

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
FACULTAD DE PSICOLOGÍA Y TRABAJO SOCIAL



Trabajo de Suficiencia Profesional

Accidentes de tránsito en el servicio Delivery de la cadena de restaurante

Bembos Sede Lima - periodo 2017

Para optar el Título Profesional de Licenciada en Trabajo Social

Presentado por:

Autor : Bachiller Margarita Rosa Marcalaya Araujo

Lima – Perú

2017

Accidentes de tránsito en el servicio Delivery de la cadena de restaurante
bembos sede lima -periodo 2017

DEDICATORIA

El presente proyecto está dirigido a Dios, ya que gracias a él he logrado concluir mi trabajo de Investigación.

A mi padre Armando Marcalaya R. y Doris Araujo G. ya que ellos confiaron en y a mis hermanos Nilda Marcalaya A. y Jorge Marcalaya A. por brindarme su apoyo incondicional.

A mi esposo Luis Fernando Nolasco P. por su apoyo incondicional y tiempo dedicado para poder realizarme profesionalmente y sus palabras de aliento.

AGRADECIMIENTO

A todas aquellas personas que de una u otra manera me apoyaron en la culminación de la presente investigación.

A mis profesores, por inculcarme sus conocimientos para poder realizarme como profesional en Trabajo Social.

ÍNDICE

DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
A todas aquellas personas que de una u otra manera me apoyaron en la culminación de la presente investigación.....	iv
A mis profesores, por inculcarme sus conocimientos para poder realizarme como profesional en Trabajo Social.	iv
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
RESÚMEN	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCCIÓN	xi
CAPÍTULO I	9
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	9
1.1 Situación Problemática	9
1.2 Formulación del problema.....	14
1.3 Objetivos.....	15
1.4 Justificación del Estudio	16
CAPÍTULO II.....	19
MARCO TEÓRICO	19
2.1 Antecedentes de investigaciones	19
2.2. Bases Teóricas	29
2.3. Definición de términos.....	41
CAPÍTULO III.....	44
METODOLOGÍA	44
3.1. Tipo y Diseño de Investigación	44
3.2. Población y Muestra	46
3.3 Identificación de la variable y su operacionalización.....	48
3.4. Técnicas e instrumentos de evaluación y diagnóstico	49
CAPÍTULO IV	50
Procesamiento, presentación y análisis de resultados.....	50
4.1 Procesamiento y análisis de la información.....	50
4.2 Presentación de resultados	50
4.2. Análisis y discusión de resultados	61
4.3. Conclusión	62
4.4. Recomendaciones	63

CAPÍTULO V.....	65
PROGRAMA DE INTERVENCION.....	65
5.1 Denominación del Programa	65
5.2 Justificación del problema	65
5.3 Objetivos Generales y Específicos	66
5.4 Sector al que se dirige.....	67
5.5 Metodología de la Intervención	67
5.6. Instrumentos/material a utilizar	76
6. Cronograma	79
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80
ANEXOS	81
ANEXO N°1 Matriz de Consistencia	82
Título: ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL SERVICIO DE DELIVERY DE LA CADENA DE RESTAURANTE BEMBOS SEDE LIMA - PERIODO 2017.	82
ANEXO N°2 Cuestionario.....	83
ANEXO N° 3 Datos.....	85

ÍNDICE DE FIGURAS

Tabla N° 01	51
Indique el tipo de accidente ocurrido.....	51
Tabla N° 02.....	52
Cuál fue la causa del accidente	52
Tabla N° 03.....	54
Tipo de Accidente.....	54
Tabla N° 04.....	55
Conoce las normas de tránsito.	55
Tabla N° 05:.....	56
Respetar las normas de tránsito.....	56
Tabla N° 06.....	58
Edad motorizados de la empresa Bembo 2017.	58
Tabla N° 07.....	59
Sexo	59
Tabla N° 08.....	60
Tiempo de trabajo como motorizado en Delivery de la empresa Bembo 2017.	60
Tabla N° 09.....	85
Usa elementos de protección siempre.....	85
Tabla N° 10.....	86
Hace revisiones y mantenimiento al vehículo	86
Tabla N° 11.....	87
Alguna vez lo ha manejado después de tomar licor.....	87
Tabla N° 12.....	88
Alguna vez lo ha manejado con sueño.....	88
Tabla N° 13.....	89
Alguna vez lo ha manejado enfadado	89
Tabla 14	90
Alguna vez ha contestado el celular al manejar.....	90
Tabla N° 15.....	91
Grado de instrucción.....	91
Tabla N° 16.....	92
Estado Civil.....	92
Tabla N° 17.....	93
Tiempo Promedio en desplazarse	93
Tabla N° 18.....	94
Tiempo de conducir moto	94

Tabla N° 19.....	95
Alguna vez lo han multado por violar las normas de tránsito.....	95
Tabla N° 20.....	96
Cuántas horas labora diariamente.....	96
Tabla N° 21.....	97
Los desplazamientos diarios los realiza principalmente.....	97
Tabla N° 22.....	98
Alguna vez has tenido un accidente de tránsito.....	98
Tabla N° 23.....	99
Cuántos accidentes han sufrido.....	99
Tabla N° 24.....	100
Lugar de las lesiones.....	100
Tabla N° 25.....	101
Las vías de Lima Metropolitana son seguras.....	101
Tabla N° 26.....	102
Conocimiento de mantenimiento de vehículo motorizado.....	102
Tabla N° 27.....	103
La empresa brinda seguro de salud y de accidente.....	103
Tabla N° 28.....	104
La empresa promueve programa de Prevención.....	104
Tabla N° 29.....	105
La empresa brinda capacitación sobre riesgo de Accidente.....	105
Tabla N° 30.....	106
Cuenta Ud. Con equipo de protección.....	106
Tabla N° 31.....	107
Se considera excelente conductor.....	107
Tabla N° 32.....	108
Cree Ud. que puede estar en riesgo de accidente.....	108

RESÚMEN

Esta investigación se realizó con el propósito de exponer los riesgos y prevenciones de los accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados de la empresa Bambos Lima 2017.

La investigación es de tipo no experimental, transeccional, descriptivo. Se investigaron los riesgos que les pueden ocurrir a los trabajadores motorizados del servicio de Delivery si cumplen adecuadamente con las normas de tránsito y que puedan evitar algún accidente en las calles.

Con una población de 200 trabajadores motorizados, se tomó una muestra de 60 motorizados Delivery representando un 30% de la población total. Existe una cantidad mayor de número de trabajadores quienes indican conocer solamente lo básico del Reglamento de Tránsito y que no cuentan con muchos años de experiencia en el manejo de vehículos motorizados y con poca frecuencia realizan la revisión técnica a sus motocicletas, teniendo como resultados que están propensos a sufrir un accidente de tránsito sobre todo los fines de semana.

En la empresa Bambos es necesario la implantación y ejecución de políticas públicas dirigidas a la prevención de riesgos de accidentes de tránsito que les pueden ocurrir a sus trabajadores motorizados del servicio de Delivery, además de realizar un seguimiento en el cumplimiento del reglamento de tránsito que lo puedan cumplir adecuadamente.

Palabra Clave: Accidente de tránsito, motorizados, riesgo, prevención, capacitación.

ABSTRACT

This investigation was carried out with the purpose of exposing the risks and prevention of traffic accidents in the motorized workers of the company Bambos Lima 2017.

The research is non-experimental, transectional, descriptive. The risks that can occur to Motorized Delivery Service workers are investigated if they adequately comply with traffic regulations and can prevent any accidents on the streets.

With a population of 200 motorized workers, a sample of 60 Motorized Delivery was taken representing 30% of the total population. There is a greater number of workers who indicate that they know only the basics of the Traffic Regulations and that they do not have many years of experience in the operation of motor vehicles and rarely carry out the technical review of their motorcycles. likely to suffer a traffic accident especially on weekends.

In the company Bambos it is necessary to implement and implement public policies aimed at the prevention of risks of traffic accidents that can occur to its motorized workers of the Delivery service, in addition to follow up in compliance with the traffic regulations that properly.

Key Word: Traffic accident, motorized, risk, prevention, training.

INTRODUCCIÓN

En el Perú las instituciones públicas como el MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú) es la entidad estatal quien tiene como principal responsabilidad, regular todo el sistema de Seguridad Vial en el Perú. Por otro lado, el MINSA (Ministerio de Salud) emita un calificativo hacia los accidentes de tránsito como un severo conflicto en la Salud Pública, llevando a cabo diversos programas de control y prevención, así también en las atenciones de crisis. Los organismos públicos mencionados, emplean normas en todo el territorio nacional, en las cuales se deriva la responsabilidad a las diversas entidades públicas y privadas del lugar, en las cuales se debe de alinear todas las herramientas de gestión disponibles en su ámbito. Un ejemplo de lo mencionado, son los programas de seguridad Vial que se llevan a cabo en cada región.

Por lo tanto, después de ver los antecedentes descritos líneas arriba, la presente investigación tiene como principal objetivo determinar cuál es la incidencia en los accidentes de tránsito ocurridos con el personal del servicio de Delivery de la cadena de restaurante Bombos, en ese sentido a continuación, se exponen todos los puntos a tratar en la presente investigación:

La presente investigación se estructura en base a los siguientes capítulos:

En el Capítulo I correspondiente al Planteamiento del Problema, se presenta las variables de justificación, se formula el problema general y los específicos que

usará para ser contestados luego. Además, contiene los objetivos generales y específicos incluyendo la justificación e importancia del estudio.

En el Capítulo II, que se habla básicamente del Marco Teórico, se resumen los Antecedentes Nacionales e internacionales tomados en cuenta en la investigación, las Bases Teóricas y estudios principales sobre los riesgos de Accidentes de Tránsito centrándose principalmente en el vehículo motorizados del reparto Delivery.

El factor humano presenta la problemática que están relacionados solamente con el comportamiento y condiciones psicofísicas del Conductor del vehículo motorizado.

En el Capítulo III, se menciona que la metodología donde se detalla el tipo de investigación, las técnicas de recolección de datos y la identificación de las variables.

El Capítulo IV, hace referencia al procesamiento y análisis de los resultados, donde se presenta qué resultado obtuvo la investigación.

Capítulo V. Se encuentra el Programa de Intervención que aplica la Trabajadora Social elaborado por sesiones para la solución a la problemática planteada.

Finalmente, se proceden a presentar las recomendaciones, las conclusiones, referencias bibliográficas y anexos.

Espero que la presente investigación sea de gran ayuda para la toma de solución a problemáticas que todo Trabajador Social deberá solucionar ante cualquier situación que pueda ocurrir en la corporación, y para el presente caso en particular, los accidentes de tránsito en el servicio delivery de la empresa Bembos.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Situación Problemática

Hace aproximadamente 10 años, la cifra correspondiente a los accidentes de tránsito ha superado los más de 750 mil accidentes de tránsito, que han tenido como consecuencia un saldo de 31,000 muertos aproximadamente y en el último lustro más de 100,000 ciudadanos han resultado incapacitados de por vida. A lo largo de todo este periodo, se ha apreciado que los accidentes de tránsito no se han reducido, siendo así que hay un aumento sustancial cada año. Los costos incurridos por los accidentes de tránsito constituyen aproximadamente 4.0% del PBI, los cuales se generan por servicios a la Salud en nuestro país. Esta situación conlleva a que el Ministerio de Salud, lo considere como un problema de Salud Pública. Esto generado por el aumento del índice de accidentes.

Son cada vez más los repartidores motorizados que ocupan un espacio en las calles de la capital, corren el peligro de sufrir algún accidente de tránsito de diferente índole, como accidentes con secuelas graves, el problema reside en que los empleados de las empresas están a un servicio que les exige mediatez y en diversas situaciones, cumplir con un tiempo fijo de una oferta comercial. De cada 10 accidentes de tránsito en ocasión de entrega rápida las víctimas de accidentes de tránsito son los trabajadores en el servicio de Delivery.

Los accidentes de tránsito generan elevadas cifras de afectados, los cuales tienen graves consecuencias como:

- Muerte de la persona
- Lesiones con secuelas permanentes
- Lesiones Graves
- Lesiones Leves, etc.

Estos accidentes que generan altos costos financieros y humanos, permiten que se pueda catalogar a la inseguridad vial como un problema social de 1er orden, las cuales pueden ocurrir en nuestro ámbito laboral o en nuestro día a día.

Las imágenes de las cámaras de video vigilancia de los diferentes puntos del país se pueden apreciar cómo los trabajadores del servicio de Delivery terminan arrollados o son atropellados por vehículos de transporte de carga pesada o particulares, tras resbalarse con la moto en plena pista. Los puntos de mayor acontecimiento son las avenidas principales de mayor circulación vehicular.

Los conductores en el servicio de Delivery son el sector más vulnerable, debido a esto, es muy importante que se utilicen los equipos de protección personal. En la mayoría, el uso de equipos de protección que ofrecen las empresas de fast food (comida rápido) no son las más adecuadas y por lo tanto, no contribuye con la disminución y control de los riesgos asociados. El uniforme de trabajo que se le brinda a cada motorizado, en muchas de las ocasiones no salvaguarda suficientemente la dureza y rigor de los acontecimientos que puedan afrontar:

- Fenómenos meteorológicos
- Protecciones para las articulaciones.
- Los zapatos no protegen debidamente los pies contra golpes
- Las suelas no tienen antideslizantes.
- El casco no es homologado o no está abrochado.
- No llevar guantes

El correcto uso de estos implementos de seguridad reduce los golpes graves o mortales, llevándolo a porcentaje, oscila entre 18% y un 46%.

Las constantes inoperancias de los vehículos, son las que generan aproximadamente el 10% de los accidentes. Para los motorizados de servicio delivery, el cuidado de sus vehículos motorizados no es el correcto o es insuficiente el mantenimiento que se les da. Ellos tratan de realizar el mantenimiento respectivo, sin embargo, al tener poco poder adquisitivo, no se realiza por completo. Adicional a esto, los vehículos no cumplen con las condiciones ergonómicas necesarias para efectuar un correcto trabajo.

El estado peruano y las diferentes variantes de vías de tránsito son los que originan de manera directa o indirecta el 24% de los accidentes de tránsito aproximadamente. Así mismo, hay otros factores que influyen en los accidentes, que son la contaminación sonora producida por la congestión vehicular en la ciudad, la gran cantidad de vehículos, la contaminación de las calles y avenidas, las condiciones meteorológicas de la región (frío, calor, lluvia, nieve, etc.), la irresponsabilidad de otros conductores, la falta de conocimiento de reglas por parte de los peatones.

Los lugares que presentan más índice de accidente o mayor riesgo son las intersecciones y travesías, el tipo de pista, señalización inadecuada, quitamiedos, etc. Todo esto, origina que los motorizados tengan actitudes inseguras y por tanto, afecta a la productividad y el poder cumplir con las funciones que le dictamina la empresa y satisfacer a los Clientes con el servicio.

Los factores psicológicos pueden incurrir peligrosamente en actos que afectan a la salud de los monitorizados, afectando la manera como manejan sus vehículos y las capacidades de cada conductor para manejar. El trabajo bajo presión genera un estrés laboral, causado principalmente por la carga laboral y/o por problemas personales, los cuales pueden ser la causa de la distracción del conductor, al estar mentalmente en otros ámbitos y no concentrado en manejar. Esto afecta la capacidad de atención y por ende aumenta el cansancio.

La Cadena de Restaurante Bombos Sede Lima, tiene como parte de su responsabilidad, la seguridad vial de cada uno de sus trabajadores, así como velar por su salud, por esto la empresa debe de elaborar y capacitar un plan de prevención de riesgos de accidentes de tránsito. La integración de actividades para impartir la seguridad preventiva en la empresa debe de garantizar la salud y la protección de cada trabajador motorizado.

Otro elemento sustancial en los accidentes en el sector delivery es la espera para entregar todos los pedidos hacia cada uno de los clientes, ya que, el trabajador para no ver su salario disminuido infiere que debe de ser más productivo y por ende busca entregar los pedidos de manera más

rápida, lo que ocasiona que generen maniobras temerarios o irresponsables que afectan y son un punto potencial para los accidentes.

Es importante saber que la labor del Trabajador Social es fundamental para poder atender toda esta problemática. El trabajador Social debe de actuar de manera inmediata para que una vez ocurrido el accidente se pueda derivar al trabajador para que le puedan brindar atención terapéutica, además del apoyo al paciente y a la familia ante cualquier consulta. También participa activamente en el proceso de rehabilitación, al apoyar al trabajador en el momento de la inserción laboral e incentiva a desarrollar potencialmente las habilidades del trabajador.

El Trabajador Social también actúa de manera inmediata haciendo que la compañía pueda cumplir conforme a ley el apoyo económico al afectado, para así satisfacer las necesidades contingentes que se tengan. También ofrece una información y mucha orientación al trabajador con respecto a los servicios y recursos que tiene a su disposición, se alerta al trabajador motorizado sobre los peligros y riesgos a los que está expuesto si persiste en trabajar bajo las mismas condiciones laborales, y que están pueden afectar su vida y salud. Tiene la labor de coordinar con la empresa la opción de la reubicación laboral del trabajador y que se hagan cumplir los acuerdos de ley para beneficio suyo y el de su familia.

1.2 Formulación del problema

1.2.1. Problema General

- ¿Cuál es la incidencia de accidentes de tránsito ocurridos a los trabajadores del servicio Delivery de la cadena de restaurante Bembos 2017?

1.2.2 Problemas Específicos

- ¿Cuáles son los factores de riesgo que producen los accidentes de tránsito a los trabajadores del servicio Delivery de la cadena de restaurante empresa Bombos 2017?
- ¿Cuáles son los tipos de accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bombos 2017?
- ¿Conocer si existe conocimiento de las normas legales que amparan los accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bombos 2017?
- ¿Cuáles son las principales características de los trabajadores motorizados que han sufrido accidente de tránsito del área de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bombos 2017?

1.3 Objetivos

1.3.1. Objetivo general

- Determinar cuál es la incidencia de los accidentes de tránsito ocurridos en los trabajadores del servicio Delivery de la cadena de restaurante Bombos 2017.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar cuáles son los factores que producen los accidentes de tránsito a los trabajadores del servicio Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.
- Determinar cuáles son los tipos accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados del servicio de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.
- Verificar el conocimiento de las normas legales que amparan los accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.
- Determinar las principales características de los trabajadores motorizados que han sufrido accidente de tránsito del área de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.

1.4 Justificación del Estudio

El motivo de realizar la presente investigación como profesional de trabajo social, es dar a conocer los riesgos por accidentes de tránsito que pueden tener los trabajadores del servicio Delivery de la Cadena de Restaurante Bambos sede Lima, puesto que todos los ciudadanos son conscientes que manejar y andar con un vehículo motorizado es muy riesgoso y la maniobrabilidad de dichos vehículos está asociada mutuamente con el riesgo de sufrir un accidente de tránsito.

Las elevadas cifras de víctimas motorizadas en el servicio Delivery en accidentes de tránsito traen como consecuencias muy variadas como por ejemplo las lesiones con secuelas permanentes, las lesiones graves e inclusive hasta la muerte, y al ser causante de todo esto, genera elevados costos económicos y humanos, que demuestran que debe de catalogarse a la inseguridad vial como un problema en el marco social de 1er orden, en el ambiente laboral y nuestra vida cotidiana. Para lograrlo se dispondrán de ciertos recursos e información necesaria para contribuir a la operación, realizar un constante control y seguimiento, ejecutar las mediciones correspondientes y realizar el análisis de los procesos, poniendo a prueba las acciones necesarias para lograr los objetivos planificados.

