



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:
Psicólogo Laboral y Empresarial

Tema:
Análisis del riesgo laboral del personal en gestiones fuera de
oficina

Autora:
Elvia Gisell Barragán Arteaga

Director de trabajo de titulación:
Ing. Rafael Iturralde Solorzano, PhD.

2022

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

El presente trabajo concluye cuatro años de esfuerzo y sacrificio para culminar esta hermosa etapa de mi vida. No sin antes agradecer a Dios por permitirme llegar de manera exitosa a la culminación de esta etapa siendo mi guía y fortaleza en los momentos más difíciles.

Un agradecimiento a los docentes de la Universidad Tecnológica Empresarial por haber impartido el conocimiento y la guía en mi carrera y a la universidad por ser la cuna del conocimiento que hoy con orgullo represento.

Agradezco también a mis compañeras con las que compartí este periodo e hicieron de esta una aventura llena de alegría y me dieron el soporte para seguir adelante Daysi, Ana Paula, Nidia Mirian y Martha.

DEDICATORIA

A mis padres por haberme prestado todo su apoyo y ser ejemplo y guía de que nunca desmaye y persiga mis sueños aun en la mayor adversidad me han enseñado a perseverar y seguir adelante.

A mis hijos Andrés y José Luis que vivieron conmigo esta maravillosa experiencia y con su paciencia y amor han sabido acompañar este proceso.

A mis compañeros de aula que fueron apoyo incondicional en cada etapa del proceso.

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

Elvia Gisell Barragán Arteaga

ANÁLISIS DEL RIESGO LABORAL DEL PERSONAL EN GESTIONES FUERA DE OFICINA.

Elvia Gisell Barragán Arteaga
Belviagisell@yahoo.com

RESUMEN

Se ha evidenciado en varios estudios que existen riesgos laborales que perjudican a la salud de los trabajadores, sin embargo, los mismos se desarrollan de forma interna en la empresa, sin tomar en cuenta los que se producen fuera de las oficinas. En este caso, el objetivo principal fue proponer un sistema de control de riesgo laboral en los empleados que realizan gestiones fuera de la oficina, por medio de la optimización de procedimientos enfocados en la protección del empleado que permita un mejor control y seguimiento para los mismos. La metodología fue no experimental, cuantitativa y de alcance descriptivo, donde se aplicó como instrumento a la encuesta a una muestra de 19 personas. Los resultados evidenciaron que los principales riesgos a los que se exponen los trabajadores fuera de las oficinas son los accidentes de tránsito, contagios por COVI – 19, robos o asaltos y la exposición a contaminación atmosférica. En base a los resultados se desarrolló una propuesta en base a una campaña de sensibilización con un total de cuatro talleres considerando los cuatro riesgos antes mencionados. Finalmente, como conclusión se tuvo que la empresa necesita de medidas de control y sensibilización para reducir el riesgo fuera de las oficinas, para garantizar la seguridad de los trabajadores, así también, es necesario un cambio de percepción sobre los accidentes laborales, donde se contemple a su vez los internos y externos a las oficinas.

Palabras clave: Riesgos laborales, incidentes, enfermedades profesionales, accidentes del trayecto, *In Itínere*

INTRODUCCIÓN

En las organizaciones es posible que los colaboradores sufran de accidentes y enfermedades, puesto que se exponen a varios factores de riesgo que puede ser de varios tipos como son los físicos, químicos, biológicos, mecánicos, entre otros, los mismos afectan directamente a la salud de los trabajadores, pero también tiene repercusiones sobre las empresas e instituciones en relación a la productividad, ausentismos, rotación de personal y rendimientos laboral (Pantoja et al., 2017). Sin embargo, existen organizaciones que solo consideran como riesgos laborales a los que ocurren dentro de los establecimientos y no aquellos que pueden surgir durante el traslado, los cuales causan los mismos efectos en la organización (D. Álvarez, 2017).

Respecto a lo anterior, uno de los riesgos más frecuentes son los accidentes de tránsito puesto que en el traslado del domicilio hacia el establecimiento de trabajo pueden suceder estos eventos desafortunados, en especial considerando que la finalidad del dirigirse a estos lugares es por cuestiones netamente laborales, por lo tanto, es necesario que también se consideren como accidentes laborales (Pedraza, 2021). Un ejemplo de este tipo de riesgo se evidenció en una publicación del diario El Universo (2015), donde se exponía la ocurrencia de un choque entre un auto y un bus de transporte intercantonal lo que dejó a una persona muerta y más de ocho heridos. Cabe destacar que el accidente se produjo en la vía Jujan – Yaguachi perteneciente en la provincia del Guayas, donde el conductor tenía entre sus funciones servir como ejecutivo de ventas, entonces el traslado se debía a causas laborales, pero en el traslado se produjo el accidente y falleció.

Otro de los riesgos recientes es el COVID – 19, ya que a mayor exposición mayor incremento de riesgo, y por ende repercusión a la salud y a la organización ya que es posible

que una sola persona contagia a más sin darse cuenta. Adicionalmente encontramos otros como los riesgos psicosociales y los riesgos ambientales que pueden llegar a perjudicar también la salud del trabajador.

