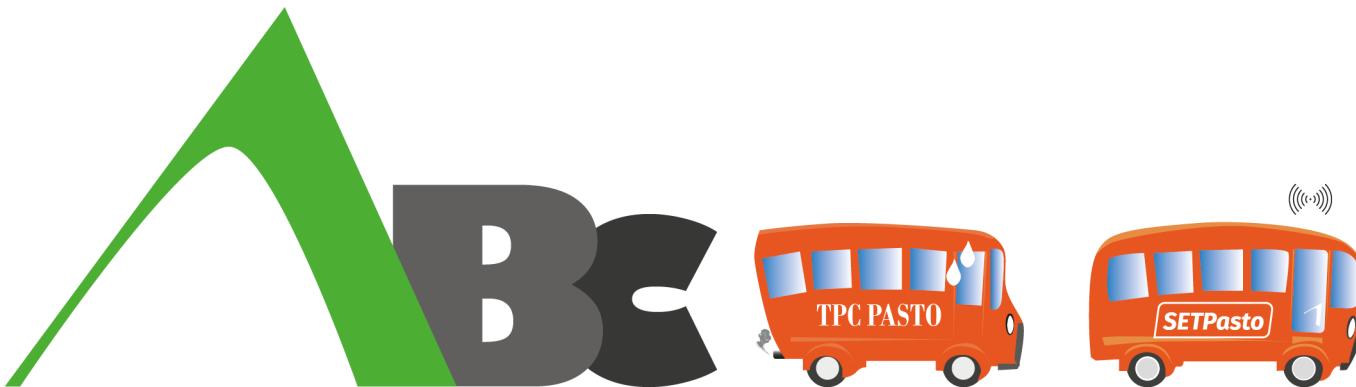




PASTO
LA GRAN CAPITAL
ALCALDÍA MUNICIPAL

Avante
SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SETPasto



DE LA TRANSICIÓN DE TPC A SETP

Transporte Público Colectivo a Sistema Estratégico de Transporte Público



GERENTE AVANTE
Rodrigo Yepes Sevilla

LÍDER DE COMUNICACIÓN
JEFE DE REDACCIÓN:
Catalina Bucheli Eraso

JEFE DE OPERACIONES SETP
Juan Manuel Escobar

DISEÑOS Y DIAGRAMACIÓN:
Andrés Ocaña

WWW.AVANTE.GOV.CO

INTRODUCCIÓN

Esta cartilla promueve el conocimiento relacionado con la operación Transporte Público Colectivo (TPC) en la ciudad de Pasto, y las condiciones que prevé el Decreto 1079 de 2015 para la transición, implementación y operación formal hacia un Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

Las condiciones de operación del Decreto en mención permitirán la implementación del objetivo y la misión previstos en el documento CONPES 3549 de 2008, el cual promueve el desarrollo de un transporte eficiente y sostenible para la ciudad de Pasto.

Este documento tiene como objetivo, además de lo anteriormente mencionado, desarrollar un conocimiento al interior de las empresas y de los propietarios de vehículos vinculados a la prestación del servicio, a fin de socializar los componentes que se prevén desarrollar para la implementación del esquema, sus condiciones, las transformaciones empresariales y los compromisos de cada uno de los actores involucrados en esta implementación del sistema estratégico de transporte público SETP en el año 2021.



1. **¿QUÉ ES EL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP?** | PÁG. 06
2. **¿CÓMO OPERA ACTUALMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO?** | PÁG. 06
3. **¿QUÉ HA SUCEDIDO CON LA UNIÓN TEMPORAL CIUDAD SORPRESA?** | PÁG. 06
4. **¿CÓMO SE LOGRA LA TRANSFORMACIÓN DE LAS EMPRESAS AL NUEVO ESQUEMA SETP?** | PÁG. 07
5. **¿QUÉ ES UNA OPERACIÓN CONJUNTA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE?** | PÁG. 12
6. **¿EN EL NUEVO MODELO DEL SETP, CÓMO SE PREVÉ EFECTUAR LOS PROCESOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO Y ALISTAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS?** | PÁG. 12
7. **¿POR QUÉ LOS PROPIETARIOS YA NO HARÁN EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO Y EL ALISTAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS?** | PÁG. 12
8. **¿CUÁL ES LA OBLIGACIÓN DE LAS EMPRESAS CON EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN Y SUPERVISIÓN?** | PÁG. 13



