

Estado de situación Repartidores a Febrero 2020

“Mejorar la calidad del empleo y las condiciones de trabajo de los repartidores en Uruguay”

1) Descripción general

El trabajo de repartidores en motocicleta y en bicicleta (*deliveries*) tiene presencia en diferentes áreas de actividad. Entre las áreas que cuentan con este servicio se encuentran primordialmente: restaurantes, bares, fábricas de pastas y afines; farmacias; correo (mensajería) a domicilio y de empresas, instalaciones y mantenimientos en el hogar; comercios varios.

En los últimos meses ha tomado mayor entidad el trabajo de reparto a través de aplicaciones informáticas (app's) que realiza entregas de alimentos o mercaderías a los domicilios de clientes. Se ha difundido el uso de motocicletas y bicicletas. Ha cambiado la forma de transportar los productos, se utilizan contenedores asegurados al vehículo o mochilas a la espalda del conductor.

El trabajo de repartidor, realizado en la vía pública, y con apremio de tiempos de entrega expone a los trabajadores a los riesgos del tránsito, a esfuerzos físicos, a riesgos ergonómicos, así como a las inclemencias del tiempo. Entre los principales problemas que enfrentan los trabajadores de esa actividad se encuentra la alta tasa de siniestralidad y la gravedad de las lesiones que padecen por siniestros de tránsito, entre otros e informalidad.

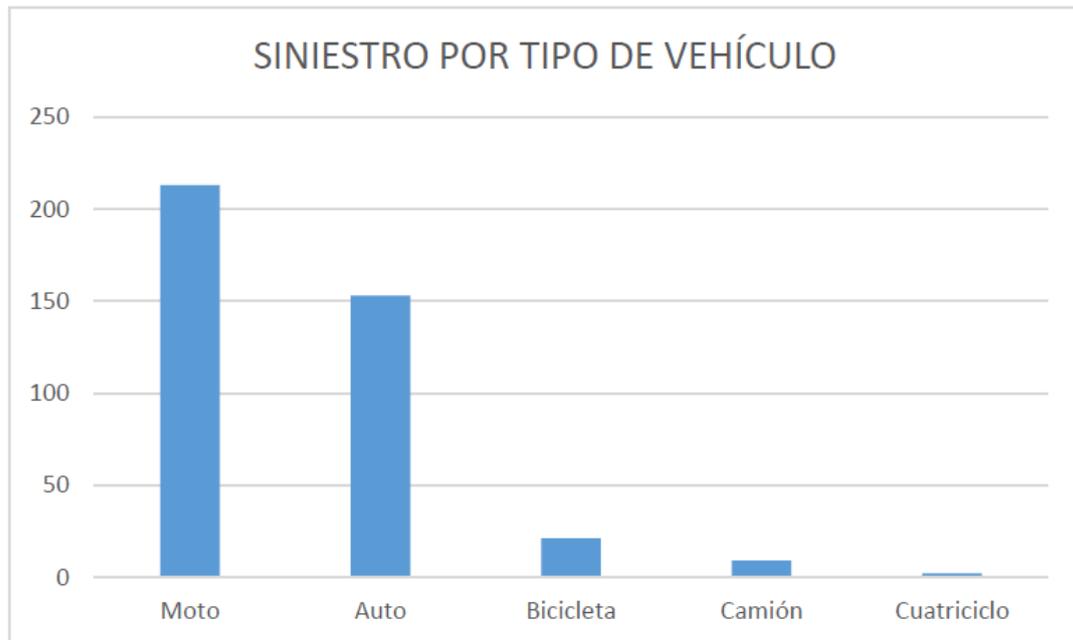
2) La siniestralidad de los repartidores

En el **año 2018**, en todo el país, un total de 24.285 personas resultaron lesionadas (heridos leves, heridos graves y fallecidos) por siniestros de tránsito y 483 personas fallecieron en siniestros de tránsito, según datos de UNASEV. (Sistema Nacional de Siniestros de Tránsito-SINATRAN)

Del total de fallecidos a nivel nacional, el 45% circulaba en una motocicleta cuando ocurrió el siniestro y 215 motociclistas perdieron la vida, manteniéndose el alto nivel de mortalidad de

estos usuarios en el tránsito.

