



“Condiciones y Medioambiente de Trabajo en deliverys de vehículos birrodados en dos locales gastronómicos, Montevideo, octubre – noviembre 2014”

Equipo: García, Camila

Puchiele, Andrés

Orientador: Asist. Dra. Sandra Souto

Departamento de Salud Ocupacional.

Prof. Dr. Fernando Tomasina

Facultad de Medicina

Universidad de la República

INDICE DE CONTENIDOS

Resumen.....	3
Fundamentación de la propuesta.....	4
Marco Teórico.....	5
Objetivos.....	13
Metodología.....	14
Análisis de los Resultados.....	16
Conclusiones y Perspectivas.....	24
Bibliografía.....	26
Agradecimientos.....	27
Cronograma de actividades.....	28
Anexos.....	29

RESUMEN

Elegimos estudiar a los deliverys (repartidores) debido a que es un colectivo de trabajo que viene en aumento y que cada vez se la relaciona más con siniestros de tránsito en nuestro país.

Este estudio intenta aproximarse a las condiciones y medioambiente de trabajo de dicho colectivo, mediante la realización de encuestas, documento fílmico, entrevistas a informantes claves. La muestra que se realizó es por conveniencia, entre los repartidores de dos locales gastronómicos de Montevideo, comprendida entre los meses de octubre y noviembre del año 2014.

Observamos que el 100% de la muestra es de sexo masculino, predominando edades jóvenes entre los 20 y 40 años. Es un trabajo con gran informalidad estando solo el 50% regularizado.

Se destaca que el 100% de los encuestados manifestó considerar su trabajo como peligroso y de ellos el 80%, agregó además que trabaja bajo condiciones de estrés y ansiedad. Sin embargo a pesar de que todos utilizaban algún elemento de protección personal de los que recomienda la normativa, solo el 30% utilizaba chaleco casco y bandas reflectivas.

El 20% de los trabajadores encuestados sufrió un siniestro de tránsito durante su jornada laboral y de ellos todos reincidieron al menos en una vez..

Hemos corroborado que no todos los deliverys tienen conocimiento de las nuevas normativas que amparan a éste colectivo, así como también desconocen la existencia del sindicato que los representa (FUECYS).

No se cuenta con mucho conocimiento de dicho colectivo de trabajadores y de las condiciones y medioambiente de trabajo de los mismos. Nos hemos planteado las siguientes interrogantes:

¿Cuál es la evolución de los trabajadores que sufren siniestros de tránsito?
¿Cuál será la causa por lo que no utilizan los elementos de protección personal? ¿Es posible prevenir o disminuir la exposición a factores de riesgo en esta población?

FUNDAMENTACION DE LA PROPUESTA

En los últimos años se ha incrementado la incidencia de siniestros de tránsito, especialmente en usuarios de birrodados (motociclistas).

Los llamados “deliverys” repartidores de comida específicamente para éste estudio, han tomado un rol vital en el aumento de los siniestros tránsito. La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) ha presentado estadísticas que destacan la siniestralidad en motocicletas y ha planteado Guías para Motociclistas y obligaciones al conductor, pero no se han analizado los datos posteriormente a la implementación de estas normas.

Se ha fijado como una problemática actual en Salud Pública, que ha llevado a la creación de estatutos en agrupaciones sindicales (Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicios) y regulaciones departamentales debido a la gran participación de los deliverys en siniestros de tránsito.

Se pretende realizar una investigación de factores de riesgo de siniestralidad, así como también la revisión del medio ambiente de trabajo de una muestra por conveniencia en el Departamento de Montevideo, para poder prevenir daños a la salud en los deliverys pretendiendo generar un punto de partida para futuras investigaciones en el tema.

MARCO TEÓRICO

La salud es un proceso dinámico, social y biológico, el cual tiene una significancia determinada por las condiciones sociales y que está influenciado según el esquema de Blum H.L por el ambiente, el estilo de vida, la genética y los servicios de salud ¹.

Los determinantes de la salud se dividen en biológicos (genética, género, edad, nutrición); socio-laborales y medioambientales. Esto significa que una alteración en cualquiera de estos determinantes, puede potencialmente generar un daño a la salud.

Según Juan César García, define al trabajo como: “así considerado el trabajo útil, creador de valores de uso, se constituye en un estímulo que desarrolla las capacidades físicas y mentales del ser humano, es decir un productor de salud”. Salud es definido como el máximo desarrollo de las potencialidades del hombre de acuerdo al grado de avance logrado por la sociedad en un periodo histórico determinado².

Engels consideró el trabajo como: “una actividad básica y exclusiva del ser humano, por medio de ella el hombre establece relación con la naturaleza, la transforma y el hombre a su vez se transforma a sí mismo” ³.

El termino Condiciones y Medioambiente de Trabajo (CyMAT) es un término que abarca la seguridad e higiene en el trabajo y las condiciones generales del mismo⁴.

La salud y el trabajo son procesos múltiples y complejos, vinculados e influenciados entre sí. El trabajo aún en condiciones adversas es un mecanismo que permite el desarrollo de varias destrezas del ser humano, por lo que se puede afirmar siempre la existencia de un polo positivo del trabajo, generador de bienestar, en definitiva de salud. El trabajo tiene un polo positivo que es inherente al proceso laboral, que nos otorga una identificación social, sentido de pertenencia, entre otros ⁵.

El proceso salud-enfermedad está determinado, en gran medida, por los espacios de consumo y producción en los cuales los colectivos de trabajadores están insertos socialmente. Esto explica los diferentes perfiles epidemiológicos

de salud-enfermedad en los diferentes grupos de clases sociales, ello se corresponde con la característica del grupo social al que pertenece y con las particularidades de cada individuo.

La salud ocupacional es la disciplina Médica que se dedica a estudiar a los colectivos de trabajadores, con el fin de preservar su salud, promoviendo el buen desarrollo de la tarea y así evitar riesgos y accidentes laborales. Es “el proceso vital humano no sólo, limitado a la prevención y control de los accidentes y las enfermedades ocupacionales dentro y fuera de su labor, sino enfatizado en el reconocimiento y control de los agentes de riesgo en su entorno biopsicosocial”⁴.

Se presenta una visión integral del trabajador como ser físico, psicológico y social en situación concreta de trabajo y expuesto a los diferentes riesgos en su ambiente laboral. La salud y el trabajo son procesos complejos vinculados entre sí, y este vínculo es lo que estudia la salud ocupacional.

Delivery

Los trabajadores encargados del transporte en birrodados han recibido diferentes nombres: cadetes, repartidores, mensajeros y “deliverys”, término acuñado del idioma inglés que significa repartidor. En este caso los encargados de esta tarea en comercios gastronómicos se denominan “deliverys”.

La tarea inicia en el comercio, en este caso gastronómico, en la que el trabajador se le da la encomienda y dirección de destino de la misma. Los alimentos son guardados en una caja instalada en la parte posterior del vehículo (motocicletas) y se transporta hasta el destino predeterminado.

El horario de trabajo es generalmente en la noche y la paga es fija, se le suma la propina que le otorga el cliente.

No es un trabajo profesional, no requiere formación ni estudios previos, solo libreta de conducir y motocicleta. En algunos casos no se exige y trabajan “en negro” (por fuera de la normativa de seguridad social de empleados y empleadores del BSE). Son trabajadores que cumplen la mayor parte de su tarea en la vía pública, conduciendo, siendo este un factor muy influyente en

los accidentes de trabajo, en su mayoría siniestro de tránsito. En nuestro país son parte del colectivo laboral de la Federación Uruguaya de Comercios y Servicios (FUECYS) y están regulados por el Banco de Seguros del Estado y la normativa vigente de vialidad según las juntas departamentales.