9. ¿CÓMO SE REMUNERA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN EL MODELO ACTUAL Y EN EL MODELO SETP? | PÁG. 13
10. ¿EN QUÉ BENEFICIA EL NUEVO ESQUEMA DE TRANSPORTE A LOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS? | PÁG. 14
11. ¿QUÉ ES UN CONTRATO DE ARRENDAMIENTO O ADMINISTRACIÓN INTEGRAL DEL VEHÍCULO? | PÁG. 15
12. ¿CÓMO SE ENTREGAN LOS PATIOS Y TALLERES A LAS EMPRESAS Y CUÁLES SON LAS RESPONSABILIDADES DE LAS EMPRESAS? | PÁG. 15
13. ¿CÓMO SE MANEJAN LOS FONDOS DE REPOSICIÓN EN EL NUEVO MODELO DE TRANSPORTE.? | PÁG. 16
14. ¿CÓMO SE DA INICIO AL PROCESO DE TRANSICIÓN AL NUEVO ESQUEMA DE OPERACIÓN EN SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO – SETP? | PÁG. 16
15. ¿QUÉ ES EL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO Y COMO FUNCIONA? | PÁG. 19
16. ¿CUÁLES SON MIS DERECHOS COMO PROPIETARIO Y AFILIADO DE LAS EMPRESAS? | PÁG. 22



1 ¿Qué es el Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP?

Es el nuevo sistema que propone el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte para las ciudades intermedias de Colombia, que propende por la modernización del transporte público en el país. El CONPES 3549 de 2008, define los lineamientos para la implementación y operación formal del Sistema, a través de la inversión de recursos en tema de infraestructura vial, componentes tecnológicos (Semaforización – Sistema de Gestión y Control de Flota, Sistema de Recaudo centralizado), Infraestructura Operacional (Paraderos, patios y talleres).

2 ¿Cómo opera actualmente el Transporte Público Colectivo?

El Transporte Público Colectivo (TPC) que opera actualmente, se establece bajo un modelo afiliador o pago de administración mensual que cobran las empresas a sus afiliados y asociados.

Las empresas organizan y programan la operación de flota a las rutas asignadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, teniendo en cuenta que las rutas y recorridos son propiedad del municipio de Pasto y son fijadas a las empresas habilitadas en el cumplimiento de requisito previsto por la ley (Decreto 1079 de 2015).

3 ¿Qué ha sucedido con la Unión Temporal Ciudad Sorpresa?

La Unión Temporal desde el año 2015, no pudo lograr los objetivos para la transformación empresarial, contenidos en el decreto 1079 de 2015, principalmente en temas referentes a la operación conjunta de la flota y el mantenimiento preventivo y correctivo efectuado directamente por dicha empresa. En el mismo sentido, tampoco logró formalizar el desarrollo de una caja única aplicando los métodos de remuneración. Esto precipitó que las condiciones operacionales no fueran eficientes y sostenibles.



Este hecho conduce a la necesidad de replantear el modelo organizativo del sistema de transporte, directamente a través de las empresas que históricamente han prestado el servicio, quienes tendrán que convertirse en operadoras integrales y cumplir con los requisitos del decreto 1079 de 2015 para habilitarse en el esquema SETP.

4 ¿Cómo se logra la transformación de las empresas al nuevo esquema SETP?

Las empresas deben cumplir con las condiciones de transformación previstas en el Decreto 1079 de 2015.

- 

A
COND.
01 Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas Administradoras Legales.
- 

B
COND.
02 Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.
- 

C
COND.
03 Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma - Operación Conjunta.
- 

D
COND.
04 Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo.
- 

E
COND.
05 En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa.

ES NECESARIO EN ESTE PUNTO DETALLAR CADA UNA DE LAS CONDICIONES PARA SU MEJOR ENTENDIMIENTO



CONDICIÓN 1:

Responsabilidad total en la prestación del Servicio de las empresas de transporte habilitadas en Administradoras integrales de los servicios de transporte.

Esta Condición determina que las empresas son responsables de todas las acciones, actividades administrativas, legales y financieras del sistema, incluyendo la administración de la totalidad de la flota, donde no existe incidencia alguna de los propietarios.



