San Juan de Pasto, 16 de mayo de 2023.

Doctor
**JAVIER MAURICIO TORRES SILVA**
**Presidente**
**HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE PASTO**
Ciudad

Cordial saludo.

Adjunto al presente remito a usted, para su estudio y posterior aprobación el proyecto de acuerdo "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA 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 AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

La sustentación del presente proyecto está a cargo del Doctor LUCAS TEODORO ORTIZ, 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, 16 de mayo de 2023

Doctor
JAVIER MAURICIO TORRES SILVA
Presidente
HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE PASTO
Ciudad

Honorables concejales:

Por medio del presente me permito poner a su consideración proyecto de acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET –DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CONCEDEN FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, conforme a la siguiente:

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objeto del presente Proyecto de Acuerdo es autorizar la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Pasto, conforme a 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, y lo establecido en el artículo 41 del Decreto Municipal No. 013 de 2022.

### 1.- ANTECEDENTES.

Mediante documento CONPES 3549 del 24 de noviembre de 2008, los Ministerios de Hacienda y crédito público, de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, recomendaron al CONPES aprobar los recursos al proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros (SETP) para la ciudad de Pasto de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en dicho documento y, declarar el SETP de Pasto como proyecto de importancia estratégica para el país, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 10 de la ley 819 de 2003.

Dentro del 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, en el que prime lo público, sobre lo privado, objetivos volcados en el Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio, adoptado en los documentos antes relacionados.

Para la operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos del SETP se considera inicialmente como fuente de financiación la tarifa que se establezca por la prestación del servicio conforme a lo previsto por el artículo 14 de la ley 86 de 1989, y el aporte de recursos públicos; sin embargo, después de una década de esfuerzos y experiencias, el artículo 31 de la ley 1753 de 2015 modificatorio del artículo 14 de la ley 86 estableció la posibilidad de incluir otras fuentes de financiación de origen territorial para garantizar la sostenibilidad del sistema. Posteriormente el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 modificatorio del artículo 33 de la ley 1753 de 2015, definió las fuentes de financiación que pueden contribuir a dicha sostenibilidad y que podrán ser canalizadas a través de fondos como los que se plantea crear con el presente proyecto de acuerdo municipal.

Acorde con lo anterior, 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", el cual, en su artículo 41 prescribe la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET- , en los siguientes términos:

> ***"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

El Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) es un mecanismo de fomento que busca el 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 y se debe a que en Colombia estos sistemas no son sostenibles debido al desequilibrio financiero que presentan los operadores, la reducción de frecuencias del servicio y la reducción de la demanda. Por lo tanto, es necesario evaluar la sostenibilidad del sistema

actual de Pasto desde las estimaciones de la demanda y las fuentes de financiación, específicamente de los FET.

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 garantizar 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 del 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.

## 3.- JUSTIFICACIÓN

Como lo recuerda la Corte Constitucional en la Sentencia C – 885 de 2010, la *"Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad".*

