



ANEXO 6: DESCRIPCIÓN ENTIDADES INVITADAS Y CONTEXTO PROBLEMÁTICAS

CONVOCATORIA PARA SELECCIONAR EMPRESAS DE BASE TECNOLÓGICA EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA RETOLAB.

Referencia: RetoLab

1. MINISTERIO DE TRANSPORTE

Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Tiene como misión, garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

Las funciones del ministerio están consagradas en Funciones en el decreto 087 del 17 de enero de 2011.

1.2. RETO POR SOLUCIONAR:

¿Como gestionar la prestación de un servicio de transporte público a través del uso de tecnologías (hardware y/o software) para la movilización de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, de manera eficiente, segura, oportuna, entre otros; minimizando los costos de acceso y uso del servicio?.

1.3. CONTEXTO DEL RETO

Actualmente la mayoría de los sistemas de rastreo de vehículos involucran la instalación de una unidad (hardware) en donde se recolecta información del vehículo que incluye velocidad, posición, y en algunos casos comportamiento de conducción. Sin embargo, para que estos datos sean transmitidos se requiere una conexión celular, lo que hace costoso su operación para conductores de la modalidad de trici-moviles.

En la actualidad existen otras redes que pueden soportar la transmisión de datos como alternativa para la red celular, entre ellas están Lora, SigFox, WI-Fi con múltiples AP desplegados en la vía, Narrowband IoT o NB-IoT. El trabajo a desarrollar busca (1) crear y/o adaptar el hardware y el software que debe operar en la unidad del vehículo para reportar la operación de triciclo a un software de control centralizado, (2) crear o adaptar un software para el control de los vehículos, y (3) explorar, definir y poner en funcionamiento una tecnología de red alterna para generar una solución de bajo costo en cuanto al (1) costo de la unidad a instalar en el vehículo y (2) transporte de los datos entre el vehículo y el sistema de monitoreo. La alternativa propuesta debe tener en cuenta que la ubicación del triciclo debe ser actualizada cada 100 metros o 180 segundos, lo que ocurra primero.



Siempre y cuando el conductor no se salga de su radio de operación o incumpla la velocidad estipulada, la información puede almacenarse localmente y transmitirse con posterioridad cuando el triciclo este en el radio de influencia de un access point o su equivalente.

En el caso de violación al radio de operación el sistema debe enviar la ubicación en línea. En cuanto a la velocidad, el sistema debe enviar la información si y solo si el conductor mantiene el exceso de velocidad por un tiempo mayor a un umbral antes definido.

Aproximadamente desde comienzos de la década del 2000 se viene prestando el servicio de los llamados “bicitaxi” en Bogotá D.C., Soacha, Cartagena, Soledad y muchas otras ciudades del país, dando lugar a todo tipo de debates e iniciativas alrededor de su formalización y formas de reglamentación.

A pesar de su funcionamiento, hasta hace poco tiempo se expidió la respectiva reglamentación, ya que oferentes, usuarios y entidades del orden público exigían una posición respecto a la forma y continuidad de su operación.

En este contexto, es importante tener en cuenta los beneficios en términos ambientales y de movilidad ofrecidos por el uso de este modo y el impacto social generado sobre todo para quienes dependen económicamente de esta actividad.

Con el objetivo de apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales, con el uso de modo no motorizados y energías limpias, que permitan la integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de primera o última milla, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3256 de 2018, por la cual se reglamenta y autoriza a prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para su prestación de forma eficiente, segura, y oportuna, aprovechando el uso de tecnologías de la información y las comunicaciones.

En esta reglamentación se establece que para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, las autoridades territoriales competentes deberán hacer uso de una plataforma tecnológica que permita la gestión, el control de la operación del servicio y la interacción de manera digital de los actores que intervienen en su prestación.

Esta plataforma deberá cumplir con los requisitos establecidos en dicha resolución y deberá ser desarrollada, operada y mantenida por las respectivas autoridades territoriales competentes.

Lo anterior, demuestra que para el Gobierno la lucha contra la corrupción no da espera y se trabaja para combatir este flagelo, trayendo a Colombia las mejores prácticas internacionales y avanzando en estrategias innovadoras –con el uso de nuevas tecnologías- para optimizar los esfuerzos e incrementar el impacto para mitigar el fenómeno de la corrupción en el país.

