

Bogotá, 7 de septiembre de 2021

Señoras(es):

**COMISIÓN NACIONAL DEL SERVICIO CIVIL - CNSC**

**Asunto: Reclamación resultados de la prueba escrita.**

**CONVOCATORIA PROCESO DE SELECCIÓN – Distrito Capital 4**

**Nivel jerárquico profesional, Denominación profesional especializado, Cargo 24, Código 222 y N.º de empleo OPEC 150778,**

Cordial saludo.

Yo Martha Helena Silva Morales identificada como aparece al pie de mi firma, en mi calidad de aspirante al cargo identificado anteriormente, presento reclamación contra los resultados de las pruebas escritas con las siguientes:

### **RAZONES**

Con respecto a la reclamación presentada ante la CNSC solicitando el acceso a las pruebas, la cual se realizó el 5 de septiembre de 2021, se evidenció lo siguiente:

#### **Caso**

*El jefe inmediato le solicita al funcionario de una entidad realizar el análisis sobre el comportamiento habitual de la velocidad de movilidad en la intersección de la Av. Villavicencio por Av. Ciudad de Cali. Adicionalmente le da la instrucción a este profesional, de plantear y proponer medidas de gestión de tránsito que mejoren la movilidad, analizando la información disponible mediante herramientas tecnológicas accesibles desde el Centro de Gestión del Tránsito.*

#### **Pregunta 19**

*Referente al análisis de información el funcionario debe:*

*A. Incluir información de tráfico presente, tráfico futuro, de viaje y estadísticas de operación vial*

*C. Consultar toda la información de tránsito, volumen vehicular, siniestros y comparendos viales*

De acuerdo con la pregunta, esta corresponde a los protocolos, procesos y procedimientos del Centro de Gestión de Tránsito – CGT. Por consiguiente, esta información debe ser pública y de fácil consulta para las personas ajenas a la SDM. A continuación, se indica las rutas de acceso con que cuenta la entidad para mostrar los protocolos, las cuales son:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/>



En la parte superior se encuentra enlaces denominados:

- INICIO
- LA ENTIDAD
- ATENCIÓN AL CIUDADANO
- INFORMES
- NORMATIVIDAD
- TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

Verificados los diferentes botones, se evidenció que en NORMATIVIDAD no se encuentra ningún tipo de información y en el botón TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN, se encontró la siguiente información:

### Información mínima obligatoria

#### 1. Información de la entidad

1. 1.9. Procedimientos que se siguen para tomar decisiones en las diferentes áreas

## Mapa de procesos



El mapa de procesos **NO PERMITE** acceso a ninguna de las direcciones procesos ni procedimientos de la Entidad, pues tan solo es una imagen tal y como se muestra, no permite realizar ningún tipo de consulta.

Por otro lado, en el Botón Listado de Procedimientos, se encuentra:

### Listado de procedimientos

En este se descarga hoja de Excel (se adjunta), donde se evidencia la existencia del PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - PROTOCOLO OPERACIÓN CENTRO DE GESTIÓN Código: PM02-PR04-PT01, el cual corresponde a la pregunta mencionada. Dentro de esta hoja de Excel no hay acceso alguno o enlace que indique posibilidad de descarga del documento donde se muestran los diferentes procedimientos o protocolos, tanto para el CGT, como para los demás procedimientos de la Secretaría, tal como se muestra a continuación:

PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Procedimiento	PM02-PR04	OPERACIÓN DEL CENTRO DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO	Establecer las acciones para lograr las actuaciones inmediatas que permitan agilizar movilidad de los ciudadanos, evitando congestión y permitiendo accesibilidad a la ciudadanía, por medio de plataformas y herramientas informáticas y de análisis de datos.
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Protocolo	PM02-PR04-PT01	PROTOCOLO OPERACIÓN CENTRO DE GESTIÓN	Atención al corto y mediano plazo de eventos que afectan la movilidad en la ciudad de Bogotá, gestionando recursos, proponiendo soluciones, eventos como: accidentalidad, congestión, eventos especiales y medio ambiente, a partir de la integración de información, conocimiento, tecnologías y procesos.
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Procedimiento	PM02-PR05	INTERVENCIONES DEL GRUPO OPERATIVO EN VÍA	Reducir la congestión vehicular y minimizar los accidentes de tránsito, con las intervenciones del grupo operativo en vía para socializar el uso adecuado de la infraestructura vial y el respeto por las normas de tránsito, por medio de campañas pedagógicas y apoyo en vía, en lo relacionado con la seguridad vial.
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Protocolo	PM02-PR05-PT01	PROTOCOLO OPERACIÓN GOGEV	El objetivo del protocolo es establecer la metodología para la gestión de las prendas institucionales, equipos de comunicación, vehículos y notificación de accidentes de trabajo del GOGEV.
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Procedimiento	PM02-PR07	PROYECTO "AL COLEGIO EN BICI"	Realizar el acompañamiento diario de estudiantes por las rutas de confianza establecidas para el desplazamiento hacia la institución educativa y el viaje de regreso a los puntos de encuentro en el marco del desarrollo del proyecto "Al Colegio en Bici".
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Procedimiento	PM02-PR08	MEDIDAS INTEGRALES DE MOVILIDAD	Planear, formular y realizar seguimiento a medidas integrales para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial, a través de la implementación de intervenciones a corto, mediano y largo plazo.
PM02	Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte	Procedimiento	PM02-PR11	PROCEDIMIENTO DE IMPOSICIÓN DE CONTRAVENCIONES MONITORIZADAS EN VÍA APOYADO CON	Realizar la imposición y entrega e correspondencia a la Subdirección de Contravenciones de las ordenes de comparendos no notificados en la