Por ello el objetivo general de este artículo es proponer un sistema de control de riesgo laboral en los empleados que realizan gestiones fuera de la oficina, por medio de la optimización de los procedimientos enfocados en la protección del empleado que permita un mejor control y seguimiento para los mismos. Como objetivo específico definir las diferencias entre riesgos laborales dentro y fuera de la oficina a través de una revisión teórica, el segundo objetivo sería determinar los principales riesgos a los que se encuentran expuestos los colaboradores que realizan gestiones fuera de oficina. Y el último objetivo es proponer un sistema de control interno que permita a la empresa trabajar junto a las personas en minimizar los riesgos a los que se ven expuestos al realizar sus actividades cotidianas, además de disminuir los costos empresariales por daños y perjuicios en el riesgo laboral ayudando a proteger la salud física y emocional del personal expuesto.

El evento de estudio en este trabajo corresponde al análisis de riesgo laboral de trabajadores cuyo cargo es fuera de la oficina.

MARCO TEÓRICO

Los riesgos que pueden presentarse y que perjudican a los trabajadores cuando están fuera de las oficinas, no solo son los accidentes de tránsito, según la Organización Mundial de la Salud (2021) existen otros riesgos de carácter ambiental donde se ha estimado que el 58% de los fallecimientos de manera prematura están directamente relacionados a la contaminación atmosférica, de hecho hasta el año 2016 hubo varias personas que sufrieron cardiopatías isquémicas, así como accidentes cerebrovasculares, mientras que un población del 18% han muerto por enfermedades pulmonares e infecciones respiratorias, de igual manera, el 6% ha sido por cáncer pulmonar. Lo anterior quiere decir que en el traslado a los trabajos las personas se exponen a este tipo de contaminación, sobre todo si deben cruzar por áreas industriales (Cordero et al., 2018; Ruíz y Gallegos, 2018). Otro de los riesgos que se pueden efectuar fuera de las oficinas son los psicosociales a causa de los altos índices delincuenciales que se presentan en varias ciudades alrededor del mundo, esto produce temor en la población que tiene que trasladarse a sus lugares de trabajo, en especial porque no solo suelen ser despojados de sus pertenencias, sino también, pueden perder la vida en el peor de los casos (Olascoaga et al., 2018).

Antecedentes

Con el objetivo de conocer el término de manera general y detallada, se expondrán a través del presente artículo científico una serie de estudios que analizan los riesgos *In tñere* desde distintas perspectivas y en conjunto de otras variables de interés. Uno de ellos es el realizado por Segovia et al. (2021) a través del estudio titulado “Análisis descriptivo de accidentes de trabajo que causan incapacidad permanente en la provincia del Guayas en el periodo 2018” obtuvo que para el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2018,

la provincia del Guayas reconoció que el 67,2 % de los accidentes de trabajo fueron *In tñner* donde las principales consecuencias fueron la amputación de la mano (39,1%) y la rigidez de la columna dorso lumbar (5,2%). Los principales factores de riesgo fueron la protección y el resguardo inexistente o inadecuados (51%) y los sistemas de alerta insuficientes (44%). Así también, los autores denotaron que la edad es uno de los factores que puede provocar accidentes de trabajo pues, los jóvenes fueron el grupo de edad más afectado por los accidentes e incapacidades laborales en la provincia del Guayas en el 2018.

Otra investigación fue la descrita por Gómez et al. (2018), titulada como “Accidentes de tránsito relacionados con el trabajo: una prioridad en salud laboral y pública para Ecuador”, la misma tuvo como objetivo principal la estimación de los accidentes laborales fuera de los establecimientos de trabajo. La metodología utilizada fue de tipo descriptiva donde se recopilaron datos de diferentes fuentes oficiales como medios de información secundaria. Los resultados reflejaron que las mujeres han sufrido un mayor riesgo de sufrir accidentes in-tñner, mientras que la edad más prevalente estuvo entre los 18 y 35 años, de igual manera, se ha observado que existe una mayor probabilidad de fallecer por accidentes in-tñner que en los puestos de trabajo. El estudio concluye que se trata de un problema prioritario dentro de la salud laboral que debe tomarse en cuenta dentro de las políticas propias de cada uno de los sectores laborales.

Así también, se tiene a la investigación de Guerrero et al. (2020) denominado como “Análisis descriptivo de los accidentes “in tñner” y “no in tñner” ocurridos en una empresa de servicios de telecomunicaciones en Ecuador, 2014 – 2017”. El objetivo fundamental de este estudio fue describir los accidentes in tñner y no in tñner sufridos por trabajadores de empresas de telecomunicaciones. La metodología estuvo basada en un análisis descriptivo con carácter cuantitativo donde se utilizó información oficial por parte del IESS. Los

resultados mostraron que en el país existen muchos vacíos legales que regulen los accidentes in-tínere, así también existe una baja cantidad de medidas para prevenirlo, así como estrategias para capacitar a los trabajadores para adoptar comportamientos responsables dentro de una cultura laboral segura. El estudio concluye que existe una baja importancia de parte de las instituciones a nivel nacional en relación a los accidentes laborales, en especial los in-tínere, siendo los principales perjudicados los trabajadores.