Las causas de este problema han sido identificadas, y es que la demanda de transporte público no es satisfecha por los medios existentes o los costos para acceder a los mismos son muy elevados para cierto grupo poblacional, de manera que, en algunas ciudades del país se desarrollan nuevas alternativas de transporte como los tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido. Sin embargo, estas alternativas se llevan a cabo de manera informal pues no se encuentran legalmente constituidas ni debidamente habilitadas para prestar el servicio, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 3256 de 2018.



Para entender con mayor claridad el problema, se encuentran a continuación algunas cifras obtenidas a partir del estudio técnico elaborado por Consorcio Sistemas Andinos de Ingeniería Y Planeación SAS y Grupo De Gestión y Tecnologías S.A., y contratado por El Ministerio de Transporte, manifiesta a partir de encuestas realizadas, que en las diferentes ciudades estudiadas, los hombres son quienes, en su gran mayoría, desempeñan la actividad en motocarros y bicitaxis. Las edades de los conductores oscilan entre los 26 y los 56 años.

En cuanto a la parte educativa, en Cartagena la mayoría de bicitaxistas tienen primaria completa y secundaria incompleta. En Soledad, se muestran los índices de pobreza y precariedad laboral más altos del país, y se identifica que cuatro de cada diez bicitaxistas cuenta con secundaria completa.

También, se presenta que en Soacha, el 88% de los bicitaxistas viven en arriendo y el 95% de los bicitaxistas viven en barrios clasificados como estrato bajo y bajo-bajo. En Cartagena, casi la totalidad de conductores viven en los estratos más bajos (98%).

Asimismo, casi la totalidad de los conductores de motocarros y bicitaxis no están afiliados al sistema de pensiones ni tienen tampoco seguro de riesgos profesionales.

Por su parte, en las diferentes ciudades que hicieron parte de la muestra, se identificó que los vehículos no cuentan con las condiciones adecuadas para prestar el servicio de manera segura. Además se encontró que la proliferación del transporte informal presentará un futuro creciente, en comparación con otros modos de transporte formales.

Quienes hacen uso de estos vehículos, encuentran que el viaje es muy económico, por ejemplo en Cartagena el viaje promedio fue calculado en \$2.000 pesos m/cte por pasajero para viajes cortos, y para viajes largos es variable, pero puede costar \$3.000 - \$4.000 pesos m/cte. Es importante tener en cuenta que un conductor de este tipo de vehículos transporta diariamente, en promedio, 63 pasajeros.

El perfil del usuario se ha identificado, principalmente, como personas que tienen parentesco con el conductor. La edad está entre los 26 y los 45 años. En su mayoría cuentan con nivel educativo secundaria completa y educación técnica/vocacional. Se trata de personas que en su gran mayoría pertenecen a la escala más pobre de la clasificación social.

Se tienen cifras de la participación de bicitaxis en los viajes totales de algunas ciudades, las mismas se muestran a continuación:

Ciudad Montería

Se encuentra la operación integrada con el sistema de transporte público para los desplazamientos de última milla. El servicio se presta con varios tipos de vehículos que incluyen los triciclos.

Ciudad de Cartagena

Se presenta el servicio principalmente en siete barrios de la ciudad ubicados principalmente en la zona nororiental. No se conocen estadísticas de pasajeros transportados por día o tarifas.



Ciudad Bogotá

LOCALIDAD	UPZ	No. DE VIAJES	PARTICIPACIÓN
BOSA	APOGEO	173	2,1%
	BOSA OCCIDENTAL	237	2,8%
	EL PORVENIR	301	3,6%
CHAPINERO	CHICO LAGO	245	2,9%
FONTIBÓN	ZONA FRANCA	123	1,5%
KENNEDY	AMÉRICAS	2960	35,3%
	CALANDAIMA	1322	15,7%
	CASTILLA	573	6,8%
	CORABASTOS	570	6,8%
	GRAN BRITALIA	46	0,6%
	LAS MARGARITAS	205	2,4%
	PATIO BONITO	579	6,9%
TINTAL NORTE	61	0,7%	
PUENTE ARANDA	CIUDAD MONTES	232	2,8%
RAFAEL URIBE URIBE	SAN JOSE	22	0,3%
SUBA	BRITALIA	183	2,2%
	EL PRADO	218	2,6%
	SAN JOSE DE BAVARIA	110	1,3%
TUNJUELITO	TUNJUELITO	16	0,2%
USAQUEN	LA URIBE	60	0,7%
	TOBERIN	158	1,9%
TOTAL		8394	100,0%

Fuente: SDM - Encuesta de Movilidad 2011

Municipio Soacha

Operan tres cooperativas que agremian a los conductores, dos de ellas registradas como empresas. En total se estima la existencia de 100 vehículos al 2015 y no se tiene información de la cantidad de pasajeros transportados.