Grupos y Factores de Riesgo

Para el estudio de la relación salud-trabajo es necesario conocer los enfoques que la sustentan, uno de ellos es el Modelo Obrero Italiano, que inicio en la década de los 60' coordinados por I. Oddone y que permitió a los trabajadores investigar ellos mismos sus centros de trabajo para conocer las condiciones de trabajo y de salud. El proceso parte de la observación espontánea hecha por los obreros de las condiciones de trabajo y sus efectos en la salud. Ésta experiencia se amplía cuando se realizan encuestas colectivas. En una segunda instancia se verifican con mediciones y registros bioestadísticos los hechos revelados en la encuesta colectiva para poder cuantificarlas. Con la información recolectada se elabora un mapa de riesgo, que es la representación gráfica del proceso laboral con sus riesgos y daños a la salud. Esto lo realizan los trabajadores desde un punto de vista subjetivo pero también es importante la participación objetiva de algunas ciencias y métodos técnicos brindados por la salud ocupacional. El modelo obrero italiano se basa en la necesidad de que el propio trabajador tome conciencia de que su salud es un derecho a defender y que los riesgos profesionales no son necesariamente inherentes al trabajo, sino que son el resultado de la forma concreta de trabajar.

Un factor de riesgo es una característica o circunstancia detectable, que se identifican en el ambiente de trabajo asociada con la probabilidad incrementada de experimentar un daño a la salud

Tomando como referencia dicho Modelo se clasifican los factores de riesgo presentes en el lugar de trabajo en 5 grupos:

Grupo I: factores presentes en el microambiente laboral.

Grupo II: factores de riesgo considerados propios del lugar de trabajo, contaminantes químicos y físicos y los biológicos.

Grupo III: factores vinculados a la carga física.

Grupo IV: factores psicosociales, relacionados a la organización del trabajo.

Grupo V: factores vinculados a la Seguridad e higiene del trabajador⁶.

Riesgos del grupo 1

La tarea laboral en éste colectivo, obviamente se realizan a la intemperie, por lo que las condiciones climáticas (lluvias, temperatura, vientos, tormentas eléctricas, etc.), existentes pueden afectar la seguridad de los trabajadores si no se cumplen las normas mínimas de tránsito. Conducir a velocidad moderada, respetar las señalizaciones de tránsito, no avanzar por la derecha, etc. Se destaca también las condiciones mismas del birrodado, la antigüedad del mismo, los controles respectivos del Seguro Obligatorio de Automóviles (BSE). La iluminación: por exceso o por déficit. Por motocicletas en mal estado o calles sin iluminación o por deslumbramiento, puede causar una incapacidad momentánea de la visión así como exigir un mayor esfuerzo visual, pudiendo causar una pérdida del control del vehículo⁷.

Riesgos del grupo 2

Contaminantes físicos en el medio ambiente de trabajo de nuestro colectivo.

Ruido: principalmente generado por el motor de los vehículos, provoca efectos digestivos, cardiovasculares, tensiones musculares y perturbación del equilibrio. También se han constatado alteraciones síquicas cuyos síntomas más frecuentes son la fatiga nerviosa, la agresividad, el mal humor, la ansiedad, etc.

Las vibraciones: son transmitidas por el manubrio de la motocicleta a las manos y resto del cuerpo. No generan efectos visibles sobre la salud pero contribuyen a incrementar la carga global de trabajo, puesto que dificultan la percepción de las informaciones visuales y auditivas, dando lugar frecuentemente a errores e incidentes.

Riesgos del grupo 3

Los riesgos relacionados a la carga física pasiva, por la posición al manejar, inclinado hacia adelante, con posturas viciosas y patológicas de la columna lumbar. Estas exigencias son las que determinan agotamiento y fatiga

muscular. En nuestro este caso están relacionados a los movimientos bruscos y postura al conducir.

Riesgos del grupo 4

Turnos de trabajo extensos, en horarios de la noche, trabajo monótono, que puede generar ansiedad y estrés. Los riesgos de transporte son los más destacables en nuestro colectivo de trabajadores, ya que su labor en primera instancia implica el desplazamiento de un lugar a otro (comercio al domicilio) para transportar con rapidez. Por esto es que se destaca la larga duración de las jornadas de trabajo con su consiguiente fatiga, el esfuerzo físico de carga y descarga, la angustia y la ansiedad provocadas por la responsabilidad en cuanto a los riesgos susceptibles de afectar al resto de la comunidad.

También implica el trabajo en turnos (generalmente en la noche), pausas (dependiendo de la demanda de clientes), el ritmo intenso de trabajo, la poca remuneración y el trabajo a destajo, y la poca estabilidad laboral.

Riesgos del grupo 5

Hace referencia a la seguridad en la tarea laboral y observamos como los inadecuados elementos de protección personal o la falta de indumentaria, así como las motocicletas en condiciones inadecuadas, pueden exponer a los trabajadores a accidentes laborales como por ejemplo siniestro de tránsito.

Se describen dos categorías de equipamiento:

1- Equipo requerido para ocupaciones específicas por la dificultad de control de todos los factores de riesgo, en nuestro caso que la caja transportadora de alimentos sea fija a la motocicleta y que no genere dificultad al conducir.

2- Equipo de protección personal para proteger trabajadores contra riesgos que pueden ser controlados por otros medios; principalmente con la seguridad vial y el daño por siniestro de tránsito, elementos que aumentan la visibilidad (chalecos y bandas reflectoras), casco aprobado por la Intendencia, según normas ISO.

Lo ideal es que todos los elementos estén adaptados a la anatomía del usuario, que sean inspeccionados regularmente y que el usuario esté entrenado en su uso y tenga conocimiento de la función que cumple.

Búsqueda bibliográfica

Se realizó la búsqueda bibliográfica con distintos buscadores internacionales y se arrojaron los siguientes resultados:

N°	Fuente	Término de búsqueda y filtros	N° de artículos obtenidos	N° de artículos seleccionados
1	Pubmed	Motorcycle, work accidents, deliverys Límite: desde año 2005	7	3
2	Cochrane	“	4	0
3	Tripdatabase	“	0	0
4	Scielo	Motos, repartidor, Límite: Desde año 2005	5	2

Esto refleja la falta de información internacional sobre estos trabajadores. La mayoría fueron estudios de casos, y reportes de siniestralidad en motociclistas, siendo difícil diferenciar a los deliverys del resto.

Un estudio realizado en 2 municipios del estado de Paraná en Brasil donde se estudió el perfil de trabajo y de los accidentes de tránsito en motociclistas de entrega, llegó a la conclusión de que el número de accidentes de tránsito en esta población está en aumento debido a que se trata de conductores jóvenes, atraídos a este rubro por el aumento del desempleo en dicho país y la facilidad de acceso a las motocicletas, sumado a la poca legislación y control por parte del ministerio de transporte.

En materia nacional, encontramos un informe del BSE en la UNASEV sobre prevalencia y siniestralidad en deliverys, al cual no pudimos acceder debido a que es un documento de publicación interna.

