

Que mediante oficio No. 2019EE119402 del 12 de junio de 2019, la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda, expidió la correspondiente certificación de viabilidad presupuestal, para la prórroga de los ochenta (80) empleos de carácter temporal a partir del 1 de julio y hasta el 31 de diciembre de 2019.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Prorrogar desde el 1 de julio y hasta el 30 de junio de 2020, la vigencia de los siguientes empleos de carácter temporal de la Secretaría Distrital de la Mujer, creados mediante Decreto Distrital 388 de 2016:

No. DE CARGOS	DENOMINACIÓN	NIVEL	CÓDIGO	GRADO
60	Profesional Universitario	Profesional	219	12
20	Auxiliar Administrativo	Administrativo	407	18
80	TOTAL EMPLEOS DE CARÁCTER TEMPORAL			

ARTÍCULO 2º.- Los empleos de carácter temporal a los cuales se refiere el artículo anterior deberán encaminarse al cumplimiento de las funciones que dieron lugar a su creación, y en especial a las funciones establecidas en el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de carácter temporal de la Secretaría Distrital de la Mujer.

ARTÍCULO 3º.- Comunicar el contenido del presente Decreto Distrital a la Dirección Distrital de Presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda y al Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, a través de la Subdirección de Servicios Administrativos, de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

ARTÍCULO 4º.- El presente Decreto Distrital rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de junio de dos mil diecinueve (2019).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

SANDRA LILIANA ROYA BLANCO
Secretaria Distrital de la Mujer (E.)

NIDIA ROCÍO VARGAS
Directora del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital

Decreto Número 383 (Junio 27 de 2019)

“Por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el numeral 1º del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019; los numerales 1, 3, 6 y 14 del artículo 38 y el inciso 2º del artículo 53 del Decreto Ley 1421 de 1993; el artículo 18 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 y,

CONSIDERANDO:

Que el inciso 1º del artículo 35 del Decreto Ley 1421 de 1993 -Estatuto Orgánico de Bogotá, D.C.-, establece que el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., es el Jefe de Gobierno y de la Administración Distrital.

Que el numeral 3 del artículo 38 ídem, le atribuye la función de dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones a cargo del Distrito Capital.

Que el artículo 2º de la Ley 86 de 1989 define el sistema de transporte público masivo de pasajeros como: *“el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte”*

Que el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 establece que el transporte público gozará de especial protección estatal, con las condiciones y beneficios que se incluyan en el Plan Nacional de Desarrollo.

Que el artículo 5 ídem, establece el carácter de esencial del servicio público de transporte, el cual implica una prelación del interés general y una garantía estatal en su prestación.

Que el Acuerdo 4 de 1999 *“Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”*, estableció el objeto de TRANSMILENIO S.A. en su artículo 2, así:

“Objeto. Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que

señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.”

Que el artículo 3 del Decreto 831 de 1999, “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones”, definió la gestión del Sistema Transmilenio, así: “De conformidad con los Acuerdos del Concejo de Santa Fe de Bogotá 6 de 1998 y 4 de 1999, y con el presente Decreto, le corresponde a TRANSMILENIO S.A., la gestión, organización, planeación, supervisión, regulación, control y responsabilidad del Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes y según las políticas generales que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.”

Que el artículo 4 ídem estableció que TRANSMILENIO S.A. será para todos los efectos legales, el titular del Sistema Transmilenio.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”, ordenó implementar un sistema de transporte organizado, eficiente, sostenible, tanto al interior de la ciudad como en la región, para lo cual estableció en su artículo 12 que el Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, D.C. -SITP.

Que el artículo 13 ídem, dispuso que el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en Bogotá.

Que en el marco del artículo 1 del Decreto Distrital 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones” se deben establecer “(...) acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.”

Que el artículo 2 ídem, ordenó la adopción del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, como eje estructural del Sistema de Movilidad al interior del Distrito, al considerar prioritario para la ciudad adoptar decisiones relacionadas con el desarrollo e implementación de dicha política.

Que el artículo 5 ibídem contempló los “Objetivos del Sistema Integrado del Transporte Público” entre los cuales se encuentran los de: “(...) Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad” e “Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.”

Que el artículo 6 ejusdem, dispuso que la integración del Sistema Integrado de Transporte Público se daría de manera gradual, la cual deberá darse en cumplimiento de los principios de “(...) progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad.”

Que el artículo 8 del mismo Decreto, confirió las siguientes competencias a Transmilenio:

“ARTÍCULO 8°. COMPETENCIA DE TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.”