Teniendo en cuenta toda la problemática abordada en relación con accidentes de tránsito en motorizados, en la presente investigación me enfocaré en la Empresas Bombos de Lima que se dedica a la preparación de hamburguesas y el servicio de reparto mediante Delivery. El tiempo aproximado que durará este proyecto es de tres meses. Nuestra finalidad es dar a conocer a los conductores sobre la responsabilidad de prevenir los peligros y riesgos de accidentes de tránsito en el servicio Delivery que realizan a diario.

Para alcanzar un nivel muy acertado en seguridad vial, la compañía Bombos considera que los riesgos y peligros viales son así mismo una responsabilidad de la empresa y en consecuencia, se debe de acatar medidas para poder controlarlo. Es básicamente prioritario incurrir mucho más en el comportamiento de los conductores y sobre los factores que

afectan el accionar de éstos mediante la implementación de medidas de seguridad como talleres, capacitaciones teóricos y prácticos e implantar entre todos los conductores una política de manejo a la defensiva y segura, que sea adoptado en su día a día y así puedan transitar por las pistas de manera normal bajando el índice de siniestralidad a nivel de motorizados. Es necesario llevar un control del mantenimiento preventivo de los vehículos motorizados de la empresa.

La investigación es un aporte científico a la carrera de profesional de Trabajo Social como a la comunidad científica porque permite nuevos conocimientos teóricos en una realidad concreta de la vida social.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de investigaciones

2.1.1. Antecedentes Internacionales

El transporte Motorizado en Europa y Asia

En todo el mundo se han tenido diversas investigaciones y testimonios sobre los accidentes de tránsito y sus consecuencias a corto y largo plazo y como los diferentes gobiernos han aplicado diversas políticas para poder cambiar la situación actual que vivían.

En el continente europeo y el continente asiático, el transporte motorizado se ha convertido en una de las mejores soluciones al atasco vehicular que sufren estos todos sus países por el incremento de su parque automotor. Una de las ventajas que presentan es que es económico y a la vez ecológico y contamina mucho menos que otros vehículos.

Sin embargo, como toda idea, siempre se tienen a los detractores, uno de los principales detractores era los taxistas, otros eran los transportistas urbanos, buses entre otros. Ellos argumentan que este tipo de transporte es un tipo de competencia para el desplazamiento en cortos tramos.

Otro punto de vista sobre el caso de los motorizados en Europa y Asia es que al ser un transporte alternativo se dieron cuenta que este tipo de vehículos necesitan su propia vía exclusiva, puesto que el transitar en las mismas pistas donde se movilizan los vehículos ligeros,

vehículos de carga, etc., ponen en riesgo su vida y la del pasajero que tal vez puedan llevar. Esto representa un peligro y un riesgo hacia todas personas que se movilizan en motocicleta.

Es por eso que el gobierno, considero necesario realizar un diseño, ampliar las vías actuales y construir una infraestructura vial que sea exclusivamente para motocicletas. Esto se planteó desde la política pública para que pueda resolver este tema.

De esta manera, estos continentes buscaron resolver el problema del transporte motorizado y darle el lugar que le corresponde en sus vías para que así, se reduzca el índice de accidentes y, por tanto, deje de ser un tema de política pública por la alta cantidad de recursos que se tenían que destinar, como consecuencia de la mala infraestructura y la instrucción que tiene cada conductor.

Así mismo para poder conocer las leyes de los trabajadores y sus inicios sobre el cuidado y protección se tiene una investigación se tiene el siguiente caso:

Colombia: Protección del Trabajador

Hasta antes del siglo XX, todos los conceptos ligados a los riesgos laborales, la protección del trabajador, los peligros de exposición, etc., fueron completamente desconocidos en Colombia.

Sin embargo, en el año 1904, el Sr. Rafael Uribe comenzó a tratar el tema de seguridad en el trabajo, que años más tarde se convertiría en una ley: **Ley N°57** del año 1915 conocida como la “ley Uribe”, que hace referencia principalmente a la accidentabilidad laboral y sobre todas las

enfermedades profesionales que afectan a los trabajadores, y así muy aparte, convertirse en la 1ra ley relacionada con los temas de salud ocupacional en todo el territorio colombiano.

Sin embargo, la ley tuvo considerables retrasos, puesto que los sistemas de producción que existían en ese momento era precario, y a ello sumándole la explotación de mano de obra y la precaria mecanización que se tenían de los procesos.

Adicional a lo detallado líneas arriba, hubo una visión política negativa con respecto al papel que ejercían los trabajadores, los derechos que exigían y los deberes para los que se les contrataba.

Después de la ley Uribe, le siguieron otras que buscaron afianzar aún más la protección de los trabajadores frente a cualquier peligro que pueda sufrir y los riesgos de cada puesto de trabajo, las cuales fueron sumando de apoco para que en el año 1918 se pueda aprobar la siguiente ley: **Ley 46.**

Esta ley indicaba que las medidas de sanidad e higiene para los diversos trabajadores de la empresa.

Así mismo, en Colombia los temas fueron cambiando constantemente, como por ejemplo en 1921 se aprueba la ley 37 que complementa a las otras anteriores agregándole el seguro de vida colectivo para todos los empleados.

La Ley N° 10 emitida en el año 1934 complementa a las demás indicando que el tema de la enfermedad profesional. Adicional a esto se trataron los temas de auxilias de cesantías, contratación laboral, vacaciones, etc.

La Ley N° 96 emitida en el año 1938, indica la creación de la entidad hoy conocida como Ministerio de la Protección social.

La Ley 44 del año 1939 se creó un seguro obligatorio y plantean las indemnizaciones para los accidentes de trabajo.

Colombia, mediante el decreto supremo N° 2350 del año 1944 promulgaba todos los fundamentos del código sustantivo de trabajo.

Pero en el año 1945, cuando se estaban cementando las bases de la salud ocupacional en Colombia, al ser aprobada la ley N° 6 por la cual se promulgaban disposiciones relativas a las convenciones de trabajo,

. Pero es en el año 1945 cuando se cementan las bases de la salud ocupacional en Colombia, al ser aprobada la Ley 6 por la cual se promulgaban disposiciones relativas a las convenciones de trabajo,

A esta ley se le hicieron algunas correcciones las cuales fueron indicadas por los decretos supremos 1600 y 1848 del año 1945.

El resto de años, se tuvo bastante movimiento en el ámbito de salud ocupacional en Colombia. Para esta época, se crea el instituto seguro sociales con el particular objetivo de prestar servicios de salud y de pensiones a todos los trabajadores colombianos.

Así mismo, para el caso de Paris, se ha podido encontrar información, correspondiente a como el parque automotor de motocicletas ha crecido a lo largo de este tiempo, siendo una alternativa de transporte para las personas de menos recursos. Hoy en día la motocicleta se ha vuelto uno de sus principales medios de transporte. A continuación, se presenta lo indicado:

Uso de motorizados en París

Para la ciudad de París ha habido un aumento de uso de la motocicleta que se incrementa en un 36%. Este indicador hace referencia que ha aumentado considerablemente el parque automotor para el caso de motocicletas y ha habido una disminución de la demanda del servicio de transporte público.

Este aumento en el uso de la motocicleta indica que las personas ahora utilizan este medio como un medio de uso personal y que surge a raíz de la inconformidad y fastidio que sufren al momento de trasladarse en el transporte público.

El estatus social por tener una motocicleta también incide en esta decisión. Para París y sus habitantes, el uso de motocicletas se ha afianzado y se ha vuelto una solución teniendo en cuenta que el ahorro de tiempo de transporte se disminuiría.

Una estadística indica que actualmente de los usuarios que usan el transporte público, el 53% usa motocicleta, que además el 26% de los motociclistas son ex conductores de autos.

Estos usuarios han convertido el uso de motocicleta como su uso de transporte personal. Esto tiene un impacto positivo puesto que el ahorro en el tiempo de viaje se valora en unos 10 millones de dólares, cifra que ha superado por completo los costos de uso de una motocicleta y su retorno de inversión.

Esto también ha generado otros indicadores como por ejemplo el bienestar de la persona, puesto que la velocidad media de desplazamiento de una motocicleta es 48% más rápida que la de un

automóvil, 130% más alta que la de un bus y 53% más alta que la del metro.

Otro beneficio por usar motocicleta en la ciudad de París es que se ha reducido la congestión vehicular, y por ende una disminución en las emisiones de carbono per cápita. Sin embargo, para París, no deja de ser un problema el hecho de que se tenga un aumento en la siniestralidad y que esto en un reciente balance arroje que 12.6 millones de euros son destinados a este punto.

París se ha dado cuenta que es bueno promover el uso de este tipo de medios de transporte pero que debe de ir acompañado fielmente por una política dirigida a disminuir considerablemente el número de siniestros que a la larga afecta a los ciudadanos.

Así mismo, en diversos países se ha tenido diversas versiones sobre el uso de la motocicleta, beneficios, peligros, desventajas, etc.

En Colombia

En Colombia se ha podido apreciar al día de hoy que la motocicleta es un factor muy importante y relevante para poder conseguir un puesto de trabajo. Al mismo tiempo se convierte en algo muy riesgoso puesto que puede ocurrir que si te roban o pierdes la motocicleta también perderías el trabajo. En Colombia para el caso de los motorizados para pedidos delivery indican que tienen mucha presión por parte de los clientes para llegar en tiempo, lo cual origina que pongan en más peligro su vida.

En Buenos Aires, Argentina

Para el caso de argentina se tiene 2 bandos diferentes, los domicilios de comida rápida y las empresas de mensajería. Para el caso de las mensajerías, éstas se presionan así mismo, buscando poder entregar más encomiendas ya que el pago que perciben es por cada viaje. Para el caso de buenos aires, se habló y toco el punto en una oportunidad sobre la posibilidad de fundar y constituir un sindicato para poder obtener beneficios que están ligados a temas de seguridad y mejoramiento de condiciones laborales. Adicional a esto tenían otros reclamos como el establecimiento de un salario mínimo, pago por cargas sociales, entrega sobre lluvia, mochilas, etc.

Esta idea ha sido bien recibida por todos los conductores de motocicletas que laboran con ellas.

En Cuba

Para el caso puntual de cuba, se llegó a realizar un estudio integral para la seguridad vial en carreteras rurales de dos carriles. Este estudio hacía referencia a un diagnóstico de la seguridad vial en una carretera rural de dos vías considerando las diversas características y aspectos sobre su geometría, las vías, la señalización de seguridad, etc. y sobre la composición del tráfico vehicular que es en donde se presentaban los mayores índices de riesgos.

Los resultados de estas investigaciones arrojaron que los accidentes motorizados y vehiculares ocurren puesto que existe una falta de

mantenimiento en la carretera y propuso mejoras en su infraestructura y adecuación de vías especiales para los motorizados.

Unión Europea

Para el caso de la unión europea, entre los años 1970 el indicador de motorización ha ido aumentando linealmente llegando a una cifra de 184 motocicletas por cada 1000 habitantes. De la misma manera aumento los vehículos de 4 ruedas, por lo que decidieron adelantarse y mejorar de manera inmediata la infraestructura vial.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

A través de diferentes revisiones de trabajos respecto a los accidentes de tránsito en los motorizados o en el servicio de delivery u otras instituciones, hemos encontrado pocas investigaciones relacionado exactamente con el tema a investigar; sin embargo, a continuación, mencionare algunas investigaciones y programas nacional que guardan similitud con el tema de investigación.

Programa Nacional de Investigación en Accidentes de Tránsito, Instituto Nacional de salud.

El programa realizado en conjunto con el ministerio de salud (MINSA) y los lineamientos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) realizan una presentación de intervención dirigido al

conductor y al peatón, presentando las incidencias y los factores que pueden influir en los accidentes de tránsito que también son considerados el medio ambiente.

El programa busca dar a conocer a los conductores y peatones las acciones que se vienen realizando a nivel nacional para así mejorar a nuestra sociedad en temas de seguridad vial. Asimismo, se busca que los conductores tomen con seriedad las normas de tránsito.

Uno de los objetivos del programa es dar capacitaciones a los conductores y peatones dándoles a conocer la situación actual de las seguridades viales en el Perú.

Posteriormente es necesario remarcar para reducir el índice que de accidentes de tránsito se requiere que las diversas instituciones públicas colaboren con el enfoque global que trabaja Organización mundial de la salud.

Plan Mundial para el decenio de acción para seguridad Vial

El plan de seguridad vial trabajado por la organización mundial de la salud (OMS) y la colaboración de la organización de las naciones unidas (ONU) tiene como finalidad generar orientación y luego reducir las cifras de víctimas mortales con consecuencia en accidentes de tránsito, aumentando así diversas actividades en temas de seguridad vial.

Organización Mundial de la salud y las naciones unidas con la colaboración de instituciones públicas y privadas trabajan en el plan

de acción orientado a los objetivos a la seguridad vial mostrando los instrumentos que deben seguir. El plan de seguridad vial como finalidad facilitara la mejora de carreteras, la modulación de las leyes y capacitaciones de sensibilización a los conductores.

Para el Perú el plan será muy útil ya que las instituciones públicas tendrán que aplicar para todas las organizaciones en que se trabajan los accidentes de tránsito.

Evaluación de tránsito y de seguridad vial

El presente informe es la identificación de los problemas de tránsito que tiene las intersecciones de lima norte que son el mal estado de las vías, las señalizaciones encontradas en la zona; para esto se formula las recomendaciones que nos permitirán disminuir la accidentabilidad en dicha vía. El informe constituye orientar a la municipalidad de lima norte en temas de seguridad vial a todo su personal involucrado para así comprometerlos con el orden de transito; dicho informe será para poder trabajar en un programa lo cual nos brindará poder presentar actividades adecuados para reducir los accidentes.

A continuación, citamos un fragmento de la evaluación de tránsito vial en Lima norte que indica:

(...) establecer acciones de mejora que son principalmente en base a la infraestructura de la carretera tales como reemplazo de señales de seguridad en mal estado, mejora

de la calzada e inclusión de elementos de control para el factor humano como cambios en la ubicación de paraderos, colocación de barandas de corte de flujo de peatones, para ello crea un programa de costos y beneficios donde explica las mejoras a conseguir para la Seguridad Vial en este tramo evaluado. (Lima Norte Perú – 2009).

2.2. Bases Teóricas

2.2.1 Empresa Bombos

Bombos empezó en el 1988 por dos jóvenes peruanos de nombre Mirko Cermak y Carlos Camino decidieron entrar a un mercado poco popular que son las hamburguesas que hasta el momento en el Perú no era muy conocido. Para esos años el Perú se encontraba inestable en lo social y político derivado por el terrorismo por el sendero luminoso y el MRTA las actividades económicas hacían poco eficaz el cumplimiento a las actividades de inversión, muchas empresas peruanas no se arriesgaban a invertir en el Perú.

En esos años las culturas de las hamburguesas no estaban muy establecidas, las grandes cadenas internacionales del rubro de hamburguesas recién estaban llegando al Perú.

Teniendo ya el estudio de mercado los dos jóvenes decidieron sacar adelante su proyecto soñado de ventas de hamburguesas a

pesar de su poca experiencia del negocio ellos tenían muchas esperanzas y sobre toda la convicción.

Es así que el mismo año un 11 de junio nació Bambos con su primera tienda alquilada en el corazón de Miraflores y empezando así a trabajar en preparar la mejor hamburguesa del Perú.

Fue un éxito para bambos ya que el público lo acepto inmediatamente, además de su excelente producto tiene un ambiente divertido con instalaciones modernas decoración y un servicio excelente.

Con el éxito obtenido en ese año, en 1990 Bambos inauguro su segundo local en el distrito de San Isidro, desde entonces el crecimiento sería constante.

Posteriormente en el transcurso de los años las grandes cadenas internacionales de hamburguesas llegaron al Perú. Siendo así Bambos ya se encontraba posicionada en el mercado y con el público y para ellos la competencia los motivó a ser más eficientes e innovadores, lográndose mantener el liderazgo en el mercado.

Los precios se encontraban al mismo nivel del mercado con respecto a sus competidores directos, ofreciendo mixturas entre sus productos a un precio más económico.

En el Perú Bambos cuenta con 55 locales en el Perú lo cuales están distribuidos en los principales distritos de Lima, con presencia en los centros comerciales más importantes de la ciudad como: Jockey Plaza, Plaza San Miguel, Caminos del Inca, Mall Aventura Plaza,

Mega plaza y en Larco Mar, además como en los centros de comercio masivo como son el Jirón de la Unión (centro de Lima), la avenida Larco en Miraflores donde contamos con 2 locales. Y en provincia con 10 tiendas ubicadas en las ciudades de Trujillo, Chiclayo, Piura. Arequipa y Cuzco, asimismo con 8 módulos dedicados a la venta exclusiva de postres y helados. Por consiguiente, contamos con los modernos Bombos Café, que se encuentran ubicados en 6 tiendas incluyendo la tienda de Cuzco. En los años 2006 y 2009 bombos empezó apostar en abrirse en el mercado internacional como la india y Guatemala, extendiendo varios proyectos que tienen con la finalidad de consolidar el mercado internacional.

El local de Bombos cuenta con una moderna decoración y arquitectura llamativa por sus colores principales que ya son identificados por los clientes que son el rojo, azul y amarillo. Los servicios que da la cadena bombos al público son las zonas recreativas para niños, servicios de Delivery, el auto rápido que es una atención directa al auto, donde su mayor objetivo es proporcionar al cliente un servicio rápido y eficiente. Para lograr con el objetivo realizan capacitaciones permanentes, tomando en cuenta los más altos estándares internacionales del control de calidad de todos los productos que ofrece.

Bombos siendo una empresa responsable se siente comprometido con el país y sobre todo en la educación, por esta razón, cada año realiza diferentes actividades dirigido a la educación una de ellas

organizado con la Asociación Caritas del Perú donde trabajaron el programa llamado “Como Jugando”, que desde hace cuatro años ha beneficiado a más de 19 mil niños y niñas, padres de familia y docentes en Lima, Callao, Ica y Huancavelica; a través de sus proyectos sociales.

El programa como Jugando es una iniciativa innovadora que busca involucrar la participación de los padres, en el mundo de sus hijos mediante el juego libre. Este año la temática de la feria fue: La Granja, donde padres e hijos experimentaron y disfrutaron de un día de campo.

Bembos trabaja con un grupo multidisciplinario para realizar diferentes programas sociales para diferentes poblaciones. El primer convenio es con la Asociación Caritas donde trabaja con la población de niños y niñas realizando programas de integración con los padres de. El primer programa social ha sido “Rum Rum El Explorador” que dirige la Asociación Caritas Gracianas, que a través de este proyecto brinda seminarios y capacitaciones a los docentes y padres de familia y logren ser parte de la educación de sus hijos, asegurando así la mejor calidad de vida.

Después del éxito que tiene bembos en el año 2011 la empresa Intercorp compro la franquicia por un precio de 40 millones dólares, el objetivo de la empresa Intercorp es llegar a la población media. Intercorp siendo una empresa grande teniendo a su carga otros negocios de restaurantes y centros de entretenimiento es

posesionarse en los puntos de mall donde ellos también son dueños es una de sus estrategias que tienen vienen usando con otros negocios de restaurantes, para el 2014 Bembos aumento sus locales encontrándose dentro de mall y supermercados para el acceso al público general.

Siguiendo el éxito que tiene Bembos en el mismo año fue mencionada por asociación Great Place to work como una de las mejores empresas del Perú para trabajar, siendo así una oportunidad para fidelizar a sus colaboradores y poder incorporar a nuevos colaboradores demostrándoles que se puede realizar una línea de carrera y formándolos en el rubro de Retail.