Adicionalmente, en el enlace: Procedimientos de interés general de la página web de la SDM:

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/procedimientos\\_de\\_interes\\_general](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/procedimientos_de_interes_general)

Se encuentran algunos de los Procedimientos de la SDM, No obstante, **no se tiene cargado** por parte de la entidad el procedimiento **PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - PROTOCOLO OPERACIÓN CENTRO DE GESTIÓN** Código: **PM02-PR04-PT01**, procedimiento donde se tiene consagrada la información referente a las medidas de funcionamiento y operación del CENTRO DE GESTIÓN, negando así el acceso a la información e imposibilitando a los aspirantes realizar

el pertinente estudio y apropiación de los conocimientos relacionados con las funciones del cargo.

Para respaldo de lo anterior, la normatividad colombiana indica:

**Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo:**

**“ARTÍCULO 3°. Principios.**

(...)

*9. En virtud del principio de publicidad, las autoridades darán a conocer al público y a los interesados, en forma sistemática y permanente, sin que medie petición alguna, sus actos, contratos y resoluciones, mediante las comunicaciones, notificaciones y publicaciones que ordene la ley, incluyendo el empleo de tecnologías que permitan difundir de manera masiva tal información de conformidad con lo dispuesto en este Código. Cuando el interesado deba asumir el costo de la publicación, esta no podrá exceder en ningún caso el valor de la misma.”*

Adicionalmente, el mismo Código contempla en su artículo 65 la obligación para las entidades de publicar sus actos administrativos con sujeción a lo dispuesto, en los siguientes términos:

Corte Constitucional en Sentencia C-053/1998 MP Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz, establece que la publicidad,

*“...supone el conocimiento de los actos de los órganos y autoridades estatales, en consecuencia, implica para ello desplegar una actividad efectiva para alcanzar dicho propósito; dado que, la certeza y seguridad jurídicas exigen que las personas pueda conocer, no solo de la existencia y vigencia de los mandatos dictados por dichos órganos y autoridades estatales, sino, en especial, del contenido de las decisiones por ellos adoptadas, para lo cual, la publicación se instituye en presupuesto básico de sus vigencia y oponibilidad, mediante los instrumentos creados con tal fin.”*

Con el comportamiento señalado, también se viola el principio de Igualdad, teniendo como respaldo Sentencia 040 de 1993 Corte Constitucional:

*“del derecho a la igualdad y sus concretas implicaciones, en el sentido de señalar que él no se traduce en una igualdad mecánica y matemática sino en el otorgamiento de un trato igual compatible con las diversas condiciones del sujeto. Lo cual, implica que la aplicación efectiva de la igualdad en una determinada circunstancia no puede ignorar o desconocer las exigencias propias de la diversidad de condiciones que afectan o caracterizan a cada uno de los sujetos. Sin que ello sea en manera alguna óbice para hacerlo objeto de tratamiento igualitario”*

Así las cosas, encontramos que, al no contar con el acceso al protocolo mencionado, se violan los derechos y principios a la publicidad e igualdad, razón por la cual requiero **SEA IMPUTADA** la pregunta y se dé como contestada de manera acertada.

### **Pregunta 23**

*Referente al análisis histórico del comportamiento habitual, el funcionario debe:*

- A. Aplicar toda la información de los contratos de monitoreo*
- C. utilizar la información de los sensores Wifi-Bluetooth*

Para realizar un análisis de comportamiento habitual, debe realizarse la investigación de los comportamientos de los últimos años con el fin de realizar un análisis integral. En ese sentido es viable evaluar los contratos de monitoreo como es el caso del contrato SDM-1748-2017 "DIAGNÓSTICO, TOMA Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN DE CAMPO COMO INSUMO DEL PROGRAMA DE MONITOREO, SEGUIMIENTO Y PLANEACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTÁ D.C."