Fundamentación teórica

En el ámbito laboral se han realizado un sin número de estudios relacionados a los riesgos laborales, los cuales brindan información estadística y teórica de cómo se puede abordar cada uno de los casos, sin embargo, muy poco se toma en consideración los riesgos que surgen en el trayecto desde los hogares hasta los puestos de trabajo, en especial porque las organizaciones no se hacen responsables de lo que suceda fuera de su jurisdicción (Delfino y Marino, 2020). Aunque hasta la actualidad muy poco se ha estudiado sobre este tipo de riesgos, por medio de las diferentes convenciones desarrolladas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se ha posicionado como accidentes laborales no solo a los que se desarrollan dentro de los establecimientos de trabajo, sino también aquellos que puede sufrir un trabajador al momento de ir y volver de los lugares de trabajo (Cruz et al., 2017).

Este tema cobra una vital importancia por el tema de las indemnizaciones de las que son responsables las autoridades de empresas e instituciones, puesto que en la mayoría de los casos no consideran a las enfermedades o accidentes que se efectúan fuera de los límites de los establecimientos para otorgarlas, puesto que existen vacíos legales al respecto (López et al., 2022). Sin embargo, en los convenios número 17 y 21 de la OIT se estipuló de forma clara que los accidentes laborales también se pueden dar en el trayecto hacia el trabajo,

aunque da la libertad a cada uno de los Estados miembro que especifiquen las condiciones bajo las cuales se determina que un accidente efectuado fuera del trabajo sería considerado como un accidente laboral (OIT, 2019).

Lo anterior hizo que se generen nuevos conceptos dentro de las doctrinas y jurisprudencias de cada uno de los países, puesto que se empezó a concebir como negligencia que las indemnizaciones empresariales no cubrieran los gastos en el caso de accidentes fuera de las oficinas respecto (López, 2020). Por ello también se establecieron los elementos necesarios para calificar a un accidente de trayecto como accidente laboral, los cuales se explican a continuación:

Como primer punto se tiene al elemento teleológico el cual consiste en verificar cual es el propósito de los traslados, puesto que para considerarse como un accidente laboral es necesario que los viajes sean realizados por motivos del trabajo, por lo que se denota la importancia del principio de habitualidad (Sempere, 2021).

Por otro lado, se tiene a los elementos geográficos, donde se analiza si el trabajador ha tomado el trayecto habitual o se ha dirigido a otros sectores previo a al ingreso al trabajo, lo que se entiende que es considerado como accidente laboral cuando ocurre desde el lugar de domicilio hacia el lugar de trabajo, en este caso se hace énfasis en el principio de adecuación del camino (Moreno, 2019).

También, se involucra el elemento cronológico donde se evalúa el tiempo de desplazamiento prudente al dirigirse al trabajo, sin que exceda o se reduzca por interés particular, rompiendo los nexos causales de los asuntos laborales. Para este caso se toma en cuenta el principio de razonabilidad donde no se rompa el elemento cronológico (Rojas, 2018).

Finalmente, se considera el elemento de idoneidad del medio lo que se interpreta como el

medio que utiliza el trabajador para dirigirse a su destino, es decir, que si se utiliza algún medio fuera de lo habitual es posible que no se considere como accidente laboral. En este caso se sigue el principio de realidad social (Sempere, 2021).

Lo anterior explica que no toda lesión, accidente o enfermedad puede relacionarse directamente con el trabajo, sólo si cumple con las especificaciones mencionadas, porque debe haber un nexo causal que se estudia previamente antes de señalarlo como accidente laboral. Estos elementos deben incluirse en las legislaciones y deben socializarse con las autoridades de empresas e instituciones, así como con los empleados (López, 2020). Partiendo de esta premisa es conveniente destacar que cualquier trabajador puede sufrir de un accidente laboral en el trayecto a su trabajo y tiene los derechos necesarios para que su evento sea estudiado con el fin de recibir una indemnización de ser el caso.

De lo anterior expuesto, se recalca que el desplazamiento de un lugar a otro mientras se realizan gestiones laborales e incluso al dirigirse o retirarse del lugar de trabajo, representa, en la mayoría de casos, un potencial riesgo para los trabajadores. El riesgo de accidentes denominado también Accidentes de Trabajo *In Itínere*, término ignoto por muchos, pero contemplado dentro de la normativa legal vigente.

Haciendo un análisis a nivel nacional, se evidencia que Ecuador ocupa el segundo puesto en accidentabilidad de tránsito de Latinoamérica, así también, se lo considera como el quinto país sudamericano con mayor mortalidad por estas causas (Armijos et al., 2018). De acuerdo, con el Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), los accidentes de tránsito están entre las diez principales causas de muerte del país, sin dejar de lado que según el Banco Mundial la tasa de mortalidad en relación a los accidentes de tránsito es de 20 por cada 100.000 habitantes, estando por debajo de Venezuela, Guayana, Paraguay y Bolivia (El Universo, 2015). Cabe destacar que el 70% de los afectados en accidentes de tránsito

son personas que se dirigían a sus puestos de trabajo (Gómez et al., 2018).

Finalmente, la accidentabilidad no es el único inconveniente que afecta a las personas durante el trayecto hacia sus puestos de trabajo, existen factores de riesgo psicosociales que producen estrés, ansiedad y depresión en los trabajadores, como es el caso de la existencia de delincuencia que conlleva a las personas a sentir miedo al desplazarse; la hora de ingreso y de salida de empresas donde no existen medios de transporte convencionales, así como las constantes molestias de los jefes fuera del horario laboral. Todo ello provoca enfermedades a psicológicas que pueden reflejarse a nivel físico y causar daños en la salud de los trabajadores (Moreno, 2011; OIT, 2019).