2.2.2. Principales Factores en accidentes de tránsito

Según las investigaciones revisadas los factores que causan los accidentes de tránsito son por factor humano, mecánico, climatológico; explicando cada factor que son causantes.

Como lo define la organización mundial de la salud (OMS) el bienestar de la persona es muy importante porque influye la concentración que debe tener al encontrarse manejando.

- a) Factor Humano:** El factor humano es la causa fundamental de la mayoría de los accidentes de tránsito en el país. Estos pueden convertirse en agravantes hacia la culpabilidad del causante, que va a depender de la legislación de tránsito vigente.

- Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes.
 - Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal muy grave).
 - Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
 - Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
 - Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
 - Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- La salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

b) Factor mecánico:

- Automóvil en situaciones no adecuadas con sistemas dañados y los frenos con la dirección suspendida.
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

c) Factor climatológico y otros:

- Niebla, lluvia, derrumbes.

- Semáforo que funciona incorrectamente.

La imprudencia en el exceso de velocidad se considera violación de las normas de seguridad primordiales, siendo ésta una de las causales de numerosos accidentes, de la misma manera que representa un obstáculo para el cruce seguro de los peatones por las vías.

2.2.3. Reglamento Nacional de Tránsito para Motorizados

Según la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías por el decreto supremo N° 016-2009-MTC en el año 2009 aprueban el texto único de reglamento de tránsito por lo que fue publicado el mismo año donde precisa que toda lo que esta mencionado en dicho reglamento será efectivo para la policía nacional para tener un buen control de tránsito y cuando sea necesario se aplicará las infracciones cometidas por el conductor. A continuación, mencionare cuatro grandes importantes artículos del reglamento nacional de tránsito en conductores:

Artículo 82 Obligaciones del conductor nos menciona,

El conductor debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control de tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento. (Decreto Supremo, 2009, p.16)

También citamos el artículo 82 que menciona:

Artículo 84 Asiento exclusivo del conductor nos menciona, el conductor no debe compartir su asiento frente al timón con otra persona, animal o cosa, ni permitir con el vehículo en marcha, que otra persona tome el control de la dirección. (Decreto Supremo, 2009, p.16)

A continuación, citamos el artículo 87 que indica lo siguiente:

Artículo 87 Uso de teléfono celular nos menciona, el conductor mientras esté conduciendo no debe comunicarse con otra persona mediante el uso de un teléfono celular de mano, si esto implica, dejar de conducir con ambas manos sobre el volante de dirección. El uso del teléfono celular de mano, es permitido cuando el vehículo esté detenido o estacionado. (Decreto Supremo, 2009, p.16)

Por último, tenemos a los 2 artículos, el 103 y 105:

Artículo 103.- Prohibición al conductor de vehículo menor. El conductor de un vehículo menor automotor o no motorizado, no debe llevar carga o pasajeros que dificulten su visibilidad, equilibrio y adecuada conducción. Podrán viajar en el vehículo únicamente el número de personas que ocupen asientos especialmente acondicionados para tal objeto. (Decreto Supremo, 2009, p.16)

Artículo 105 Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas

El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.
(Decreto Supremo, 2009, p.16)

Los Artículos mencionados son los aspectos generales que deben tener en cuenta los conductores y el uso de las vías.

2.2.4. Seguridad en el trabajo en motorizados

De acuerdo al banco de desarrollo de américa latina, se presentó un abordaba los temas sobre metodología para elaborar planes de seguridad vial para motocicletas y el cual, fue publicado teniendo diversos puntos que deben ser tomados en cuenta como:

- **Formación sobre los riesgos derivados del trabajo.** Este principio habla sobre la normativa laboral para la prevención de accidentes en el trabajo y como obliga a las compañías a que éstas puedan integrar y comunicar al colaborador sobre los riesgos y peligros derivados que puedan existir en el trabajo. Para el caso de los colaboradores que usan motocicletas para realizar sus encomiendas el riesgo latente es el siniestro de

tránsito. Como consecuencia, las compañías deben de dar una capacitación sobre la seguridad cuando uno se desplaza en motocicleta. También se ha discutido sobre los cursos y contenidos que deben incluir en las capacitaciones como siniestralidad, sus causas, los vehículos, su equipamiento, la concienciación, etc.). También se define quien será la persona que dictara estas capacitaciones debe de ser una persona que conozca muy bien el tema, los programas, etc., se discutió cuales deben de ser las duraciones y como se controla la calidad al momento de terminar la capacitación. Esto ha sido acogido y reglamentado por las diversas empresas en función al país y normativa vigente. Esto se verifica y se toman acciones mediante las inspecciones de trabajo realizadas por la entidad pública correspondiente.

- **Buen estado del vehículo:** Sobre este punto se hace énfasis al buen estado en el que debe de encontrarse el vehículo, la motocicleta es prácticamente la herramienta de trabajo. Las compañías no deben de desentenderse sobre estos temas puesto que son herramientas de trabajo que brindan en ciertos casos a sus colaboradores. Se establecieron los estándares mínimos para la seguridad como, por ejemplo, frenos, luces, llantas, antigüedad etc. Se debe de tener un certificado de inspección técnica para salvaguardar la integridad de los trabajadores y tener evidencia de que la unidad esta verificada.

- **El Equipamiento** o una parte fundamental de esta investigación puesto que mejora la seguridad de la unidad. Los estándares mínimos establecidos son portar el caso que sea homologado, un chaleco con cintas reflectivas, sus guantes y las botas respectivas. Toda empresa debe de velar por que esto se cumpla en garantía de sus trabajadores.
- **Condiciones de trabajo:** El peligro y riesgo que se tiene en los pedidos que funcionan contra-entrega o mediante el sistema de abono incentivan a los trabajadores a trabajar a máxima velocidad y esto conlleva a no respetar en ciertas ocasiones los semáforos e incrementando las prácticas de riesgo. La empresa debe de buscar en su análisis de trabajo, cuál es la manera más efectiva de llegar a cada cliente sin perjudicar e incentivar al peligro. Se ha indicado a las empresas que los contratos con los administradores no se basen en rapidez o tiempo de entrega, sino en la calidad del servicio, a fin de evitar siniestralidades que puedan traer consecuencias hasta fatales.
- **Buscar un pacto o acuerdo de buenas prácticas:** Las empresas que trabajan brindando servicio a domicilio o delivery, mensajerías, etc. deben de contratar a profesionales en su rubro. Las personas como doctores, paramédicos, etc., que no se encargan de laborar al 100% con su unidad no deben de estar al mando o a cargo de estas unidades, en lo posible

se debe de tercerizar o tener personal apropiado para el manejo de las motocicletas. Se debe de sensibilizar a las compañías para que tomen parte del problema y busquen mejorar en este aspecto, ya que la siniestralidad también conlleva a costes altos para éstas. Se busca su compromiso para que por intermedio de ellos se parta para mejorar la imagen.

Acciones Post-siniestro

Para el caso de las acciones sobre el post-siniestro se tienen en cuenta los siguientes puntos que se encuentran a continuación:

- **Información sobre la siniestralidad:** Se sabe que ninguna empresa está libre de sufrir alguna siniestralidad por parte de uno de sus trabajadores por lo que es muy importante contar con toda la información sobre lo ocurrido. La información es vital para poder tomar decisiones a futuro para que no vuelvan a ocurrir. Se debe de implementar un único formato para registrar los siniestros ocurridos y documentarlos. Debe de existir una base de datos sobre los registros de siniestros ocurridos en el año. Así mismo también indica que se debe de usar un sistema de localización GPS para que los policías puedan dar con ellos de manera más rápida.
- **Fomento de la investigación en materia de motocicletas y seguridad vial:** A raíz de que existe un gran índice de accidentes de tránsito se debe de buscar promover e informar

desde las universidades y centros de capacitación sobre estos temas. Se debe de buscar promover la investigación en materia de motocicletas y seguridad vial.

- **Mejorar la atención a las víctimas:** sobre este punto, el banco de desarrollo indica que se deben de realizar simulacros, ensayos para saber atender las emergencias que puedan suceder y así mejorar en la atención de los motociclistas. Se deben de tener en cuenta también cual va a ser el protocolo para la pronta atención y los centros de atención cercanos para su derivación y el compromiso de todos los trabajadores para que se cumpla al pie.

2.3. Definición de términos

A continuación, se presentan unos términos que son necesarios conocerlos para que podamos entender y comprender la presente investigación:

- a) **Accidentado:** Es la persona que resulta afectada luego de un accidente de tránsito y que según el rol que desempeña al momento del accidente puede ser chofer, pasajero o peatón.
- b) **Accidente de Tránsito:** Todo suceso eventual, imprevisto, donde necesariamente participa uno o más vehículos, uno o más pasajeros o peatones que como resultado de mismo existen daños materiales, lesiones o muertes.

- c) **Atropello:** Impacto de un vehículo en movimiento contra un peatón o transeúnte.
- d) **Casco:** sirve de protección ante cualquier posible golpe al momento de sufrir un accidente.
- e) **Choque:** Es el impacto de dos vehículos a motor en movimiento.
- f) **Embriaguez:** es un estado de alteración física y mental que es originada básicamente por el consumo excesivo de alcohol el cual no permite una adecuada ejecución de sus actividades de riesgo.
- g) **Estrellamiento:** Choque de un vehículo que se encuentra en movimiento contra otro que se encuentre en la misma condición física o detenido.
- h) **Imprudencia:** Acto desarrollado sin intención de causar daño o resultado dañoso.
- i) **Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la norma. Será compleja si se produce un daño material. (Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito, 2014)
- j) **Licencia de conducir:** Documento normalizado y entregado por la entidad pública correspondiente a la persona que se encuentra autorizada para poder manejar un vehículo.
- k) **Motocicleta:** Vehículo ligero de 2 ruedas que cuenta con un

motor a propulsión.

- l) **Negligencia:** es el descuido u omisión consciente de cumplir un acto que están obligado a prever. Teniendo en cuenta el tema legal, es un hecho que sucede por un descuido en el actuar.
- m) **Norma:** Precepto de conducta dada por la sociedad que establece límites y prohibiciones en el comportamiento humano.
- n) **Peatón:** Persona que circula caminando por una vía pública.
- o) **Póliza de Seguro:** Es un contrato entre un asegurado y una compañía de seguros en la que, de acuerdo a ciertos derechos y obligaciones debidamente estipulados, se establecen medidas financieras que tienen como finalidad reparar el daño causado al asegurado.
- p) **Señal de tránsito:** son los signos o demarcaciones que son colocados por las diversas entidades públicas con la finalidad de advertir y alinear el tránsito en el país.
- q) **Tránsito:** es el conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías públicas terrestres.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Tipo y Diseño de Investigación

3.1.1. Tipo de la Investigación

El tipo de investigación es un estudio Descriptivo de enfoque cuantitativo pues se recolectarán datos o componentes sobre diferentes aspectos del personal del servicio Delivery de la cadena de restaurantes Bombos de Lima y se realizará un análisis y medición de los mismos.

“La investigación descriptiva busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice” (Hernández, Fernández y Baptista, 2003, p. 119).

Los estudios descriptivos miden de manera más bien independiente los conceptos o variables a los que se refieren y se centran en medir con la mayor precisión posible (Hernández, Fernández y Baptista, 2003).

Al mismo tiempo el estudio tiene un enfoque cuantitativo, ya que es necesario para poder analizar los resultados de las encuestas que se aplicarán al personal de Servicio de Delivery de la empresa Bombos.

3.1.2. Diseño de la Investigación

Esta investigación es de tipo, no experimental, transeccional, descriptivo. No experimental porque no se pueden manipular las variables, los datos a reunir se obtendrán del personal del servicio de Delivery de la empresa Bambos y transeccional ya que la recolección de datos se realizará en un solo tiempo.

La investigación no experimental es la que se realiza sin manipular deliberadamente variables; lo que se hace en este tipo de investigación es observar fenómenos tal y como se dan en un contexto natural, para después analizarlos (Hernández, Fernández y Baptista, 2003).

Los diseños transeccionales descriptivos tienen como objetivo indagar la incidencia y los valores en lo que se manifiestan una o más variables dentro del enfoque cuantitativo (Hernández, Fernández y Baptista, 2003). El procedimiento consiste en medir o ubicar a un grupo de personas, objetos, situaciones, contextos, fenómenos en una variable o concepto y proporcionar su descripción.

3.2. Población y Muestra

3.2.1. Población

Según Bernal (2006) señala que: “La población es el conjunto de elementos en quienes puede realizarse los elementos u objetos que presenta un problema”.

La población estará conformada por 200 trabajadores lo cual se escogió 6 tiendas que está conformada por 10 motorizados del servicio de Delivery de la empresa Bambos que es tema principal de la investigación.

3.2.2. Tamaño de la Muestra

Según Hernández, Fernández y Baptista (2010) indica que:

La muestra es, en esencia, un sub grupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenece a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población (...) Básicamente categorizamos las muestras en dos grandes ramas, las muestras no probabilísticas y las muestras probabilísticas. En estas últimas todos los elementos de la población tienen la misma posibilidad de ser escogidos y se obtienen definiendo las características de la población y el tamaño de la muestra (...) en las muestras no probabilísticas, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino depende del proceso de toma de decisiones de una persona o de un grupo de personas, y desde luego las muestras seleccionadas obedecen a otros criterios de investigación. (p.235).

Para el cálculo de la muestra se tomó en cuenta la población 200 trabajadores del servicio de Delivery teniendo en cuenta el estudio descriptivo de la investigación

Por lo tanto, el tamaño de la muestra se tomará de 60 trabajadores entre varones y mujeres motorizados del servicio de Delivery de la empresa Bambos de Lima, que es el 30% de la muestra representativa para el trabajo de investigación.

3.3 Identificación de la variable y su operacionalización

En la presente investigación examine diversas bibliografías, después de analizar considero importante plasmarlo en el siguiente cuadro.

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS
Accidentes de Transito de los motorizados	Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de una manera cierta	La variable se mide a través de la encuesta de las incidencias Transito	Factores de Riesgo Es cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión.	Siniestro	1 2 3
			Tipos de Accidentes Choques, atropellamientos, volcaduras, etc.	Incidentes	1 2 3 4
			Conocimiento de Normas Conocimiento por parte de los ciudadanos de las normas que regulan la circulación, situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos, sea como peatones.	Reglamento de Transito para motorizados Equipo de Proteccion Condiciones de Trabajo	1 2 3 4
			Características Datos actores sociodemográficos de la población en estudio.	Edad Educacion Sexo Estado Civil	1 2 3 4

3.4. Técnicas e instrumentos de evaluación y diagnóstico

3.4.1 Técnica

Para efectos de la investigación, asimismo en el marco referencial y de los antecedentes previos de la misma, se ha usado la técnica de la observación para el recojo de la información como también el programa Excel para el procesamiento de los datos informativos de los trabajadores motorizados del servicio delivery de la empresa Bambos.

3.4.2 Encuesta

Es una técnica de adquisición de información de interés sociológico, mediante un cuestionario previamente elaborado, a través del cual se puede conocer la opinión o valoración del sujeto o grupo seleccionado en una muestra sobre un asunto dado.

3.4.3 Instrumentos

El instrumento de la recolección de datos empleada en la presente investigación será mediante una encuesta realizada a los trabajadores motorizados del servicio de Delivery de la Empresa Bambos.

La encuesta se llevará a cabo en forma presencial, para que los encuestados consulten algunas dudas respecto al cuestionario. Así mismo se mencionará al entrevistado los objetivos de la presente investigación. Se estima que cada encuesta durara aproximadamente 10 minutos.

CAPÍTULO IV

Procesamiento, presentación y análisis de resultados

4.1 Procesamiento y análisis de la información

La Encuesta de Accidentes de tránsito fue aplicada a los motorizados de la empresa Bambos S.A.C de las diferentes sedes de lima, previa autorización por los motorizados.

El análisis de la información se realizará con el software Excel en español, para lo cual se tabulará y validará previamente el instrumento.

Luego se elaborarán las tablas y figuras correspondientes dando respuesta a los objetivos planteados. Para el análisis descriptivo de los datos, se elaborarán tablas de contingencia que relacionan a las variables y el grafico de barras.

4.2 Presentación de resultados

4.2.1 Objetivo General

Determinar cuál es la incidencia de los accidentes de tránsito ocurridos en los trabajadores del servicio de Delivery de la cadena de restaurante Bambos 2017.

Conclusión:

La tabla 01 y figura 01, nos muestra que un total de 60 encuestados, el 48% respondieron que les ha ocurrido un accidente grave, mientras que el 28% respondieron que tuvieron un accidente leve y el 23% un accidente

moderado, teniendo como resultado que un buen porcentaje de los trabajadores tuvieron un accidente muy grave, peligrando sus vidas, para lo cual la empresa debe tomar en cuenta dicho resultado y tomar las medidas respectivas para este caso.

Tabla N° 01

Indique el tipo de accidente ocurrido

Leve	17	28%
Moderado	14	23%
Grave	29	48%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

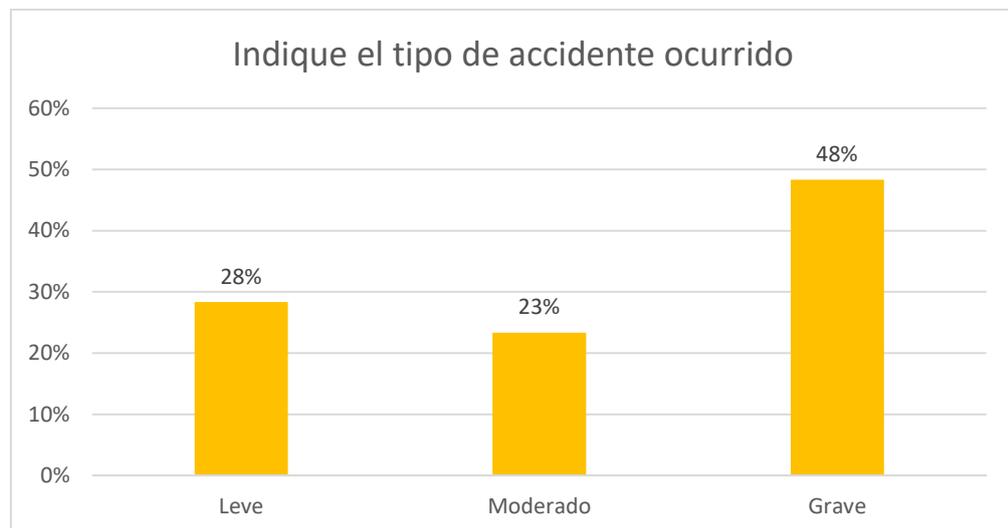


Figura N°01. *Accidentalidad.*

4.2.2. Objetivos específicos.

4.2.2.1. Objetivo específico N°1.

Determinar cuáles son los factores que producen los accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados del servicio de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.

Conclusión:

La tabla 02 y figura 02 , nos muestra que un total de 60 encuestados, el 32% respondieron que la causa del accidente fue por el factor climático, el 25% respondieron que la causa fue el factor mecánico, y el resto fue por factor humano o por otras causas, observamos que el factor clima es el motivo principal para que ocurra un accidente de tránsito los trabajadores deben tomar sus precauciones y estar preparados para todo cambio climático o cualquier otro factor.

Tabla N° 02.

