la creación de fondos de estabilización y subvención a través de los cuales podrían ser canalizados los recursos.

La complejidad actual de la financiación sostenible del sistema de transporte público y la necesidad de asegurar su prestación eficiente y segura a todos los habitantes del territorio del municipio, justifica recurrir a la posibilidad legal de crear fondos de estabilización y subvención del Sistema, como forma de administrar los recursos destinados para el mismo y aportar a la calidad y sostenibilidad necesarios para la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.

Con el objeto de dar cumplimiento a la ley y basados en estudios actuales de desempeño financiero del SETP de Pasto, se expidió el Decreto 013 del 18 de enero de 2022, por el cual se actualizan las condiciones para la organización, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP- en el Municipio de Pasto.

Con la expedición del decreto, se plantea un cronograma de implementación que responde a las condiciones actuales y que espera viabilizar la entrada de operación del sistema para el año 2023, señalando las actividades que garanticen la progresiva incorporación de los elementos del sistema.

En los estudios elaborados, a partir del diseño operacional y legal, se ha estructurado el diseño financiero para el SETP de Pasto y sus ajustes, observando los principios de sostenibilidad y costeabilidad. Para cada agente, se ha establecido un mecanismo de remuneración que cubra sus costos de inversión (CAPEX), costos de operación y administración (OPEX) y costos financieros de deuda y capital invertido, observando el criterio de bancabilidad.

El sistema arroja resultados de tarifa técnica que en las condiciones actuales excede la capacidad de pago de la demanda estimada. Después de las iteraciones tanto de diseño técnico como del diseño financiero, el sistema se encuentra optimizado y, aun así, la tarifa técnica obtenida como resultado es superior a la tarifa actual del usuario, lo que supone la necesidad de desarrollar los procesos que permitan capturar recursos de fuentes alternativas generando recursos adicionales para cubrir la diferencia de manera que sea razonablemente previsible el cumplimiento del principio de sostenibilidad.

En consecuencia y con el objeto de lograr la implementación del SETP de Pasto como prioridad para la adecuada prestación del servicio y tal como se indicó arriba, en cumplimiento de la política nacional de transporte y de la normativa nacional que rige esta materia, el Municipio de Pasto debe crear el Fondo de

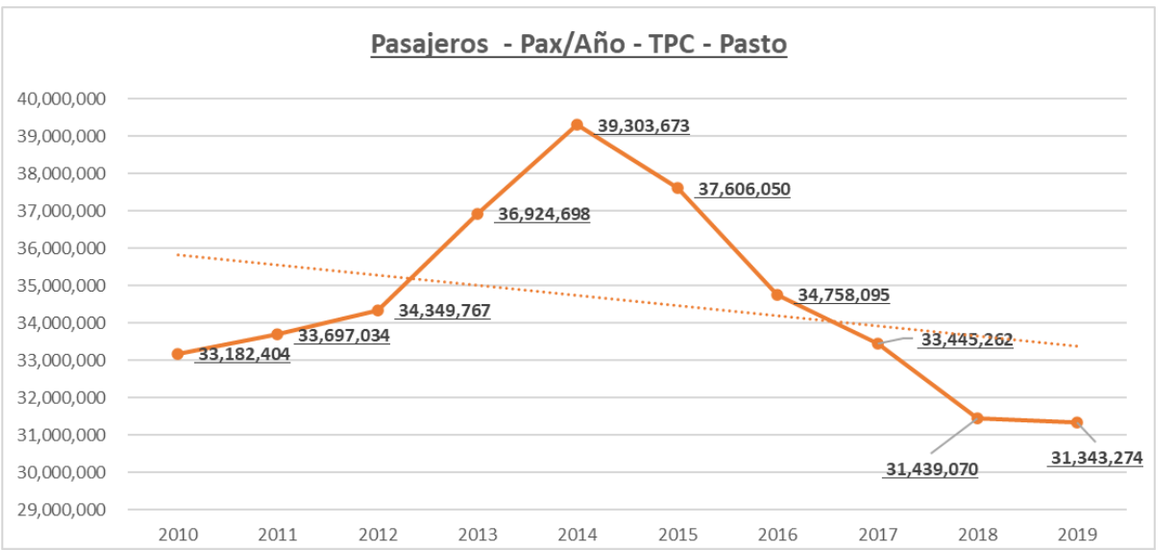
Estabilización Tarifaria y Subvención, mismo que será materializado para cada vigencia según el comportamiento y proyecciones técnicas de las variables operacionales y financieras del sistema, incluida la tarifa proyectada al usuario.

