Riders en Valencia RIESGOS LABORALES SOBRE RUEDAS

CÁTEDRA EN ECONOMÍA COLABORATIVA Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Universitat de València



Riders en Valencia: RIESGOS LABORALES SOBRE RUEDAS

Cátedra en Economía Colaborativa y Transformación Digital









Enero 2021

Elaboración y Edición: Teresa Forner Carreras



Contenidos



02

LA CÁTEDRA

03

METODOLOGÍA

04

PERFIL DEL RIDER: SEXO Y EDAD 05

PERFIL DEL RIDER: COMPAÑÍA/CONTRATO

06

PERFIL DEL RIDER: Vehículo de trabajo 07

USO DE EPP

08

USO DE EPV

09

BIBLIOGRAFÍA

Cátedra en Economía Colaborativa y Transformación Digital

La Cátedra en Economía Colaborativa y Transformación Digital es una cátedra institucional de la Universitat de València, financiada por la Fundación Las Naves - Centro de Innovación del Ayuntamiento de Valencia. Dirigida por los profesores Andrés Boix (@Andres Boix) y Adrián Todolí (@TodoliAdrian), nace con el propósito de estudiar el fenómeno de la economía colaborativa y las plataformas digitales desde una perspectiva multidisciplinar, que une análisis económico, sociológico y jurídico.

Nuestro trabajo, que puede seguirse en nuestra <u>web</u> y Twitter (<u>@Cat Ecolabora</u>), se centra en el estudio de actores, instituciones y prácticas económicas y sociales que forman parte e interactúan con dicho fenómeno; especiamente en los siguientes sectores:



Metodología

OBJETIVOS

- Dibujar un perfil del rider en Valencia: edad, sexo, vehículo de trabajo, compañía, vinculación laboral, etc.
- Analizar las condiciones laborales en las que trabajan, los equipamentos de seguridad que utilizan y los riesgos laborales a los que están expuestos.

MÉTODO

- Observación pasiva y sistemática.
- Inclusión de variables de uso de equipos de protección personal (EPP) y equipos de protección del vehículo (EPV).
- 1.443 observaciones.

LOCALIZACIÓN

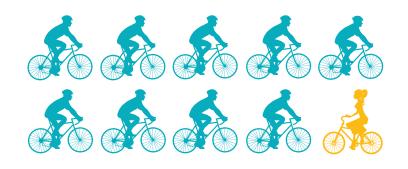
- 12 localizaciones repartidas por la ciudad de Valencia.
- Especial interés de cinco puntos cercanos a zonas de restauración:
 - Peris y Valero
 - Pont de Fusta
 - Manuel Candela
 - Pont d' Aragó
 - Xàtiva

FRANJAS HORARIAS

- 16 a 21 de Noviembre de 2020 (120 horas):
 - 9:30 11:30
 - 13:00 15:00
 - 18:00 20:00
 - 20:00 22:00
- Franjas segunda (comidas) y cuarta (cenas): las de mayor relevancia.

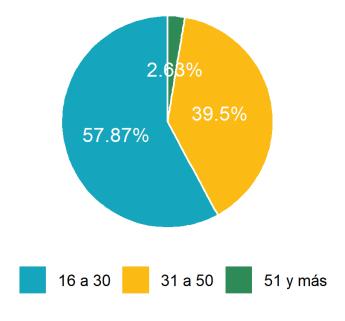
Perfil del rider: Sexo y edad

Los **riders** representan el **5%** del uso registrado de los **carriles bici** (casi el **11%** en horario **nocturno**), siendo la mayoría (**50.9%**) **hombres jóvenes** (<30 años).



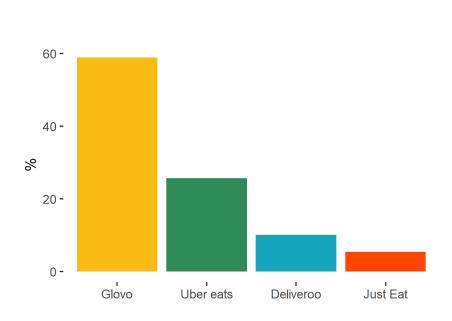
9 de cada 10 son hombres

Menos de un **3%** tiene más de 50 años*



^{*}De acuerdo con Deliveroo, el 58% de los repartidores de su plataforma tendría entre 21 y 30 años; mientras que la edad media del *glovero* sería de 32 años.

Perfil del rider: Compañía / Contrato

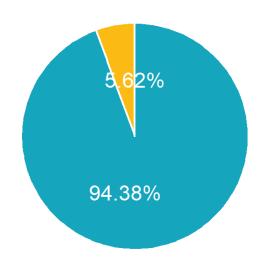


EMPRESAS:

Glovo domina entre las compañías de reparto: casi el 60% de los riders cargan su mochila, doblando a su competidora directa: Uber Eats (25%)*.

RELACIÓN LABORAL:

Únicamente el **5.62%***
mantiene una **relación laboral** con la compañía
de reparto.



Contrato laboral

F

Formalmente autónomos/TRADE

PRECARIEDAD:

Más del **94%** (autónomos y TRADE) están sujetos a la inestabilidad en sus ingresos, así como tienen limitados sus derechos individuales y colectivos, y en materia de Seguridad Social.

^{*}El 5.2% que trabaja para Just Eat, y el 0.2% que trabaja directamente para empresas de restauración.