En 2019, con datos primarios que indican disminución de siniestralidad en general, se registran 175 fallecimientos de motociclistas (120 de ellos en zonas urbanas) en un total de 422 fallecimientos (42%).



Datos obtenidos de Informe de siniestralidad UNSEV, 2018

Durante el año 2019 hasta el mes julio, fallecieron 90 motociclistas y al 26/11/2019, 148 personas que circulaban en moto fallecieron a causa de un siniestro de tránsito. No se cuenta con información sobre cuantos de estos fallecidos se corresponden con accidentes de trabajo de repartidores .

De acuerdo a la información aportada por el BSE¹, los siniestros de repartidores en motocicleta representan 4 de cada 10 siniestros de tránsito en ocasión del trabajo, un 2,5% de la totalidad de accidentes laborales, mientras que entre los siniestrados en el tránsito en ocasión de trabajo, el 38% han sido repartidores en moto.

La gravedad de los siniestros puede observarse en la cantidad de días de asistencia en BSE requeridos por los repartidores, que es más del doble que el promedio de días requeridos por

1 Promoción de la seguridad Vial y Prevención de los siniestros de Tránsito laboral de los Deliverys (BSE, 2012).

el total de los trabajadores atendidos (48,5 días frente a 22 días). Asimismo, la internación en CTI es 11 en 1.000 para los repartidores, cuando el promedio en el resto de los sectores laborales es de 1 en 1.000.

3) Las situaciones laborales de los repartidores pueden ser diversas:

- trabajadores registrados, dependientes de la empresa principal (restaurantes, farmacias, fábricas de pastas etc.);
- trabajadores registrados dependientes de empresas que específicamente proveen el servicio de reparto o cadetería;
- trabajadores registrados dependientes de empresas de app's;
- trabajadores que se integran a las empresas de app's y se registran como empresa unipersonal e incluso monotributistas;
- trabajadores no registrados.

En el caso de **trabajadores dependientes**, el universo de beneficios salariales es heterogéneo, en virtud de que no existe un grupo salarial específico para la actividad de reparto sino que se trata de un puesto de trabajo presente en distintos sectores.

Por tanto, el repartidor que se desempeña en una empresa gastronómica tiene un salario y beneficios diferentes al que se desempeña en una farmacia o en una mensajería o incluso los trabajadores dependientes de empresas de apps . Se han realizado informes que detallan con más profundidad la situación de las retribuciones de los repartidores en cada sector de actividad.

En el caso de los **trabajadores autónomos**, éstos se vinculan a empresas de app's y constituyen empresas unipersonales (pequeñas empresas). Los niveles de remuneración de esta modalidad son variables y los costos por las contribuciones a la seguridad social e impuestos que se generan van aumentando gradualmente año a año por categorías.

En otro orden, en relación a la **propiedad del vehículo utilizado** y a la **provisión de los equipos y elementos de protección personal**, también hay variantes. Existen empresas que proveen a sus trabajadores el vehículo y demás equipos y por otro lado, trabajadores que utilizan motocicletas y bicicletas propias para desarrollar la tarea y que pocas veces son

provistos de elementos y equipos de protección personal por parte de los empleadores, teniendo el trabajador que comprar el equipamiento. Asimismo hay empresas que se hacen cargo de los costos de combustible y mantenimiento de los vehículos, mientras que en muchos casos, estos costos son asumidos por los trabajadores.

4) Comisión Tripartita e Interinstitucional

Desde el año 2015 existe una **Comisión Tripartita Interinstitucional**, integrada por representante de los trabajadores: FUECYS-PIT-CNT; representantes de empleadores: CAMBADU, Cámara Nacional de la Alimentación, Asociaciones de Farmacias (Centro de Farmacias del Uruguay y Asociación de Farmacias del Interior), e instituciones gubernamentales: Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) , Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (INEFOP) , Banco de Seguros del Estado (BSE) e Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social (IGTSS MTSS). El Banco de Previsión Social participa cuando se trata normativa y coordinación de fiscalización. La comisión mantiene un régimen de reuniones regulares mensuales , además del trabajo de coordinación permanente entre los organismos estatales.