Normativa actual

A través de distintas regulaciones se ha intentado buscar proteger a los repartidores. El Decreto N° 34.234 de la Junta Nacional de Montevideo en junio del 2012 declaró: “la necesidad de regular el servicio privado de cadetería y mensajería, que se presta en motocicletas, motonetas y moto furgones y/u otro tipo de vehículos similares, con personal propio y/o contratado, llamado habitualmente “delivery” , considerando la falta de regulaciones, normas y pautas de seguridad”, decretó que todas las empresas que hagan uso de este tipo de servicios y empleados deberán ser registrados en el Registro Único de Servicios de la Intendencia de Montevideo, y regularizó su situación contemplando: primero el registro del trabajador y de su vehículo, con controles del vehículo. Se destacan las pautas de seguridad de cada vehículo, el control bromatológico y de los contenedores de comida y la forma de circulación. También se destaca las obligaciones de trabajador y empleador (como es contratar seguro con cobertura de accidente de trabajo y enfermedades profesionales, de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 16.074).

Según el artículo 3:

- e) Constancia de seguro por accidente de trabajo y enfermedades profesionales de acuerdo al artículo 9° del presente.
- f) Certificado de haber realizado el curso de seguridad vial dictado por la Intendencia de Montevideo con este específico objeto, de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 10 del presente.
- g) Constancia de inspección del vehículo de acuerdo con el artículo 4°, inciso 3°, del presente.

Específicamente de los deliverys:

Artículo 5°- (De los Deliverys).- Los trabajadores que realicen la tarea de entrega, deberán exhibir:

- 1.- Documentación habilitante y stickers identificatorios en el vehículo.
- 2.- Licencia de conducir y seguro obligatorio del vehículo.

- 3.- chaleco reflectivo.
- 4.- Casco reglamentario según normas UNIT 650.
- 5.- Indumentaria adecuada para días de lluvia.
- 6.- Indumentaria reflectiva para usar de noche o en días de visibilidad reducida.
- 7.- Carné de Salud, expedido por la autoridad oficial.
- 8.- Carné de manipular alimentos, en caso de corresponder⁸

FUECYS estima que en todo el país hay un total de 5000 repartidores, siendo 2000 de ellos trabajadores de empresas gastronómicas.

OBJETIVO GENERAL DEL TRABAJO

Conocer las condiciones de trabajo de repartidores en dos locales gastronómicos de Montevideo, en el período de octubre a noviembre del 2014.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir los factores de riesgo a los que están expuestos los trabajadores
- Discriminar los tipos de elementos de protección personal que utilizan y como son utilizados.
- Conocer su proceso de trabajo
- Definir la percepción que tienen los repartidores en cuanto a su ambiente laboral.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

Realizamos un estudio observacional de tipo descriptivo de corte transversal para conocer las condiciones y medioambiente de trabajo en una muestra por conveniencia de 10 deliverys de dos empresas gastronómicas de Montevideo en el período comprendido entre octubre – noviembre del 2014.

La metodología realizada fue una triangulación metodológica mediante encuestas con el previo consentimiento de las personas encuestadas donde se destacaba que no había conflicto de intereses y que eran completamente anónimas. Registro audiovisual durante una entrega en un repartidor que accedió a ser filmado para analizar su tarea de trabajo y los factores de riesgo a los que están expuestos (adjuntamos documento fílmico en un CD).

Los criterios de inclusión fueron:

Dar el consentimiento informado

Ser trabajador de alguna de las dos empresas que fueron elegidas durante al menos una jornada por semana (4 horas)

Que dentro de las funciones que cumple el trabajador en la empresa, una jornada sea dedicada exclusivamente a la entrega de la mercadería (trabajo como repartidor).

Las variables que contenía la encuesta fueron: sexo, edad, nivel de instrucción, único ingreso laboral o no y horario de trabajo. Tenencia de libreta de conducir, seguro y carné de salud. Consumo de alcohol o marihuana cuando conducían.

Preguntas relacionadas con el birrodado: a quién pertenece, mantenimiento, uso de elementos de protección.

Nos interesaba mucho saber si tuvieron alguna vez un siniestro de tránsito, específicamente durante la jornada de trabajo y en caso de que sí, conocer cuántas veces, el tipo de daño a la salud que sufrió y si requirió cobertura del BSE.

Por último, les realizamos preguntas más generales como si sienten que corren peligro trabajando en la calle y si creen que es un trabajo bajo condiciones de estrés (ver anexo).

Debido a que los objetivos de nuestro trabajo son describir una realidad en un momento dado, con la información obtenida realizamos análisis estadísticos con la realización de tablas, gráficas y sus respectivas conclusiones. Creemos que la información obtenida puede ser útil para futuras investigaciones.

ANALISIS Y RESULTADOS

GRAFICAS

Lo primero que analizamos con respecto a los datos obtenidos por las encuestas realizadas son los datos personales de los repartidores. Vemos que el 100% son de sexo masculino y que el 90% está en un rango de edad de entre los 20 y los 40 años, incluso la mayoría dentro de estos es menor de 30 años, siendo el mínimo de edad 21 años y el máximo 60. En cuanto al nivel de instrucción, el 60% no culminó la secundaria y del 40% que sí lo hizo solo el 10% comenzó estudios terciarios que aún no culminó. El último dato personal que quisimos analizar fue si trabajar como delivery era el único ingreso laboral y el 60% nos respondió que no.

El gráfico 4 corresponde a la pregunta acerca si el birrodado es del repartidor o si se lo provee la empresa. Acá vemos que el 70% trabaja con un birrodado de su propiedad y el otro 30% con un birrodado propiedad de la empresa. Si relacionamos esta pregunta con la siguiente acerca de la realización de service al birrodado y sobre quién es el encargado de realizárselo, en todos vimos que de quién es propiedad el birrodado, es el encargado de realizarle el service y del costo correspondiente al mismo.

Los gráficos 5 y 6 muestran las horas de trabajo por día y el promedio de entregas realizadas. El 50% relató un promedio de entregas por jornada de entre 10 y 15. El 10% entre 16 y 20 y el 40% más de 21 entregas. Al asociar las horas de trabajo con el promedio de entregas de cada repartidor no pudimos hallar una relación debido a que dentro del horario de trabajo no está especificado si corresponde a día de semana o fin de semana, ni si es en horario diurno o nocturno.

El gráfico 7 muestra la tenencia de libreta de conducir, seguro obligatorio y carné de salud. El 100% tiene carne de salud vigente y el 90% tiene libreta de conducir y seguro obligatorio. Nos parece importante destacar que el 10% que no cuenta con libreta de conducir (corresponde a 1 persona) relató durante la realización de la encuesta que no tiene actualmente su libreta de conducir porque se encuentra vencida pero que está en trámites de renovarla.

Se observa una grafica decreciente respecto al conocimiento de de las normativas que los regulan (grafico 8), siendo el BPS lo mas general y FUECYS lo mas especifico dentro de esta rama laboral.

El 60% se encuentran afiliados a Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales del BPS, el 30% conoce la regulación actual de UNASEV respecto a los elementos de protección y disminución de riesgo y únicamente el 20% de los encuestados se encuentra afiliado a FUECYS.

Un dato particular es que del 80% que no conoce FUECYS, la mitad de ellos está dentro del BPS, la totalidad de los que si están en FUECYS también, conoce UNASEV y también están afiliados al BPS. O sea que solo el 20% de la población encuestada esta en conocimiento de toda la normativa.

Respecto al uso de elementos de protección personal (grafico 9), de los cuales UNASEV recomendaba 3 principales: el casco (aprobado por normas ISO), chaleco y bandas reflectivas (en la caja transportadora), únicamente un 30% efectivamente usaba los 3 elementos. Del total: 50% usaba chaleco, 50% bandas reflectivas y el 100% usaba casco.

Con respecto a si creían que era de utilidad el uso de esos elementos, si creían que disminuía el riesgo a daño, 80% declaro que afirmativamente.

