ALCALDÍA DE PASTO	GESTIÓN JURÍDICA			
	NOMBRE DEL FORMATO: PROYECTO DE ACUERDO Y EXPOSICIÓN DE MOTIVOS			
	VIGENCIA 16 octubre 2012	VERSIÓN 01	CÓDIGO GJ-F-022	CONSECUTIVO 1

San Juan de Pasto, 15 de julio de 2025.

Doctor
WILLIAM ANDRÉS MENESES RIVADENEIRA
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 OTORGA FACULTADES AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL PARA QUE ESTABLEZCA LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET –DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***.

La sustentación del presente proyecto está a cargo de la Doctora EMILSEN NARVÁEZ ENRÍQUEZ, en calidad de Secretaría de Tránsito y Transporte de Pasto, para que asista como Interlocutora a los debates del Proyecto, con plenas facultades.

Atentamente,

GIOVANNY ALBEYRO GUERRERO SALAS
Alcalde de Pasto (E)
Decreto 0138 del 09 de julio de 2025

San Juan de Pasto, 15 de julio de 2025

Doctor
WILLIAM ANDRÉS MENESES RIVADENEIRA
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 OTORGA FACULTADES AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL PARA QUE ESTABLEZCA LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET –DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES",*** conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objeto del presente Proyecto de Acuerdo es autorizar el procedimiento que permita garantizar las fuentes de financiación para el 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 y a su vez, modificada por la Ley 2294 de 2023, y lo establecido en el artículo 41 del Decreto 013 de 2022 expedido por el Alcalde de Pasto.

1.- ANTECEDENTES.

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

Sin embargo, durante su desarrollo se contempló que el Sistema Estratégico de Transporte Publico podría desarrollarse de manera autosostenible teniendo en cuenta el importante aporte de recursos públicos por parte de la Nación; no obstante, dentro de la etapa normal de su ejecución, se reconoció y en atención en la modificación del artículo 14 de la Ley 86 de 1989 "*Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento*" y en el escenario actual Municipal mediante el Plan de Desarrollo "*PASTO COMPETITIVO, SOSTENIBLE Y SEGURO*" APUESTA ESTRATÉGICA TEMÁTICA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD ACTIVA, se evaluó 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, modificadas por la Ley 2294 del 29 de mayo de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *"Colombia Potencia Mundial de la Vida*".

Dentro de una etapa de evaluación preliminar por parte de esta administración, se encuentra regulado 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", cuyo 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."*

A su vez, a través del Acuerdo Municipal 018 de 5 de junio del 2023. fue creado el FET y se facultó al Alcalde Municipal, por el término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de sanción y publicación del citado acuerdo, para reglamentar todo lo necesario para la operatividad y funcionamiento del FET, teniendo en cuenta los estudios técnicos y demás soportes a que haya lugar; misma que hasta la fecha y debido a su complejidad no se ha podido cumplir, habiéndose además fenecido las facultades otorgadas por razones exógenas a la administración.

2.- CONTEXTO

Desde un inicio y tomando como base el artículo 14 de la ley 86 de 1989, y el aporte de recursos públicos, se llegó a contemplar que los Sistemas Estratégicos de Transporte Publico podrían llegar a considerarse auto sostenibles; sin embargo, el artículo 31 de la ley 1753 de 2015 modificatorio del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, estableció en un principio la posibilidad de incluir otras fuentes de financiación de origen territorial para garantizar la sostenibilidad del sistema.

Es importante mencionar que el FET se define como 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. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Publico en Colombia, no son auto sostenibles debido al desequilibrio financiero que presentan los operadores del mismo sistema; esto con base a la adquisición de compromisos como la implementación de patio talleres, administración de centros de control de flota y sistema de recaudo, adicionado a la considerable reducción de frecuencias del servicio y la disminución de la demanda de pasajeros que optan por el servicio público de transporte colectivo.

Con el objeto de dar cumplimiento a la ley y basados en estudios actuales del desempeño financiero del SETP de Pasto y con base en la vigencia del Decreto 0180 del 2023, "Por medio del cual se modifica parcialmente el Decreto 013 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*", 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 2026, discriminando las actividades que garanticen la progresiva incorporación de los elementos del sistema, impulsando entre otros, el estudio y aprobación del proyecto de acuerdo que permita alcanzar la autosostenibilidad del mismo a través de las fuentes de financiación.