Esta comisión tiene por objetivos principales:

- disminuir y prevenir los riesgos y siniestros laborales-viales y enfermedades profesionales de los repartidores en moto y bicicleta en todo el país;
- mejorar la formalización y calidad del empleo de los repartidores.

Las principales líneas de acción de esta comisión son:

- la difusión y sensibilización;
- la formación de los trabajadores y empresarios;
- la adecuación normativa;
- la articulación de las fiscalizaciones entre los organismos competentes.

5) Capacitación para repartidores en motocicleta

Dirigida a los actuales y futuros repartidores de distintas áreas de actividad, con énfasis en el rubro gastronómico y farmacéutico, la propuesta de formación se desarrolla por parte del

INEFOP a través de entidades capacitadoras. Tiene entre sus contenidos principales: salud y seguridad en el trabajo, seguridad vial, derechos laborales.

Se estipulan un total de **12 horas de capacitación**, distribuidas en 3 jornadas de 4 horas, que se dividen en 6 horas teóricas, y 6 horas prácticas. Para Montevideo además se agregan, en acuerdo con Intendencia Municipal de Montevideo, 2 horas de la temática manipulación de alimentos.

Desde la aprobación del Decreto N°119/017 que torna obligatoria dicha capacitación, se han capacitado 2700 trabajadores aproximadamente, de un universo estimado de 3000 repartidores.

	EJECUTADO				PROYECTADO
Año	2016	2017	2018	2019	2016-2020
Repartidores capacitados	100	580	920	1080	3000
TOTAL	2680				

En síntesis, desde el año 2016 hasta Febrero de 2019 se llevan un total de **2680 repartidores capacitados** en todo el territorio nacional. A su vez se sigue trabajando en la ejecución del **plan de capacitación 2019**, apuntando a alcanzar a **3000 personas capacitadas** para el fin del **año 2020**.

6) Líneas de prevención en salud y seguridad en el trabajo.

Por iniciativa de la Comisión Tripartita Interinstitucional, se sigue profundizando en que los repartidores en motocicleta, y a partir del próximo año, también para quienes se desempeñan en bicicleta o vehículos sin motor, estén obligados a contar con certificado habilitante de haber recibido capacitación sobre normativa del trabajo, seguridad vial, salud y seguridad en el trabajo.

Los cursos se imparten en el marco del INEFOP. Recientemente se ha aprobado por parte del

Poder Ejecutivo la inclusión de los repartidores en bicicleta en el ámbito de aplicación del Decreto 119/2017 por imperio del recientemente aprobado Decreto 327/019 del 4/11/2019. Se han adecuando los contenidos de los cursos a las diferentes modalidades de reparto (motocicleta, bicicleta) y actualmente se están ejecutando cursos de formación para repartidores en bicicleta.

7) Nueva realidad: aparición de las app's y empleo de extranjeros.

Hubo cambios notorios a nivel global determinados por una mayor presencia de aplicaciones informáticas, que produjeron una nueva realidad en el mundo del trabajo y la actividad de reparto no es ajena a ello.

Actualmente existen plataformas que ofrecen el servicio de envío de un producto a través de un trabajador repartidor en motocicleta o bicicleta desde el domicilio del oferente-vendedor al del comprador-consumidor que lo ha adquirido.

Extranjeros llegados al país en los últimos años (Cuba, Venezuela, República Dominicana entre otros) así como nacionales se emplean en puestos de trabajo con esta modalidad.

Esta nueva modalidad coexiste con la tradicional donde el reparto es realizado por el vendedor del bien con sus propios trabajadores, o a través de una empresa subcontratada a dichos efectos. En este caso, se encuentran bajo la tutela de las normas del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social.

En la actualidad hay empresas de app's que desarrollan su negocio a través de trabajadores en régimen de dependencia, con los correspondientes beneficios salariales, seguro de accidentes y contribuciones de seguridad social que ello trae aparejado. Una de las empresas del mercado cuenta con la mitad de sus repartidores registrados como trabajadores dependientes y la otra mitad se vinculan como empresas unipersonales (pequeña empresa).