Municipio de Soledad

Al 2013 el estudio reporta un total 234 trici-moviles y puede transportar en entre 15 y 25 personas por día vehículo y el costo de la tarifa es negociado por ruta.

Ingresos generados en Bogotá

- Ingreso mensual promedio de un trici-móvil dueño: 738.944
- Ingreso mensual promedio de un trici-móvil no dueño: 695.546
- Ingreso mensual promedio de un dueño de tric-movil no conductor: 329.000

Ingresos generados en otros municipios

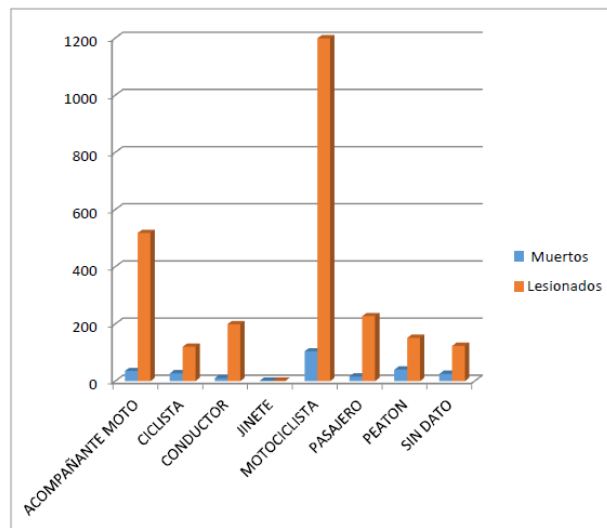
Municipio	Ingresos del último mes (Diciembre 2015)	
Soacha	Menos de 325.000	3.90%
	Entre 325.000 y 645.000	32.40%





	Entre 645.000 y 970.000	42.20%
	Entre 970.000 y 1.300.000	21.60%
Cartagena	Menos de 325.000	17.30%
	Entre 325.000 y 645.000	40.40%
	Entre 645.000 y 970.000	26.90%
	Entre 970.000 y 1.300.000	15.40%
Soledad	Menos de 325.000	12.00%
	Entre 325.000 y 645.000	44.20%
	Entre 645.000 y 970.000	28.80%
	Entre 970.000 y 1.300.000	14.90%

El aumento en la prestación de este tipo de transporte se ha visto reflejada también en la seguridad vial, por ejemplo, a continuación, se presenta el incremento en el número de muertos y lesionados en accidentes de tráfico en Montería entre los años 2013-2015, en donde, comparado con otros medios de transporte, el motociclista es el que tiene la cifra más representativa.



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte de Montería.



2. INVIMA:

El Instituto de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – Invima, es una entidad de vigilancia y control de carácter técnico científico, que trabaja para la protección de la salud individual y colectiva de los colombianos, mediante la aplicación de las normas sanitarias asociadas al consumo y uso de alimentos, medicamentos, dispositivos médicos y otros productos objeto de vigilancia sanitaria.

Con la expedición de la Ley 100 de 1993 fue creado el "Sistema General de Seguridad Social en Salud" que cambió y reorganizó la prestación de los servicios de salud e integró la salud pública, el sistema de seguridad social y la provisión de servicios privados.

Entre las trascendentales decisiones consignadas en esta norma, su artículo 245 ordenó la creación del Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos Invima. En ejecución de este mandato fue expedido el Decreto 1290 de 1994, por medio del cual se precisaron las funciones del Invima y se estableció su organización básica. Se definió entonces como naturaleza del Invima ser un establecimiento público del orden nacional, de carácter científico y tecnológico, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, perteneciente al Sistema de Salud y con sujeción a las disposiciones generales que regulan su funcionamiento.

Ese mismo año, la Junta Directiva del Invima adoptó a través del Acuerdo 02 la estructura interna de la Entidad, conformada por la Junta Directiva, la Dirección General y las oficinas de Control Interno, de Planeación e Informática y Jurídica, las Subdirecciones Administrativa, de Licencias y Registros, de Medicamentos, de Alimentos y de Insumos, con sus respectivas divisiones y laboratorios. El Acuerdo estableció como Organismos de Asesoría y Coordinación del Invima a la Comisión Revisora, al Comité de Dirección, al Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno y a la Comisión de Personal. Para cada dependencia fueron definidas las funciones y la planta de personal, de conformidad con la legislación vigente.