Dentro del ANEXO 1 – ANEXO TÉCNICO DEFINITIVO del contrato en mención, en el numeral 3.1.1. Metodología, se indica que el contrato debe realizar toma de velocidades, tal como se muestra a continuación:

#### **3.1.1. METODOLOGÍA**

Debido a que el contrato se desarrolla por componentes, y que dentro de los cuales se encuentran los estudios típicos programados o específicos y los estudios especiales, se hace necesario dar claridad que dentro del componente de estudios típicos programados se conocen características técnicas como periodos de toma, puntos y corredores que se definen durante la ejecución; los datos primarios a utilizar para dichos trabajos, se basan en las contenidas dentro del **contrato 1720 de 2012** el cual se enuncia en el numeral 4.1 "...Estudios típicos programados...", y explica su utilización; quienes a su vez serán tratadas con mayor detalle en el numeral de la **PROPUESTA BÁSICA PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS COMPONENTES:**

- Volúmenes vehiculares.
- Frecuencias y ocupación visual en Transporte Público Colectivo (TPC) e individual (TPI) y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Ocupación visual en transporte particular (TP).
- Flujos de saturación.
- Tiempos de recorrido para Transporte Público e individual por el método del vehículo flotante.
- Diagnóstico para intersecciones de Priorización.

Por otra parte los trabajos que se describen a continuación, y corresponden al componente de estudios especiales; la metodología a usar por el futuro contratista se fundará en el Manual de Planeación del Tránsito y el Transporte para la Ciudad de Bogotá (Secretaría de Tránsito STTB- 2005), dando alcance a la necesidad de la entidad según el diagnóstico, toma y análisis de la información de campo que se requiera, la cual estará sujeta a una previa aprobación de su metodología por parte del Comité Técnico, buscando que dicha información abarque el objeto de la solicitud:

- Volúmenes vehiculares.

- Frecuencias y ocupación visual en Transporte Público Colectivo (TPC) e individual (TPI) y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Ocupación visual en transporte particular (TP).
- Flujos de saturación.
- Tiempos de recorrido para Transporte Público e individual por el método del vehículo flotante.
- Diagnóstico para intersecciones de Priorización.
- Velocidades puntuales (instantánea con radar).
- Ascenso y descenso de pasajeros.
- Encuestas varias.
- Encuestas Origen Destino.
- Estudios de cupos de estacionamientos.
- Volúmenes mediante el registro del último dígito de la placa de matrícula para transporte público y particular.
- Tomas puntuales que permita evaluar la organización de rutas.
- Estudio de rotación de placas.
- Tomas especiales para eventos como el día del aire limpio (día de no carro), ciclovía nocturna, peatonalización y otros.

Teniendo en cuenta que dentro de la metodología a emplear para el desarrollo del contrato de monitoreo se encuentra la toma de velocidades puntuales, esta información es válida para realizar un análisis habitual de velocidades.

De acuerdo con lo expuesto, se solicita **DAR VALIDEZ A LA RESPUESTA A** de la pregunta 23

### **Pregunta 30**

*Referente a la información de los sensores, el profesional debe:*

- A. Explicar que estos registran sentido de circulación del tránsito
- C. Advertir que registran modificaciones del comportamiento de los usuarios para realizar el monitoreo al uso

De acuerdo con la descripción de los dispositivos instalados en vía del Centro de Gestión de Tránsito – CGT (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/node/2416> - Componentes del Centro de Gestión de Tránsito (CGT) - Sensores WiFi – Bluetooth, - Sensores de vehículos), se expone lo siguiente:

El CGT actualmente realiza el monitoreo de Velocidad recolectada por Bitcarrier (sistema de información y monitoreo de flujo de tráfico inteligente en tiempo real), a partir de sensores inalámbricos WI-FI y Bluetooth, emitida por dispositivos móviles sobre la malla vial de Bogotá. D.C. Esta información se publica en el portal web <https://www.simur.gov.co/> en la siguiente ruta: datos abiertos - monitoreo.