Que el parágrafo del artículo 10 del Decreto Distrital 309 de 2009, dispuso con respecto a la prestación del servicio público de transporte urbano que, durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio.

Que el artículo 19 ídem, en su numeral 19.4, considera que el modo férreo, en particular el Metro, hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, junto con los otros modos previstos en la normatividad distrital vigente.

Que el artículo 20 ídem, define la Tarifa Técnica del SITP “como aquella que, dado un diseño operacional del SITP, busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para

cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones”.

Que a su vez, la citada norma define la Tarifa al Usuario del SITP, *“como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte”.*

Que el numeral 2º del artículo 21 ibidem, establece que la tarifa técnica del SITP *“reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema”.*

Que el numeral 5 del citado artículo 21 consagró que *“el diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo”.*

Que el artículo 26 ejusdem prevé que *“el modelo tarifario y en general el diseño del SITP, deberán respetar los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos para el desarrollo del Sistema Transmilenio hasta su culminación. cualquier ajuste que sea necesario realizar a estos contratos para garantizar la implementación del SITP, respetará el principio anteriormente enunciado”.*

Que en el marco de los contratos de concesión celebrados por TRANSMILENIO S.A. para la operación troncal y zonal del Sistema, la Administración Distrital suscribió acuerdos de respaldo el 29 de enero de 2010 y el 28 de mayo de 2018 Fases I y II de Transmilenio, cuyo alcance es garantizar la cobertura del diferencial tarifario existente entre la Tarifa Usuario –fijada por el Alcalde Mayor- y la Tarifa Técnica definida contractualmente y resultante de los costos de operación del Sistema.

Que el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 *“Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, estableció que los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles, y que el Gobierno Nacional en ningún caso podrá realizar transferencias para cubrir costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

Que el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 *“Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, dispuso:

“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. 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. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.

(...)”

Que el artículo 98 ídem, establece respecto la sostenibilidad de los Sistemas de Transporte, lo siguiente:

“ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.”

Que en cumplimiento de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el estudio denominado *“Síntesis de necesidades del Sistema Integrado de Transporte Público y fuentes alternas de financiación (2019-2029)”*, el cual *“Sintetiza y consolida los*

ingresos y las necesidades de recursos del Sistema de Transporte Público de Bogotá en el mediano plazo (2019 - 2029) y las potenciales fuentes de financiación alternas que desde el Sector Movilidad se gestionan para el sistema, así como lo reportado por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP). En particular, se exponen las proyecciones de recursos que TMSA y la EMB, como empresas gestoras del transporte público masivo de la ciudad, estiman que se requiere invertir en el sistema.”.

Que la ciudad y la región están implementando nuevos modos de transporte complementarios a los actuales como son Transmilenio, el sistema Metro y los trenes de cercanías, que podrán ser operados por diferentes entes gestores.

Que se hace necesario que la Empresa Metro de Bogotá S.A., como Ente Gestor del sistema metro de Bogotá, se integre y articule al SITP en desarrollo de las funciones asignadas en el Acuerdo Distrital 642 de 2016.

Que el artículo 1º del Decreto Distrital 259 de 2019 estableció a la Empresa Metro de Bogotá S.A., como Ente Gestor del Sistema Metro de Bogotá, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 642 de 2016, y dispuso en su artículo 2º, que el sistema metro se articulará operacional, tarifaria e institucionalmente al SITP..

Que la integración de la Empresa Metro de Bogotá S.A., al Sistema Integrado de Transporte Público, como ente gestor del sistema metro, no riñe con ninguna de las disposiciones que regulan el Sistema Integrado de Transporte Público, tales como el Decreto Distrital 319 de 2006 y el Decreto Distrital 309 de 2009 ni modifica ninguna de las disposiciones relacionadas con la organización, planeación, y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, a cargo de Transmilenio S.A.

Que se considera necesario establecer a la Secretaría Distrital de Movilidad como responsable en la administración y distribución de los recursos, para procurar a través de estos la sostenibilidad del sistema de transporte, mediante la provisión de recursos financieros para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa cobrada al usuario teniendo en cuenta los diferentes modos de transporte y sus respectivos entes gestores.