Y enlazando estos dos últimos datos: el 100% de los que usaban los 3 elementos (30% encuestado) afirmaron también que el uso de estos elementos eran de utilidad.

O sea que el 50% de la población total, que declaro que los elementos de protección era de utilidad aun así no cumplían con ello.

No se construyeron graficas sobre el uso y abuso de sustancias (alcohol y marihuana) ya que la totalidad de los encuestados negó hacerlo.

El 100% expresó que sentía que estaba en peligro, o que era un trabajo de riesgo, y el 80% afirmó sentir ansiedad durante las jornadas laborales (grafico 11).

Esto se podría relacionar con lo que dijo Barrios en la entrevista: “es un hecho visible que los repartidores no cumplen las normas mínimas de circulación y ni

siquiera de protección personal” y que por esto tienen una percepción de riesgo distinta.

ANÁLISIS DE LA TAREA DEL REPARTIDOR

Se realizó la documentación de la tarea del repartidor mediante un registro audiovisual, de un repartidor que accedió a la misma dando su consentimiento. Se registró únicamente una entrega de comida, ya que realizan varias en cada salida.

La duración total fue de 4 minutos, desde que recibe la mercadería, hasta que la deja en su destino. El recorrido fue de 1 kilómetro y la velocidad no sobrepasó los 60 km/h en ningún momento.

Dividimos el proceso en tres etapas diferenciadas

Primero: recepción de la mercadería. El repartidor recibe la mercadería junto a las direcciones a las que debe entregar, generalmente son entre 3 y 5 entregas por cada salida, en este caso fueron 3. Se guardó la mercadería en la caja de la motocicleta. La motocicleta aparentaba en buen estado, y según el dueño tenía las patentes y seguros al día, también el service.

La caja era de PVC y estaba asegurada por pulpos elásticos (amarras con ganchos) al asiento de la moto y no tenía las bandas reflectoras.

El repartidor encendió la motocicleta, se puso el casco y continuó con su tarea. Observamos que no se puso el chaleco.

Segundo: transporte.

Procedimos a seguir filmando desde un auto, mientras el repartidor se trasladaba a su primer destino.

Comprobamos que respetó las normas de tránsito durante todo el recorrido, la velocidad fue menor a la máxima estipulada, se adelantó siempre por la izquierda y se detuvo en las esquinas con señales de “Pare” y “Ceda el paso” y también en los semáforos en roja.

Al no tener puesto el chaleco, es difícil identificarlo en el movimiento, y más aun en la noche, el único elemento que lo hace visible ante los demás vehículos son las luces de la motocicleta.

Al finalizar el recorrido, detuvo la motocicleta en la calle y procedió a la entrega de la mercadería.

Tercero: entrega de la mercadería.

El repartidor ingresó al edificio (destino), subió por ascensor al departamento de intercambio la mercadería con el cliente a cambio del dinero estipulado de antemano.

Al terminar la tarea, continuó con la entregas al resto de los clientes, y al finalizar la misma, volvió al comercio gastronómico donde le dieron mas entregas y direcciones para cumplir.

-Nota: el video tiene una marca de agua en el centro Wondershare™ debido al programa de procesamiento de video que utilizamos.

El registro se realizó con una cámara fotográfica, adaptada a video.

El audio se escucha cortado y en saltos por el movimiento del vehículo.

ENTREVISTAS

Dr. Gerardo Barrios

La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) creada en 2007 tiene como finalidad establecer las políticas de estado en materia de seguridad vial. En una entrevista con el Dr. Gerardo Barrios, presidente de UNASEV se destaco la importancia de la siniestralidad como “una enfermedad, evitable y transmisible y por lo tanto prevenible”.

Según el Dr. Barrios “la seguridad en la vía pública no es diferente a la seguridad en general, en el trabajo, en casa, no es diferente a la seguridad en otros lados, pero en general no se incluye en la salud integral. Por ejemplo en las obras está el casco, el arnés y las ropas reflectoras. Esto es lo mismo que en la vía pública: el casco de la construcción es el casco de los motociclistas, el arnés es el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, las ropas adecuadas en la obra serian los chalecos reflectivos”.

Con esto creemos que se busca redefinir el sistema, de la misma manera que en la obra (gracias a los sindicatos) se logro implementar estos elementos de seguridad como básicos, también aquí se busca que el repartidor, pueda incorporar los elementos de seguridad a su práctica laboral.

Desde la UNASEV se controlan las estadísticas y los casos particulares de la siniestralidad en Uruguay y se tienen los datos de todos los vehículos, que incluyen obviamente a los motociclistas. El sistema de la UNASEV ve que el 60% de los siniestros de tránsito incluye motocicletas, pero no se tiene separado por rama laboral (no se puede inferir un porcentaje específico de repartidores). La mayor frecuencia se da de lunes a viernes, con picos a las 6 y 18hs, lo que corresponde con horarios aproximados de entrada y salida del trabajo. Mientras que en fines de semana la participación de los motociclistas en los siniestros se mantiene en todo el horario.

De estos datos podemos vincular que los siniestros que se dan en la semana se vinculen específicamente a la actividad laboral (aunque no podemos decir si fue durante la jornada) y en los fines de semana este relacionado a la actividad recreativa.

Respecto a las regulaciones y normas que rigen a los repartidores Barrios explico “se proponen actividades, acciones, recomendaciones pero el problema muchas veces son las empresas que no quieren, que hacen aumentar los costos de los vehículos a usar y de los insumos a comprar”. Teniendo en cuenta que se formó la UNASEV con este propósito, es destacable que muchas veces no se han llegado a acuerdos porque las empresas deben invertir más, y no les conviene.

“En este punto es donde quizás es más evidente la inequidad, en el mundo, en América, en Uruguay y en algunos departamentos del interior. Esto se refleja así, el 90% de los siniestros se producen en países de ingresos bajos, el mayor parque automotor está en los países altos, en Europa hay más parque automotor y crece más rápido pero hay solo el 8% de siniestralidad”

También destacó que la inequidad social, las situaciones de vulnerabilidad, y el trabajo a destajo son factores preponderantes en la siniestralidad. Ya sea por la normativa reguladora, el estado de las motocicletas o el uso de los sistemas de protección, la exposición al riesgo es visiblemente menor.

Dr. Rodolfo Vázquez

Entrevistamos al Dr. Rodolfo Vázquez, Director General del BSE, quién refiere: “Desde el comité ejecutivo del banco y el resto de los directores de las se busca siempre un plan estratégico conjunto, manteniendo siempre el criterio social y no comercial”.

El rol del BSE, por establecimiento de la ley 16.064, es la de atender obligatoriamente en forma monopólica todos los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y hacer dos prestaciones, la asistencial y la económica. Toda persona que trabaje en Uruguay que tenga un accidente de trabajo o una enfermedad profesional tiene derecho a recibir asistencia médica y mientras esté en asistencia, recibir su sueldo, y en caso de quedar invalidado tiene derecho a recibir una renta vitalicia hasta que fallezca, independientemente de que se encuentre asegurado o no. EL BSE se encarga de administrar el seguro y cuenta con un hospital con 100 camas.

Consideramos que es un hospital atípico porque debido a su casuística los departamentos más grandes son los de traumatología, que cuenta con 25 traumatólogos, el de cirugía reparadora y el de rehabilitación. En los próximos 3 años el BSE tiene la intención de construir el Centro Nacional de Rehabilitación.