Las otras empresas de aplicaciones basan su modelo en emplear trabajadores autónomos (independientes) para cumplir con el mismo, situación que genera menor protección social a ese conjunto de trabajadores, así como la posibilidad de que terminen trabajando en la

informalidad. Tal como indica el informe de OIT de la Comisión Mundial sobre el futuro del trabajo, “Trabajar para un futuro más prometedor”, “...el trabajo mediante aplicaciones que conforman la economía de las plataformas podría recrear prácticas laborales que se remontan al Siglo XIX y futuras generaciones de jornaleros digitales.”²

En tal sentido, se ha trabajado, consultando a diferentes organismos y organizaciones sociales hacia un proyecto de Ley, cuya finalidad es dar respuesta a la situación planteada en los párrafos anteriores.

Dicho proyecto de Ley tiene como objetivo evitar la precarización del empleo en el sector, así como garantizar la cobertura al trabajador. Por tanto, se propone que quien realice actividad de distribución por cuenta propia, en cumplimiento de servicios de mediación o intermediación entre la oferta y demanda de bienes, prestados a través de aplicaciones tecnológicas en línea, no podrán ser contribuyentes del Monotributo (artículos 70 a 83 de la Ley 18.083, de 27 de diciembre de 2006) ni del Monotributo Social MIDES (Ley 18.874 de 23 de diciembre de 2011), en razón a que la labor importa una elevada exposición a riesgos para su salud y/o seguridad.

Asimismo, se declara que quien organiza el servicio de mediación o intermediación (empresa de app) será solidariamente responsable de las obligaciones tributarias generadas en caso de verificarse el incumplimiento a la disposición precedente, y considerado patrono a los efectos de la ley 16.074, de 10 de octubre de 1989, cuando un accidente o enfermedad profesional ocurra a causa o en ocasión de la actividad de distribución de dichos bienes.

Entendemos que en atención a un principio de justicia social y de correcta distribución de las cargas en una sociedad, estos trabajadores autónomos se encuentran expuestos a riesgos inherentes a su actividad y por tanto deben contar con cobertura del Seguro Nacional de Salud, así como Seguro contra accidentes o enfermedades profesionales, no resultando aplicable para esta realidad la figura del Monotributista.

2 Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_662442.pdf

Por otra parte, la empresa matriz (de intermediación o mediación) deberá suministrar los elementos de seguridad previstos en la normativa.

Por último, debe destacarse que el proyecto de ley propuesto-habilita al Poder Ejecutivo la determinación de las actividades riesgosas para la salud o seguridad de quien la preste, debiendo motivar la exclusión de una actividad al régimen del Monotributo y asimismo le da la facultad de reglamentar el uso de mochilas y cajas utilizadas en esta actividad.

El proyecto de referencia es puesto a consideración del Poder Ejecutivo y del Gobierno electo.

8) Plataformas digitales (app's) y capacitación a trabajadores en bicicleta.

Nuevas líneas de acción 2019-2020

El Poder Ejecutivo reglamentará las condiciones de mochila o caja de transporte en moto y bicicleta.

En este año 2019 la principal novedad fue la capacitación dirigida a trabajadores del reparto en bicicleta, dada la alta presencia de esta nueva modalidad en la realidad local laboral y de circulación vial. **INEFOP** actualmente se encuentra en proceso de ejecución de **10 grupos de cursos para trabajadores del reparto en bicicleta** que se encuentran actualmente en ejecución.

Las tareas de reparto en bicicleta han surgido en el mercado laboral casi en coincidencia con la aparición de las bicicletas como medio de transporte. Sin embargo, fue con la popularización de éstas, en la segunda mitad del siglo XIX, cuando infinidad de repartidores, carteros y mensajeros salieron a la calle. En 1870, la Bolsa de París utilizaba regularmente este servicio. La empresa Western-Union creó en 1890 una división de bici-mensajeros que repartían pedidos en muchas grandes ciudades de EE UU. Ya después de la II Guerra Mundial, las empresas de bici mensajería se multiplicaron en todas las grandes ciudades del planeta. A principios de los años 90, en el continente europeo hemos visto la proliferación de mensajerías en bicicleta en la mayoría de las ciudades.