Cuál fue la causa del accidente

Factor Humano	12	20%
Factor Mecánico	15	25%
Factor Climático	19	32%
Otros	14	23%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

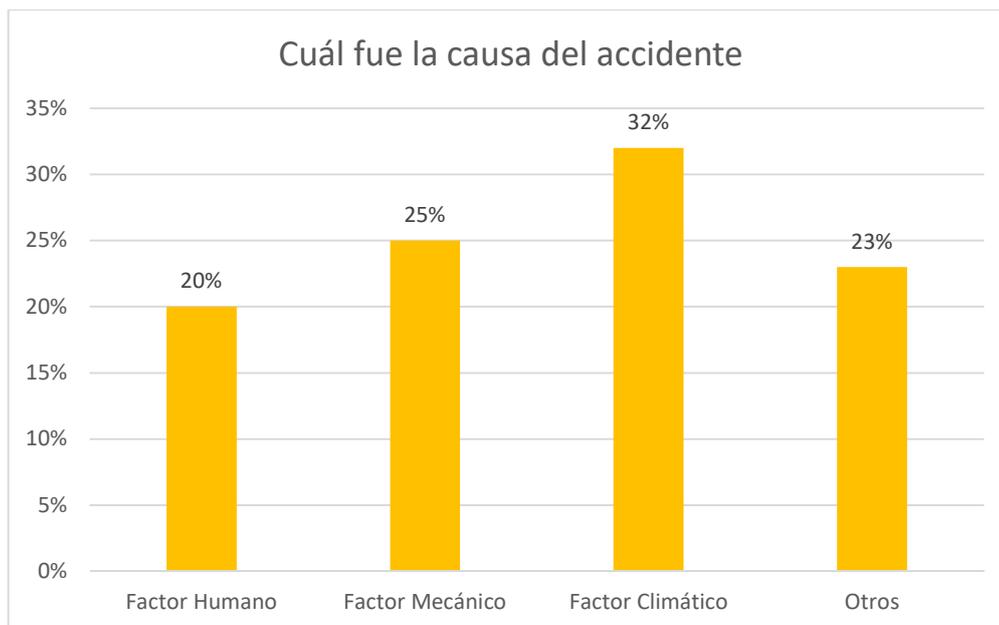


Figura N°02. *Características de la Movilidad.*

4.2.2.2. Objetivo específico N°2

Determinar cuáles son los tipos accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados del servicio de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bembo 2017.

Conclusión:

La tabla 03 y figura 03 , nos muestra que un total de 60 encuestados, el 42% respondieron que tuvieron atropellamiento, mientras que el 32% tuvieron volcamiento y el 27% tuvieron choque, dando como resultado que la mayoría de trabajadores corren muchos riesgos de accidente a la hora de salir a las calles a realizar su trabajo de Delivery, estos problemas no deben ocurrir la empresa debe tomar medidas adecuadas para la protección de sus trabajadores y ellos mismos también protegerse de cualquier peligro.

Tabla N° 03

Tipo de Accidente

Volcamiento	25	42%
Choque	16	27%
Atropellamiento	19	32%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

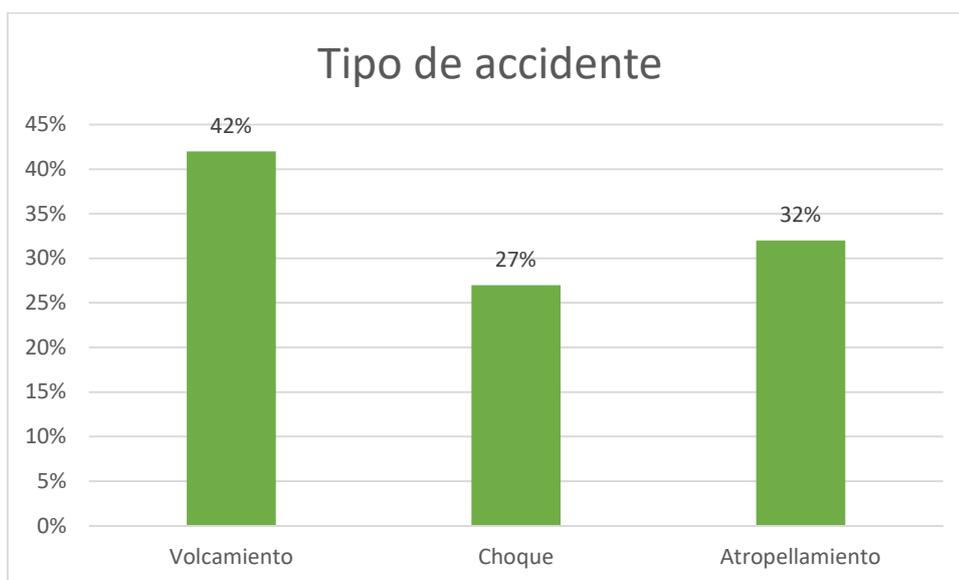


Figura N°03. *Accidentalidad*

4.2.2.3 Objetivo específico N°3.

Verificar el conocimiento de las normas legales que amparan los accidentes de tránsito en los trabajadores motorizados de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bembos 2017.

Conclusión:

La tabla 04 y figura 04, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 52% indicaron que no conocen en su totalidad las normas de tránsito, solo lo básico y el 48% si tienen conocimiento de éstas normas, dando como resultado que la mayoría de trabajadores necesitan conocer en su totalidad las normas de tránsito.

La tabla 05 y figura 05, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 67% indicaron que, Si respetan en su totalidad las normas de tránsito, mientras que el 33% NO respetan normas de tránsito, dando como resultado que la mayoría de trabajadores del servicio de Delivery necesitan conocer en su totalidad las normas de tránsito.

Tabla N° 04

Conoce las normas de tránsito.

Si	29	48%
No	31	52%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

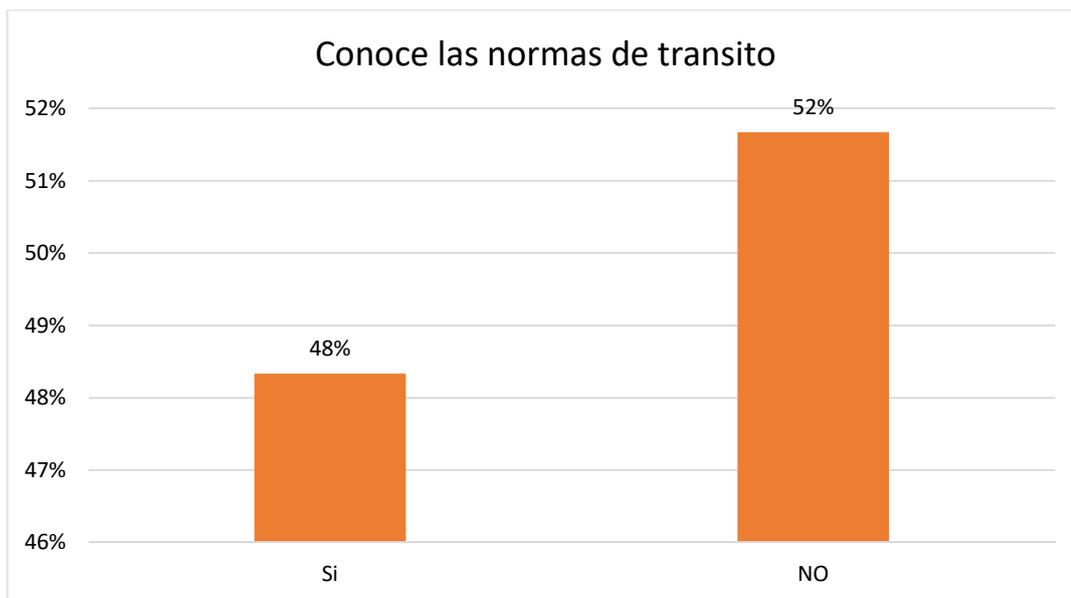


Figura N°04. Características de la Movilidad – Conoce las Normas de Tránsito.

Tabla N° 05:

Respeta las normas de tránsito

Si	40	67%
No	20	33%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

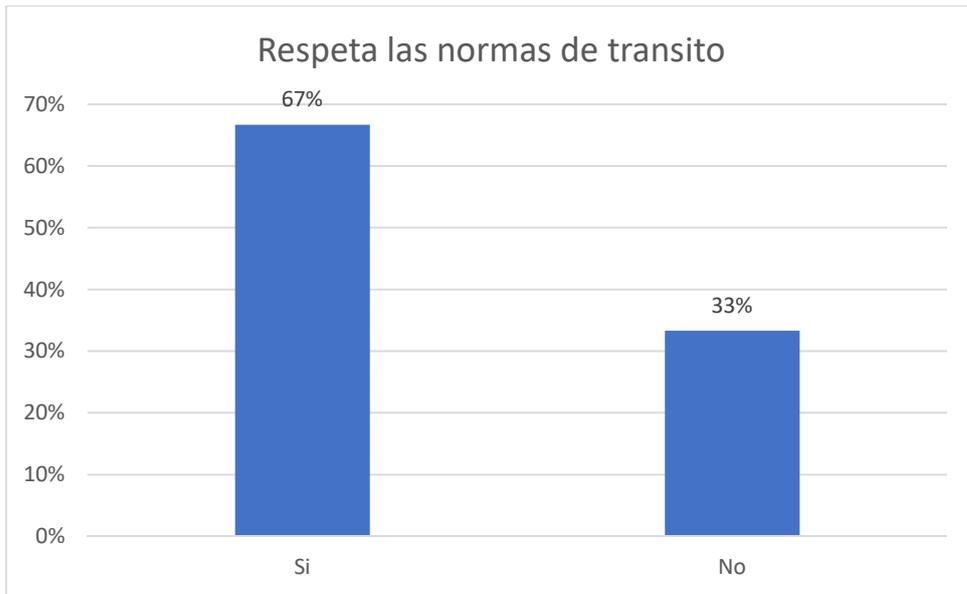


Figura N°05. *Características de la Movilidad – Respetar las Normas de tránsito.*

4.2.2.4 Objetivo específico N°4

Determinar las principales características de los trabajadores motorizados que han sufrido accidente de tránsito del área de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017.

Conclusión:

- La tabla 06 y figura 06, De acuerdo a la encuesta realizada se ha podido apreciar que el personal que dio como resultado que el mayor número de los trabajadores Delivery tienen en promedio entre 18 a 34 años de edad representando el 37% del 100% de la población. A continuación, las siguientes tablas.

- La tabla 07 y figura 07, nos muestra que un total de 60 encuestados, el 70% son hombres y el 30% son mujeres, lo cual indica que el mayor número de los trabajadores Delivery de la empresa Bembos son varones.
- La tabla 08 y Figura 08, nos muestra que el total de 60 encuestado, el 35% indicaron que tienen entre 4 a 6 años trabajando como motorizado en el servicio Delivery, el 32% entre 7 y 9 años, el 23% más de 10 años y un 10% entre 1 a 5 años, dando como resultado que más del 60% tienen varios trabajando en este tipo de servicio.

Tabla N° 06

Edad motorizados de la empresa Bembos 2017.

Edad 18 – 34	22	37%
Edad 35 - 44	18	30%
Edad 45 – 54	5	8%
Edad 55-64	15	25%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

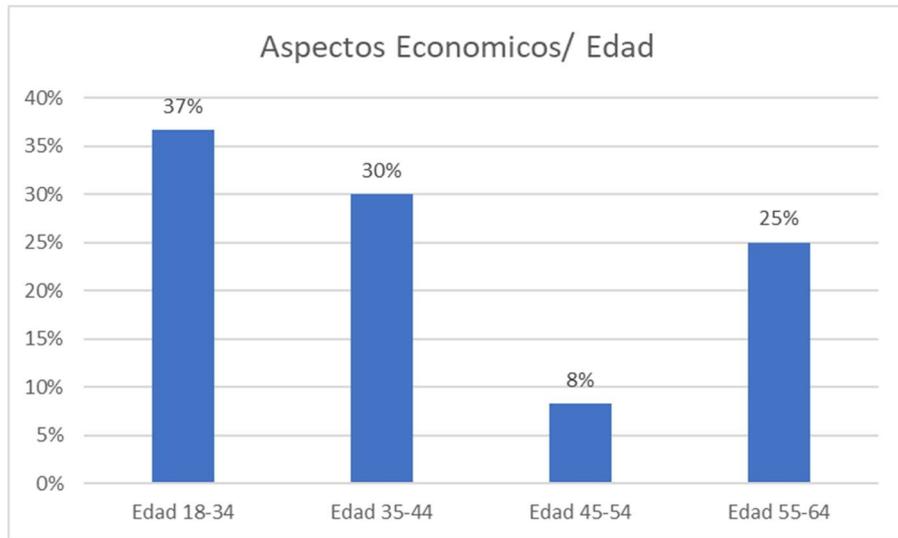


Figura N°06. Aspectos socio demográficos – Edad motorizados de la empresa
Bembos 2017.

Tabla N° 07

Sexo

Femenino	18	30%
Masculino	42	70%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

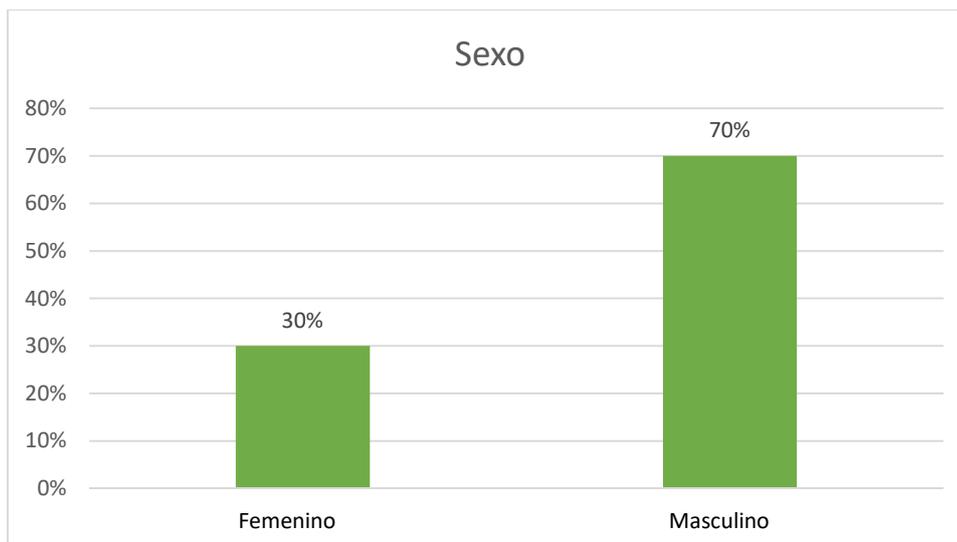


Figura N°07. Aspectos socio demográficos – Edad motorizados de la empresa
Bembos 2017.

Tabla N° 08

Tiempo de trabajo como motorizado en Delivery de la empresa Bembos 2017.

De 1 a 5 años	6	10%
De 4 a 6 años	21	35%
De 7 a 9 años	19	32%
Más de 10 años	14	23%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

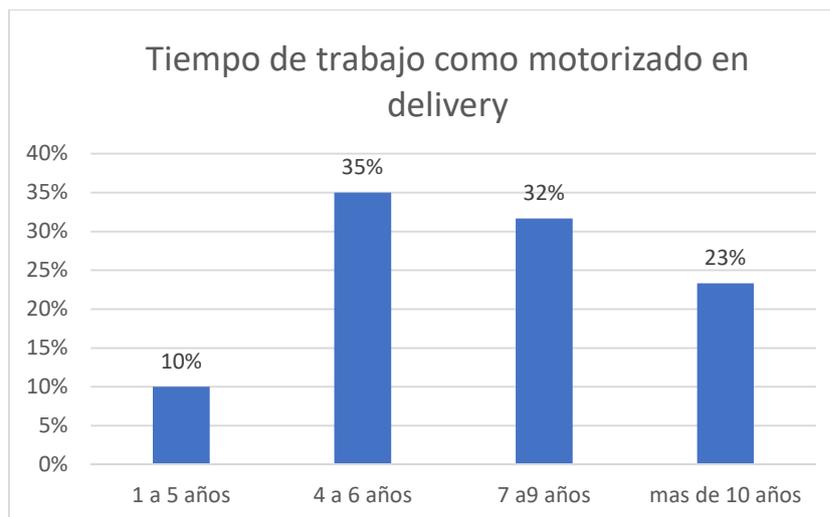


Figura N°08. *Características de la Movilidad – Experiencia como motorizados de la empresa Bambos 2017*

4.2. Análisis y discusión de resultados

Los resultados de la investigación dan cuenta que la edad se muestra como un factor de riesgo puesto que los conductores motorizados más jóvenes son más proclives a sufrir un accidente de tránsito e incluso letales, ya que puede adoptar conductas de mayor riesgo en la vía de tránsito por su inexperiencia como conductores.

Los resultados en cuanto al uso del equipo de protección sobre todo el casco que es importante ya que es el mayor efecto protector asociado a los conductores motorizados, sobre la probabilidad de sufrir una lesión en la cabeza, es decir una disminución del riesgo de lesión cefálica para los conductores accidentados, por lo que en su mayoría los empleados motorizados la empresa Bambos lo toman en cuenta, pero previa supervisión del uso de este equipo de protección.

En cuanto al cumplimiento del reglamento de tránsito vemos que un grupo de trabajadores motorizados desconocen y no cumplen en su totalidad, o por no haber llevado un curso reglamentario, por lo que cometen infracciones sobre todo en alta velocidad que no supera los límites legales, observamos que las infracciones son más estrechamente asociadas al riesgo de un accidente de tránsito del vehículo motorizado en movimiento, en algunos casos de trabajadores motorizados toman en cuenta las sanciones ante las infracciones cometidas sobre la velocidad, también la efectividad de algunas acciones como la colocación de cámaras para su control.

En cuanto a los factores ambientales que son una lesividad los trabajadores motorizados toman en cuenta llevando un control al momento de ocurrir dichos efectos ambientales en el momento de su jornada laboral.

4.3. Conclusión

- Las formas de prevención de los accidentes de tránsito ocurridos a los trabajadores del servicio de Delivery de la cadena de restaurante Bombos 2017. Se pueden prevenir, con una buena educación vial, con un mantenimiento continuo de los vehículos motorizados que se utilizan para el servicio, con la mejora continua en las formas de conducir por las calles, respetar las reglas de tránsito. Para lo cual el Trabajador Social velará que la empresa Bombos tenga el compromiso de realizar programas de prevención a sus trabajadores para evitar accidentes de tránsito.
- Identificar las causas que pueden provocar los accidentes de tránsito a los trabajadores del servicio de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bombos 2017.

- Falta de capacitación en el reglamento vial, La no revisión técnica de los móviles, El tránsito por espacios definidos para transporte.
- Precisar los riesgos que ocasionan los accidentes de tránsito a los trabajadores del servicio de Delivery de la cadena de restaurante de la empresa Bambos 2017. Los riesgos según el estudio, son la invalidez de accidentado o muerte.
- El trabajador social cumple una labor importante en la atención de la problemática, al participar constantemente en el proceso integral del trabajador, tomando en cuenta los diferentes ámbitos del ser humano, su personalidad, la familia, el trabajo y el contexto.

4.4. Recomendaciones

- La empresa Bambos debe capacitarse a sus trabajadores en Seguridad Vial.
- Las personas que conducen deben estar Psicológicamente aptos para salir a las calles a realizar el servicio de Delivery.
- El conductor debe estar físicamente preparado para la conducción de un vehículo motorizado.
- La empresa Bambos debe de realizar previamente la supervisión de sus trabajadores motorizados y de los vehículos motorizados para evitar cualquier siniestro vehicular y cuidar de la salud y bienestar de sus colaboradores y la misma empresa.
- La empresa debe exigir a sus trabajadores motorizados a que cumplan el reglamento interno que ofrece la empresa y velar que los cumplan.