3.- JUSTIFICACIÓN

La complejidad actual de la financiación sostenible del sistema de transporte público y la necesidad de asegurar su prestación eficiente y segura a todos los habitantes del territorio del municipio, justifica recurrir a la posibilidad legal de crear fondos de estabilización y subvención del Sistema, como forma de administrar los recursos destinados para el mismo y contribuir a la calidad y sostenibilidad para la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.

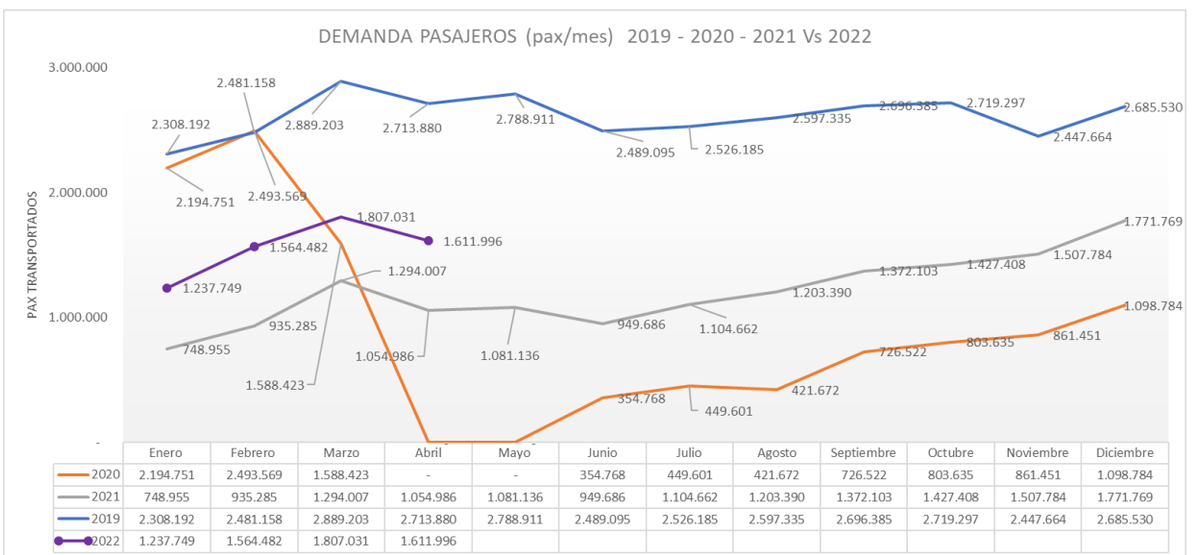
4.- CONSIDERACIONES TÉCNICAS

La demanda de pasajeros entre los años 2014 al 2019, ha venido decayendo de manera constante



Existe una tendencia marcada a la disminución de la demanda de pasajeros, debido a temas de incremento de la motorización, transporte informal y a una deficiente prestación del servicio, lo cual da como resultado dificultades en el cierre financiero de la operación y, más aún, acentuadas con las consecuencias palpables de la PANDEMIA COVID -19 y sus implicaciones en la demanda de transporte público colectivo. Ahora bien, con la implementación de un nuevo esquema de transporte, con el sistema estratégico de transporte público, es claro que se requerirá que el modelo financiero soporte los requerimientos operacionales y de calidad del servicio que deberán cumplir los operadores de transporte, atados al cumplimiento de indicadores de calidad de servicio, a diferencia de lo que sucede en la actualidad.