Con el paso de los años fue evidente la necesidad de fortalecer al Invima y en el 2004 se expidió el Decreto 211 que reestructuró la Entidad, y el Decreto 212 que adoptó una nueva planta de personal.

Coincidió este proceso de reestructuración con el inicio, por parte del Gobierno Nacional, de la construcción de una Agenda Interna para la Productividad y Competitividad, con el fin de establecer las bases del desarrollo productivo del País hacia el futuro. En este marco, y teniendo en cuenta las facultades otorgadas al Invima por la Ley 1122 de 2007, relacionadas con la competencia exclusiva de la inspección, vigilancia y control de la producción y procesamiento de alimentos, de las plantas de beneficio de animales, de los centros de acopio de leche y de las plantas de procesamiento de leche y sus derivados, así como del transporte asociado a estas actividades, el Invima puso al servicio del País, desde agosto de 2007, ocho oficinas de los Grupos de Trabajo Territorial en las ciudades de Barranquilla, Montería, Bucaramanga, Neiva, Medellín, Cali, Villavicencio y Bogotá, y desde 2010 una más para el Eje Cafetero con sede en Armenia.

Gracias al compromiso institucional, el Invima recibió en 2009 el reconocimiento de la Organización Panamericana de la Salud -OPS, como Autoridad Nacional Reguladora de Medicamentos en América Latina, y en 2010 certificación Icontec bajo la norma NTC GP 1000:2009 e ISO 9001:2008.

El Instituto soportará su nueva estructura mediante la implementación de modelos de gestión del riesgo y la puesta en marcha de sistemas de información y comunicación que le permitan cumplir con los requerimientos del mercado local e internacional en materia de vigilancia sanitaria para alimentos,



medicamentos, cosméticos, insumos para la salud y productos varios, garantizando las condiciones necesarias para proteger la salud individual y colectiva.

En la actualidad el Instituto, en concordancia con el “Pacto por la transformación digital” que hace parte del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, se encuentra en encaminado en el uso de tecnologías de la información modernas y eficientes para asegurar que los ciudadanos puedan realizar sus trámites de forma más segura, rápida y eficiente.

2.1. RETO POR SOLUCIONAR:

¿Cómo reducir el tiempo para la generación de los trámites de registros sanitarios, teniendo en cuenta que la información debe estar contenida en un único repositorio de información con calidad, consistencia, trazabilidad, completitud y temporalidad, y que dichos trámites se puedan gestionar de manera electrónica?

2.2. CONTEXTO DEL RETO

El Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos -INVIMA cuenta con el aplicativo (antiguo) de Registro Sanitario tipo Cliente Servidor, con base de datos en SQL Server 2012, con 416 tablas que contiene la información de los registros sanitarios y trámites asociados el cual soporta un total de 64 Trámites los cuales son gestionados desde la sede principal. La atención de los usuarios se realiza de manera presencial y los documentos son presentados de manera física los cuales son escaneados posteriormente. Esto implica consumo de espacio físico y electrónico para el almacenamiento duplicado de información.

Por otro lado, las empresas se encuentran registradas con diversos tipos de identificación, nombre, direcciones entre otros, y algunas tablas contiene campos abiertos que impide la generación de información estadística.

Este sistema de Registros sanitarios contiene 160.000 datos vigentes con información asociada a los productos, titulares, importadores, fabricantes, descripciones de los productos, composiciones, marcas, indicaciones etc. de los diversos grupos de productos como: alimentos, medicamentos, dispositivos y cosméticos.

Paralelamente, el Instituto ha desarrollado una nueva plataforma tecnológica llamada Invima a un Clic (IA1C), tipo Web con Base de Datos Oracle 12c construido sobre tecnología BPM/SOA e integra un servicio web para la validación de los datos de los establecimientos con la RUES. Esta herramienta le permite al usuario realizar la solicitud de los trámites de registros sanitarios online y adjuntar la documentación que requiere el instituto para su revisión posterior.