Que según la sesión del CONFIS efectuada el 16 de mayo de 2019, y de acuerdo con la comunicación del Secretario Técnico del CONFIS, radicado No. 2-2019-29784 de la misma fecha,

“...otorgó aval fiscal referente a las necesidades de recursos externos del Sistema Integrado de Trans-

porte Público, derivadas del diferencial tarifario en las diferentes fases de implementación del sistema, incluida la fase 5, la modificación de las condiciones financieras de los contratos de concesión de la fase III del SITP, la entrada en operación de la primera línea del metro y sus troncales alimentadoras, y los ingresos adicionales para su financiación, principalmente los del Sector Movilidad, lo anterior, teniendo en cuenta que el escenario en el que se incorporan todas las fuentes de recursos es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

La compatibilidad depende de que se logren las nuevas fuentes de ingreso que contribuyen a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público y de que no se incluyan gastos no asociados directamente a diferencial tarifario. Por este motivo es importante resaltar que, en caso de que los ingresos proyectados no se lleguen a materializar, será necesario realizar una recomposición del gasto general del Distrito Capital, con el fin de priorizar las demás necesidades y lograr el espacio fiscal para los nuevos requerimientos del FET...”.

Que teniendo en cuenta las consideraciones expuestas y particularmente lo dispuesto por el artículo 97 de la ley 1955 de 2019, modificatorio del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, se hace necesario regular el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET, y dictar las disposiciones necesarias para su administración, funcionamiento y operación, entre otros aspectos.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Objeto. Regular el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET, de acuerdo con lo establecido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 2.- Finalidad. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- de Bogotá, D.C., 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 cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

ARTÍCULO 3.- Destinación de recursos. La destinación de los recursos del FET debe cubrir el diferencial entre los costos incorporados en la tarifa técnica del sistema y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios.

ARTÍCULO 4. Naturaleza jurídica. El FET es una cuenta de manejo presupuestal, sin personería jurídica,

adsrita a la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector administrativo de coordinación de Movilidad, de la administración distrital. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5.- Administración. La administración, planeación y seguimiento del FET- estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, en su calidad de autoridad de transporte en el ámbito distrital y cabeza del sector de Movilidad de Bogotá, D.C., quien podrá asignar los recursos del FET, de manera independiente, a cada ente gestor, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente, el presente Decreto y las normas que las modifiquen o sustituyan.

En cumplimiento de esta tarea, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá:

1. Dictar el reglamento de funcionamiento del FET.
2. Definir los negocios jurídicos y/o cuentas que se deban implementar para la administración de los recursos del sistema.
3. Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital.
4. Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo contenido en el artículo 2 del presente Decreto.
5. Llevar los registros contables y presupuestales.
6. Presentar al CONFIS Distrital un informe anual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

PARÁGRAFO. Durante la vigencia fiscal de la expedición de este Decreto, la cuenta presupuestal del FET estará a cargo de la Secretaría de Hacienda Distrital, quien realizará los giros presupuestales correspondientes.

El término establecido para los numerales 4 al 6 del presente artículo, entrará a regir para la Secretaría Distrital de Movilidad, a partir del inicio de la siguiente vigencia fiscal.

ARTÍCULO 6.- Estimación de necesidades. La estimación de necesidades del FET se deberá realizar según el análisis y la estimación de recursos que haga cada ente gestor, de forma independiente, por medio del cálculo de recursos necesarios para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa al usuario para cada uno.

Los entes gestores deberán presentar la estimación de los recursos requeridos a la Secretaría Distrital de Movilidad, quien definirá en el reglamento los lineamientos para la presentación del mismo. La Secretaría Distrital de Movilidad consolidará las necesidades del sistema.

ARTÍCULO 7.- Fuentes de financiación. El FET se financiará con las fuentes de financiación de que trata

el artículo 97 de la ley 1955 de 2019; las asignadas por norma para estos efectos; y en forma complementaria, por las asignaciones presupuestales provenientes de los ingresos corrientes que la Administración Distrital destine anualmente al cumplimiento del objeto contenido en el artículo 2 del presente Decreto.

ARTÍCULO 8.- Garantía de permanencia. De acuerdo con lo previsto en el presente Decreto, los recursos necesarios para el cumplimiento del objeto del FET, deberán ser apropiados en el respectivo presupuesto anual, previa estimación realizada por el respectivo ente gestor e incluida en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Lo anterior, sin perjuicio de la provisión de recursos adicionales a los montos inicialmente estimados.

ARTÍCULO 9.- Indicadores. La gestión de los recursos asignados al FET tendrá seguimiento por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector de Movilidad, para evaluar la medida. Esto se realizará a través del seguimiento de los siguientes indicadores de gestión:

- 1) indicador de gestión de la demanda = recursos ejecutados del FET/ pasajeros validados (COP/ PAX)
- 2) indicador de gestión de la oferta= recursos ejecutados del FET / capacidad ofertada (COP/ PLAZAS OFERTADAS)

A partir del seguimiento realizado a los anteriores indicadores, la Secretaría Distrital de Movilidad tomará decisiones frente al grado de sostenibilidad del sistema y sus componentes, así como frente a la administración de los recursos. Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá incorporar indicadores de seguimiento a la gestión técnica y presupuestal de los entes gestores, relacionados con las competencias establecidas en el presente decreto.