Dentro de los datos abiertos de la SDM, se evidencian los registros de velocidades diarios en registros de cada 15 minutos tal como se muestra en el siguiente ejemplo:

Tabla Abierta Secretaría Distrital de Movilidad

Muestra 25 de 2.102.281 filas

ID	SECTOR	RVA	CDMA	SECTORES	TYPK	VEL_PONDERADO	ESTADO_CDMA	DIA_SEMANA	NOMBRE_CDMA	NOMBRE_TK	VEL_PONDERADA	COORDENADA	COORDENADA	VEL_MEDIA	VEL_MEDIA_ESTADO	VEL_MEDIA_PONDERADA
1	21-1-2021-18-00	21-1-2021-18-15	8	1582	0	38.2752	00:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	38.2752	897-CL-89-C32			38.2752	
2	21-1-2021-18-15	21-1-2021-18-30	8	1582	0	38.842703	00:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	38.842703	897-CL-89-C32			38.842703	
3	21-1-2021-20-00	21-1-2021-20-15	1	1582	0	40.42104	01:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	40.42104	897-CL-89-C32			40.42104	
4	21-1-2021-20-15	21-1-2021-20-30	1	1582	0	41.1192247	01:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	41.1192247	897-CL-89-C32			41.1192247	
5	21-1-2021-20-30	21-1-2021-20-45	1	1582	0	39.45471	01:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	39.45471	897-CL-89-C32			39.45471	
6	21-1-2021-21-45	21-1-2021-22-00	2	1582	0	39.7556	02:45:00	Lunes	897	CL-89-C32	39.7556	897-CL-89-C32			39.7556	
7	21-1-2021-22-45	21-1-2021-23-00	3	1582	0	40.73400	03:45:00	Lunes	897	CL-89-C32	40.73400	897-CL-89-C32			40.73400	
8	21-1-2021-23-00	21-1-2021-23-15	4	1582	0	40.754499	04:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	40.754499	897-CL-89-C32			40.754499	
9	21-1-2021-23-15	21-1-2021-23-30	4	1582	0	40.42007	04:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	40.42007	897-CL-89-C32			40.42007	
10	21-1-2021-23-45	21-1-2021-23-45	4	1582	0	41.6707247	04:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	41.6707247	897-CL-89-C32			41.6707247	
11	21-1-2021-23-45	1-0-2021-0-00	4	1582	0	37.5943347	04:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	37.5943347	897-CL-89-C32			37.5943347	
12	1-0-2021-0-00	1-0-2021-0-15	5	1582	0	38.038840	05:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	38.038840	897-CL-89-C32			38.038840	
13	1-0-2021-0-15	1-0-2021-0-30	5	1582	0	37.47111	05:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	37.47111	897-CL-89-C32			37.47111	
14	1-0-2021-0-30	1-0-2021-0-45	6	1582	0	38.2234470	05:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	38.2234470	897-CL-89-C32			38.2234470	
15	1-0-2021-0-45	1-0-2021-1-00	6	1582	0	32.900970	05:45:00	Lunes	897	CL-89-C32	32.900970	897-CL-89-C32			32.900970	
16	1-0-2021-1-00	1-0-2021-1-15	6	1582	0	32.5944070	06:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	32.5944070	897-CL-89-C32			32.5944070	
17	1-0-2021-1-15	1-0-2021-1-30	6	1582	0	29.4807547	06:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	29.4807547	897-CL-89-C32			29.4807547	
18	1-0-2021-1-30	1-0-2021-1-45	6	1582	0	28.001222	06:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	28.001222	897-CL-89-C32			28.001222	
19	1-0-2021-1-45	1-0-2021-2-00	6	1582	0	24.8979643	06:45:00	Lunes	897	CL-89-C32	24.8979643	897-CL-89-C32			24.8979643	
20	1-0-2021-2-00	1-0-2021-2-15	7	1582	0	23.9940067	07:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	23.9940067	897-CL-89-C32			23.9940067	
21	1-0-2021-2-15	1-0-2021-2-30	7	1582	0	23.12404	07:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	23.12404	897-CL-89-C32			23.12404	
22	1-0-2021-2-30	1-0-2021-2-45	7	1582	0	29.2418847	07:30:00	Lunes	897	CL-89-C32	29.2418847	897-CL-89-C32			29.2418847	
23	1-0-2021-2-45	1-0-2021-3-00	7	1582	0	24.4247347	07:45:00	Lunes	897	CL-89-C32	24.4247347	897-CL-89-C32			24.4247347	
24	1-0-2021-3-00	1-0-2021-3-15	8	1582	0	24.0005447	08:00:00	Lunes	897	CL-89-C32	24.0005447	897-CL-89-C32			24.0005447	
25	1-0-2021-3-15	1-0-2021-3-30	8	1582	0	24.27647	08:15:00	Lunes	897	CL-89-C32	24.27647	897-CL-89-C32			24.27647	



Además, en el manual del sistema bitcarrier (se adjunta) indica cuales son los datos que se pueden detectar a partir de los datos tomados:



## 4. Interpretación de los datos

El uso habitual de la aplicación web consiste en la consulta de la pestaña 'tiempos de recorrido' para comprobar que los tiempos se mantengan dentro de unos límites aceptables. Cuando se detecta que algún trayecto está afectado se debe ir a la pestaña de 'Datos Históricos' para realizar una revisión. Desde 'Datos Históricos' uno debe buscar el tramo (enlace o metaenlace) que esté afectado, una vez detectado, se puede hacer clic sobre dicho tramo en el mapa o doble clic si accedemos a él a través de la lista situada en el lateral derecho.