Cabe mencionar que la Ley 1955 de 2019 – PND, ha definido en su artículo 98 las condiciones de sostenibilidad del transporte público y considera el estudio de fuentes públicas y privadas que permitan afrontar las difíciles condiciones financieras de los diferentes sistemas de transporte del país, ante la necesidad de avanzar en esquemas que mejoren la calidad del servicio, lo cual se ha unido con la época más crítica para el transporte colectivo a raíz de la pandemia. Es claro que los FET se crean para la operación de Sistemas de Transporte, es decir, para cuando comience a operar el SETP en las condiciones que prevé la normativa nacional.



	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2020	2.194.751	2.493.569	1.588.423	-	-	354.768	449.601	421.672	726.522	803.635	861.451	1.098.784
2021	748.955	935.285	1.294.007	1.054.986	1.081.136	949.686	1.104.662	1.203.390	1.372.103	1.427.408	1.507.784	1.771.769
2019	2.308.192	2.481.158	2.889.203	2.713.880	2.788.911	2.489.095	2.526.185	2.597.335	2.696.385	2.719.297	2.447.664	2.685.530
2022	1.237.749	1.564.482	1.807.031	1.611.996								

5.- PREVISIONES DE LOS MODELOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

En el año 2020 y como parte de las condiciones para la implementación operacional del SETP, se desarrolló un proceso de consultoría, donde se definió el estudio en particular que determinó los posibles escenarios de recuperación de la demanda de pasajeros, con el ánimo de reproducir la recuperación de ésta, determinando las afectaciones a la sostenibilidad financiera del modelo operacional de transporte. Como se puede observar en los resultados de la demanda de pasajeros y en especial para el año 2021, no se alcanzó la meta aquí prevista con una diferencia de 6.0 millones de pasajeros (Meta: 14 millones), anotando que la proyección para el año 2022 se situó en 20 millones de pasajeros y al cierre de lo que va del año (mayo 2022) la demanda acumulada se sitúa en 8.0 millones de pasajeros, lo cual permite proyectar a cierre de este año una movilización de alrededor de 19 millones de pasajeros. Es decir, la recuperación de demanda ha sido más lenta de lo que se proyectó como escenario post covid en 2020. Para 2023, se estima una demanda de 28 millones de pasajeros.

Pas/año	Cod	Empresa	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	1	Americana	7,380,209	10,218,751	10,847,126	10,975,316	11,201,660	11,526,158	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636	11,614,636
	2	Autobuses	4,271,997	5,915,073	6,278,804	6,353,007	6,484,025	6,671,859	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074	6,723,074
	3	Cootranur	5,741,759	7,950,127	8,438,999	8,538,730	8,714,825	8,967,282	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117	9,036,117
	4	Tesa	2,978,878	4,124,600	4,378,231	4,429,973	4,521,332	4,652,309	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022	4,688,022
	Total		**20,372,843**	**28,208,552**	**29,943,160**	**30,297,026**	**30,921,842**	**31,817,608**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**	**32,061,849**

Km/año	Cod	Empresa	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	1	Americana	5,135,666	7,110,923	7,548,190	7,637,393	7,794,899	8,020,708	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277	8,082,277
	2	Autobuses	2,909,557	4,028,618	4,276,347	4,326,884	4,416,118	4,544,047	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928	4,578,928
	3	Cootranur	3,558,193	4,926,728	5,229,684	5,291,488	5,400,615	5,557,064	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721	5,599,721
	4	Tesa	2,252,293	3,118,559	3,310,327	3,349,448	3,418,523	3,517,554	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555	3,544,555
	Total		**13,855,709**	**19,184,828**	**20,364,547**	**20,605,214**	**21,030,155**	**21,639,372**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**	**21,805,481**

El estudio toma como base las condiciones operacionales y considera el cálculo de la tarifa técnica, de lo anterior define los costos o faltantes que debe apalancar el FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA – FET, considerando el estado deficitario del modelo.