3.- JUSTIFICACIÓN

Como lo recuerda la Corte Constitucional en la Sentencia C – 089 de 2011, a tenor literal indicando lo siguiente:

"El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es "legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos" de los ciudadanos.

Esta 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

La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que uno de los temas en que al Legislador le asiste libertad de configuración legislativa, es en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito que buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos, así como en el otorgamiento de las facultades y competencias necesarias a las autoridades de tránsito para imponer o aplicar dichas restricciones o sanciones a los infractores de las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.".

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: *"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 municipal 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.

Buscando generar un alcance adecuado y armónico con base en el cumplimiento legal y el progreso de las fuentes de financiación desarrolladas en el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, que define el Plan Nacional de Desarrollo, establece lo siguiente:

"(…) ***ARTÍCULO 174.*** *Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:*

ARTÍCULO 33. Otras fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte*. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.*

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de

Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular - REV- u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales. (...)"

De lo anterior, la administración Municipal, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal y la U.A.E. AVANTE encargada de la etapa de implementación del SETP, concluye que, se cuentan con las siguientes y eventuales fuentes de financiación:

FUENTES DE FINANCIACIÓN PREVISTAS PARA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA

El Decreto 013 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" define las condiciones particulares para la implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP para la ciudad de Pasto, el cual incluye los

diferentes componentes y actores para la implementación y correcta operación del esquema operativo buscando con ellos eficiencia y sostenibilidad del sistema y de sus operadores.

La Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal se encuentra estructurando diferentes alternativas para alimentar el FET, que fue creado por el H. Concejo Municipal de Pasto, mediante acuerdo 018 del 5 de junio del 2023 "*POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET – DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DEL MUNICIPIO DE PASTO Y SE CONCEDEN FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PASTO PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*", con el que se pretende brindar sostenibilidad frente a los faltantes entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, por tanto requiere de un proceso de revisión de la viabilidad de las fuentes, su incorporación en el presupuesto del municipio y el marco fiscal del mediano plazo para su implementación administración y entrega.

4.- 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].

De conformidad a lo contemplado en el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, modificado por el acto legislativo 3 del 2011, la Dirección General de la economía estará a cargo del Estado y determinando a tenor literal lo siguiente:

> *"La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía 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. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.*
>
> *El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones."*

El artículo 365 de la Constitución Política en materia de servicios públicos contempla expresamente como deber del Estado *"asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional"*. La importancia del servicio, que allí se enmarca con su inclusión como

---

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

inherente a la finalidad social del Estado, igualmente se regula con las posibilidades de su intervención dentro de las competencias para la dirección general de la economía.

> *"ARTICULO 313. Corresponde a los concejos:*
>
> *1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. (...)*
>
> *3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo. (...)"*

b. Marco legal:

Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que: *"[l]a función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones".*

Por su parte, el artículo 311 de la Constitución Política establece que, al municipio como entidad fundamental de la división política administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asigne la Constitución y las Leyes.

Ahora bien, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*", señalan que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, el que ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, e igualmente establecen los principios que rigen la actividad del transporte en la modalidad colectivo, destacando los aplicables a ella, como son:

1. Del acceso al transporte.
2. Del carácter de servicio público del transporte.
3. De la colaboración entre entidades.
4. La libertad de empresa, y
5. los permisos o contratos de concesión.

Que la Ley 336 de 1996 o "Estatuto General de Transporte", en sus artículos 3 y 5 estipulan:

> ***ARTÍCULO 3º-*** *Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.*
>
> ***ARTÍCULO 5º-****El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.*

Que el Artículo *2.2.1.1.2.1.* del Decreto 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"*, estipula:

> "Artículo *2.2.1.1.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
>
> *En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*
>
> *En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*

Que así mismo el artículo 2.2.1.2.2.4. del mismo Decreto, expone:

> *"Artículo 2.2.1.2.2.4. Autoridades competentes. Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.".*

Que de conformidad con el artículo 315 de la Constitución Política de 1991, al Alcalde le corresponde *"dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo"*, así mismo y de acuerdo con el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, el Alcalde debe *"velar por el cumplimiento de las funciones de los empleados oficiales municipales y dictar los actos necesarios para su administración"*.