- La labor del trabajador social debe ser de gran importancia ofreciendo información y orientación con respecto a los servicios y recursos a su disposición, previene al trabajador motorizado sobre los riesgos a los que está expuesto, si no toma conciencia en el momento adecuado y evitar una pérdida humana por no estar preparado, e inculcar a la empresa a que cumpla con los reglamentos de Ley para la protección de sus trabajadores.

CAPÍTULO V

PROGRAMA DE INTERVENCION

5.1 Denominación del Programa

“Programa Preventivo en Accidentes de Tránsito dirigido a los Trabajadores Motorizados en el Servicio de Delivery de la Empresas Bembos Lima – 2017”.

5.2 Justificación del problema

El desarrollo del presente Programa tiene como finalidad que el Trabajador motorizado refuerce los conocimientos que tengan en relación a las reglas de transito motorizado y trabajar en los factores de riesgo a fin de que tomen conciencia de los peligros y consecuencias en accidentes de tránsito que le podrían ocurrir en el momento que brindan el servicio de Delivery. Por ello se ha considerado necesario desarrollar el presente Programa de intervención.

De acuerdo a la investigación realizada Accidentes de Tránsito en el servicio de delivery de la cadena de restaurante bembos sede Lima – Periodo 2017 hemos podido encontrar como principales resultados que el 52% de trabajadores motorizados desconoces y no cumplen en su totalidad indicando que no conocen las normas de tránsito, solo lo básico y el 48% si tienen conocimiento de éstas normas, dando como resultado que la mayoría de trabajadores necesitan conocer en su totalidad las normas de tránsito.

En cuanto a los factores climáticos el 32% son a causa del clima, el 25% respondieron que la causa fue el factor mecánico, y el resto fue por factor humano o por otras causas, observamos que el factor clima es el motivo principal para que ocurra un accidente de tránsito los trabajadores deben tomar sus

precauciones y estar preparados para todo cambio climático o cualquier otro factor.

El programa de prevención tiene un tiempo de duración por 3 meses, se desarrollará mediante clases informativas preventivas de riesgo de accidente de tránsito, con la participación de trabajadores motorizados del servicio Delivery de la empresa Bombos, se contará con un personal profesional que se encargara de la capacitación de los trabajadores motorizados, presentarán el temario que se desarrollará como: las elevadas cifras de víctimas motorizadas en este servicio y que los accidentes de tránsito con consecuencias tan variadas como son las muertes, las lesiones con secuelas permanentes, las lesiones graves, etc., y los elevados costos económicos y humanos que generan, justifican el que se catalogue la inseguridad vial como un problema social de primer orden, tanto en el mundo laboral como en nuestra vida cotidiana.

Se dispondrán de recursos e información necesarios para apoyar la operación, realizar el seguimiento, ejecutar la medición y el análisis de estos procesos, poniendo en práctica las acciones necesarias para alcanzar los objetivos esperados.

5.3 Objetivos Generales y Específicos

- **Generales**

El objetivo general es sensibilizar y capacitar a los choferes motorizados de la empresa Bombos con la finalidad de contribuir a la disminución en la incidencia de accidentes de tránsito motorizados de la empresa, con miras a que los índices de siniestralidad vial que involucra a los trabajadores motorizados

disminuyan y así contribuir a una mejor calidad de vida en nuestros colaboradores.

- **Específicos**

- Crear conciencia de los peligros y niveles de riesgo relacionados a los accidentes de tránsito que pueden ocurrir en el servicio de Delivery.
- Lograr la internalización de las principales medidas de seguridad del servicio Delivery.
- Fomentar el uso correcto de los equipamientos de seguridad al personal del servicio delivery.

5.4 Sector al que se dirige

El Taller de Prevención está dirigido a todos los trabajadores motorizados del Servicio Delivery que pertenecen a la Empresa Bambos Lima.

5.5 Metodología de la Intervención

El Programa de intervención se desarrollará en un ambiente de la empresa Bambos asignada para los trabajadores Delivery, las clases se realizarán 2 veces por semana.

La población objetivo alcanzado será de 200 trabajadores de la empresa Bambos, divididos 5 grupos de 40 trabajadores motorizados, para lo cual cada sesión durara una hora y media y se desarrollará con el nivel de intervención de trabajo social en caso (individual), grupo (colectivo de personas) según sea el tema que se desarrolle en cada sesión.

El programa se dará inicio con la presentación por el Gerente de Recursos Humanos, la gerenta de gestión de talento, seguidamente del bachiller a cargo del programa de capacitación de los trabajadores motorizados, presentará el temario que se desarrollará, y posteriormente la presentación de cada uno de los participantes.

Consecuentemente se desarrollarán las actividades planteadas, las mismas que favorecerán a la orientación del problema diagnosticado, permitiendo la participación de los sujetos de estudios, así como también contar con la cooperación de los motorizados.

Se define 4 sesiones, trabajando con las problemáticas más relevantes halladas en la investigación, con el fin de conseguir los objetivos propuestos.

❖ Líneas de Trabajo:

1° etapa de motivación e inscripción al programa:

Primera reunión con los gerentes de tienda y los motorizados para hacerles una exposición de la investigación realizada, manifestarles las problemáticas halladas con el fin de concientizarlos y capacitarlos en cada una de las sesiones.

Presentación del instrumento de ficha sociofamiliar donde se registrara en forma susceptible y así se podrá cuantificar la historia social de los colaboradores.

2° etapa de capacitación:

- Primera Sesión: Preparación de los motorizados para la conducción segura.
- Segunda Sesión: Minimizar los escenarios de alta siniestralidad.
- Tercera Sesión: Combatir prácticas de riesgo.
- Cuarta Sesión: Adopción de medidas paliativas.

5.5.1. Sesión N° 1

Título: Preparación de los motorizados para la conducción segura

A cargo: Profesional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Para ello, es importante la modificación de las pruebas de acceso, potenciando la formación en seguridad vial en las pruebas de acceso al equipo motorizado.

La progresividad en el acceso al uso de los vehículos motorizados debe hacerse retrasando la edad mínima de acceso a determinados vehículos, como es la de las motos de gran cilindrada, y la progresividad en función de la edad y la experiencia.

A su vez, la formación en seguridad vial debe llevarse a cabo mediante la educación en seguridad vial, crear los incentivos para la participación en cursos que den opción a la obtención del certificado correspondiente, realizar los cursos de seguridad vial para colectivos profesionales e incorporación de la moto en los Planes de Formación de las empresas.

5.5.2. Sesión N° 2

Título: Minimizar los escenarios de alta siniestralidad

A cargo: Profesional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

En primer lugar, en la gestión del tránsito es importante evaluar las medidas de segregación y convivencia del tránsito entre todas las categorías de los vehículos que circulan por las vías públicas.

También deben evaluarse las medidas de modificación de las condiciones de intersecciones que se presentan en las vías urbanas, con el objetivo de que cada vez sea más seguro circular por ellas.

Es preciso, además mejorar la adherencia a la vía, su conservación y realizar auditorías de seguridad vía, de esta forma se adaptará la infraestructura a una mayor y mejor realidad en el descenso de la siniestralidad.

Punto y aparte merece el estudio de los puntos negros o tramos de concentración de accidentes de las carreteras. Si se requiere que los accidentes disminuyan, es preciso acometer las medidas necesarias y oportunas para eliminar los puntos negros, donde se concentran los accidentes. Medidas que deben pasar desde realizar mejoras del trazado, del asfalto hasta poner barreras de contención y señalización adecuada al tramo objeto de mejora.

El equipamiento y características de los vehículos deben recoger unos sistemas de control del equipamiento y las prestaciones de los mismos, mejorando a su vez los sistemas de seguridad de los vehículos.

Conviene señalar la falta de conocimiento del propio vehículo. Si bien es cierto que esa información no es precisamente abundante, no es menos cierto que la generalidad de los usuarios desconoce prácticamente su vehículo. En este punto existe, ciertamente, un fallo de los sistemas de formación de conductores y de información de los fabricantes, pero es innegable que existe una actitud a la que tal vez no sea ajena una baja concepción social de las tareas de mantenimiento como labores mecánicas.

5.5.3. Sesión N° 3

Título: Combatir prácticas de riesgo

A cargo: Psicólogo del Ministerio de Salud

Es el más significado del Programa de Seguridad Vial de Motorizados. El riesgo que supone la conducción de motos debe ser la primera premisa para afrontar este grave problema que afecta a todos los países en la actualidad y que va creciendo Por ello, las actuaciones deberán dirigirse a:

a) Concienciación

La realización de campañas específicas orientadas, a combatir las prácticas de riesgo por los conductores de motocicletas, y también a los de vehículos de cuatro ruedas, debe ser un dispositivo de alerta para cambiar los comportamientos, evitando la conducción temeraria y arriesgada en las vías públicas.

Dichas campañas deben fomentar la convivencia entre ambos tipos de vehículos, focalizando para los motoristas que deben tener muy en cuenta que son menos visibles por su tamaño y pueden quedar ocultos en los ángulos muertos y, por tanto, deben señalar con tiempo sus maniobras, para no sorprender al resto de vehículos. Debe insistirse en que manejar una moto es mucho más complicado y arriesgado a que, por tanto, el riesgo de matarse en un accidente de tránsito en moto es 17 veces superior al de otro tipo de vehículo.

Para ello se contactará con medios de comunicación quienes cooperarán con esta ardua tarea, pues sin su ayuda el resultado de las campañas puede verse sin resultados al no llegar a todos los usuarios de estos vehículos.

b) Acciones preventivas sobre segmentos de conductores en función a las prácticas de riesgos.

Una de las principales acciones preventivas lo constituyen las medidas que puedan adoptarse con conductores reincidentes, es decir aquéllos que actúan reiteradamente con desprecio de las normas de seguridad, los infringen repetidamente en temas estratégicos, básicos, elementales de seguridad vial.

Demostrar que la licencia de conducir no es un crédito, un valor absoluto para toda la vida y un derecho que ya está demostrado. Por el contrario, es un crédito, un margen de confianza que la sociedad le otorga para manejar por las vías públicas; en la manera en que el conductor va infringiendo, todas las normas de seguridad vial establecidas por un buen uso común de las vías públicas; en la manera en que el conductor va infringiendo, va perdiendo la confianza que la sociedad le ha otorgado.

Hay que potenciar que las empresas realicen cursos de seguridad vial para sus empleados profesionales, de esta forma se concienciarán de una conducción segura y responsable, invirtiendo la situación actual de que estos conductores no siguen formándose después de obtener la licencia de conducción. La realización de estos cursos de seguridad vial ha de contribuir sin duda, a incrementar el nivel de seguridad en las paradas y la calidad del servicio, favoreciendo la inserción profesional y corriendo las distorsiones de

competencia en este sector. Otra acción preventiva que se debe tomar en cuenta es que exista un seguro obligatorio para esta clase vehículo, de esta manera que el conductor motorizado que circula por las vías sea temeraria o arriesgada, tanto para su vida como para los demás usuarios, podrá ver aumentada su prima de seguro

c) Detección y sanción de prácticas de riesgo

Para poder llevar a efecto las anteriores actuales, es preciso detectar y sancionar las prácticas de riesgo por las fuerzas de vigilancia de las vías públicas. De esta manera dará sus frutos entre el resto de conductores de alto riesgo, modificando, si es preciso, el esquema sancionador existente en el país, e incrementando la vigilancia en aquellos puntos donde se conoce la existencia de prácticas de riesgo.

5.5.4. Sesión 4

Título: Adopción de medidas paliativas

A cargo: Médico del Ministerio de Salud

Psicólogo del Ministerio de Salud

Profesional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

a) Infraestructura

La infraestructura juega un papel importante en la mejora de la seguridad vial de los motorizados. La sustitución y protección de las biondas protege a los motorizados en caso de caída, accidente o salida de la vía. De igual manera, una pintura antideslizante, un firme de alta adherencia en puntos de riesgo y

el recubrimiento adherente de registros metálicos en la vía potencian la seguridad mientras se circula en vehículos de dos ruedas.

Asimismo, la señalización vertical debe ser objeto de estudio para, por una parte, ser fuente de información de los conductores y, por otro debe estar instalada con una separación suficiente al borde de la carretera para que los conductores motorizados, en caso de accidente, no vean en ellas un obstáculo añadido a sus lesiones.

b) Asistencia

Reducir los tiempos de asistencia en caso de accidente debe ser otra de las acciones prioritarias de un plan de seguridad vial de motocicletas. Está comprobado que una llegada rápida al lugar del accidente evita el empeoramiento de las lesiones que pueda tener un accidentado e incluso su muerte. Por ello es importante un buen servicio asistencial tanto en la empresa como en las calles. Introduciendo para ello, además un número telefónico único para poder conectar e informar del suceso. De esta forma, se estará aplicando una mejor praxis en la asistencia al lesionado.

c) Equipamiento del motorista

Cada vez con mayor asiduidad se está contemplando la mejora en el equipamiento de los conductores motorizados. Un uso correcto del casco, establecer un estándar mínimo de equipamiento adicional y potenciar la investigación del equipamiento, son herramientas inequívocas para salvaguardar la vida de los trabajadores motorizados.

El casco es el elemento diferenciador por excelencia en la mejora de la seguridad de los motociclistas. Pero será necesario que su uso sea obligatorio para todas las vías, urbanas e interurbanas. A ello han de tender las políticas públicas de los Gobiernos puesto que el aumento del parque de motorizados durante los últimos años es una tendencia que seguirá en alza, dado que este tipo de vehículos se ha convertido en una alternativa de transporte de comida rápida.

Para que este Programa tenga éxito debe plasmarse en acciones concretas a llevar a cabo, que serán formuladas con el consenso de todos los agentes intervinientes en la seguridad vial. Acciones que pueden ser desde la incorporación de pruebas específicas para la obtención de la licencia de conducir, tanto teóricas como prácticas, elevar la edad para la conducción de vehículos motorizados, promover programas especiales de formación en seguridad vial para los colectivos profesionales que utilizan la moto como medio de vida laboral, pasando por campañas de comunicación dirigidas a este colectivo, y finalizando con un mejor control y vigilancia de la disciplina semafórica, durante los fines de semana, el uso del casco y la instalación de sistemas de protección en las vías públicas, con una mejora del pavimento de las mismas, uso de pinturas antiadherentes, etc.

El comportamiento en la vía pública, manejar sin riesgo, ver y ser visto, es la base fundamental de la conducción de un vehículo motorizado. Es necesario una vigilancia constante y una adaptación al tránsito. El conductor debe

permanentemente observar y analizar el medio por el que circula a fin de conocer con anticipación los peligros a los que está expuesto, deformaciones, gravilla, hojas, manchas de agua o aceite en la calzada, susceptibles de desequilibrar y hacer caer conductor motorizado.

Recordar que no debe manejarse sino se está en plena forma. La conducción de un vehículo de dos ruedas exige más esfuerzos físicos y de concentración que si se circulara con un carro; por tanto, no debe manejarse si se está fatigado, bajo los efectos del alcohol, de medicamentos, etc., estos condicionantes provocan la bajada de atención y vigilancia que todo conductor motorizado debe mantener en todo momento.

3° etapa: Cierre y clausura del programa:

Palabras de Cierre de talleres a cargo del Gerente de Recursos Humanos de la empresa bombos.

Contando mi experiencia desde la intervención de la Trabajadora Social con los colaboradores del servicio de delivery.

Entrega de Constancia de la capacitación realizada al personal motorizado por su asistencia y compromiso.

Almuerzo de confraternidad por la clausura.

Palabras de Clausura a cargo de la Bach. Margarita Marcalaya A.

5.6. Instrumentos/material a utilizar

Para el desarrollo del Taller se utilizará los siguientes recursos:

5.6.1. Recursos Humanos

- Personal de Trabajo Social
- Psicólogo del Ministerio de Salud
- Médico del Ministerio de Salud
- Personal del Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

5.6.2. Recursos Materiales

- 1 Aula ambientada y con el equipo necesario para el dictado del taller a los trabajadores Delivery de la empresa Bembos.
- 1 Computadora
- 1 escritorio
- 1 USB
- Lista de control de asistencia
- 1 Puntero láser
- Lapiceros
- Lápiz
- Retroproyector
- Videos sobre Accidentes de Tránsito
- Folletos de Reglamento y Prevención de accidentes
- Trípticos

- Plumones

5.6.3 Mobiliarios:

- 1 Laptop
- 1 Proyectores multimedia
- 1 Ecran Manual

6. Cronograma

Actividades Programadas	MESES											
	Agosto				Setiembre				Octubre			
	Semana				Semana				Semana			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1° etapa de motivación e inscripción al programa: - Reunión Gerente de Unidades y tienda. - Reunión Motorizados Temas: -Presentación de Indicadores de Accidentes de transito. -Cifras de victimas con accidentes de transito. -Presentacion de ficha sociofamiliar.	X	X										
2° etapa de capacitación: <u>Primera Sesión:</u> Preparación de los motorizados para la conducción segura. A cargo: Profesional del ministerio de transporte y Comunicaciones.			X	X								
<u>Segunda Sesión:</u> Minimizar los escenarios de alta siniestralidad. A cargo: Profesional del ministerio de transporte y comunicaciones.					X	X						
<u>Tercera Sesión:</u> Combatir prácticas de riesgo. A cargo: Psicologo del Ministerio de salud. Temas: a) Concienciación b) Acciones preventivas sobre segmentos de conductores en funcion a las practicas de riesgos. C) Detección y sanción de practicas de riesgo.							X	X				
<u>Cuarta Sesión:</u> Adopción de medidas paliativas. A cargo: Medico del Ministerio de salud Psicologo del Ministerio de Salud Profesional del Ministerio de transporte y Comunicaciones Temas: Infraestructura Asistencia Equipamiento del motorista									X	X		
3° etapa: Cierre y clausura del programa: *Palabras de Cierre de talleres a cargo del Gerente de Recursos Humanos de la empresa bombos. *Entrega de constancia de la capacitacion. *Almuerzo de confraternidad. *Palabras de clausura de la Bach.Margarita Marcalaya A.											X	X

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Dirección General de Tráfico. (2008). Plan de Seguridad Vial de Motos. Editorial Dirección General de Tráfico, 1ra Edición. Madrid, España.

González JC. Valdés E. Álvarez FJ. (2005). Así es la morbilidad de los accidentes de tráfico en España. *Tráfico*. 173:48.

Masis, Sandra. (1995). La intervención del trabajador Social ante el Impacto de la discapacidad en el jefe de familia. Tesis San José Costa Rica. Escuela de Trabajo Social. Universidad de Costa Rica.

Fundación Mapfre. (2013). Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre. Prevención de los Riesgos Laborales Viales.

Arnella J. (2007). Seguridad en la Conducción. Barcelona. Editorial didaco.

Dirección General de Tráfico. (2012). Plan tipo de Seguridad Vial en la Empresa, Guía Metodológica. Madrid. Editorial D.G.T.

Organización Mundial de la Salud. (2013). Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial 2013.