Este sistema hace uso de una Base de datos Maestros que actualmente incluyen una mezcla heterogénea de información de Establecimientos, productos, roles, Catálogos de referencia, Divipola y Gestión documental; que permiten proporcionar no sólo la recuperación, actualización y distribución de los datos, sino también responder a todos los distintos usos de los datos maestros. La gestión de datos maestros permite una utilización operativa integrando los datos con las aplicaciones operativas en tiempo real, también permite el uso cooperativo proporcionando un proceso de autorización para crear, definir y sincronizar dichos datos.



3. MINISTERIO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural tiene por objeto promover el desarrollo rural con enfoque territorial y el fortalecimiento de la productividad y competitividad de los productos agropecuarios, a través de acciones integrales que mejoren las condiciones de vida de los pobladores rurales, permitan el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, generen empleo y logren el crecimiento sostenido y equilibrado de las regiones. Así mismo, debe propiciar la articulación de las acciones institucionales en el medio rural de manera focalizada y sistemática, bajo principios de competitividad, equidad, sostenibilidad, multisectorial y descentralización, para el desarrollo socioeconómico del País.

En consecuencia, y por medio del Decreto No. 1985 del 12 de septiembre de 2013, se modificó la estructura del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y se determinaron las funciones de sus dependencias con el fin de cumplir de forma más eficiente y acertada su misión, la cual está dada en función de la formulación, coordinación y evaluación de las políticas que promuevan el desarrollo competitivo, equitativo y sostenible de los procesos agropecuarios forestales, pesqueros y de desarrollo rural, con criterios de descentralización, concertación y participación, que contribuyan a mejorar el nivel y la calidad de vida de la población colombiana.

De esta forma, se creó la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones como órgano dependiente del Despacho del Ministro que tiene dentro de sus funciones diseñar y proponer la política de uso y aplicación de tecnologías, estrategias y herramientas, para el mejoramiento continuo de los procesos del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y del Sector Agropecuario, Pesquero y de Desarrollo Rural; garantizar la aplicación a nivel sectorial de los estándares, buenas prácticas y principios para la información estatal; elaborar el plan institucional y orientar la elaboración del plan estratégico sectorial en materia de tecnologías de la información; asesorar y apoyar al Ministro, los Viceministros y las demás dependencias del Ministerio en la gestión efectiva de los sistemas de información; Asesorar al Ministro en el desarrollo de estadísticas en materia de área, producción, rendimiento, precios y en general toda aquella información que permita la toma de decisiones; proponer los criterios para el desarrollo de los mismos, en coordinación con la Oficina Asesora de Planeación y Prospectiva del Sector y las demás entidades competentes en la materia; asesorar al Ministro en la definición de los estándares de datos de los sistemas de información y de seguridad informática de competencia del Ministerio relativos a los sistemas de información y comunicación que tiene el Ministerio y el Sector; elaborar el mapa de información sectorial que permita contar de manera actualizada y completa con los procesos de producción de información del Sector y del Ministerio; desarrollar estrategias para lograr un flujo eficiente de información sectorial e intersectorial para promover al Ministerio y al Sector ante la ciudadanía, como parte de la rendición de cuentas a la sociedad; entre otras (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2013).

3.1. RETO POR SOLUCIONAR:

¿Cómo lograr que la formación de precios se dé gracias a que los productores y compradores comparten los datos de las transacciones comerciales que realizan entre ellos?

3.2. CONTEXTO DEL RETO

Los productores no tienen un punto de referencia en el momento de venta de sus productos (información oportuna y confiable), en la entrada de la finca o en el lugar de venta, que les permita conocer a qué precio se está tranzando su producto en zonas aledañas.



Actualmente no existe la cultura ni el medio para que los productores compartan la información de precios en el sector agropecuario.

Según el Censo Nacional agropecuario, se cuenta con 725mil productores residentes dentro de la frontera.

Se requiere una solución tecnológica (web responsive) que permita:

- El registro y acceso del cliente de acuerdo con su rol, bajo los estándares de autenticación digital acorde a la Agencia Digital.
- Reportar una transacción donde se registre la ubicación, el producto, la presentación del producto (unidades, tamaño, peso, empaque), la cantidad del producto y el precio de venta.
- Consultar la dinámica de la distribución de transacciones en la última hora, en las últimas 6 horas, en el día, el mes, el año y el histórico (precio / espacio / tiempo), que permita comparar precios con los valores del SIPSA.