Bases Conceptuales

Accidente del trayecto o “*In Itínere*”

Son los accidentes con resultado de muerte o lesiones corporales que se produzcan en el trayecto directo entre el lugar de trabajo y (I) la residencia principal o secundaria del trabajador, (II) el lugar donde el trabajador come habitualmente, o (III) el lugar donde el trabajador recibe habitualmente su salario. Así también, se considerará accidente de trabajo *In Itínere* si el medio de transporte es proporcionado por el empresario durante el trayecto del domicilio al trabajo o viceversa. Se considera que dicho transporte es proporcionado por el empresario si se utiliza el coche del empresario o un vehículo alquilado por éste para este fin. Los pagos en efectivo por el transporte que la ley considera parte del salario, o los suplementos proporcionados por la empresa por el uso del transporte público, no se consideran circunstancias que puedan causar un accidente (OIT, 2021b).

Riesgos profesionales

Accidentes y enfermedades profesionales que se producen en los trabajadores como

consecuencia del trabajo que realizan por cuenta ajena o de la exposición a factores de riesgo en el entorno laboral. Asimismo se entenderá por riesgo profesional toda lesión, enfermedad o agravación que soporte subsiguientemente un trabajador como resultado directo, inmediato e indiscutible del accidente de trabajo o de la enfermedad profesional a la que haya estado expuesto en su lugar de trabajo (OIT, 2021b).

Accidente de trabajo

Acontecimientos, sucesos o causas súbitas e imprevistas relacionadas con el trabajo que provocan una lesión física temporal o permanente, una incapacidad funcional y/o el fallecimiento inmediato o posterior del trabajador. También se considera que se produce fuera del lugar de trabajo o fuera de la jornada laboral, pero durante la ejecución de las órdenes del empresario o durante la realización de un trabajo bajo su dirección, o durante el trayecto normal entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo o durante la jornada laboral (OIT, 2021a).

Enfermedad Profesional

Cualquier condición patológica causada por factores físicos, químicos o biológicos, que sea una consecuencia inevitable del tipo de trabajo realizado por el trabajador o del entorno en el que está obligado a trabajar. Una enfermedad endémica o epidémica de la región se considera enfermedad profesional sólo si la persona encargada de combatirla contrae la enfermedad como consecuencia de su trabajo. Se caracterizan también como enfermedades profesionales las alteraciones patológicas de la salud causadas por la explotación directa y obligatoria del trabajo o por las condiciones en que se realiza (OIT, 2021a).

Suceso Peligroso

Acontecimiento fácilmente reconocible, que puede causar lesiones o enfermedades a una

persona en el lugar de trabajo o al público en general (OIT, 2021b). Se trata de eventos fortuitos donde no se tienen las capacidades necesarias para lograr prevenirlo con el fin de que no cause un daño a la integridad de las personas, los mismos pueden suceder en cualquier lugar, siendo principales en las actividades laborales (Eric et al., 2021).

Incidente

Acontecimiento que se produce en el lugar de trabajo o en relación con el trabajo y que no da lugar a lesiones en la persona o que puede tratarse con primeros auxilios (OIT, 2021a). Los incidentes pueden repercutir en la salud de los trabajadores dejándolo imposibilitados de realizar sus actividades cotidianas, incluso es posible que no pueda continuar ejerciendo sus funciones laborales dentro de la empresa o instituciones, generando rotación de personal e inasistencias, por lo que se observa que es algo que también repercuten para las organizaciones (Delfino y Marino, 2020).

METODOLOGÍA

Diseño

La presente investigación tuvo un diseño no experimental a causa de que no se ejecutan modificaciones en las variables de estudio, puesto que solo se limitó a describir la problemática y a plantear una posible solución con el propósito de mejorar la situación actual, así como brindar una mayor seguridad a los trabajadores cuando se encuentran fuera de la oficina y deben desplazarse por cuestiones de trabajo.

Enfoque

El estudio es cuantitativo a causa de que autores como Álvarez (2018) explican que “este

tipo de enfoque permite abordar un problema de investigación a partir de la integración de datos numéricos, logrando hacer estadística que responda a la preguntas y brinde una explicación del fenómeno en cuestión” (p. 101). En este caso se midió las variables de estudio en relación a los riesgos laborales generados fuera de las oficinas.

Alcance

La investigación tuvo un alcance descriptivo a causa de que el objetivo es presentar las causas y los diferentes factores de riesgo que se encuentran afuera de las oficinas y al que se encuentran expuestos los trabajadores al momento de desplazarse por cuestiones laborales.

Además de que el alcance de esta investigación puede ser aplicada a todas las empresas que tengan a su cargo personal que labora fuera de las instalaciones de la empresa, La línea de investigación en la que se enmarca la investigación es gestión empresarial responsabilidad social y competitividad de la empresa ecuatoriana.

Método de investigación

Mediante un razonamiento se evidenció que el método aplicado para el estudio es el hipotético – deductivo, debido a esto es posible demostrar que los trabajadores que realizan actividades de venta puerta a puerta y en el traslado sufren de accidentes o incidentes tienen como principal causa el cumplimiento de sus labores.