Respecto a la relación con los repartidores, el Dr. Vázquez afirmó que “dentro del Banco lo primero que hacemos es asistirlos y después tenemos la obligación de confirmar que el accidente fue realmente en horario de trabajo mientras el repartidor cumplía su jornada laboral”.

Sobre las condiciones de trabajo “se sabe que es un tema poco estudiado, y a grandes rasgos percibimos que es un trabajo muy informal. La mayoría de ellos trabaja como una empresa unipersonal, ellos ponen su moto y todos los materiales y se ponen a disposición de otra empresa”. Y sobre los seguros afirmó que muchos de ellos no están asegurados. Pero que ésta situación está cambiando gracias a la ley de Responsabilidad Civil Empresarial, que establece que el trabajador obligatoriamente debe estar asegurado y trabajar

bajo condiciones seguras. En éste caso hablamos del uso de casco aprobado, chaleco, cintas reflectoras y un birrodado en buenas condiciones.

Además “notamos que los accidentes de trabajo en ésta población son de alta frecuencia, hay aproximadamente 4 siniestros de tránsito de deliverys por día”.

Otro dato que expuso la entrevista fue que “es una población con un gran consumo de sustancias de abuso. Más específicamente marihuana y cocaína”.

Sobre la estadística que se maneja desde el BSE sobre los repartidores “sólo el 6% de los accidentes de trabajo son siniestros de tránsito, sin embargo durante el año 2013, el 30% de los fallecidos por accidentes de trabajo fueron siniestros de tránsito. Esto quiere decir que son el tipo de accidente más grave que recibe el BSE”.

En un estudio realizado por estudiantes de medicina, vieron que el 30% de los siniestros de tránsito en birrodados que ingresaron al BSE no tenía en el momento del siniestro el casco y/o el chaleco. Vieron también que la media de internación que requiere ésta población es de 12 días. Los daños que mas frecuentemente se observan son trauma encéfalo-craneano y trauma de miembros inferiores.

El BSE cuenta con el departamento de administración de riesgos que está integrado por técnicos prevencionistas, que son quienes se especializan en educar, prevenir y hacer promoción en todo lo que sea accidente de trabajo. También brinda cursos. Actualmente están brindando un curso de manejo que está a disposición de las empresas y se está organizando poder hacer otro específicamente para los deliverys.

Como medidas de protección, en primer lugar el birrodado debe estar en buenas condiciones. Sabemos que actualmente se están vendiendo vehículos que no cumplen con todas las condiciones pero mucha gente accede a ellos debido a su bajo costo.

Desde el BSE se aconseja casco, chaleco protector, seguridad al dirigir, por ejemplo hablar por celular, estar bajo condiciones de estrés, consumo de

sustancias, infracciones en el tránsito, así como también destacamos la importancia de mejorar la calidad de las calles.

Por último se destacó la importancia de la cobertura en accidentes laborales: “la cobertura es total y no hay condiciones donde la cobertura no se brinde, cubrimos todos los accidentes de trabajo independientemente de la culpabilidad o consumo de sustancias”.

CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS

El presente estudio aborda una temática que consideramos poco estudiada en nuestro país, por lo que nos resultó difícil comparar los resultados obtenidos con otros trabajos. Estudia una población que viene creciendo debido a la mayor demanda del servicio que ofrecen (entregas a domicilio) que es consecuencia de las necesidades de mayor rapidez y agilidad que tiene la sociedad contemporánea en cuanto al consumo, especialmente en el área de la comida, (menos tiempo para cocinar, facilidad en contactar locales gastronómicos, aumento de la economía del país).

Lo primero a destacar es la excelente adherencia que tuvimos por parte de los deliverys a la participación de la encuesta. Ninguno de los trabajadores en cuestión se negó a responder y aceptaron dar su consentimiento para utilizar los datos para este trabajo. También tuvimos una buena respuesta por parte del Dr. Gerardo Barrios y del Dr. Rodolfo Vázquez quienes consideramos referentes y quienes amablemente colaboraron al brindarnos una entrevista.

El 100% de los encuestados era de sexo masculino, el 90% tenían una edad comprendida entre los 20 y 40 años por lo que predominan los hombres jóvenes en ésta población. En cuanto al nivel de instrucción la mayoría (el 60%) tenían secundaria incompleta, lo que nos hace ver que es un trabajo donde no se les exige nivel educativo, siendo un fácil medio de trabajo donde acceder a dinero de forma rápida.

La encuesta muestra también que no hay relación con la cantidad de horas de trabajo y la cantidad de entregas, teniendo esta relación directa con el día (mayor en fines de semana) y la hora (mayor en la noche).

Un dato que llama la atención es que el 100% de los encuestados relato sentir que estaban en peligro y un 80% ansiedad en el trabajo, de aquí surge la pregunta ¿Por qué solo el 30% usa los elementos de seguridad? Teniendo en cuenta que consideran que los elementos de protección son de utilidad ¿a que se debe que no los utilicen?

Nadie en el estudio afirmó consumir alcohol o drogas durante la jornada laboral, pero a pesar de que la encuesta era completamente anónima, creemos que al ser un dato que puede ser juzgado negativamente, puede que no sean datos confiables, lo que también contrasta con lo relatado por el Dr. Rodolfo Vázquez quien nos informó sobre un gran consumo de drogas en ésta población. Es importante indagar en ese tema debido a su gran asociación ya conocida entre el consumo de drogas de abuso y los siniestros de tránsito.

Consideramos que la muestra elegida para el estudio al ser por conveniencia es muy pequeña. Creemos importante la realización de nuevos estudios que abarquen una mayor cantidad de trabajadores de ésta población para comparar los datos obtenidos y plantear a futuro medidas de prevención de los factores de riesgo a los que se ven expuestos.

Finalmente creemos importante la supervisión de las normas implementadas, y la implementación de penas a los que no cumplen sean empleados o empleadores. “La gente no cambia las conductas si no ven que efectivamente las normas se controlan” (Dr. Barrios)

BIBLIOGRAFIA

- 1) LOZADA, María Amparo, et al. Salud y sociedad. Series temáticas. Modulo 2. Bogotá 1994.
- 2) García, J.C., “La categoría trabajo en la medicina”, *Cuadernos Médicos Sociales*, Asociación Médica Rosario N° 30, 1987. p. 6
- 3) ENGELS, Federico, Citado por Muñoz, Luis, “La salud de los trabajadores” Risaralda, 1994
- 4) OMS (Organización Mundial de la Salud) OIT (Organización Mundial del Trabajo)
- 5) Tomasina F. Los problemas en el mundo del trabajo y su impacto en salud. Crisis financiera actual
- 6) Bentancurt O. La Salud y el Trabajo. ED.CEAS. Quito, Ecuador. 1995
- 7) Julio Cesar Neffa, ¿QUE SON LAS CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO? Propuesta de una perspectiva
- 8) Decreto n° 34.234 Junio de 2012, Presidencia de la Republica Oriental del Uruguay

AGRADECIMIENTOS

Facultad de Medicina, Universidad de la República

Prof. Dr. Fernando Tomasina. Departamento de Salud Ocupacional.

Dr. Gerardo Barrios. Presidente de la UNASEV.

Dr. Vázquez. Director del BSE

A las dos empresas gastronómicas y sus repartidores, que se pusieron a disposición para esta investigación.