TARIFA TECNICA	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Flota Op	382	382	382	382	382	382	382	382	382
Flota Total	420	420	420	420	420	420	420	420	420
Oferta (Kms)	14,525,511	20,112,246	21,348,995	21,601,295	22,046,779	22,685,446	23,517,297	24,542,331	25,760,548
Demanda (Pax)	20,372,843	28,208,552	29,943,160	30,297,026	30,921,842	31,817,608	32,984,325	34,421,992	36,130,610
Costos Variables	1,416	1,297	1,317	1,359	1,399	1,435	1,469	1,501	1,531
Costos de Capital (Flota)	501	373	362	368	372	372	370	365	358
Costos Fijos	866	644	625	636	642	643	639	630	618
TOTAL COSTOS /PAX	**2,783**	**2,314**	**2,304**	**2,364**	**2,412**	**2,450**	**2,477**	**2,496**	**2,508**
Tarifa Proyectada	2,000	2,100	2,200	2,300	2,400	2,500	2,600	2,700	2,800
Faltante	15,961	6,030	3,110	1,937	383	(1,585)	(4,042)	(7,019)	(10,563)
Fondo Acumulado	15,961	21,991	25,101	27,038	27,421	25,836	21,794	14,775	4,212

Como se puede observar en el detalle del faltante, es la cifra que corresponde a la implementación del fondo bajo las condiciones del modelo operacional. Después de la pandemia del COVID – 19, las condiciones actuales de la operación en términos de vehículos disponibles y demanda de pasajeros han generado una afectación a nivel económico y de sostenibilidad financiera para el servicio de transporte. Las nuevas condiciones de movilización y modos de transporte implementados en los dos últimos años suponen una pérdida de la demanda que influye de manera negativa en la viabilidad del esquema empresarial, así como en la prestación del servicio considerando que la reposición de material rodante no ha sido eficaz, ni tampoco posible frente a las condiciones del mercado y la banca comercial que ven el transporte público como volátil y de alto riesgo.

Desde el punto de vista técnico y como se demuestra en esta exposición, el FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA, resulta una de las opciones que permite propender por el cierre financiero y operacional del nuevo esquema, a fin de brindar eficiencia en la prestación del servicio, bajo parámetros de medición de indicadores y administración previstos en el Decreto 013 de 2022 para la implementación y operación formal del SETP.

6.- LEGALIDAD

En materia de servicios públicos en general, esta responsabilidad se plasma expresamente en el artículo 365 de la Constitución Política cuando se señala como un deber del Estado "*asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional*". La importancia del servicio, que allí se marca con su inclusión como inherente a la finalidad social del Estado se marca

igualmente con las posibilidades de su intervención dentro de las competencias para la dirección general de la economía, que se le asignan en el artículo 334 de la constitución, "*con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano*".

El mismo artículo 334 superior contempló una intervención cualificada, que en el marco social del estado de derecho justifica el empleo de los recursos necesarios para asegurar a todas las personas y, en especial, a las de menores ingresos, el acceso a bienes y servicios básicos, sin apartarse, en todo caso, de que dicha intervención económica encuentra límite en el artículo 150-21 de la Carta, según el cual se consigna una reserva legal dirigida a que sea la ley la que precise sus fines, alcances y límites.

Ahora bien, en el ámbito legal, el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, dispone que los sistemas de transporte colectivo deben ser sostenibles y, para ello, a las tarifas podrán ser sumadas otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, de manera que conjuntamente sean suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

El artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, contempla que "*Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención*".

Descritas las potenciales fuentes, allí mismo por disposición del legislador se posibilita su canalización permitiéndose de tal forma su creación y definiéndose su objetivo o finalidad y las potenciales fuentes de recurso. Conforme lo dispuesto en el artículo 30 del Decreto 111 de 1996, "*Constituyen fondos especiales en el orden nacional, los ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador.*" Así, el fondo de estabilización y subvención tendrá la naturaleza, como fondo especial, de una cuenta de manejo presupuestal sin personería jurídica.

Su creación corresponde al Concejo Municipal en razón de que a éste corresponde dictar las normas sobre el presupuesto municipal y según dispuso el legislador en el numeral 9 del artículo 32 de la Ley 136 de 1994 y dado que de conformidad con el parágrafo 2 del mismo artículo, "*Aquellas funciones normativas del municipio para las cuales no se haya señalado si la competencia corresponde a los alcaldes o los concejos, se entenderá asignada a estas corporaciones, siempre y cuando no contraríe la Constitución y la ley*".