Población y muestra

La población objeto de investigación estuvo constituida por un total de 19 trabajadores que ejecutan sus actividades de puerta a puerta, los cuales forman parte de una empresa de la ciudad de Guayaquil. Al ser una cantidad limitada no se determinó el tamaño de la muestra, de esta manera el estudio contempló a la totalidad de los colaboradores para lograr los objetivos establecidos.

Técnicas e instrumentos

Se utilizó dos tipos de técnicas para los fines de la investigación:

Cuestionario: Se aplicó una encuesta a los participantes como parte de la indagación a fuentes de información primaria, la misma constó de un total de 15 preguntas de selección múltiple con una sola opción de respuesta (Anexo 1).

Documental: Se realizó una revisión sistemática para obtener información que permitiera realizar la propuesta sobre el sistema de control de riesgos fuera de la oficina, para ello se utilizaron fuentes secundarias como publicaciones, artículos científicos, páginas web de fuentes oficiales como el IESS y normativa legal vigente.

Análisis de datos

Los datos se tabularon en el programa Microsoft Excel donde se realizó estadística descriptiva, luego la información se consolidó en tablas y figuras determinado tendencias, frecuencias y porcentajes.

RESULTADOS

De los objetivos específicos se manifiesta lo siguiente:

El primer objetivo específico se refirió a realizar una revisión teórica de los riesgos laborales fuera y dentro de las oficinas, donde se observó que una de las principales diferencias que existen es la denominación de accidentes laborales en las normativas vigentes, puesto que internamente son responsabilidad directa de la alta dirección y de las condiciones de las organizaciones, sin embargo, las enfermedades y accidentes que ocurren fuera de las oficinas no se toman en cuenta a causa de vacíos legales. ANEXO 1

El segundo objetivo específico contempló la determinación de los principales riesgos para las personas que laboran fuera de oficinas frente a aquellas personas que trabajan en oficina, en los que se puede definir que las personas que trabajan dentro de oficina se ven expuestos a riesgos que están basados en riesgos ergonómicos y ambientales o si se diera el caso de un evento de la naturaleza también podrían representar un riesgo importante, el COVID – 19 también se puede presentar como un riesgo, sin embargo estos riesgos pueden ser mayormente controlados con medidas de control interno.

Siendo así que el riesgo se vuelve mayor para aquellos en los que su labor está más centrada fuera de la oficina, donde se destacaron los accidentes de tránsito, los contagios por COVID – 19, los asaltos y robos y la exposición a la contaminación atmosférica, considerando que la mayoría de los trabajadores han pasado por uno o varios de estos problemas que se presentan en los trayectos hacia el cumplimiento de sus actividades laborales cotidianas.

El tercer objetivo específico guarda relación con la propuesta de un sistema de control interno, el cual contempla la implementación de una campaña de sensibilización donde se desarrollan capacitaciones, controles, registros, inducciones y cambios de hábitos para

garantizar la seguridad durante el trayecto los lugares de trabajo.

En este caso se desarrolló una planificación con un total de 4 talleres basándose en los principales riesgos encontrados.

Para la última conclusión se recomienda trabajar con un prestador externo que pueda llevar a cabo el control del perfil de salud de los empleados y del perfil psicológico para asegurar minimizar los riesgos que se puedan presentar en los colaboradores, sin embargo, a continuación, se detalla el contenido de la propuesta.

Propuesta con las acciones destinadas al control de riesgo fuera de la oficina

Por las razones anteriores se considera importante generar acciones estratégicas, con la finalidad de reducir el riesgo al que se exponen los trabajadores diariamente. Sobre todo, porque afectan su salud, integridad y la empresa perdería un recurso humano valioso para el cumplimiento de objetivos establecidos. Además, se debe contemplar que los colaboradores serán los principales beneficiarios de la implementación de la propuesta, pero también indirectamente se beneficia la empresa al reducir el ausentismo y rotación laboral. De esta forma, se considera que es importante desarrollar una campaña de sensibilización dentro de la empresa, esto con la finalidad de abordar la problemática y concientizar a las personas sobre su cuidado de enfermedades y accidentes in itinere, de esta forma se lograría un control de los riesgos que actualmente están afectando a los trabajadores. La presente investigación desarrolló un diagnóstico para poder centrar los temas específicos en los que se centrará la campaña de sensibilización.

Aspectos generales

La implementación, desarrollo y la aplicación de las campañas de sensibilización dentro de las empresas, requiere del uso de materiales que se puedan fácilmente adaptar a las necesidades y problemas que enfrenta la organización. En primer lugar, es necesario

conseguir el apoyo de orientadores que sean capacitados en el abordaje de cada una de las temáticas que se pretende abordar, puesto que de esta manera se puede suministrar la información, recomendaciones y acciones eficientes para reducir los problemas.

Durante la campaña se debe proporcionar la información necesaria para que las personas comprendan la realidad actual. De esta manera, las campañas de información se dividen en un total de 4 talleres donde se pretende dar a conocer la importación de un trayecto seguro. Así también, serán partícipes la alta dirección, considerando que se pretende que la empresa desarrolle políticas para tomar en cuenta a los riesgos fuera de oficina como parte de los riesgos laborales, para ello se desarrollará una reunión inicial donde se presentarán los resultados de la investigación y la propuesta de acción, además de indicar las consecuencias directas para el personal y la propia empresa.