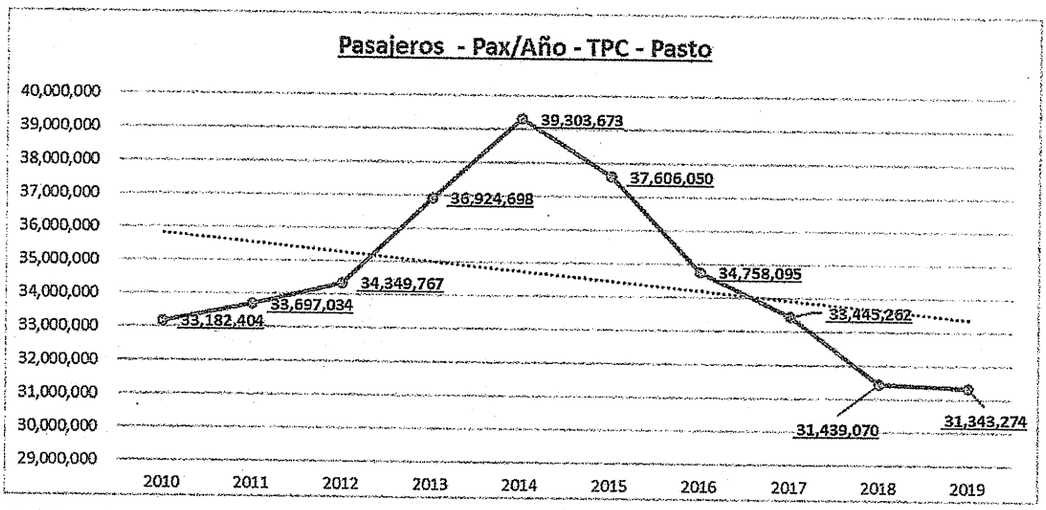
Los planteamientos reflejados encuentran respaldo, no solo en la dimensión positiva de orden prestacional de la libertad de locomoción, sino igualmente en la previsión constitucional expresa contenida en el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, conforme el cual, es deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional. Obligación que conforme la lectura realizada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en la Sentencia 83402 del 26 de abril de 2007, le permitió afirmar que el Municipio *"en cuanto expresión orgánica y funcional del Estado, y en la medida en que un servicio público esté determinado o delimitado por el ámbito o jurisdicción de su territorio y su respectiva población, cabe decir que está a cargo"* del Municipio y como tal, de conformidad con lo señalado en el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, le corresponde al alcalde asegurar su prestación.

En la misma dirección, la Subsección B de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en la Sentencia del 11 de febrero de 2021, radicación número 11001-03-25-000-2017-00120-00(0634-17), indicó que, *"en lo relacionado con los «fondos», se tiene que estos son una forma de administración de recursos públicos, con o sin personería jurídica, representados legalmente por el titular de la entidad al cual está adscrito"*. En la Sentencia C- 617 de 2002, por su parte, concluye la Corte Constitucional que no *"concurre una regla orgánica presupuestal que prescriba que los fondos especiales deban estar conformados exclusivamente con recursos del orden nacional, pudiéndose organizarlos con una financiación de índole mixta"*.

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 garantizar la calidad y sostenibilidad necesarios para la adecuada satisfacción de las necesidades de los usuarios.

## 4.- CONSIDERACIONES TÉCNICAS

La demanda de pasajeros entre los años 2014 al 2019, se han venido desplomando de manera consistente, como se aprecia en la siguiente gráfica 1:




*Gráfica 1 – Pasajeros Pax/Año -TPC Pasto. Fuente: Consultoría para Condiciones para implementación Operacional*