CONDICIÓN 2:

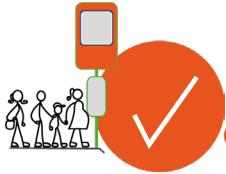
Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte

Esta Condición implica responsabilidad de cada una de las empresas sobre la totalidad del mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos: Algunas de las acciones con mayor relevancia son las siguientes:

- Fichas individuales de seguimiento de los vehículos, Estado actual y estado de mantenimientos.
- Programación completa de los mantenimientos preventivos y correctivos de la totalidad de la Flota – Esto no incidirá en la operación diaria de los servicios
- El mantenimiento y sus insumos deberán ser administrados de forma integral por las empresas. Se podrá efectuar Contrataciones directas, subcontrataciones.



- Fichas individuales de seguimiento de los vehículos, Estado actual y estado de mantenimientos.
- El mantenimiento preventivo y correctivo se efectuará en su totalidad en los Patios y Talleres. No podrá efectuarse por fuera de las instalaciones.

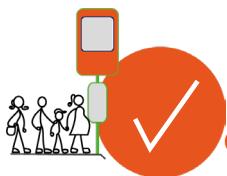


CONDICIÓN 3:

Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo – Operación Conjunta.

Esta condición prevé que toda la asignación de flota y conductores a las diferentes rutas del sistema, están cargo de las empresas. Esto incluye la asignación de horarios y de frecuencias de los diferentes recorridos con la flota disponible, de acuerdo con la programación diaria elaborada por los operadores y suministrada a AVANTE para su supervisión. Estas deben acatar los horarios previstos para la operación en los decretos que reglamentan la materia por parte de la Secretaria de Transito y Transporte del Municipio de Pasto. Las responsabilidades y consideraciones son las siguientes:

- Las decisiones sobre la programación se hacen directamente desde la empresa.
- La asignación de buses y conductores para la operación de los vehículos se hace por las empresas
- El número de vueltas, las tablas de programación se hacen por parte de los OPERADORES y se FISCALIZAN por parte de AVANTE.
- La operación conjunta requiere de la concentración Completa de la Flota en los Patios y Talleres.
- Se disuelven los grupos operativos para la asignación de flota a las diferentes rutas a prestar. La programación debe ser equilibrada, eficiente y sostenible.



CONDICIÓN 4:

Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo

Esta condición define la responsabilidad de la contratación del personal de conducción y de supervisión, que recae en su totalidad sobre las empresas. Las responsabilidades sobre este particular son las siguientes:

- La Selección y Contratación se desarrollará de forma completa e integral por parte de las empresas
- La responsabilidad de la capacitación y bienestar de los trabajadores será responsabilidad de las empresas.
- La programación del esquema de supervisión y asignación de conductores se efectuará de forma directa por parte de las empresas de acuerdo con la programación de los esquemas operacionales.
- Los conflictos laborales, demandas y demás, deberán dirimirse a través de las empresas. No intervienen de ninguna forma los propietarios.



CONDICIÓN 5:

En ningún caso la afiliación de los vehículos será fuente de sostenimiento de la empresa.

Esta condición se refiere directamente a la exigencia de pago de cuotas de administración,



cuotas para la prestación diaria de los servicios por vuelta, asignación de rutas y turnos. Como tal NO podrán cobrarse o exigirse dinero sobre estos, en atención a que el vínculo de afiliación del vehículo termina, considerando que las empresas desarrollan un proceso de arrendamiento de los equipos con sus propietarios para su administración integral.

Las empresas pasan de ser afiliadoras (esquema actual) a ser empresas integrales de prestación de servicios de transporte. (Esquema SETP).

ESQUEMA AFILIADOR

1. Recibe afiliaciones.
2. Alimenta fondos en Beneficio de sus asociados.
3. Distribuye el recaudo en pasajeros transportados.
4. No se responsabiliza del Mantenimiento Preventivo y Correctivo.
5. No se responsabiliza, en algunos casos, de los conductores.
6. No se responsabiliza de los alistamientos diarios y otros costos asociados a la producción.
7. No hacen operación conjunta.
8. No existe control sobre los procesos operativos diarios (Existe decisiones de personas naturales para la prestación del servicio).
9. No existe una programación orientada a la eficiencia y la sostenibilidad.