Las actividades tienen una duración de 2 horas desarrolladas los martes y viernes por un periodo de 2 meses, además, al finalizar se desarrollará un cuestionario de acuerdo a lo aprendido, con lo cual se reflejará si han adquirido los conocimientos necesarios para realizar un trayecto seguro hacia los lugares de trabajo. A continuación, se observará la planificación de los talleres a implementar en la empresa con la finalidad de reducir los riesgos fuera de oficina (Tabla 1):

Tabla 1. Planificación de campaña de sensibilización.

DIMENSIÓN	ACTIVIDADES	ESTRATEGIAS	METAS	TIEMPO	INDICADORES	RECURSOS
Accidentes de tránsito	Sensibilizar al personal sobre la importancia de respetar la señalética vial	Capacitar al personal sobre el reconocimiento de señaléticas viales	Capacitar al 100% del personal	2 horas	#de trabajadores capacitados/total de trabajadores	Materiales: Cartelera Laptop Proyector Papel Lápiz Humano Expertos en el tema
	Sensibilizar en la disminución de distracciones tecnológicas durante la conducción	Dar charlas informativas y poner cartelera.	Sensibilizar al 100% del personal	2 horas	#de trabajadores sensibilizados /total trabajadores	
	Realizar un registro de mantenimiento y estado del vehicular	Recopilar información sobre las condiciones de los vehículos de la empresa y de los trabajadores	Verificar el 100% de los vehículos	2 horas	#de vehículos analizados/total de vehículos	
Robos o asaltos	Concientizar al personal para que valore su entorno y los peligros que se pueden presentar en el trayectos	Identificar conjuntamente las zonas de mayor riesgo	Identificar el 100% de trayectos	2 horas	#de zonas identificadas/total de zonas	
		Utilización de dispositivos antirobo	Sensibilizar al 100% del personal sobre su uso	2 horas	#de dispositivos implementados/total de vehículos	
		Trabajos en equipo para evitar robos.	Concientizar al 100% del personal sobre el trabajo en equipo fuera de las oficinas	2 horas	#de personal que trabaja en equipo/total de trabajadores	
Contagios por COVID - 19	Sensibilizar sobre las normas de bioseguridad durante el trayecto	Capacitar en relación al uso de materiales de bioseguridad (mascarilla, protectores visuales, alcohol, gel antibacterial) antes, durante y posterior al ingreso de oficina	Sensibilizar al 100% del personal sobre el uso de material de bioseguridad	2 horas	#de trabajadores capacitados/total de trabajadores	
Contaminantes atmosféricos	Concientizar sobre los efectos de la exposición a contaminantes atmosféricos	Proporcionar información para evitar los riesgos.	Sensibilizar al 100% del personal sobre la importancia de protegerse y cambiar de rutas	2 horas	#de trabajadores capacitados/total de trabajadores	

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se genera un presupuesto para la implementación de la campaña de sensibilización:

Tabla 2. Presupuesto.

Partidas presupuestarias	Cantidad	Valor unitario (USD\$)	Inversión	Contrapartida
			En efectivo	En especie
1. Recursos materiales				
Cartelera	3	55		165,00
Computadoras	5	450		2250,00
Proyectores	2	150		300,00
Papel bond (resma)	3	4	12,00	
Esferos	20	0,4	8,00	
Lápices	20	0,25	5,00	
Impresora	2	220		440,00
Impresión de material de divulgación	68	1	68,00	
Internet	2	18	36,00	
Salón de eventos	1	300	300,00	300,00
Imprevistos	1	200	200,00	
2. Recursos humanos				
Capacitadores	2	300	600	
Total			USD\$ 1229,00	USD\$ 3455,00

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES

La presente investigación tuvo como objetivos proponer un sistema de control de riesgo laboral en los empleados que realizan gestiones fuera de la oficina, por medio de la optimización de los procedimientos enfocados en la protección del empleado que permita un mejor control y seguimiento para los mismos; lo cual, se cumplió a cabalidad empezando con un diagnóstico inicial por medio de una encuesta, (ANEXO 2) por lo cual, se concluye de forma general que la empresa necesita de medidas de control y sensibilización para reducir el riesgo fuera de las oficinas, para garantizar la seguridad de los trabajadores.

En base a los resultados observados, se ha evidenciado que gran parte de los trabajadores que participaron de la encuesta han sufrido accidentes de tránsito, robos o asaltos, se han contagiado con COVID – 19 y se exponen a contaminantes atmosféricos emitido por industrias, esto durante el trayecto desde las casas hasta los lugares de trabajo y viceversa, así como en los momentos que deben realizar actividades fuera de la oficina dentro de la jornada laboral. Resultados de la encuesta ANEXO 2

Las preguntas más importantes y que aportaron a esta investigación giran en torno a la numero que nos dice el tiempo que el trabajador pasa fuera de la oficina la pregunta 6 que hace referencia la frecuencia fuera de la oficina y las preguntas 7, 8, 9, 10, que nos proporcionan la información en temas de seguridad.

Además de que, en la pregunta 17 que se presentó de manera abierta para que las personas pudieran expresarse de manera libre y voluntaria los participantes pidieron lo siguiente como medidas adicionales:

- Charlas instructivas para prevenir asaltos o accidentes de tránsito.
- Considerar las indicaciones del COE nacional para el sector público e incrementar el teletrabajo.