A la docente orientadora, Asist. Dra. Sandra Souto.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE
*Plantear problema de trabajo *Búsqueda Bibliográfica *Justificación	XX		
*Marco Teórico * Objetivos * Metodología		XX	
*Plan de Análisis –Trabajo de Campo		XX	
*Procesamiento de Datos *Resultados y Discusión			XXX

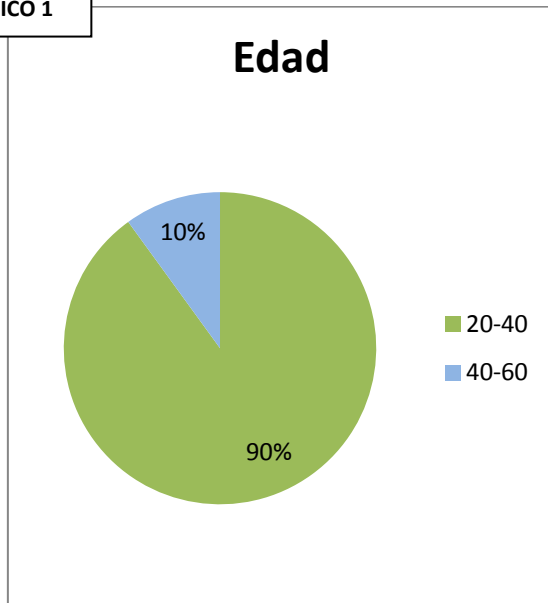
ANEXOS

Tablas y graficos

EDAD

20-40	9
40-60	1

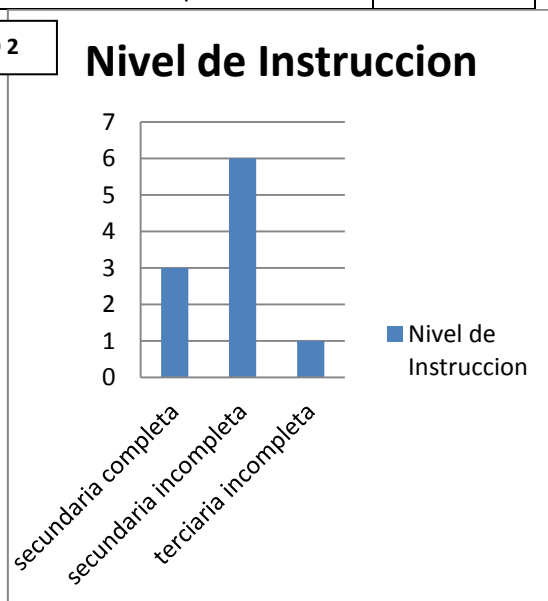
GRAFICO 1



NIVEL DE INSTRUCCIÓN

secundaria completa	3
secundaria incompleta	6
terciaria incompleta	1

GRAFICO 2



ÚNICO INGRESO LABORAL

si	4
no	6

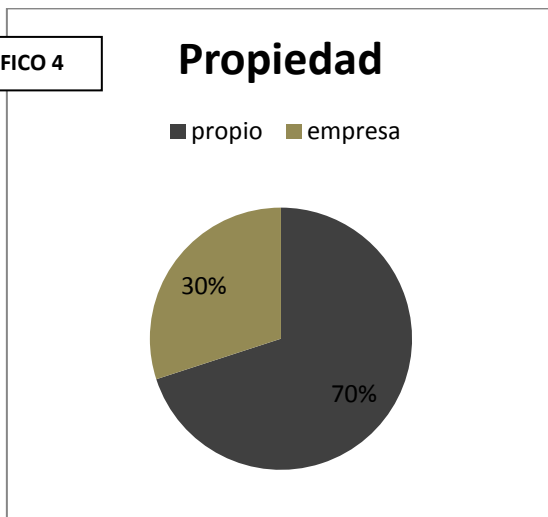
GRAFICO 3



PROPIEDAD DEL BIRRODADO

propio	7
empresa	3

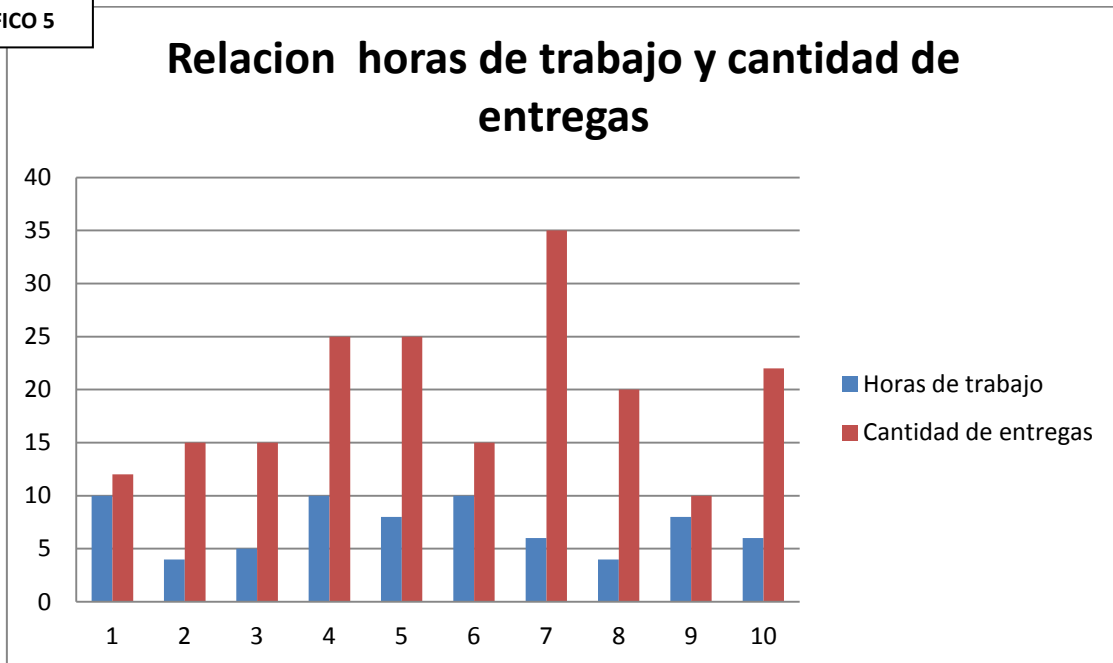
GRAFICO 4



Horas de trabajo y promedio de entregas

Horas de trabajo	Promedio de entregas
10	12
4	15
5	15
10	25
8	25
10	15
6	35
4	20
8	10
6	22