7.- IMPACTO FISCAL

En la medida que el proyecto de acuerdo municipal se limita a disponer la autorización para la creación (adopción) del fondo y a facultar al alcalde municipal para su reglamentación, no genera en sí mismo impacto fiscal.

La variada naturaleza de las fuentes que pueden disponerse para la alimentación del fondo y los procedimientos que correspondan para la implementación de aquella o aquellas fuentes que se consideren las más adecuadas, atendiendo el contexto territorial, garantizan los escenarios para el estudio y evaluación de los impactos fiscales si los hubiere en cada proyecto de presupuesto anual. En ese orden de ideas, es necesario llevar a cabo la distinción entre el fondo como instrumento para la recepción de las fuentes de financiación y estas últimas. En efecto, las fuentes de financiación pueden ser objeto del estudio de un impacto fiscal, mientras que el fondo y su reglamentación, en tanto no constituye un gasto o beneficio tributario, no estaría sujeto a estas disposiciones.

8.- CONVENIENCIA

Este proyecto es indispensable para el correcto cumplimiento de las funciones a cargo del Municipio de Pasto en relación a la operación del transporte público colectivo con la adopción de una herramienta legal para contribuir a la sostenibilidad presente de la operación del Sistema estratégico de transporte público colectivo, lo cual se traduce en una mejor y eficiente prestación del servicio y, por consiguiente, en mejor calidad de vida para los usuarios, en el marco de la política nacional de transporte y en especial del Decreto 1079 de 2015.

Cordialmente,

GERMÁN CHAMORRO DE LA ROSA
Alcalde Municipal de Pasto.

ACUERDO No. DE 2022
( )

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONCEJO MUNICIPAL DE PASTO

En uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales y en especial las que le confieren los artículos 82 y 313 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo establecido en la Ley 136 de 1994, artículos 73 al 90 de la Ley 388 de 1997, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015 y la ley 1955 de 2019.

ACUERDA

ARTÍCULO 1. OBJETO. Autorizase y facúltese al alcalde del municipio de Pasto, por el término de seis (6) meses, para la creación y reglamentación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Pasto, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique o sustituya.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP- de la ciudad de Pasto, en los términos del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros para fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

ARTÍCULO 3. DESTINACIÓN DE RECURSOS. La destinación de los recursos del FET debe contribuir a fortalecer el financiamiento del diferencial entre los costos incorporados en la tarifa técnica del sistema y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios.

La reglamentación definirá las condiciones de acceso por parte de los operadores del SETP que cumplan con las condiciones de habilitación, operación, requisitos e indicadores de calidad, en el marco de la operación formal del esquema SETP adoptado mediante Decreto Municipal 013 de 2022.

ARTÍCULO 4. NATURALEZA JURÍDICA. El FET es una cuenta de manejo presupuestal sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Pasto. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET se financiará de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

ARTÍCULO 6. INCORPORACIÓN EN EL PRESUPUESTO ANUAL. De acuerdo con lo previsto en el presente acuerdo, los recursos necesarios para el cumplimiento del objeto del FET deberán ser apropiados en el respectivo presupuesto anual, previa estimación realizada por la autoridad de transporte municipal, con base en la información proyectada por el ente gestor del SETP.

ARTICULO 7. ESTIMACIÓN DE LAS NECESIDADES Y LÍMITES DEL FONDO. La estimación de necesidades del FET se deberá realizar - según el análisis y la estimación de recursos que haga el ente Gestor UAE – AVANTE - SETP, de forma independiente, por medio del cálculo de recursos necesarios para contribuir a la sostenibilidad, así como buscando mejorar la calidad del servicio.

PARÁGRAFO. Para los dos años iniciales de la operación del FET, el aporte del municipio tendrá un límite de hasta 3.000 S.M.M.L.V. para cada vigencia.

ARTICULO 8. VIGENCIA Y DEROGATORIA. El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de su sanción y publicación y deroga normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en San Juan de Pasto, a los

WILLIAN ANDRÉS MENESES R. **SILVIO ROLANDO BRAVO PANTOJA**

Presidente Concejo de Pasto Secretario General

Presentado por:

GERMÁN CHAMORRO DE LA ROSA

Alcalde Municipal de Pasto