En nuestro país, los repartidores en bicicleta en general son autónomos y deben abrir una empresa unipersonal para poder trabajar. Esto implica que el casco y las luces y los demás elementos de seguridad para la bicicleta van por cuenta de los trabajadores.

Esto facilita a que prácticamente cualquier persona que sea usuaria habitual de la bicicleta en la ciudad puede ser un repartidor en bicicleta.



El trabajo en el tránsito requiere de ciertas habilidades y condiciones que pueden significar la diferencia entre la vida o la muerte. El repartidor no debería solamente “tener una bicicleta y un celular”, sino comprender que tiene que desarrollar algunas competencias transversales tales como la organización, la capacidad de escucha activa y la observación atenta. Desarrollar conciencia del entorno y de todo lo que pasa alrededor, tanto de lo que pasa en el tráfico como en la atención de las necesidades de los clientes. Por ello es necesario brindar capacitación.

Desde el punto de vista del trabajo y de la seguridad social, se aspira a que los puestos de trabajo ofrecidos sean estables, de calidad, donde la igualdad y la conciliación entre vida

personal y profesional estén presentes. Teniendo en cuenta también el entorno, donde colaboramos con numerosas iniciativas que contribuyen al fomento y uso de la bicicleta como medio de transporte.

Sin lugar a duda, la bicicleta puede ser una forma de transporte eficiente y sostenible, pero además debe ser seguro. Para ello es importante cumplir con la normativa vigente y educar entorno a la misma.

La ley 19.061 de seguridad vial contempla varias exigencias para este vehículo. Por ejemplo, están obligadas a contar con espejos, luces blancas o reflectores del mismo color delante y rojos detrás y debe tener timbre o bocina.

La ley prevé una multa de 1 UR al conductor de bicicleta que no usa el casco protector de seguridad reglamentario, y media unidad reajutable si se comprueba que no tiene timbre.

En igual sentido desde **IGTSS** y a nivel de la **Comisión Tripartita** de repartidores se vienen impulsando diversas acciones para avanzar en materia de seguridad y salud:

- Reuniones con el sector empleador para informar sobre las modalidades de capacitación y relevar información sobre la situación de sus trabajadores.
- Relevamiento sobre situación de los trabajadores de plataformas digitales de reparto, referido a cuestiones de seguridad vial, y condiciones de trabajo y de salud y seguridad laboral. Se realizaron entrevistas con cuatro empresas de app's (Pedidos Ya, Rappi, Glovo y Uber Eats) que intermedian en el reparto de alimentos y productos farmacéuticos entre otros.

Montevideo, 21 de febrero de 2020

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con base en el Informe elaborado integrantes
Comisión Tripartita Sectorial

Christianne Sosa
Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social.

Ileana Poloni
Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Alejandra Soto
Instituto Nacional Empleo y Formación Profesional.

Fuente de la información:

UNASEV, 2019, "Informe preliminar de siniestralidad vial. Primer semestre 2019"

CNSC, 2018 "Informe Progretec 2018"

MTSS- IGTSS, 2016, "Mejorar la calidad del empleo de los repartidores en motocicleta en Uruguay"

BSE, 2012, "Promoción de la seguridad vial y prevención de los siniestros de tránsito laboral de los repartidores"

Anexo 1:

Normativa Nacional y Municipal:

Las normas de tránsito vehicular nacional (Ley 19.061) y municipal (Digesto Municipal) regulan la circulación. Requieren espejos retrovisores, uso de casco y chaleco reflectivo.

El decreto N.º 34.234 regula la actividad de los deliveries, aunque todavía no ha sido reglamentado por la Intendencia de Montevideo (IMM) a pesar de que fue aprobado por la Junta Departamental en junio de 2012. El retraso se debe a la habilitación del rubro a través del Servicio de Contralor y Registro de Vehículos, para lo que el decreto N.º 34.234 estableció que debe crearse un Registro Único de Servicios. El permiso que expida la comuna deberá ser renovado cada año y el comerciante tendrá que presentar la nómina de los repartidores y notificar los cambios de personal.