ANEXOS

ANEXO N°2 Cuestionario

UNIVERSIDAD INCA GARCILAZO DE LA VEGA

FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL

Confidencialidad: Agradecemos su participación en esta investigación. Todas preguntas son necesarias para cumplir con los objetivos del proyecto, por lo tanto, responderlas TODAS y de forma veraz es fundamental. Garantizamos que toda la información suministrada será única y exclusivamente utilizada con fines del estudio. Además, **no requerimos su nombre ni datos de identificación.**

ENCUESTA SOBRE RIESGOS DE ACCIDENTE DE TRANSITO

ASPECTOS SOCIODEMOGRAFICOS		
<p>Edad () 18-34 () 35-44 () 45-54 () 55-64</p> <p>Sexo: M__ F__</p> <p>Estado Civil: Soltero__ Casado _____</p> <p>Otros _____</p>	<p>UNIDAD:</p> <p>TIENDA:</p>	<p>Grado de instrucción:</p> <p>1. Primaria _____</p> <p>2. Secundaria _____</p> <p>3. Superior _____</p> <p>4. Técnico _____</p>

CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD

1. Cuanto tiempo en **PROMEDIO DIARIO** utiliza para desplazarse:

Hasta 30 min _____ Entre 30 min y 1 hora _____ Más de 1 hora _____
2. Cuantos años tiene conduciendo moto:

1 a 3 años _____ 4 a 6 años _____ 7 a 9 años _____ Más de 10 años _____
3. Cuanto tiempo tiene trabajando como motorizado en el servicio de Delivery:

1 a 3 años _____ 4 a 6 años _____ 7 a 9 años _____ Más de 10 años _____
- 3.1 Conoce las normas de tránsito: Si ___ No ___
- 3.2 Respeta las normas de tránsito SIEMPRE: Si ___ No ___
- 3.3 Hace revisiones y mantenimiento regular al vehículo: Si ___ No ___
- 3.4 Usa elementos de protección SIEMPRE: Si ___ No ___
- 3.5 Alguna vez le han colocado una multa por violar las normas de tránsito: Si ___ No ___
- 3.6 Alguna vez ha manejado después de tomar licor: Si ___ No ___
- 3.7 Alguna vez ha manejado con sueño: Si ___ No ___
- 3.8 Alguna vez ha manejado enfadado o preocupado: Si ___ No ___
- 3.9 Alguna vez ha contestado el celular manejando: Si ___ No ___
- 3.10 Cuántas Horas labora diariamente: Menos de 8 horas _____ 8 Horas _____
 De 9 a 12 horas _____ Más de 12 años _____
- 3.11 Sus desplazamientos diarios los realiza principalmente por vías: De alta velocidad ___ Vías secundarias _____

ACCIDENTALIDAD

4. Alguna vez ha tenido un accidente de tránsito No__ (Pase a la pregunta 5.7) Si__, Si su respuesta es positiva señale:

4.1 Indicar el tipo de incidente ocurrido: Leve ____ Moderado ____
Grave ____

4.2 Cuantos accidentes ha sufrido: __ (número)

4.3 Tipo de Accidente: Volcamiento ____ Choque ____ Atropellamiento ____

4.4Cuál fue la causa del accidente: Factor Humano ____ Factor Mecánico ____ Factor Climático ____ Otros ____

4.5 Tipo de lesiones sufridas: Leves ____ Graves ____

4.6 Lugar de las lesiones: Extremidades Superiores y manos ____ Cabeza ____ Extremidades inferiores y pies ____
Abdomen ____

PERCEPCION DE LA SEGURIDAD VIAL

5 .Desde su percepción, considera que las vías de Lima Metropolitana son seguras para vehículos y peatones:

Si__ No__

6. Ha recibido Ud. conocimiento sobre mantenimiento de vehículos motorizados: Si__ No__

7. La empresa le brinda a Ud. seguro de salud y seguro de accidentes de tránsito: Si__ No__

8. Promueve la empresa programas de prevención de accidentes de tránsito a los trabajadores de Delivery:
Si__ No__

9. La empresa brinda a Ud. Capacitación adecuada sobre protección de riesgos de accidentes de tránsito a sus

trabajadores en el área de Delivery: Si ____ No ____

10. Cuenta Ud. con equipos de protección adecuada en el servicio que brinda: Si ____ No ____

11. Usted se considera excelente conductor: Si ____ No ____

12. Cree que puede estar en riesgo de sufrir un accidente de tránsito en Lima Metropolitana: Si ____
No ____

MUCHAS GRACIAS POR SUS VALIOSOS
APORTES

ANEXO N° 3 Datos

Tabla N° 09

Usa elementos de protección siempre.

Si	50	80%
No	10	20%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

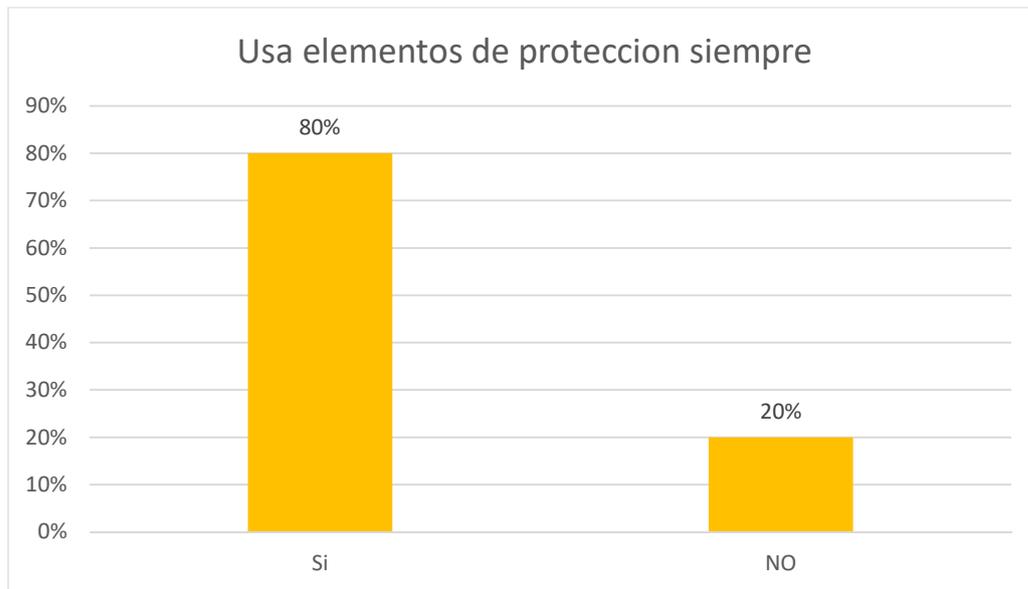


Figura N°09. *Características de la Movilidad – Equipo de Protección.*

INTERPRETACION

La tabla 09 y figura 09, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 80% indicaron que SI usan elementos de protección siempre y el 20% NO siempre usan elementos de protección en el momento que brindan el servicio Delivery, dando como resultado que la mayoría de los trabajadores de la Empresa Bambos, si usan los elementos de protección siempre.

Tabla N° 10

Hace revisiones y mantenimiento al vehículo

Si	55	92%
No	5	8%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

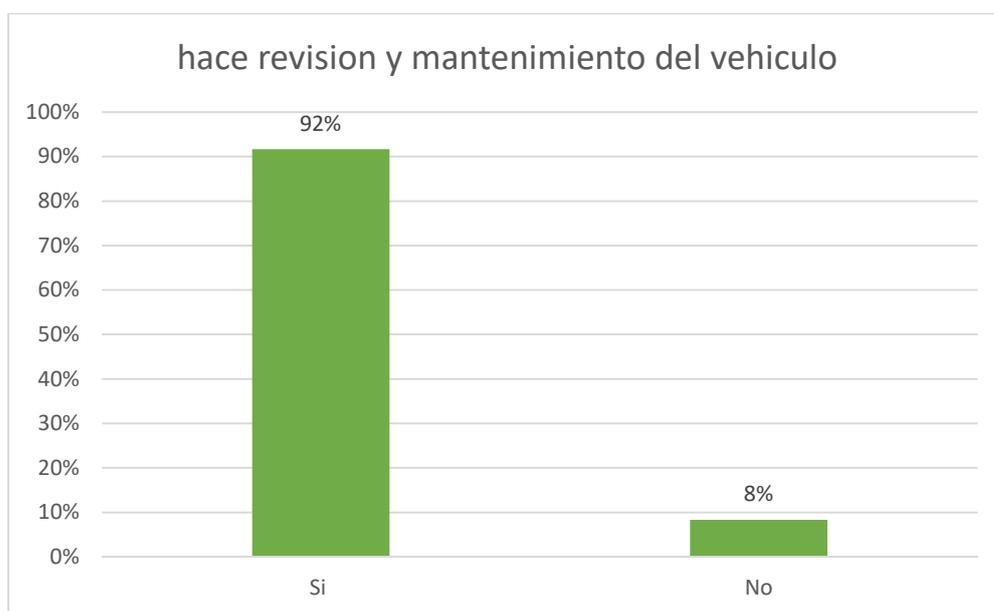


Figura N°10. *Características de la Movilidad.*

INTERPRETACION:

La Tabla 10 y figura 10, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 92% indicaron que SI hacen revisión y mantenimiento constante del vehículo motorizado, mientras que el 8% NO realizan el mantenimiento adecuado a sus vehículos de trabajo, dando como resultado que la mayoría de los trabajadores del servicio de Delivery si cumplen con el mantenimiento de los vehículos motorizados.

Tabla N° 11

Alguna vez lo ha manejado después de tomar licor

Si	10	17%
No	50	83%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

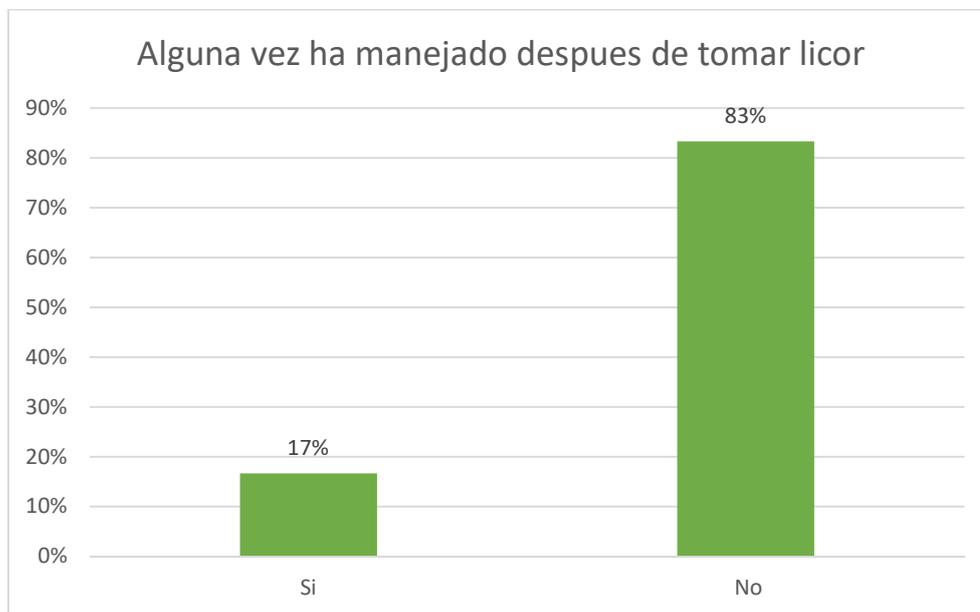


Figura N°11. *Características de la Movilidad.*

INTERPRETACION:

La Tabla 11 y figura 11, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 83% respondieron que NO han tomado licor antes de brindar el Delivery, mientras que el 17% de encuestados indicaron que SI alguna vez tomaron licor antes de conducir el vehículo motorizado para la realización del servicio de Delivery.

Tabla N° 12

Alguna vez lo ha manejado con sueño

Si	15	25%
No	45	75%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

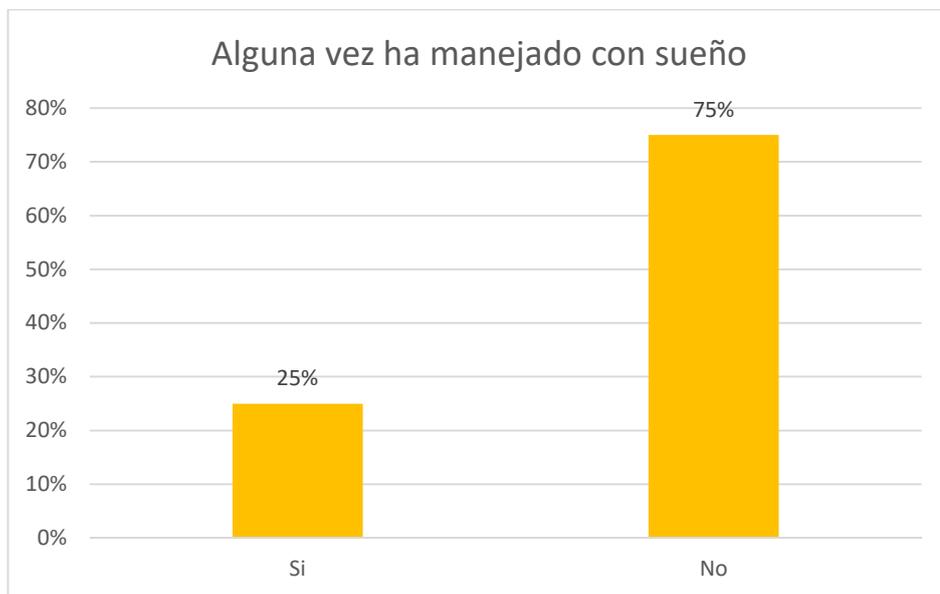


Figura N°12. *Características de la Movilidad.*

INTERPRETACION:

La tabla 12 y figura 12, nos muestra que un total de 60 encuestado, el 75% indicaron que NO han manejado alguna vez con sueño al momento de brindar el servicio de Delivery, y el 25% SI han brindado el servicio con sueño en el momento de la conducción del vehículo motorizado.

Tabla N° 13

Alguna vez lo ha manejado enfadado

Si	18	30%
No	42	70%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

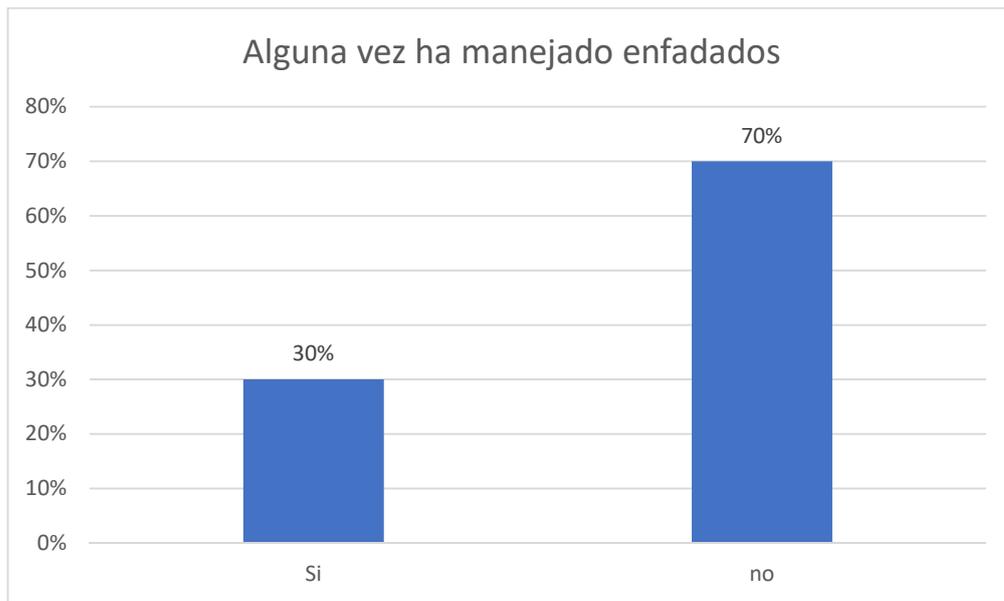


Figura N°13. *Características de la Movilidad.*

INTERPRETACION:

La tabla 13 y figura 13 de un total de 60 encuestado, el 70% respondieron que NO han manejado enfadados alguna vez en el momento de brindar el servicio de Delivery, y el 30% respondieron que SI han manejado enfadados alguna vez en el momento de haber brindado el servicio, se tiene como resultado casi todos los trabajadores trabajan de buen ánimo durante su jornada laboral.

Tabla 14

Alguna vez ha contestado el celular al manejar

Si	25	42%
No	35	58%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

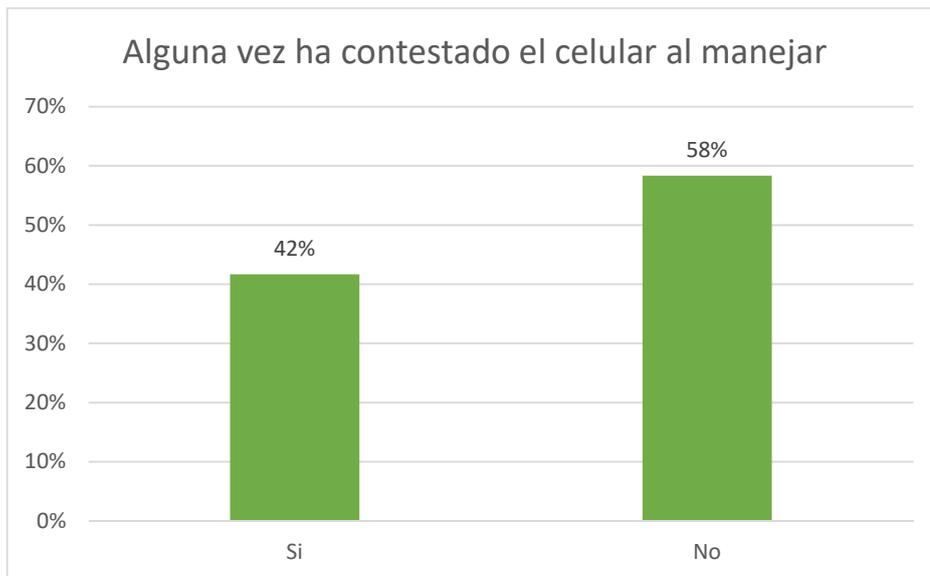


Figura N°14. *Características de la Movilidad.*

INTERPRETACION:

De acuerdo a la encuesta realizada se ha podido apreciar que el personal incumple cierta normativas vigentes por el reglamento de tránsito como se ve la tabla 14 y figura 14 nos muestra que un total de 60 encuestado, el 58% respondieron que NO han contestado el celular al manejar el vehículo motorizado y el 42% respondieron que SI han contestado el celular al manejar el vehículo motorizado en el momento de la entrega de Delivery, vemos que existe un porcentaje mínimo de diferencia en que los trabajadores no tomas las precauciones al arriesgar sus vidas en el momento de la conducción de sus vehículos.

Tabla N° 15

Grado de instrucción

Primaria	14	23%
Secundaria	10	17%
Superior	20	33%
Técnico	16	27%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

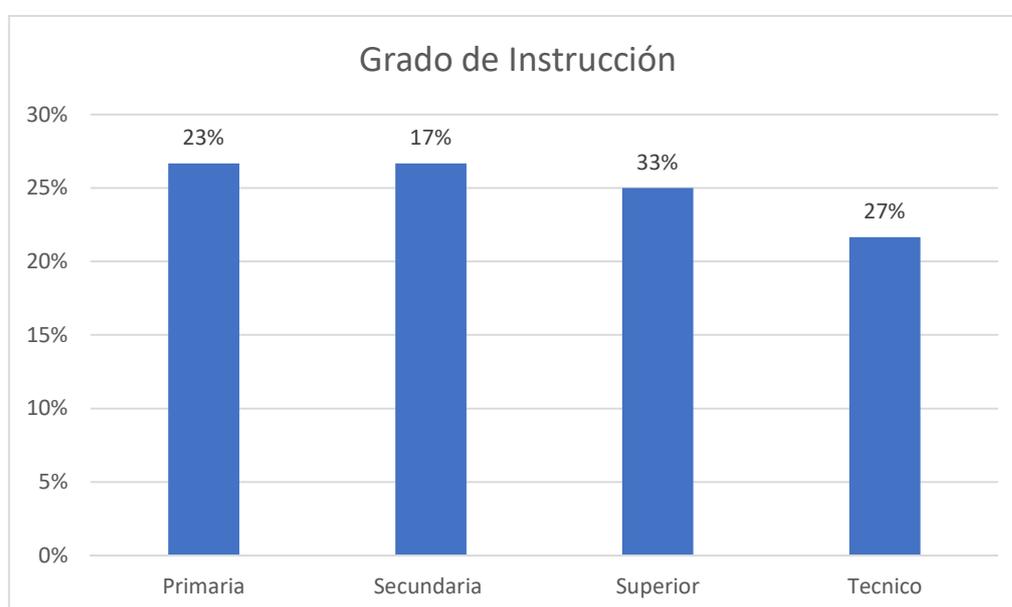


Figura N°15. Aspectos socio demográficos – Edad motorizados de la empresa
Bembos 2017.