Perfil del rider: Vehículo de trabajo

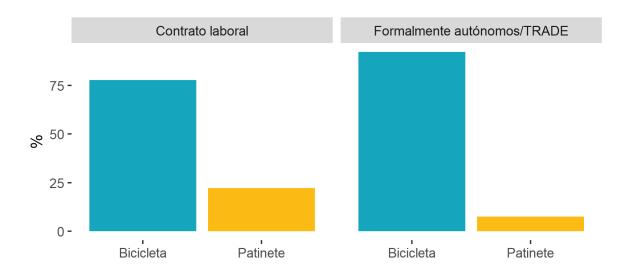
VEHÍCULO:

Los repartos se realizan, de forma mayoritaria, en bicicleta (91.54%), mientras que se entregan en patinete poco más del 8% de los pedidos*.



DIFERENCIAS SEGÚN RELACIÓN CON LA EMPRESA:

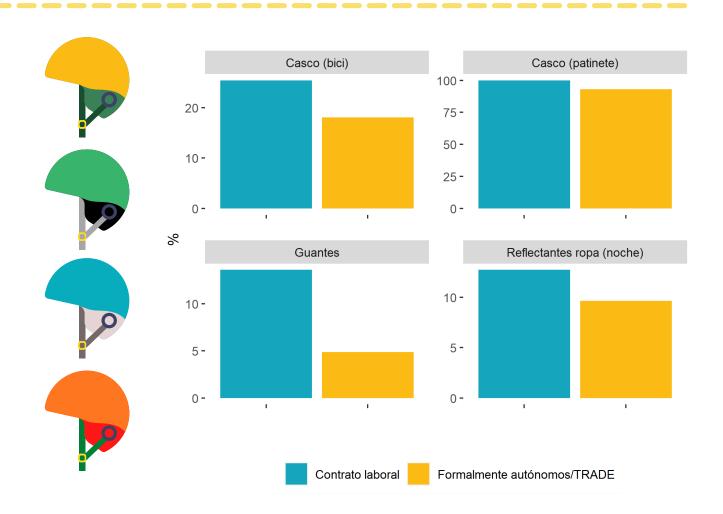
Aquellos con relación laboral con la empresa tienden a invertir, en mayor medida, en un patinete como vehículo de trabajo (22.2% vs 7.5%)**.



^{*}El uso de Valenbisi como vehículo de trabajo es anecdótico: únicamente se registran 2 observaciones de las 1.443 totales.

^{**}De acuerdo con Todolí et al. (2019), cuando el contrato es laboral, existen mayores incentivos para usar la "tecnología" y ser más eficiente en el servicio (la bicicleta es el vehículo de trabajo más ineficiente).

Uso de Elementos de Protección Personal (EPP)



DIFERENCIAS EN EL USO DE EPP:

Si bien el uso de EPPs no obligatorios es muy bajo*, su implementación es una media de 8 puntos mayor en aquellos trabajadores con contrato laboral**.

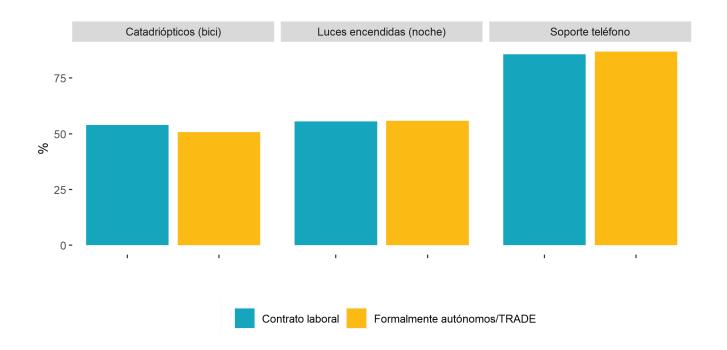
^{**} Para el global de la muestra: 18.4% de uso de casco en bici, 5.3% de guantes, y 8.9% de reflectantes en ropa en horario de tarde/noche.

^{**}Únicamente la diferencia de uso de reflectantes en la ropa no es significativa a un 5% de significatividad.

Uso de Elementos de Protección del Vehículo (EPV)

Excepto en el caso del soporte para teléfono, el uso de EPVs es alarmantemente bajo*, a pesar de su obligatoriedad**.

No se observa un patrón diferenciado en trabajadores con y sin contrato laboral.



OBLIGATORIEDAD:

La **Ley de Tráfico** obliga que las **bicicletas** dispongan de una **luz delantera** blanca, otra **luz trasera** roja, y un **catadrióptico** rojo no triangular **detrás**.

No llevar el alumbrado encendido por la noche o en situaciones de mala visibiliad acarrea una multa de 80€.

^{**} Para el global de la muestra: catadriópticos en el 50.9%, luces encendidas (horario nocturno) en el 55.81% de los casos y soporte para teléfono en el 87.1% de los vehículos.

^{**}Ninguna de las diferencias entre trabajadores autónomos/TRADE y aquellos con contrato laboral es significativa a un 5% de significatividad.

Bibliografía

Todolí Signes, A. (Dir.) (2020). Riesgos laborales específicos del trabajo en plataforma digitales.

Todolí Signes, A., Sánchez Ocaña, J.M., Kruithof Ausina A., (2019). El treball en plataformes digitals a la Comunitat Valenciana.

ENLACES A LOS TRABAJOS:

Riesgos Laborales Específicos del Trabajo en Plataformas Digitales

Adrián Todolí Signes (Director) Adrián Todolí Signes, Maiedah Jalil Naji, Julen Llorens Espada