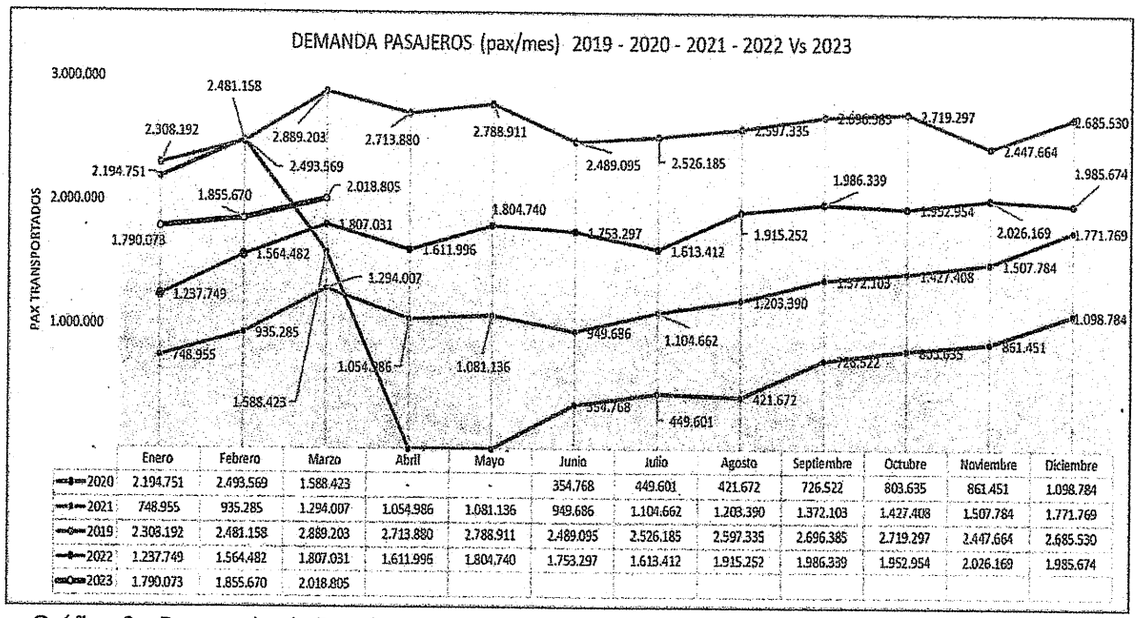
Existe una tendencia marcada a la disminución de la demanda de pasajeros, debido a temas de incremento de la motorización, políticas laxas con respecto al control de la informalidad y a una deficiente prestación del servicio, lo cual da como resultado dificultades en el cierre financiero de la operación y más un con las consecuencias palpables de la PANDEMIA COVID -19 y sus implicaciones en la demanda de transporte público, lo cual se traduce en un déficit entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, requiriendo la implementación de un FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA – FET para asumir el diferencial que se presenta actualmente. 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.

## 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 en el estudio se definieron los posibles escenarios de recuperación de la demanda de pasajeros con el ánimo de reproducir la misma, determinando las afectaciones a la sostenibilidad financiera del modelo operacional de transporte.

Como se puede observar en la gráfica 2, los resultados de la demanda de pasajeros y en especial para para el año 2021, no se alcanzó la meta aquí prevista

con una diferencia de 6.0 millones de pasajeros, anotando que la proyección para el año 2022 se situó en casi 28 millones de pasajeros. A diciembre de 2022 la demanda se sitúa en 21 millones de pasajeros, y en lo corrido del año 2023 al mes de marzo se tiene una demanda de 5.6 millones, lo cual no permiten generar un panorama poco alentador sobre el cierre de las condiciones de demanda para la presente vigencia.




| | 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 | 1.804.740 | 1.753.297 | 1.613.412 | 1.915.252 | 1.986.339 | 1.952.954 | 2.026.169 | 1.985.674 |
| 2023 | 1.790.073 | 1.855.670 | 2.018.805 | | | | | | | | | |

*Gráfica 2 – Demanda de Pasajeros. Fuente: Consultoría para Condiciones para implementación Operacional del SETP*

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 |

*Gráfica 3– Cuadro de estado deficitario de pasajeros. Fuente: Consultoría para Condiciones para implementación Operacional del SETP*

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 las empresas. 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 ESTABILIZACION TARIFARIA, resulta solo una de las opciones que permite brindar eficiencia en la prestación del servicio, bajo parámetros de medición y administración previstos en el Decreto 013 de 2022 para la implementación y operación formal del SETP, buscando con ello la solvencia económica a las condiciones del del modelo operacional y cumpliendo con las condiciones de sostenibilidad previstas en la Ley 1955 de 2019.

## 5.- CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

### a. Marco constitucional:

Conforme lo dispone el artículo 24 de la Constitución Política, *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional..."*. La consagración de esta libertad, *"supone la actuación de las autoridades locales para garantizar la provisión del servicio público* [sic] *de transporte"*[1], pues los *"derechos fundamentales llamados de libertad, como el de locomoción, pueden tener una faceta positiva y de orden prestacional..."*[2].

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"*.