ESQUEMA AFILIADOR

1. No recibe afiliaciones.
2. Alimenta fondos en Beneficio de sus asociados.
3. Distribuye el recaudo de acuerdo a reglas de remuneración (Costo fijo + variable).
4. Se responsabiliza del Mantenimiento Preventivo y Correctivo.
5. Se responsabiliza de la contratación y capacitación de conductores.
6. Se responsabiliza de los alistamientos diarios y otros costos asociados a la producción.
7. Hace operación conjunta.
8. Todos los procesos operativos recaen sobre la empresa.
9. La programación conjunta permite eficiencia y sostenibilidad.





¿Qué es una Operación Conjunta de los Servicios de Transporte?

La operación conjunta se refiere a la planificación, programación y supervisión de la flota asignada a cada una de las rutas de las empresas, sin que se tenga en cuenta la programación de grupos o exclusividad de rutas por parte de afiliados, asociados y propietarios.

La operación conjunta permite la asignación equilibrada de los servicios para una operación eficiente del servicio público de pasajeros. Por otro lado, el modelo de operación en SETP y de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1079 de 2015, promueve la transformación empresarial de las empresas, donde se busca el fortalecimiento de estas. La diversificación de los negocios, el uso de las economías de escala de todos los insumos, la programación unificada de los recursos para la operación y el mantenimiento de la flota redundante en una mejor planificación y el cierre financiero reportando mejores utilidades para las empresas, sus asociados y afiliados, y una inversión con retornos estables para los propietarios de vehículos que se vinculen a la operación.

Finalmente, y como causa de esta transformación empresarial y el uso adecuado de los recursos disponibles, permite brindar servicios más eficientes para la ciudadanía, promueve el uso del transporte público con un modelo más sostenible y genera confianza a los usuarios, lo cual repercutirá en la recuperación de la demanda.



¿En el nuevo modelo del SETP, cómo se prevé efectuar los procesos de mantenimiento preventivo y correctivo y alistamiento de los vehículos?

El nuevo modelo de administración se hace a través de las empresas. Estas se encargan de la totalidad del mantenimiento preventivo y correctivo de la flota, incluyendo además el alistamiento de vehículos de forma diaria.



¿Por qué los propietarios ya no harán el mantenimiento preventivo y correctivo y el alistamiento de los vehículos?



El esquema SETP, determina con claridad en el Decreto 1079 de 2015, que las empresas de transporte deberán administrar de manera integral, los equipos (buses), rutas y personal (conductores y supervisores), para una operación eficiente de los recursos que garantice eficiencia y sostenibilidad del negocio.

8 ¿Cuál es la obligación de las empresas con el personal de conducción y supervisión?

Las empresas en el nuevo modelo SETP, deberán canalizar toda la contratación del personal de conducción, supervisión y administración a través de contratos laborales a término fijo o indefinido, en cumplimiento con las leyes laborales de Colombia.

9 ¿Cómo se remunera la prestación del servicio en el modelo actual y en el modelo SETP?

La remuneración o dinero que reciben los propietarios de los vehículos, si se compara entre el modelo actual y el modelo SETP se explica a continuación:

Afliliador:	Modelo Setp
<p>El propietario recibe su remuneración quincenal o mensual a través del número de pasajeros transportados, previo descuento de tarifas de administración, fondos, préstamos y demás costos asociados a la operación del sistema.</p>	<p>El modelo tiene una característica de remuneración mixta donde el propietario recibe un canon mensual fijo, sumado a un valor variable que dependerá del número de kilómetros recorridos por el vehículo en su operación diaria.</p>



Otras ventajas del modelo SETP para remuneración Son las siguientes:

1. Los costos operacionales son fijos y no son preocupación de los propietarios.
2. Se tiene en cuenta el modelo del vehículo en el esquema, esto quiere decir que un bus más nuevo recibe mejor remuneración que un bus de menor modelo, esto se debe principalmente a que los equipos relativamente nuevos, requieren menos mantenimiento y por tanto el esquema permite mejor remuneración. Un bus con más años de operación o próximo a cumplir su vida útil, recibe menos dinero debido a los costos originados para su mantenimiento.



¿En qué beneficia el nuevo esquema de transporte a los propietarios de los vehículos?



EL NUEVO MODELO SETP TIENE COMO BENEFICIOS LOS SIGUIENTES:



El propietario recibe un canon mensual fijo.



El propietario no se tiene que responsabilizar por el mantenimiento preventivo y correctivo, ni tampoco por los procesos de alistamiento.



El propietario no se responsabiliza por el conductor y su contrato.



El propietario no se responsabiliza por posibles accidentes de tránsito.