- Creo que tenemos todos los instrumentos, pero cuando existe un accidente debe mejorar el broker o la aseguradora mejorar con sus prestaciones
- Encuestas
- Ir menos tiempo a oficina
- Mandar cajas de mascarillas
- Metidos preventivos
- Poner películas anti robo
- Proveernos de más dispositivos de protección, limitar el ingreso a las áreas de alto riesgo de contagio.
- Pruebas periódicas COVID - 19, láminas de seguridad en el vehículo, dispositivo de rastreo en el vehículo.
- Seguros médicos

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez, C. A. M. (2018). Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. Guía didáctica. 217. <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>

Álvarez, C. A. M. (2018). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA* Guía didáctica. 217.

Álvarez, D. (2017). *Diseño de un manual para calificación de accidentes de trabajo en empresas de alto riesgo* [Tesis de grado, Universidad Internacional SEK].

<https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/352/1/TESIS.pdf>

Armijos, A., Guerrero, P., & Campos, Y. (2018). Accidentes de Trabajo in itinere y su impacto en un hospital público del Ecuador. *Revista Cuatrimestral «Conecta Libertad»*, 2(32), 35-42.

Cordero, J., Cornejo, A., Fuentes, D., & Mamani, J. (2018). Efectos de la contaminación atmosférica en la salud de la población del distrito N°3 Vinto—Oruro. *Resta Acta Nova*, 8(3), 277-289.

Cruz, V., Barrios, E., Pérez, Y., & Gómez, A. (2017). Risk of in-itinere accident in primary health care professionals. *Australian Medical Journal*, 10(6), 502-208.

Delfino, F., & Marino, J. (2020). *Trabajo y salud fuera de la oficina: La regulación del teletrabajo en Argentina* (pp. 50-62). XIV Jornadas Nacionales de debate interdisciplinario en Salud y Población.

https://www.academia.edu/44045139/Trabajo_y_salud_fuera_de_la_oficina_la_regulaci%C3%B3n_del_teletrabajo_en_Argentina?auto=citations&from=cover_page

El Universo. (2015). Accidente de tránsito en vía Jujan—Yaguachi dejó un muerto. *Diario*

El Universo, 10.

Eric, H., Cruz, J., Arantes, L., Merchán, E., & Rmalho, W. (2021). Analysis of work-related accidents and illhealth in Brazil since the introduction of health in Brazil since the introduction of the accident prevention factor. *BMC Public Health*, 3(7), 70-82.

García, N. (2021). *El estrés laboral (Burnout) como riesgo psicosocial en la Guardia Civil: Un Estudio Exploratorio* [Tesis doctoral, Universidad de Murcia].

<https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/117505/1/Tesis%20Doctoral%20-%20Noelia%20Manuela%20Garc%c3%ada-Guirao.pdf>

Gómez, A., Suasnavas, P., Rodríguez, I., & Tapia, O. (2018). Accidentes de tránsito relacionados con el trabajo: Una prioridad en salud laboral y pública para Ecuador. *Salud en el trabajo*, 26(2), 112-122.

Guerrero, V., Díaz, M., & Escobar, K. (2020). Descriptive analysis of “in itinere” and “no in itinere” accidents that occurred in a telecommunications services company in Ecuador. *Revista Ciencias e Innovación en Salud*, 37(8), 117-135.

López, M. (2020). *Accidente de trabajo in itinere: Concepto, estudio jurisprudencial y perspectiva de género* [Tesis de grado, Universidad Pompeu Fabra].

<https://repositori.upf.edu/bitstream/handle/10230/45305/TFGDRET2020LopezAccidente.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

López, N., Stern, D., Pérez, C., González, R., Canto, F., & Barrientos, T. (2022). Revisión rápida: Probabilidad de contagio por infecciones respiratorias agudas en el transporte público y medidas para mitigarlo. *Revista Salud Pública*, 1(10), 1-25.

Moreno Jiménez, B. (2011). Factores y riesgos laborales psicosociales: Conceptualización, historia y cambios actuales. *Medicina y Seguridad del Trabajo*, 57, 4-19.

<https://doi.org/10.4321/S0465-546X2011000500002>

Moreno, S. (2019). Análisis de la más reciente jurisprudencia en materia de accidente de trabajo. *Revista de Derecho de la Seguridad Social, Laborum*, 2(19), 49-62.

OIT. (2019). *Seguridad y Salud en el centro del futuro del trabajo* (p. 86). International Labour Organization. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_686762.pdf

OIT. (2021a). *Informar, registrar y notificar los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales en Honduras: Guía breve para los trabajadores* (p. 8). International Labour Organization. https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS_832578/lang-es/index.htm

OIT. (2021b). *OMS/OIT: Casi 2 millones de personas mueren cada año por causas relacionadas con el trabajo* (p. 5). International Labour Organization. https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_819802/lang-es/index.htm

Olascoaga, O., Pérez, S., & Palacios, L. (2018). Incidencia de los factores psicosociales en la imposición de la pena por parte de los jueces de conocimiento de la ciudad de Sincelejo-Sucre, entre los años 2018 y 2019. *Colecciones Derechos Humanos y Construcción de Paz*, 2(10), 180-203.