[1] Corte Constitucional, Sentencia C – 879 de 2011
[2] Corte Constitucional, Sentencia T – 595 de 2002

*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.*

*En ese orden, se identifican subsidios a la oferta otorgados a los productores de bienes y servicios. Subsidios a la demanda, con los que se reduce lo que paga el usuario, es decir, lo que éste paga por debajo del costo real del bien o servicio".*

De conformidad con lo establecido en numeral 3 del artículo 313 de la Constitución Política, corresponde a los Concejos autorizar al alcalde para ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.

**b. Marco legal:**

Ahora bien y descendiendo al 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 allí 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."*

De igual manera la Sala de consulta y servicio civil del Consejo de Estado ha definido el concepto de *fondo cuenta* como un fondo especial sin personería jurídica:

*La Sala de Consulta ha empleado la denominación de fondos cuentas para referirse a los fondos especiales y, al respecto, ha señalado que "carecen de personería jurídica y por ende, no tienen la naturaleza jurídica de un establecimiento público y tampoco encajan en una de las otras categorías de entidades estatales, pues no son ministerios, ni departamentos administrativos, ni superintendencias, ni empresas industriales y comerciales del Estado u otra clase de órgano o entidad pública" Por el contrario, "un fondo con personería jurídica no es equiparable a un fondo especial que constituye una cuenta (sin personería jurídica)" de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia de la Corte Constitucional, puesto que "en aquellos casos en que el legislador decide introducir un fondo y le confiere en la norma correspondiente personería jurídica, se está ante un fondo entidad, que no puede comprenderse como una simple categorización de ingresos públicos"* (Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil, 2015).

De tal manera que, 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 conforme a lo dispuesto en el numeral 9 del artículo 32 de la Ley 136 de 1994 modificado por el artículo 18 de la ley 1551 de 2012 según el cual, son atribuciones del Concejo: *Dictar las normas de presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos, el cual deberá corresponder al plan municipal o distrital de desarrollo, teniendo especial atención con los planes de desarrollo de los organismos de acción comunal definidos en el presupuesto participativo y de conformidad con las normas orgánicas de planeación*. 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*".

**6.- IMPACTO FISCAL**

En la medida que el proyecto de acuerdo municipal se limita a facultar al ejecutivo municipal para la creación del fondo y 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 estarán sujeto a estas disposiciones.

## 7. 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, garantizando con ellos la sostenibilidad presente y futura de la operación del Sistema estratégico de transporte público colectivo, lo cual se traduce en una mejor y eficiente prestación del servicio, generando beneficios no solo a la ciudadanía; genera y consolidad procesos de confianza frente a la operación del transporte su financiación futura y transformación, en el marco de la política nacional de transporte y en especial al Decreto 1079 de 2015 que recopila toda la normatividad respecto al transporte púbico en Colombia y que busca dentro de los objetivos de los SETP, lograr la implementación de estos sistemas para lograr así la adecuada prestación del servicio esencial de transporte público.

De los Honorables concejales,

**GERMÁN CHAMORRO DE LA ROSA**
Alcalde Municipal de Pasto.

**PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2023**

**( )**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET –DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CONCEDEN FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO 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 PRIMERO.-** **OBJETO.** Autorizar al alcalde del Municipio de Pasto y conceder facultades pro tempore para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET- del Sistema Estratégico de Transporte Publico 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, sustituya o adicione.

Las facultades de creación del FET comprenden las de reglamentar todo lo necesario para su operatividad y funcionamiento, teniendo en cuenta los estudios técnicos y demás soportes a que haya lugar.

**Parágrafo Primero.** Las facultades de que trata el presente artículo tendrán una vigencia de seis (6) meses contados a partir de la sanción y publicación del presente Acuerdo.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** **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 TERCERO.** **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.

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

**ARTÍCULO QUINTO.** **VIGENCIA Y DEROGATORIA:** El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su sanción y publicación y deroga normas que le sean contrarías.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Dado en San Juan de Pasto, a los

**JAVIER MAURICIO TORRES SILVA**
Presidente Concejo de Pasto

**SILVIO ROLANDO BRAVO PANTOJA**
Secretario General