INTERPRETACION:

De acuerdo a la encuesta realizada se ha podido apreciar que el personal cuenta con un grado de instrucción superior con un 33% que tienen estudios superiores, mientras que el resto de los encuestados tienen estudios técnicos, secundarios o primarios a continuación en la siguiente Tabla 15 y figura 15.

Aspecto Demográficos

Tabla N° 16

Estado Civil

Soltero	19	32%
Casado	27	45%
Otros	14	23%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

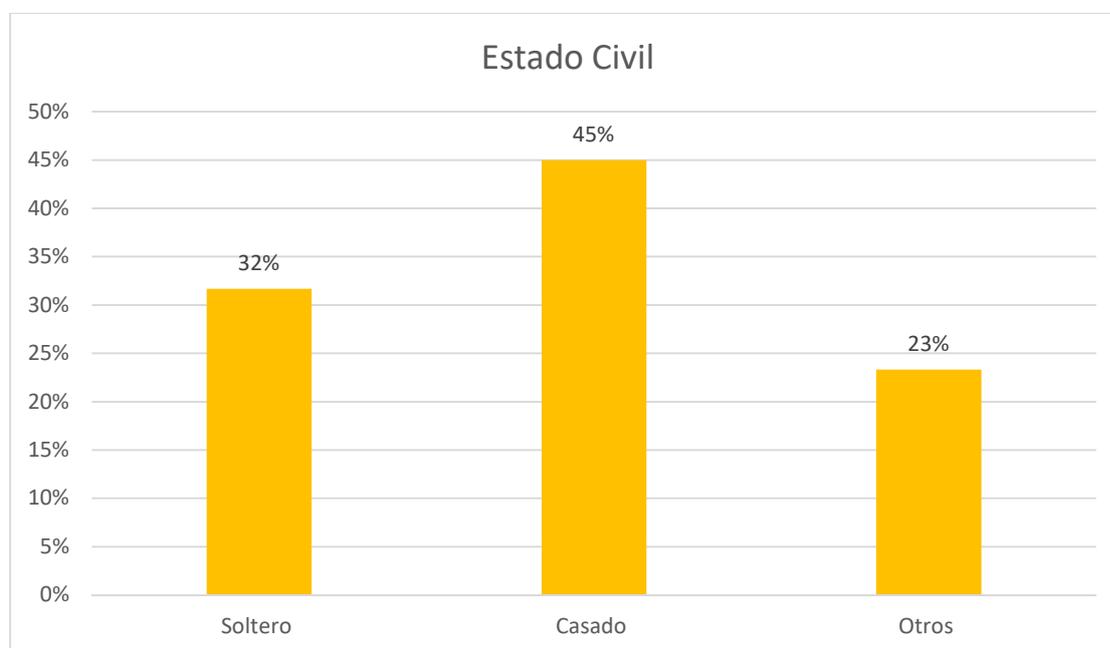


Figura N°16. Aspectos socio demográficos – Edad motorizados de la empresa

Bembos 2017.

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestados, se obtuvo como resultado que un 45% de los trabajadores Delivery son casados por lo que tienen mayor carga familiar, mientras que el resto son solteros, separados o convivientes.

CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD

Tabla N° 17

Tiempo Promedio en desplazarse

Hasta 30 min.	25	42%
Entre 30 y 1 h.	16	27%
Más de 1 h.	19	32%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

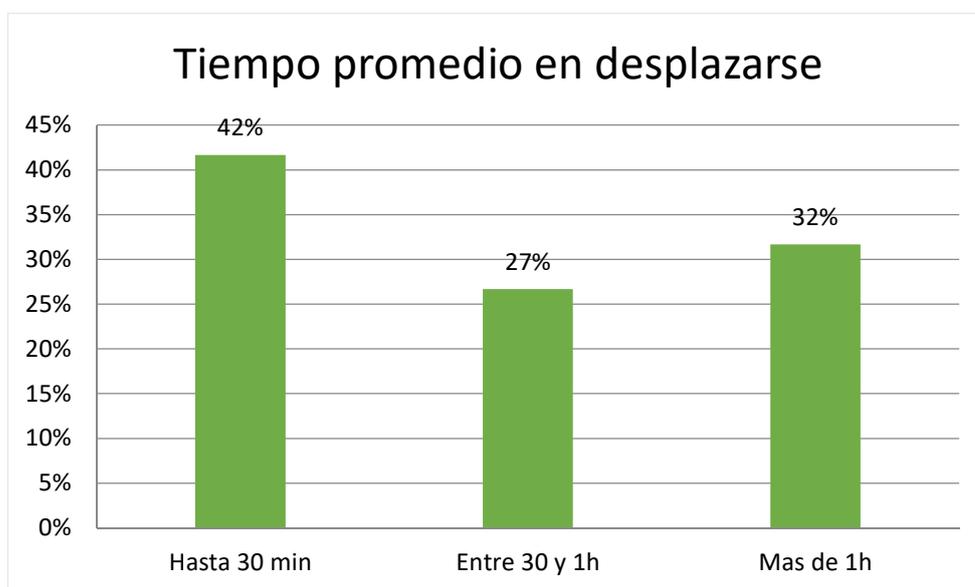


Figura N°17. Características de la movilidad

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestados de trabajadores Delivery, el 42% indicaron que tomaban hasta 30 min., en desplazarse desde la empresa hasta el lugar de entrega y el resto entre 1 hora y más de 1 hora, dando como resultado que los trabajadores de Delivery se trasladan rápidamente de un lugar a otro.

Tabla N° 18

Tiempo de conducir moto

De 1 a 3 años	17	28%
De 4 a 6 años	10	17%
De 7 a 9 años	13	22%
Más de 10 años	20	33%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

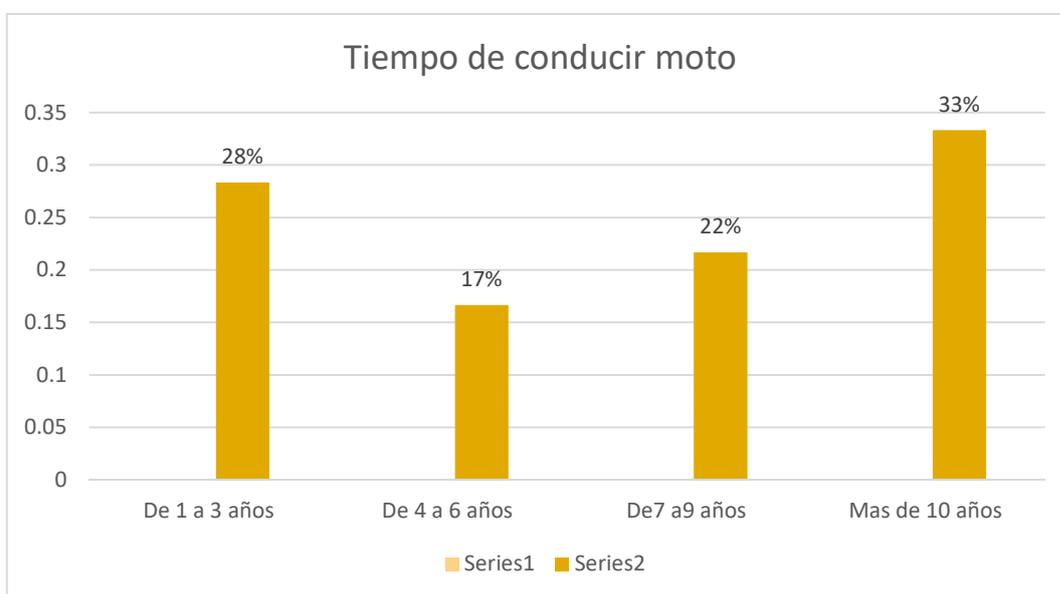


Figura N°18. Características de la movilidad

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestados de trabajadores, el 33% indicaron que tienen más de 10 años conduciendo estos vehículos, el 22% de trabajadores de 7 a 9 años, y el resto 6 hasta 1 año, teniendo como resultado que existen trabajadores con bastante experiencia en la conducción de vehículos motorizados.

Tabla N° 19

Alguna vez lo han multado por violar las normas de tránsito

Si	20	33%
No	40	67%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)



Figura N°19. *Características de la Movilidad – Respeto las Normas de transito*

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestado, el 67% aún no le han aplicado una multa por violar las normas de tránsito, mientras que el 33% indicaron que SI le han multado por violar las normas de tránsito, mientras que brindaban el servicio de Delivery.

Tabla N° 20

Cuántas horas labora diariamente

Menos de 8 horas	25	42%
8 horas	13	22%
De 9 a 12 horas	12	20%
Más de 12 horas	10	17%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

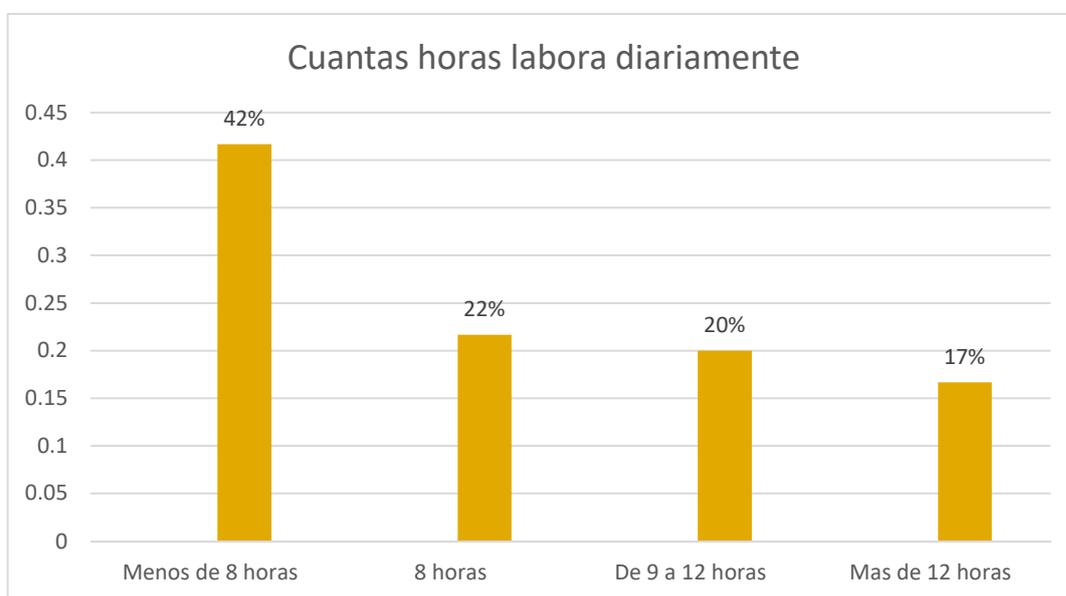


Figura N°20. *Características de la Movilidad*

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestado, el 42% respondieron que laboran diariamente menos de 8 horas, y los porcentajes 22%, 20% y 17% laboran de 8 horas hasta más de 12 horas diarias, llegando a la conclusión que la empresa Bembos debe tomar en consideración estos porcentajes para que no se vea afectada la salud de sus trabajadores y puedan brindar un buen servicio a sus consumidores diarios.

Tabla N° 21

Los desplazamientos diarios los realiza principalmente

Por vías de alta velocidad	28	47%
Por vías secundarias	32	53%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

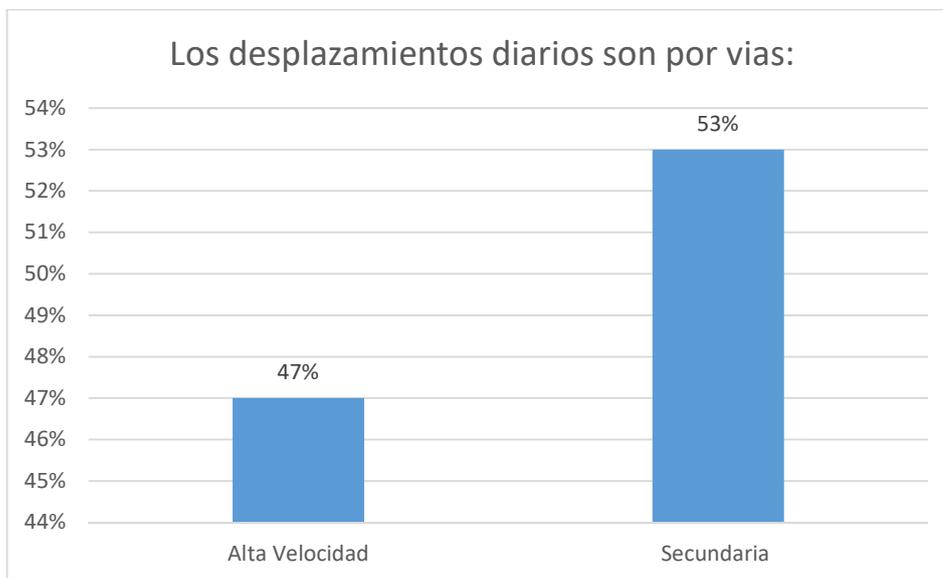


Figura N°21. Características de la Movilidad

INTERPRETACIÓN:

De un total de 60 encuestado, el 53% de los trabajadores realizan sus desplazamientos diarios por vías de acceso secundario, pero el 47% respondieron que los realizan por vías de alta velocidad, dando como resultado que aún existe un buen número de trabajadores que corren riesgos y no toman conciencia que les podría ocurrir un accidente de tránsito o también podrían provocarla por exceso de velocidad, eso lo debe tomar muy en cuenta la empresa Bambos y supervisar constantemente a sus trabajadores.

ACCIDENTALIDAD

Tabla N° 22

Alguna vez has tenido un accidente de tránsito

Si	31	52%
No	29	48%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

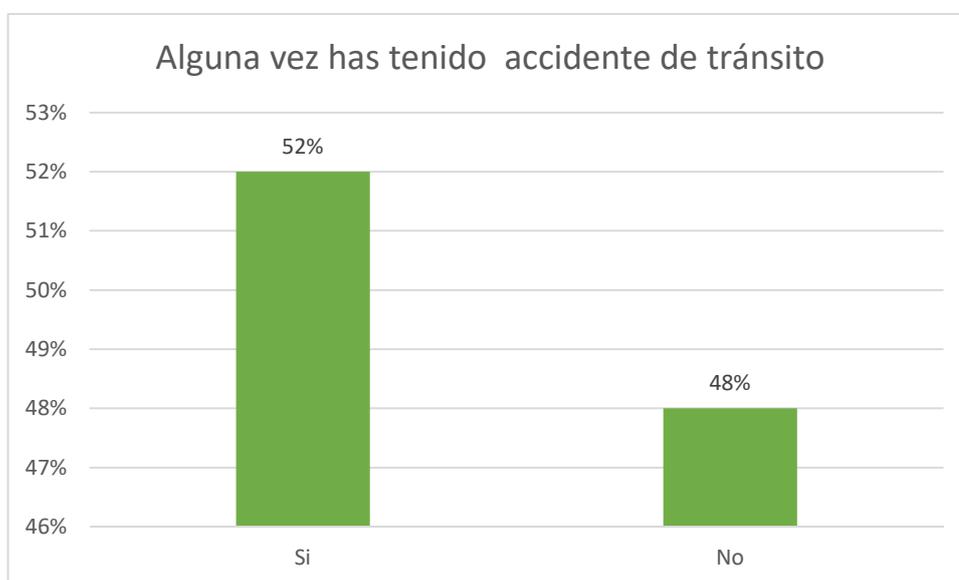


Figura N°22. *Accidentalidad*

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestado, del 100% de porcentaje, el 52% respondieron que alguna vez han tenido un accidente de tránsito, laboran diariamente menos de 8 horas, y los porcentajes 22%, 20% y 17% laboran de 8 horas hasta más de 12 horas diarias, llegando a la conclusión que la empresa Bambos debe tomar en consideración estos resultados para que no se vea afectada la salud de sus trabajadores y puedan brindar un buen servicio a sus consumidores diarios.

Tabla N° 23

Cuántos accidentes han sufrido

Ninguno	17	28%
Uno	19	32%
Dos	24	40%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

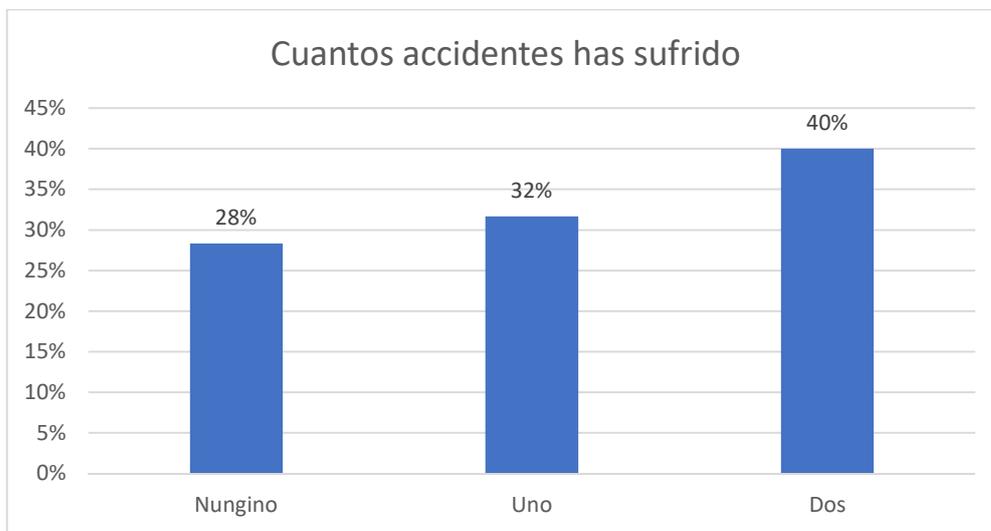


Figura N°23. *Accidentalidad*

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 40% respondieron que han sufrido dos accidentes de tránsito, mientras que el 32% sufrió uno y el 28% no sufrieron ninguno, teniendo como resultado que la mayoría de trabajadores todavía corren el riesgo de perder la vida en las calles ya sea por negligencia de ellos mismos, por culpa del peatón o vehículos, los trabajadores deben tomar conciencia al momento de salir a laborar en sus vehículos motorizados, deben estar preparados ya que podrían perder la vida en el momento menos esperado.