ARTÍCULO 10.- Ejecución de los recursos. La Secretaría Distrital de Movilidad impartirá las instrucciones correspondientes que permitan garantizar el cumplimiento del objeto del FET-, lo anterior previa verificación de los indicadores adoptados en el presente Decreto.

ARTÍCULO 11. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente al de su publicación en el Registro Distrital, salvo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 5 del presente Decreto..

PUBLÍQUESE, Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintisiete (27) días del mes de junio de dos mil diecinueve (2019).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

JOSE ALEJANDRO HERRERA LOZANO
Secretario Distrital de Hacienda (E.)

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

Decreto Número 384 (Junio 27 de 2019)

“Por medio del cual se desplazan las apropiaciones del proyecto de inversiones “Diseño Sistema de Análisis y Administración de Información Socioeconómica y Espacial de Bogotá y la Región” identificado con BPIN 2012000050043 del Sistema General de Regalías”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 123 de la Ley 1530 de 2012, el artículo 2.2.3.1.3.2. del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional 1082 de 2015 y,
CONSIDERANDO:

Que el 16 de mayo de 2019 se expidió el Decreto Distrital 272 de 2019 *“Por medio del cual se realiza*

el aplazamiento de la ejecución de las apropiaciones del proyecto “Diseño Sistema de Análisis y Administración de Información Socioeconómica y Espacial de Bogotá y la Región” identificado con BPIN 2012000050043 del Sistema General de Regalías”, mediante el cual se aplazó la ejecución de las apropiaciones no comprometidas del proyecto, se ordenó a la Secretaría Distrital de Planeación suspender de forma inmediata todos los pagos pendientes por efectuar asociados al citado proyecto de inversión y adelantar las actuaciones necesarias frente a los contratistas y terceros con los cuales tiene un vínculo jurídico relacionado con la ejecución de los recursos del citado proyecto de inversión.

Que de conformidad con la certificación de fecha 16 de mayo de 2019 expedida por la Dirección de Gestión Financiera de la Secretaría Distrital de Planeación, en el presupuesto del Sistema General de Regalías para el bienio 2019-2020 fueron incorporados al proyecto de inversión *“Diseño Sistema de Análisis y Administración de Información Socioeconómica y Espacial de Bogotá y la Región”* identificado con BPIN 2012000050043, compromisos por pagar por el valor de **CUATROCIENTOS ONCE MILLONES CIENTO DIECINUEVE MIL SETECIENTOS SETENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$411.119.772)**, conforme al siguiente detalle:

GASTOS SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS BIENIO 2019–2020 **ADMINISTRACIÓN CENTRAL**

120 Secretaría Distrital de Planeación

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR
9	Gastos	\$851.182.555
9-1	Inversión	\$851.182.555
9-2	Apropiación por comprometer	\$440.062.783
9-2-1	Directa	\$440.062.783
9-2-1-15	Bogotá Mejor para Todos	\$440.062.783
9-2-1-15-04	Programa: Eje Transversal Nuevo Ordenamiento Territorial	\$440.062.783
9-2-1-15-04-26	Subprograma: Información Relevante e Integral para la Planeación Territorial	\$440.062.783
9-2-1-15-04-26-01	Fondo de Desarrollo Regional	\$440.062.783
9-2-1-15-04-26-01-2012-0000-50043	<i>Diseño Sistema de Análisis y Administración de Información Socioeconómica y Espacial de Bogotá y la Región</i>	\$440.062.783
9-3	Compromisos por Pagar	\$411.119.772
9-3-1	Directa	\$411.119.772
9-3-1-14	Bogotá Humana	\$411.119.772
9-3-1-14-02	Programa: Un Territorio que Enfrenta el Cambio Climático y se Ordena Alrededor del Agua	\$411.119.772
9-3-1-14-02-23	Subprograma: Bogotá, Territorio en la Región	\$411.119.772
9-3-1-14-02-23-01	Fondo de Desarrollo Regional	\$411.119.772
9-3-1-14-02-23-01-2012-0000-50043	<i>Diseño Sistema de Análisis y Administración de Información Socioeconómica y Espacial de Bogotá y la Región</i>	\$411.119.772

Fuente: Decreto Distrital 272 del 16 de mayo de 2019