GRAFICO 5



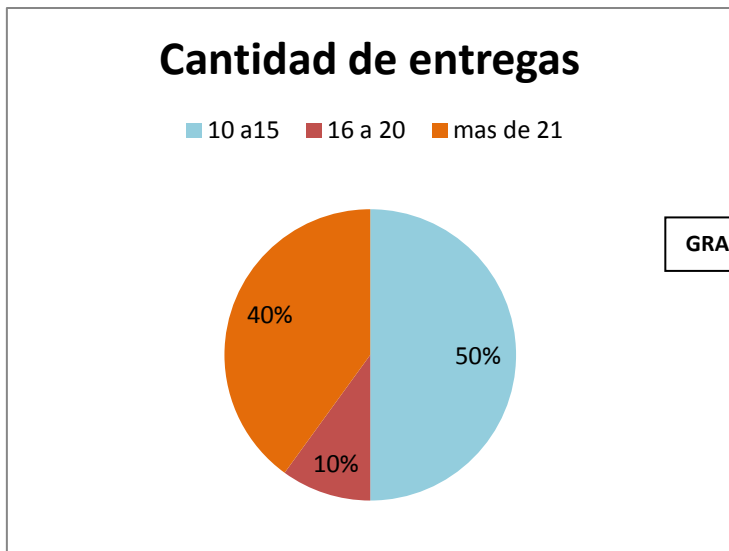


GRAFICO 6

TENENCIA DE LIBRETA Y SEGURO OBLIGATORIO

si	9
no	1

TENENCIA DE CARNE DE SALUD

si	10
no	0

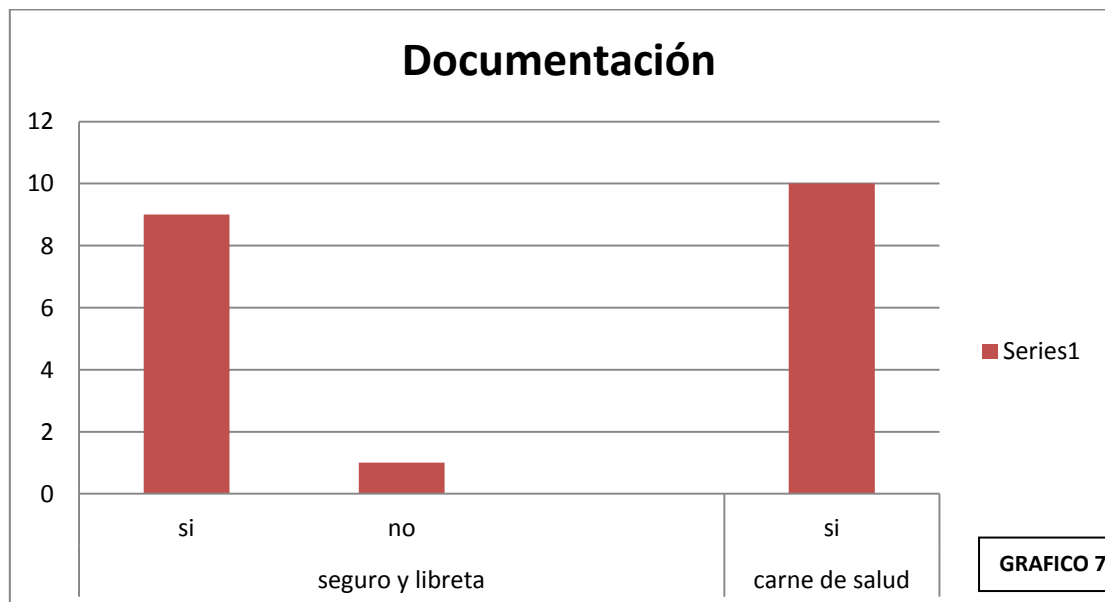
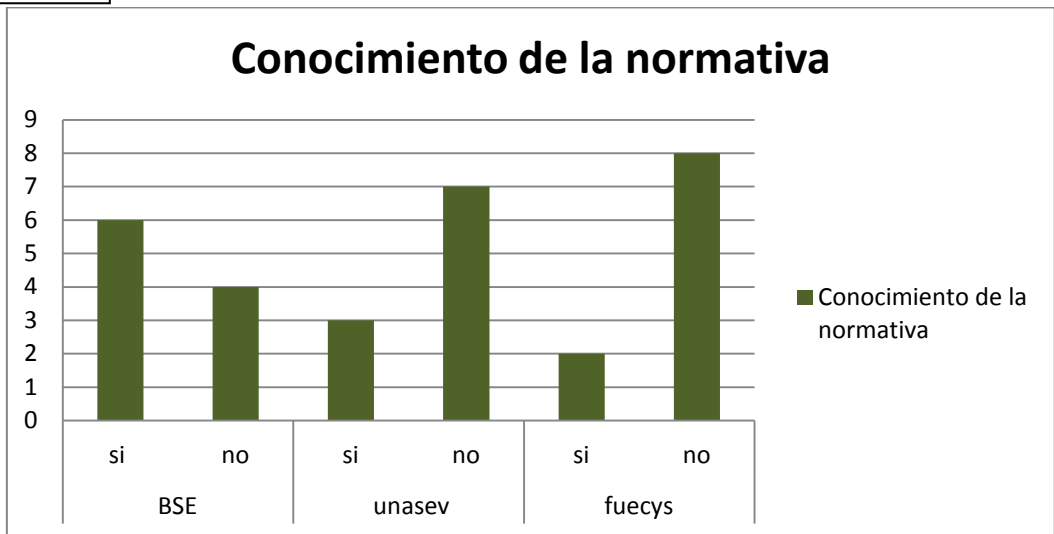


GRAFICO 7

CONOCIMIENTO DE LA NORMATIVA

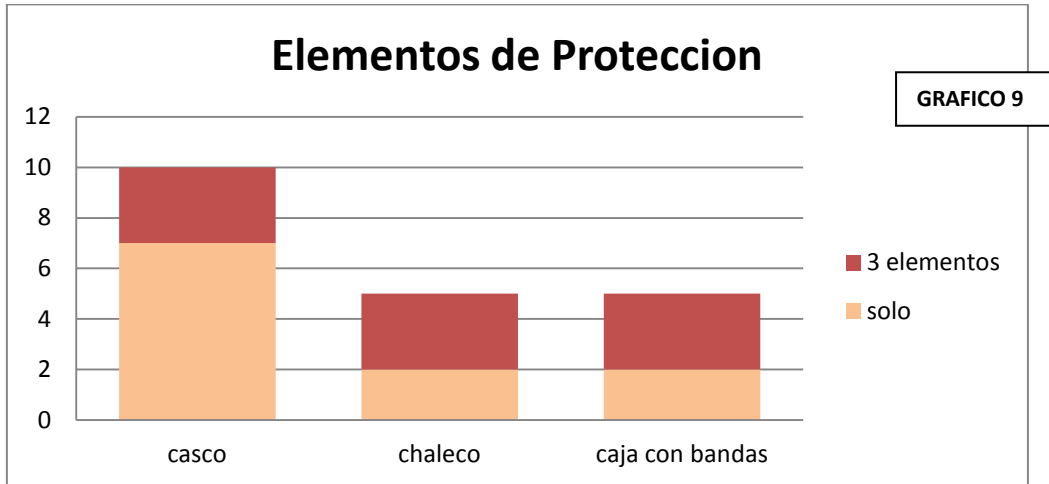
BSE	si	6
	no	4
unasev	si	3
	no	7
fuecys	si	2
	no	8

GRAFICO 8



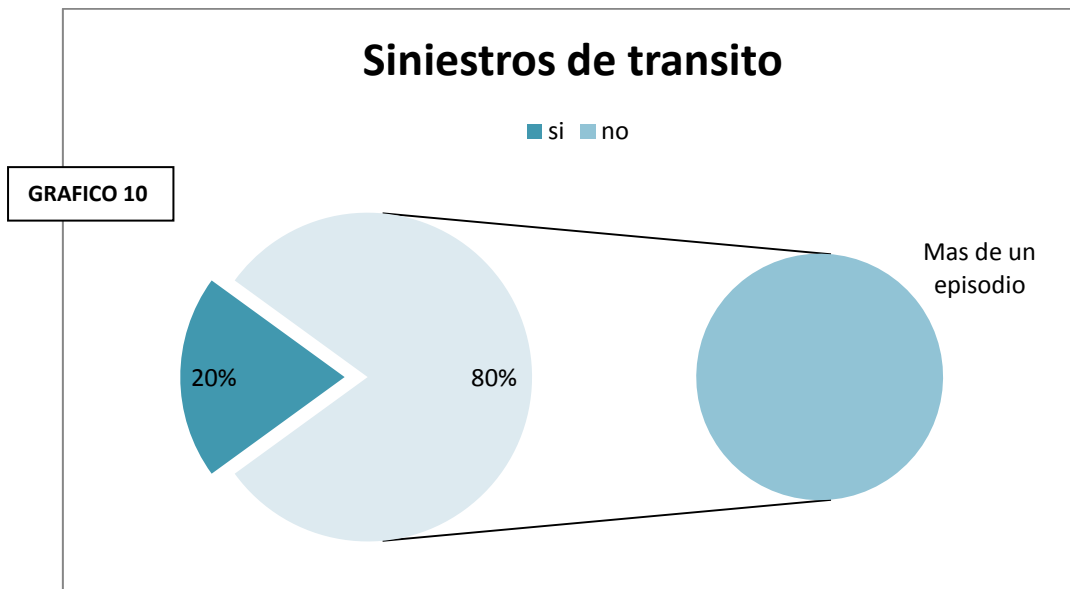
USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN

casco	7	3
chaleco	2	3
caja con bandas	2	3



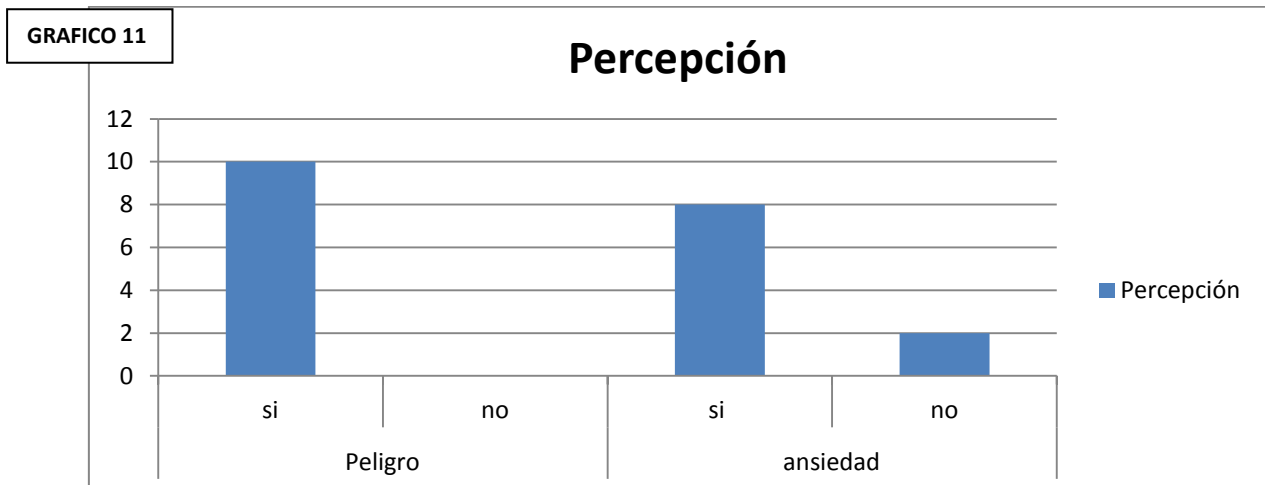
SINIESTROS DE TRÁNSITO

si	2
no	8



PERCEPCIÓN DE PELIGRO

Peligro	si	10
	no	0
Ansiedad	si	8
	no	2



VARIABLES OPERACIONALIZADAS

- Edad: cuantitativa continua
- Nivel de instrucción: cualitativa ordinal
- Único ingreso laboral: cualitativa nominal
- Propiedad del birrodado: cualitativa nominal
- Horas de trabajo: cuantitativa continua
- Entregas realizadas por jornada laboral: cuantitativa discreta
- Tenencia de documentación: cualitativa nominal
- Conocimiento de la normativa y Fuecys: cualitativa nominal
- Uso de elementos de protección: cualitativa nominal
- Siniestros de tránsito: cualitativa nominal
- Percepción de peligro y ansiedad: cualitativa nominal
- Consumo de alcohol y/o drogas: cualitativa nominal

Encuestas a deliverys

- Sexo:
- Edad:
- Nivel de instrucción:
- Único ingreso laboral: SI/NO
- Horario de trabajo / Horas de trabajo diarias:
- Promedio de entregas que realiza por turno
- El birrodado que utiliza es de usted o se lo provee la empresa?
- Al birrodado se le realizan service?
- SI / NO: ¿Quién es el encargado de realizárselo?
- Conoce la normativa que regule deliverys: SI/NO
- Esta en BSE (caja profesional): SI/NO
- Tiene conocimiento de FUECI (el sindicato de los deliverys)
- Uso de elementos de protección personal:
 - chaleco reflectivo
 - Caja con bandas reflectivas
 - Casco aprobado (normas ISO)
 - Motocicleta controlada

¿Quién le provee dichos elementos?

¿Cree que son de utilidad?

¿Tiene permiso de conducir y Seguro obligatorio?

¿Tiene carne de salud?

- Alguna vez tuvo un siniestro de tránsito
 - NO
 - SI: ¿Cuántas veces? ¿Qué tipo de daño sufrió? ¿Necesitó cobertura por el BSE?
- ¿Cree que corre peligro?
- ¿Considera que trabaja bajo condiciones de estrés o ansiedad?
- Consumo alcohol o marihuana: SI/NO

Entrevista al Dr. Gerardo Barrios, Presidente de UNASEV

1. ¿Cuál es la función de la unasev?
2. ¿Cuál es tu función?
3. ¿Cómo es la metodología de trabajo en la unasev?
4. ¿Qué tipo de relación tienen con los trabajadores directamente relacionados a la tarea? (choferes, repartidores...)
5. ¿Cuál es la definición de delivery o repartidor?
6. Conoce las condiciones de trabajo de los repartidores (número de horas por jornada laboral, multiempleo)
7. ¿Cuáles son las estadísticas que se manejan con respecto a motociclistas y más específicamente a deliverys?
8. ¿Cuáles son las estadísticas respecto a los accidentes de tránsito que involucran deliverys?
9. ¿Hay documentación sobre los puestos de trabajo? ¿Están regularizados dentro de un marco legal?
10. ¿Se ha logrado algún tipo de norma o ley que proteja a estos trabajos?
11. ¿Qué medidas impuso la UNASEV para prevenir los accidentes de tránsito en esta población? ¿Cómo se regula?
12. ¿Qué elementos de protección personal ustedes recomiendan en deliverys? ¿Se cumple?
13. ¿Cómo es la cobertura que brinda el BSE?
14. ¿Cree que la actividad a destajo y “en negro” que muchos de estos repartidores viven es un determinante de la siniestralidad? ¿De qué forma?
15. ¿Qué prevé para el futuro teniendo en cuenta que la modalidad de comprar a domicilio está en aumento?

ENTREVISTA AL DR. RODOLFO VAZQUEZ PRESIDENTE DE BSE

1. ¿Cuál es la función de la BSE?
2. ¿Cuál es su función como presidente del BSE?
3. ¿Cómo es la metodología de trabajo en BSE?
4. ¿Cuál es la definición de delivery o repartidor?
5. ¿Cuál es la relación entre ésta población de trabajadores y el BSE?
6. Conoce las condiciones de trabajo de los repartidores (número de horas por jornada laboral, multiempleo)
7. ¿Cuáles son las estadísticas con respecto los accidentes de tránsito que involucran motociclistas y más específicamente a deliverys?
8. ¿Cuáles son los tipos de daño a la salud que se registran?
9. ¿Qué elementos de protección personal ustedes recomiendan para los motociclistas?
10. ¿Cómo es la cobertura que brinda el BSE?
11. ¿Hay condiciones donde el BSE no tenga la obligación de cubrir con las mismas?