Tabla N° 24

Lugar de las lesiones

Extremidades superiores	11	18%
Cabeza	17	28%
Extremidades inferiores	16	27%
Abdomen	16	27%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

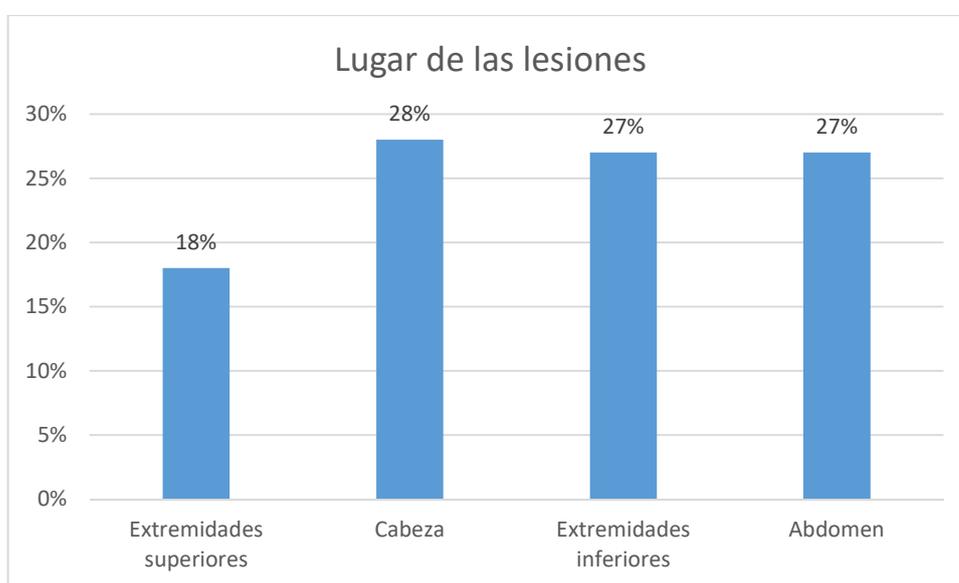


Figura N°24. *Accidentalidad*

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 28% respondieron que tuvieron lesiones en la cabeza, el 27% en las extremidades inferiores el mismo porcentaje en el abdomen y por último el 18% en las extremidades superiores, dando como resultado que los trabajadores de Delivery están más propensos en tener lesiones en la cabeza lo cual indica que no usan constantemente el casco de seguridad, para lo cual la empresa debe supervisar antes de realizar el servicio en las calles.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Tabla N° 25

Las vías de Lima Metropolitana son seguras

Si	20	33%
No	40	67%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

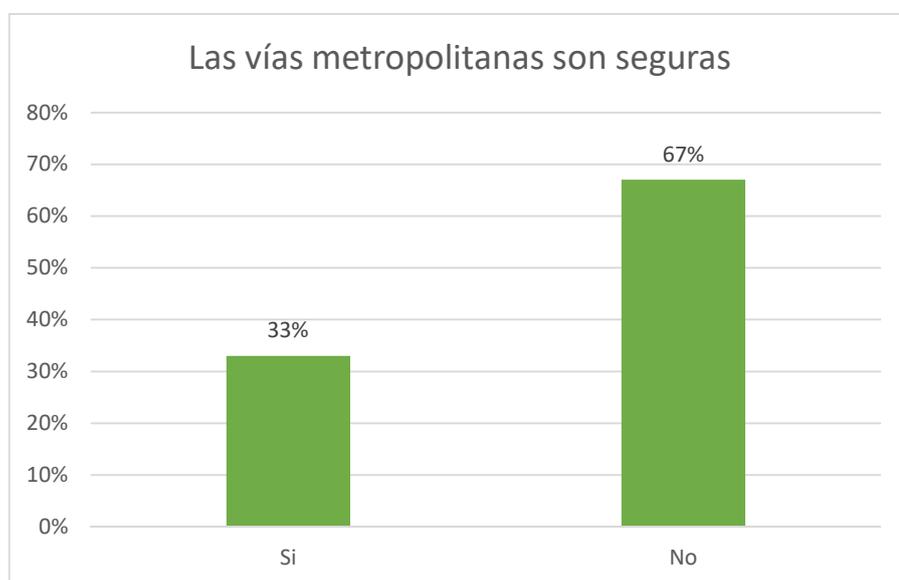


Figura N°25. *Percepción de la seguridad vial*

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 28% respondieron que tuvieron lesiones en la cabeza, el 27% en las extremidades inferiores el mismo porcentaje en el abdomen y por último el 18% en las extremidades superiores, dando como resultado que los trabajadores de Delivery están más propensos en tener lesiones en la cabeza lo cual indica que no usan constantemente el casco de seguridad, para lo cual la empresa debe supervisar antes de realizar el servicio en las calles.

Tabla N° 26

Conocimiento de mantenimiento de vehículo motorizado

Si	25	42%
No	35	58%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

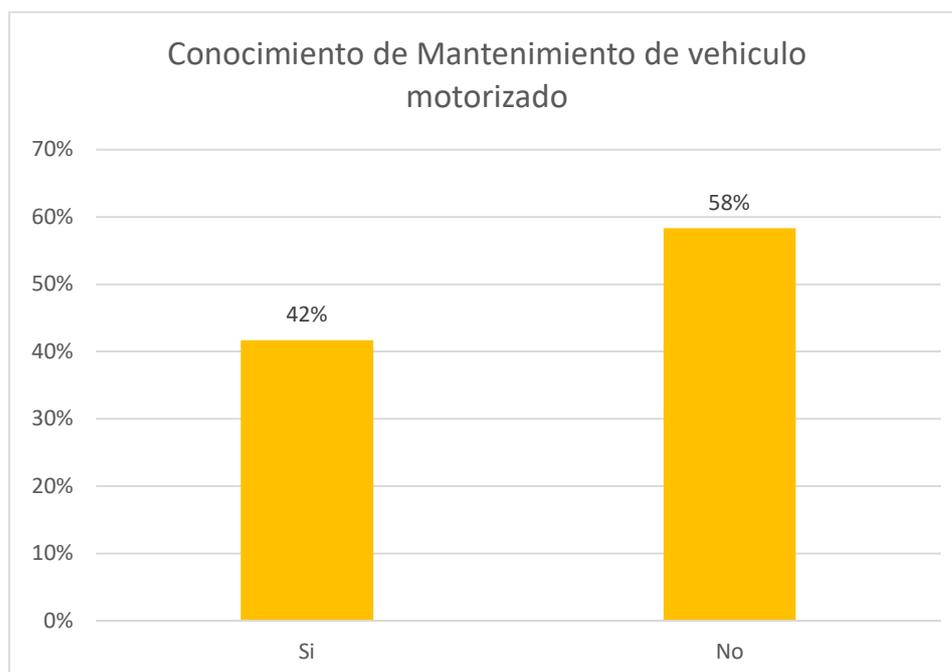


Figura N°26. *Percepción de la seguridad vial*

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 58% respondieron que NO tienen conocimiento de mantenimiento de sus vehículos motorizados y el 42% respondieron que SI tienen conocimiento para el mantenimiento de sus vehículos, teniendo como resultado que existen un buen número de trabajadores motorizados que no conocen bien dar el mantenimiento adecuado de sus motos de servicio de Delivery por lo que se requiere con urgente un asesoramiento sobre mantenimiento adecuado y no corran el riesgo de sufrir accidentes de tránsito.

Tabla N° 27

La empresa brinda seguro de salud y de accidente

Si	50	83%
No	10	17%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

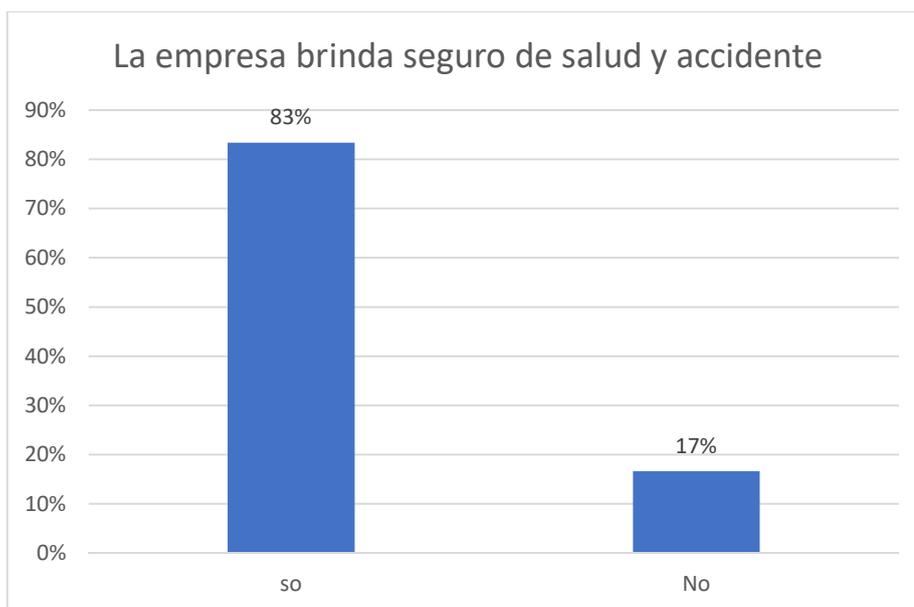


Figura N°27. Seguro de salud y accidente

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 83% respondieron que SI tienen conocimiento de mantenimiento de sus vehículos motorizados y el 17% respondieron que NO tienen conocimiento de mantenimiento de sus vehículos motorizados, teniendo como resultado que existen un buen número de trabajadores motorizados que no conocen bien dar el mantenimiento adecuado de sus motos de servicio de Delivery por lo que se requiere con urgente un asesoramiento sobre mantenimiento adecuado y no corran el riesgo de sufrir accidentes de tránsito.

Tabla N° 28

La empresa promueve programa de Prevención

Si	45	75%
No	15	25%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

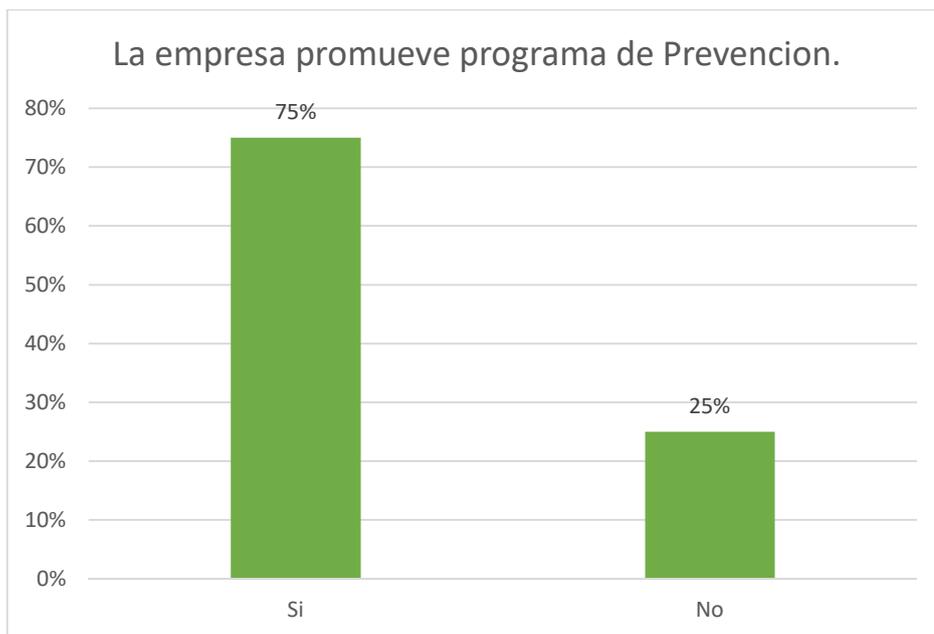


Figura N° 28 Programa de prevención.

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 75% indica que la empresa SI promueve programas de prevención contra accidentes de tránsito en motorizados, y el 25% indican que NO reciben programas de prevención por parte de la empresa, dando como resultado que solamente una parte de trabajadores reciben programas de prevención y la empresa debe preocuparse en todos sus trabajadores deben llevar el programa de prevención de accidentes de tránsito.

Tabla N° 29

La empresa brinda capacitación sobre riesgo de Accidente

Si	50	83%
No	10	17%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

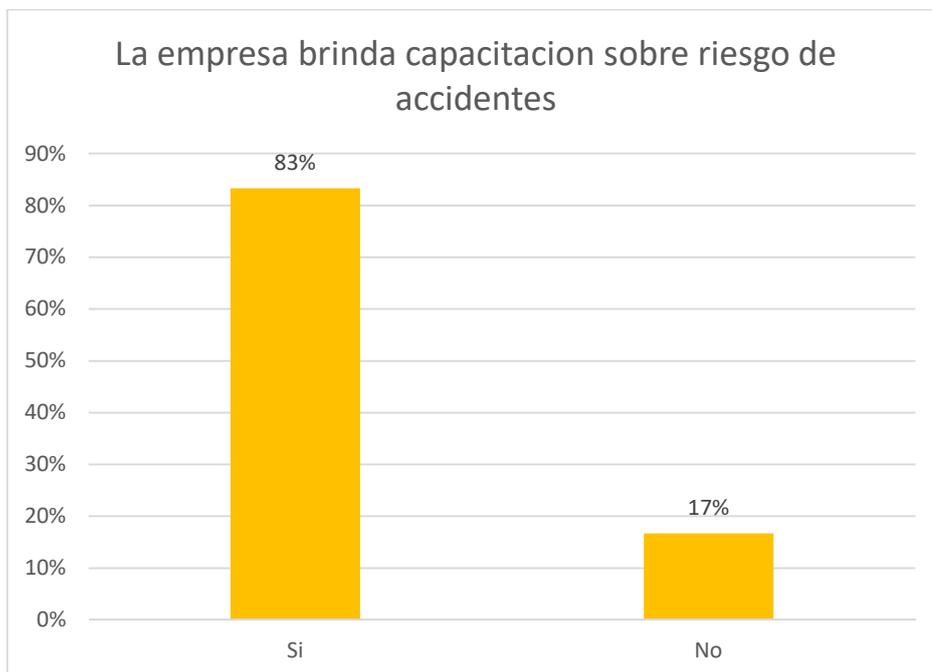


Figura N° 29 Capacitación de Accidentes.

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 83% respondieron que la empresa Si les brinda capacitación sobre riesgo de accidentes, mientras que un 17% de trabajadores respondieron que la empresa NO les brinda la capacitación, indicando que la empresa debe brindar esta capacitación sobre riesgo de accidentes con el fin de proteger a sus trabajadores, para lo cual la empresa también se beneficiaría no teniendo pérdidas humanas que lamentar.

Tabla N° 30

Cuenta Ud. Con equipo de protección

Si	50	92%
No	10	8%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

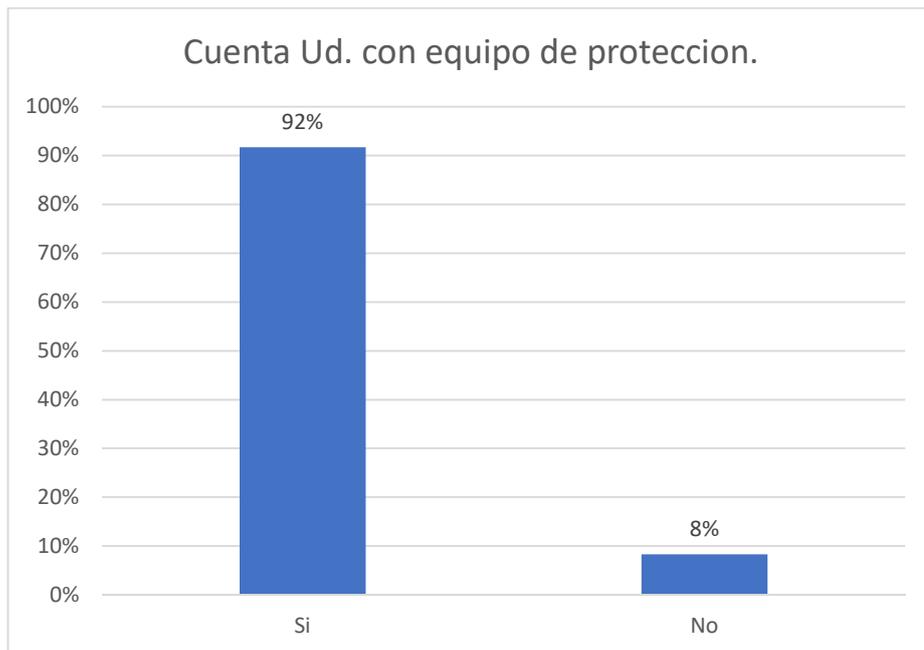


Figura Nª 30 Equipo de protección

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 92% respondieron que la empresa SI les brinda capacitación sobre riesgo de accidentes, mientras que un 8% de trabajadores respondieron que la empresa NO les brinda la capacitación, indicando que la empresa debe brindar esta capacitación sobre riesgo de accidentes con el fin de proteger a sus trabajadores, para lo cual la empresa también se beneficiaría no teniendo pérdidas humanas que lamentar.

Tabla N° 31

Se considera excelente conductor

Si	48	80%
No	12	20%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)



Figura Nª 31 Excelente Conductor

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 80% respondieron que SI se consideran excelentes conductores, mientras que el 20% de trabajadores respondieron que NO se consideran excelentes conductores, observando que todavía existe un número de trabajadores que necesitan apoyo en cuanto a conducción vehicular por parte de programas que brinde la empresa y puedan estar capacitados todos sus trabajadores.

Tabla N° 32

Cree Ud. que puede estar en riesgo de accidente

Si	38	63%
No	22	37%
Total	60	100%

Fuente. Encuesta EATRS (Elaboración propia)

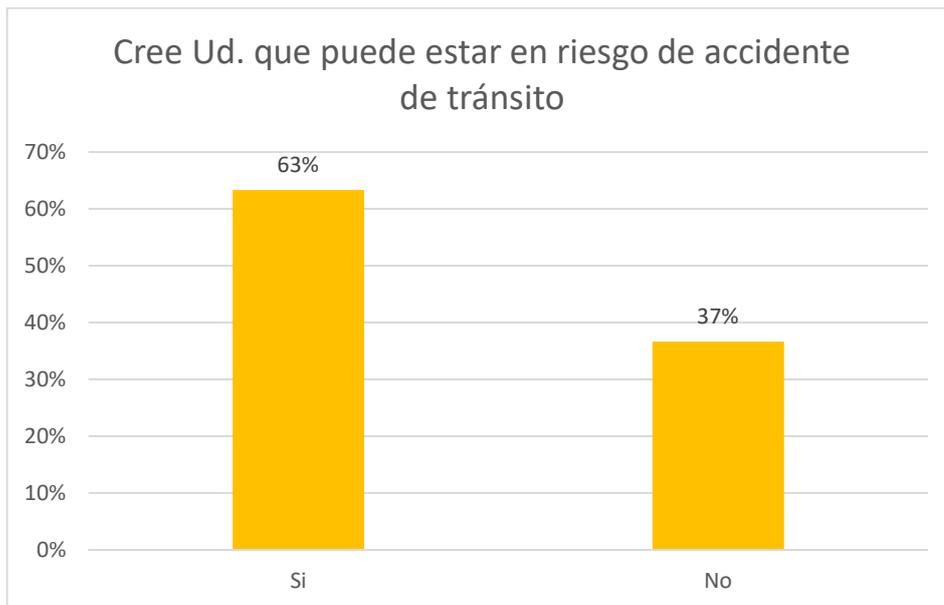


Figura Nª 32 Riesgo de accidente

INTERPRETACIÓN

De un total de 60 encuestados, el 63% creen que SI pueden estar en riesgo de sufrir un accidente de tránsito y un 37% respondieron que NO pueden estar en riesgo de sufrir un accidente de tránsito puesto que se encuentran preparados para cualquier problema, observamos que hay un alto número de trabajadores que se siente inseguros en la vía de tránsito y necesitan capacitación para prevenir un siniestro.