4. **ECOPETROL S.A.**

Con el fin de brindar contexto acerca del reto que se plantea en la presente convocatoria para el ejercicio de innovación planteado en el marco de RetoLab, a continuación, se hace una descripción general sobre Ecopetrol S.A.

Ecopetrol es una sociedad de economía mixta, de carácter comercial, organizada bajo la forma de sociedad anónima, del orden nacional, integrada del sector de petróleo y gas, que participa en todos los eslabones de la cadena de hidrocarburos: exploración, producción, refinación y comercialización.

Con 66 años de historia, sus campos de extracción se encuentran ubicados en el centro, sur, oriente y norte de Colombia; cuenta con dos refinerías (Barrancabermeja y Cartagena) y tres puertos para exportación e importación de combustibles y crudos en ambas costas (Coveñas y Cartagena, en el Mar Caribe, y Tumaco, en el Océano Pacífico). También es dueña de la mayor parte de los oleoductos y poliductos del país que intercomunican los sistemas de producción con los grandes centros de consumo y los terminales marítimos.

El segundo eslabón de la cadena de valor es la producción de crudo y gas. En este proceso se ejecutan diversas actividades que involucran una serie de peligros y riesgos a gestionar: Transporte de Equipos, Obras Civiles, pruebas de Pozos, Servicios de Perforación, perforación Direccional, Cementación, Trabajos Eléctricos, Fluidos de Perforación y de producción, tratamiento y Disposición de vertimientos y residuos, obras mecánicas, instalación de sistemas de Levantamiento Artificial, workover y mantenimiento de pozos, Construcción Líneas de Flujo, Construcción y Mantenimiento de Facilidades, operación de plantas y facilidades

Los campos de producción de hidrocarburos están distribuidos a lo largo y ancho del territorio nacional con una alta concentración en los departamentos de Santander, Meta, Casanare, Arauca y Huila.

La Vicepresidencia Digital de Ecopetrol impulsa el desarrollo de los objetivos de la estrategia del grupo empresarial de Ecopetrol, apoyando la excelencia operativa, la generación de valor y la toma de decisiones confiables y oportunas a través del uso, y apropiación de tecnologías digitales.



4.1. RETO POR SOLUCIONAR:

¿Cómo disminuir la accidentalidad en operarios en campo, originada por comportamientos inseguros en el área desarrollo y producción de Ecopetrol S.A. a través de una herramienta tecnológica que pueda ser usada en los procesos de inducción y entrenamiento de la entidad¹?

4.2. CONTEXTO DEL RETO

Contar “con una operación sana, limpia y segura” hace parte de la misión de Ecopetrol. Por esto, el reto formulado se orienta a reducir el número de incidentes ocupacionales en la Vicepresidencia de Desarrollo y Producción

Necesidades:

1. Promover una cultura de autocuidado.
2. Eliminar los comportamientos temerarios.
3. Eliminar la tolerancia a los riesgos que lleva a que se ejecuten actividades sin los debidos controles.
4. Personal consciente de los peligros a los que está expuesto y a los que se expone su equipo de trabajo.

Prioridades para el ejercicio de innovación:

- Reducción de los incidentes.
- Mayor monitoreo y análisis de los comportamientos inseguros por área.
- Identificación en tiempo real los factores que inciden en los comportamientos de accidentalidad y su intervención.

Para Ecopetrol, tener una operación sana, limpia y segura supone realizar actividades orientadas a reducir sustancialmente el número de accidentes ocupacionales. En especial, en sectores del upstream (exploración y producción). donde se concentran las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos.

Para el ejercicio de innovación, es importante que se prioricen mecanismos de protección de acuerdo con los siguientes cargos:

- OBRERO
- CUÑERO
- AYUDANTE TÉCNICO
- TÉCNICO
- OPERADOR
- PROFESIONAL
- ENCUELLADOR

¹ La Empresa solucionadora que haya sido seleccionada para dar respuesta al reto de Ecopetrol deberá registrarse en la plataforma SIPROE¹ y cumplir con requisitos que lleguen a ser definidos por Ecopetrol para el ambiente de pruebas. A partir de esta información, Ecopetrol decidirá autónomamente y de manera discrecional si hace efectiva dicha licencia de uso.



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

Para efectos del reto de innovación, asuma que, de los eventos con cierto grado de relevancia los cargos más afectados son:

- OBRERO 16,18%
- CUÑERO 14,71%
- OPERADOR 8,82%
- ENCUELLADOR 5,88%