A continuación se detallan las tres situaciones más generales que se pueden observar.

### 4.1 Situación de tráfico en condiciones normales

Cuando el tramo está en color verde y el tiempo de recorrido está próximo al valor esperado todo apunta a que no hay problemas en la circulación, pero de todos modos se puede obtener más información.



2. Desplazando el ratón por los tramos coloreados se observa la velocidad media por hora y por segmento.

En este ejemplo se puede observar como casi no hay vehículos en el tramo rojo, casi todos están entre los tramos verde y amarillo, y este es el estado deseado en la vía.

### 4.2 Detectar una congestión

Para comprobar si la causa del aumento del tiempo calculado en una ruta en un tramo en concreto es debido a una congestión, se debe elegir el tramo desde la pestaña 'Datos Históricos' tal y como se ha apuntado en el apartado anterior.



Para obtener información acerca del volumen de dispositivos captados cada hora o cada minuto (según la vista elegida) y de su velocidad media existe la opción de desplazar el ratón por de los tramos coloreados.

### 4.3 Detectar un accidente

En este caso, para comprobar si la anomalía en los tiempos de recorrido es debida a un accidente se debe seguir el mismo procedimiento que para detectar una congestión, es decir se debe elegir el tramo afectado desde la pestaña 'Datos Históricos'.

Dentro de las descripciones arriba expuestas y extraídas de los manuales de los sensores instalados en el Centro de Gestión del Tránsito (CGT), no se indica que ninguno de los dos tipos de sensores determina el sentido de circulación vial de los tramos donde se encuentran instalados, pero si informan en tiempo real las variaciones en la velocidad de los usuarios, ya sea por congestión o por un accidente de tránsito. Por lo anterior, se solicita **DAR VALIDEZ A LA RESPUESTA C Y NO A LA RESPUESTA A.**

#### **Pregunta 34**

*Referente a ...la información del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC, para fortalecer el Sistema Inteligente de Transporte (SIT) de Bogotá..., el profesional debe:*

- A. Explicar que, a partir del 30 de junio de 2022, el Distrito está obligado a diligenciar y reportar la información para alimentar el sistema
- B. Exponer que, hasta el 30 de julio de 2022 se tiene fecha máxima para completar y cargar la información para alimentar el sistema.
- C. Informar que el 31 de diciembre de 2021 vence el plazo para que el Distrito integre y cargue la información en la base de datos del sistema.

Una vez revisada la normatividad asociada a la implementación y operación del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) de Bogotá, se evidencia en la Resolución 0000412 del 26 de febrero de 2020 (se adjunta), artículo 2 Diligenciamiento y reporte de la información, reglamenta que el Distrito está obligado hasta el 30 de junio de 2022 a diligenciar y reportar la información para alimentar el sistema, tal como se muestra a continuación:

**Artículo 2. Diligenciamiento y reporte de la información.** Para alimentar el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, la Nación -a través del Instituto Nacional de Vías -INVIAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura-, los Departamentos, los Municipios y los Distritos Especiales, deberán diligenciar la información de todas las carreteras a su cargo, usando para tal fin la Metodología adoptada y deberán reportarla a la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte a través de algunos de los medios establecidos en la metodología, antes del treinta (30) de junio de 2022, acompañada de la certificación suscrita por el representante legal que contenga la manifestación expresa de que la información reportada es verídica y precisa.

En este sentido, la respuesta A es errónea, ya que indica que, a partir del 30 de junio de 2022, el Distrito está obligado a diligenciar y reportar la información para alimentar el sistema. A su vez, las otras respuestas tampoco son las correctas. Por lo anterior, se solicita **SEA IMPUTADA** la pregunta y se dé como contestada de manera acertada.

## **OBJETO**

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se solicita la corrección de las preguntas 19, 23, 30 y 34 de la prueba escrita de competencias funcionales.

En los anteriores términos dejo presentados mis razones y objeto de la reclamación dentro del término establecido para ello.

Atentamente;



**C.C. 33.368.249 de Tunja**