El propietario no se responsabiliza por los temas relacionados con pagos de impuestos, cuotas administrativas, fondos y demás causaciones relacionados con la operación del vehículo.



11 ¿Qué es un contrato de arrendamiento o administración integral del vehículo?

Es un contrato entre la empresa y el propietario, donde la empresa a través de este documento, fija las condiciones para el recibo del vehículo en las mejores condiciones posibles para su administración integral y donde se pactan un canon fijo mensual por la entrega del vehículo y administración de éste por parte de la empresa.

12 ¿Cómo se entregan los patios y talleres a las empresas y cuáles son las responsabilidades de las empresas?

Las empresas deben cumplir con las cinco (5) condiciones previstas en el Decreto 1079 de 2015, y las responsabilidades que se asumirán en la entrega son las siguientes:

1. Administrar de manera integral el patio y taller.
2. Concentrar la totalidad de la flota de la empresa, para lo cual no se permitirá por ningún motivo el parqueo de la flota en sitios diferentes al patio previsto para la operación integral de los servicios.
3. Todos los aspectos del mantenimiento, preventivo y correctivo, así como el alistamiento de los vehículos se efectuará en los patios y talleres.
4. La provisión y distribución de combustible se efectuará en el patio y taller.
5. Toda la administración de la operación, asignación de rutas y flota para la prestación del servicio se planifica de manera unificada en los patios y talleres.



¿Cómo se manejan los FONDOS DE REPOSICIÓN en el nuevo modelo de transporte?

Teniendo en cuenta que los dineros resultantes del esquema operacional del SETP, serán administrados por parte de un Operador de Recaudo conformado por las mismas empresas que se habiliten bajo el esquema SETP, el modelo obliga la contratación de una Fiducia la cual desarrolla la apertura de cuentas que tienen destinación específica. En este caso el fondo de reposición reposa en una cuenta con vigilancia de la fiducia y solo para ese propósito en particular. No podrá gastarse o restituirse a las empresas o los propietarios para un uso diferente al que menciona la Ley. Esto asegura el uso adecuado de los recursos y su vigilancia por parte de la Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio de Pasto y de AVANTE como ente gestor del sistema.



¿Cómo se da inicio al PROCESO DE TRANSICIÓN al nuevo esquema de operación en SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO – SETP.

El decreto nacional 1079 de 2015, requiere que se desarrolle una implementación del sistema con el logro de unos objetivos claros y el cumplimiento de unos compromisos que anteriormente se han mencionado con detalle. Ese proceso de TRANSICIÓN se implementa en la ciudad con base en los actos administrativos (decretos y resoluciones) expedidos por la Administración Municipal (consultar www.avante.gov.co) que permiten iniciar la transformación por parte de los diferentes actores del sistema. Los requisitos en la TRANSICIÓN y que deben cumplir las empresas son los siguientes:

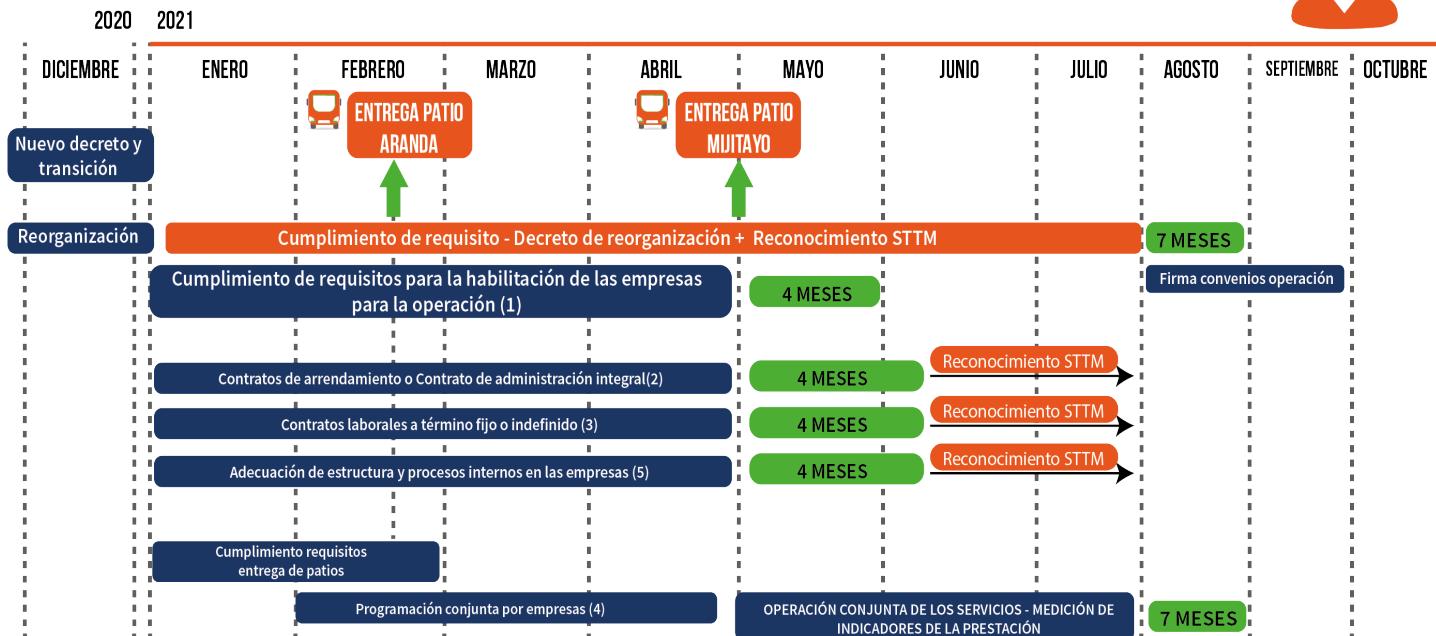
1. Cumplir con las condiciones de habilitación, confirmando por medio de la renovación de los documentos que prevé la ley para formalizarse como operadores del SETP. (4 Meses) – Se acredita con el Cumplimiento de los catorce (14) requisitos de habilitación previsto en el decreto 1079 de 2015 verificados por la Autoridad de Transito en el municipio de Pasto.
2. Generar la vinculación y recibo de toda la flota de los propietarios a las empresas a través del arriendo de los vehículos para la administración integral de la totalidad de la flota. (4 Meses) – Se Acredita con la entrega de los contratos de arrendamiento de toda la flota entregada por los propietarios a las empresas.



3. Generar la vinculación del personal con los contratos laborales a término fijo o indefinido por parte de cada una de las empresas. No habrá intermediación del propietario en el desarrollo de estos contratos. (4 meses) – Se acredita con la entrega completa de los contratos laborales por parte de la empresa y con la entrega de las planillas de seguridad social de los empleados en un periodo de dos meses
4. Desarrollar la Operación CONJUNTA de todos los servicios operativos que incluye la programación de rutas, frecuencias, horarios, asignación de flota, conductores y las propias generadas por el mantenimiento preventivo y correctivo de la totalidad de la flota por cada una de las empresas. (7 Meses) – Se Acredita con la Programación conjunta de todos los servicios haciendo uso del SOFTWARE GOAL BUS del sistema de Gestión y control de Flota, por un periodo mínimo de 3 meses, certificados por el ente gestor con base en el SCGF .
5. Adecuación de estructura y procesos internos en las empresas. para asumir los desafíos de la nueva operación, esto incluye un nuevo organigrama con nuevos roles necesarios para implementar la operación integral del esquema. (4 Meses) - Se acredita con el documento de reorganización y cargas laborales desarrollado por cada empresa y verificado por la STTM , previo concepto del ente gestor.

Este proceso de transición tendrá como duración seis (7) meses a partir de la promulgación de los decretos de operación formal del sistema y resolución de reorganización del sistema.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN



El mecanismo de transición termina con una de las dos siguientes posibilidades:

- A.** Con la declaratoria de cumplimiento de requisitos de transición a SETP y habilitación por quince (15) años en el nuevo modelo.
- B.** Ante la posibilidad que una o las empresas no cumpla con la totalidad de los requisitos previstos por la LEY y principalmente con los que se han mencionado con anterioridad y que se soportan sobre lo previsto en el Decreto 1079 de 2015, es obligación de la autoridad de Transito dar inicio a los procesos tendientes a efectuar una LICITACION PUBLICA de los segmentos de operación a cargo de la respectiva empresa. Es decir, las rutas y capacidades transportadoras de la empresa que pierde el reconocimiento se licitarán para su adjudicación a una nueva empresa que cumpla los requerimientos previstos en la ley.





¿Qué es el SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO y como funciona?