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 las potenciales fuentes, 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 creado a través del acuerdo 018 del 05 de junio de 2023 cuya naturaleza es de un Fondo Cuenta de Manejo Presupuestal sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Pasto, requiere de manera imperativa de su reglamentación para que se establezcan sus fuentes de financiación para la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Pasto y especialmente para la destinación de recursos que contribuyan 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.

5.- IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de acuerdo tiene como finalidad otorgar facultades al Alcalde Municipal de Pasto para reglamentar la operatividad del FET, creado mediante Acuerdo 018 de 2023. En este sentido, el proyecto no implica por sí mismo una apropiación presupuestal, ni genera una erogación directa o inmediata de recursos del municipio. Su propósito es normativo y organizativo, orientado a viabilizar la sostenibilidad futura del Sistema Estratégico de Transporte Público –SETP– conforme al marco jurídico vigente.

No obstante, lo anterior, es preciso señalar que la activación operativa del FET sí podría implicar compromisos fiscales futuros, en la medida en que su ejecución implique canalizar recursos públicos a través de fuentes de financiación que serán definidas y evaluadas por la Administración Municipal conforme a los principios de sostenibilidad fiscal establecidos en la Ley 819 de 2003. En todo caso, cualquier fuente que se destine al FET deberá estar debidamente incorporada en el Presupuesto General del Municipio, y estar alineada con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP).

De este modo, la estructuración financiera del FET y la identificación de fuentes como la contribución por estacionamiento, el factor tarifario, o el porcentaje de multas de tránsito, deberán estar soportadas en análisis técnicos, estudios de viabilidad y proyecciones financieras realistas que garanticen su compatibilidad con el equilibrio fiscal del municipio. La adopción de estas fuentes quedará sujeta a la reglamentación que expida el Alcalde dentro del término otorgado, y a la aprobación posterior por parte del Concejo en lo que corresponda.

En consecuencia, aunque el presente proyecto no compromete gasto directo ni constituye una modificación presupuestal por sí mismo, la implementación de su contenido requiere una articulación integral con los instrumentos de planeación fiscal del municipio. Su estudio y aprobación deben entenderse como un paso necesario y preliminar dentro de una política pública orientada a garantizar la sostenibilidad del transporte público colectivo, bajo estrictos parámetros de responsabilidad fiscal y transparencia en el uso de los recursos públicos.

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.

Presentado por:

GIOVANNY ALBEYRO GUERRERO SALAS
Alcalde de Pasto (E)
Decreto 0133 del 09 de julio de 2025

ALCALDÍA DE PASTO	GESTIÓN JURÍDICA			
	NOMBRE DEL FORMATO: PROYECTO DE ACUERDO Y EXPOSICIÓN DE MOTIVOS			
	VIGENCIA 16 octubre 2012	VERSIÓN 01	CÓDIGO GJ-F-022	CONSECUTIVO 1

ACUERDO DE 2025
( )

"POR MEDIO DEL CUAL SE OTORGA FACULTADES AL SEÑOR ALCALDE MUNICIPAL PARA QUE ESTABLEZCA LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET –DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE PASTO, 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, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015 y la ley 1955 de 2019.

CONSIDERANDO:

Que el Proyecto de Acuerdo fue presentado por iniciativa del Alcalde Municipal, cumple con todos los requisitos legales y reglamentarios establecidos, está en concordancia con el Plan de Desarrollo del Municipio "2024-2027 "PASTO COMPETITIVO, SOSTENIBLE Y SEGURO" adoptado a través del Acuerdo 010 de 2024, se encuentra dentro del marco jurídico y es conveniente a los intereses públicos del Municipio.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. **FACÚLTESE** al Alcalde Municipal de Pasto para reglamentar todo lo necesario para la operatividad y funcionamiento del FET, creado por el Acuerdo 018 del 05 de junio de 2023 previo análisis de los estudios técnicos y demás soportes a que haya lugar.

PARÁGRAFO La facultad que se otorga mediante el presente acuerdo será hasta el 31 de diciembre de 2025.

ARTÍCULO SEGUNDO. **VIGENCIA Y DEROGATORIA:** El presente Acuerdo entrará en vigor 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

WILLIAM ANDRÉS MENESES RIVADENEIRA
Presidente Concejo de Pasto

SILVIO ROLANDO BRAVO PANTOJA
Secretario General

Presentado por:

GIOVANNY ALBEYRO GUERRERO SALAS
Alcalde de Pasto (E)
Decreto 0133 del 09 de julio de 2025