El Sistema de Recaudo Centralizado – SRC, como lo señala su nombre, es un sistema que tiene como función, el recaudo, control, supervisión y dispersión de los recursos que se generan de las actividades de operación de rutas y que se alienta de la demanda de pasajeros por el uso del servicio.

El sistema de recaudo lo conforma:

1. Un ente Operador de Recaudo. Este ente operador permite el recaudo, administración, supervisión y manejo de los recursos del sistema. El operador y en especial para los sistemas estratégicos de transporte público de Colombia y de acuerdo con lo señalado en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, deberá ser conformada por las empresas habilitadas para la prestación del servicio. En el evento de que las empresas no deseen conformarse como operador de recaudo, la ley prevé que le ente gestor pueda constituirse como ente recaudador para que el corto plazo pueda entregar la participación de este ente a las empresas debidamente habilitadas para la operación en esquema SETP. De no hacerlo la ley define como alternativa el desarrollo de una licitación pública para selección de un operador idóneo para la ejecución y administración de esta actividad.
2. Un ente Fiduciario. En una organización reconocida por la Superintendencia financiera de Colombia, de carácter privado que tiene como objeto el manejo de los recursos del SETP, contratada por el operador de recaudo, cuyas cuentas y subcuentas serán alimentadas del resultado de las transacciones generadas por la prestación del servicio de acuerdo a las condiciones previstas en el contrato de fiducia correspondiente, lo anterior en cumplimiento de lo previsto en el Decreto 1079 de 2015.



Formalización de la nueva empresa OPERADORA DEL RECAUDO, el cual estará compuesta por las empresas habilitadas y que prestan actualmente el servicio. Este ente operador se rige sobre la normativa del esquema financiero y la administración de la fiducia. El Operador controlará de forma efectiva todos los recursos del sistema, brindando transparencia financiera para todos los involucrados. (4 Meses) – Se acredita con la entrega de la Cámara de Comercio o documento mercantil de la creación y constitución de la nueva empresa. Se da inicio con la entrada en vigor del Decreto que adopta el Sistema de Recaudo Centralizado.

Las ventajas de implementar el Sistema de Recaudo centralizado y de caja única son entre otras, las siguientes:

1. El manejo transparente de los recursos del Sistema, vigilados y supervisados por el operador de recaudo y administrados financieramente por la fiduciaria.
2. La dispersión de los recursos se efectúa de acuerdo con las condiciones previstas en el contrato de fiducia mercantil, siguiendo las reglas de remuneración mixta (Pago fijo + Variable de Kms)
3. Los recursos generados por el recaudo se dirigen a cuentas y subcuentas que tienen destinación específica.
4. Despliegue de información de forma inmediata, liquidación de viajes y kms aprovechando los medios tecnológicos del SGCF para la obtención de valores reales que permitan la remuneración justa para los propietarios.

LAS VENTAJAS DE IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO Y DE CAJA ÚNICA SON ENTRE OTRAS, LAS SIGUIENTES:



El manejo transparente de los recursos del Sistema, vigilados y supervisados por el operador de recaudo y administrados financieramente por la fiduciaria.



La dispersión de los recursos se efectúa de acuerdo con las condiciones previstas en el contrato de fiducia mercantil, siguiendo las reglas de remuneración mixta (Pago fijo + Variable de Kms)



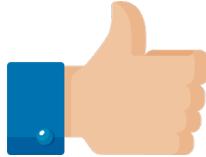
Los recursos generados por el recaudo se dirigen a cuentas y subcuentas que tienen destinación específica.



Despliegue de información de forma inmediata, liquidación de viajes y kms aprovechando los medios tecnológicos del SGCF para la obtención de valores reales que permitan la remuneración justa para los propietarios.

16

¿Cuáles son mis derechos como Propietario y afiliado de las empresas?



Los propietarios y afiliados en las diferentes empresas son el actor más importante en el desarrollo e implementación de la operación formal del sistema. Para ello y de acuerdo con lo previsto en artículo Artículo 2.2.1.2.2.2.3. del Decreto 1079 de 2015, la democratización permite la participación de los afiliados y propietarios de vehículos en el nuevo esquema de operación, lo que conlleva derecho a la remuneración en condiciones equitativas y derecho a la información clara sobre la administración de los recursos.



NOTAS



Avante

SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO



www.avante.gov.co



SETPasto



@SETPasto



Anganoy Los Rosales II Pasto-Colombia