OMS. (2021). *Contaminación del aire ambiente (exterior)* (p. 8). Organización Mundial de la Salud. [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Pantoja, J., Vera, S., & Avilés, T. (2017). Riesgos laborales en las empresas. *Polo del Conocimiento*, 2(5), 833-868.

Pedraza, C. (2021). *La casuística del accidente de trabajo in tinere* [Tesis de grado, Universidad de La Laguna].

<https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/28760/La%20casuistica%20del%20accidente%20de%20trabajo%20in%20itinere.pdf?sequence=1>

Rojas, I. (2018). La ocasión como elemento esencial del accidente de trabajo en Italia y su enfoque jurídico-legal en Sudamérica. *Revista Chilena de Derechos del Trabajo y de la seguridad social*, 9(17), 50-62.

Ruíz, N., & Gallegos, R. (2018). Factores asociados a la ocurrencia de accidentes de trabajo en la industria manufacturera. *Revista ACIMED*, 23(10), 1-14.

Segovia, A., López, F., Villavicencio, W., & Barberán, L. (2021). Análisis descriptivo de accidentes de trabajo que causan incapacidad permanente en la provincia del Guayas en el periodo 2018. *Journal of American Health*, 4(2), 14-23.

Sempere, A. (2021). Los confines del accidente laboral mediando desplazamiento. *Revista de Derecho de la Seguridad Social*, 2(13), 50-62.

ANEXO 1

Marco Legal

Ley de Seguridad Social

El espectro de los accidentes laborales se hace mucho más amplio cuando se trata de determinar bajo que situaciones se puede considerar a un hecho como accidente laboral, muchas veces se presta particular énfasis a valorar el hecho y si cumple con los presupuestos establecidos en el Art. 3 de la ley de seguridad social, que establece:

Art. 3 Riesgos cubiertos. - El Seguro General Obligatorio protegerá a las personas afiliadas, en las condiciones establecidas en la presente Ley y demás normativa aplicable, de acuerdo a las características de la actividad realizada, en casos de: a. Enfermedad; b. Maternidad; c. Riesgos del trabajo; d. Vejez, muerte, e invalidez, que incluye discapacidad; y, e. Cesantía. f. Seguro de Desempleo (Ley de Seguridad Social, 2011).

Sin embargo, existe otro tipo de preocupaciones en cuanto a los trabajadores que prestan servicios fuera de las instalaciones de su lugar de trabajo, para esos casos, lo más cercano a una respuesta lo establece el Art. 156 de la Ley de Seguridad Social, que establece los parámetros para la cobertura de contingencias, entre los cuales se establecen todos los incidentes que se puedan dar a causa del trabajo, incluso, los que se originan desde el desplazamiento del domicilio (Ley de Seguridad Social, 2011), de esa forma se da a entender que el accidente laboral no es solo cubierto para trabajadores que están dentro de la oficina durante el horario laboral, punto importante para solucionar presunción de accidentes laborales en caso de trabajadores de dependencia que no laboren dentro de instalaciones ciertas.

Código de Trabajo

Una situación similar se establece en el Código de Trabajo, precisamente en dos casos particulares, el primero de ellos es para trabajadores sin lugar cierto de trabajo, y; el segundo es para aquellos trabajadores que no están afiliados al seguro social, el artículo 368 establece lo siguiente:

Art. 368.- Presunción del lugar de trabajo. - Para efectos de la percepción de las indemnizaciones por accidente de trabajo o muerte de un trabajador no afiliado al IESS, se considerará como ocurridos estos hechos en sus lugares de trabajo, desde el momento en que el trabajador sale de su domicilio con dirección a su lugar de trabajo y viceversa, esto último según reglamentación. Se calcularán dichas indemnizaciones de la misma manera como si se tratare de un trabajador afiliado al IESS (Código de Trabajo, 2012).

Así como este, existen otros casos de trabajadores que desarrollan sus funciones fuera del lugar cierto de trabajo, dentro de la diversidad de denominaciones se puede encontrar personas como el agente o el corredor, el mismo código de trabajo establece un caso particular de trabajadores que operan fuera de oficinas, los cuales se denominan trabajadores a domicilio, para ello, el artículo 271 establece que “Trabajo a domicilio es el que se ejecuta, habitual o profesionalmente, por cuenta de establecimientos o empresas comerciales, en el lugar de residencia del trabajador” (Código de Trabajo, 2012).

Este tipo de trabajadores, están también cubiertos por cualquier tipo de accidente laboral, aun siendo personal que no labora dentro de las oficinas, aun así, no existe un espacio en la ley que determine garantías o derechos para trabajadores que hayan fijado su lugar cierto de trabajo fuera de las oficinas o instalaciones de trabajo.

Organización Internacional del Trabajo

Para los casos de accidentes laborales en los que el trabajador no preste servicios en el

lugar cierto de trabajo, la OIT estableció el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores de 1981, dentro del cual se establecen definiciones vitales sobre la salud y el lugar de trabajo, de ello se destaca lo siguiente:

La definición de «lugar de trabajo» abarca todos los sitios donde los trabajadores deben permanecer o adonde tienen que acudir por razón de su trabajo, y que se hallan bajo el control directo o indirecto del empleador. «Salud» en relación con el trabajo, abarca no solamente la ausencia de afecciones o de enfermedad, sino también los elementos físicos y mentales que afectan a la salud y que están directamente relacionados con la seguridad e higiene en el trabajo (OIT, 1981).

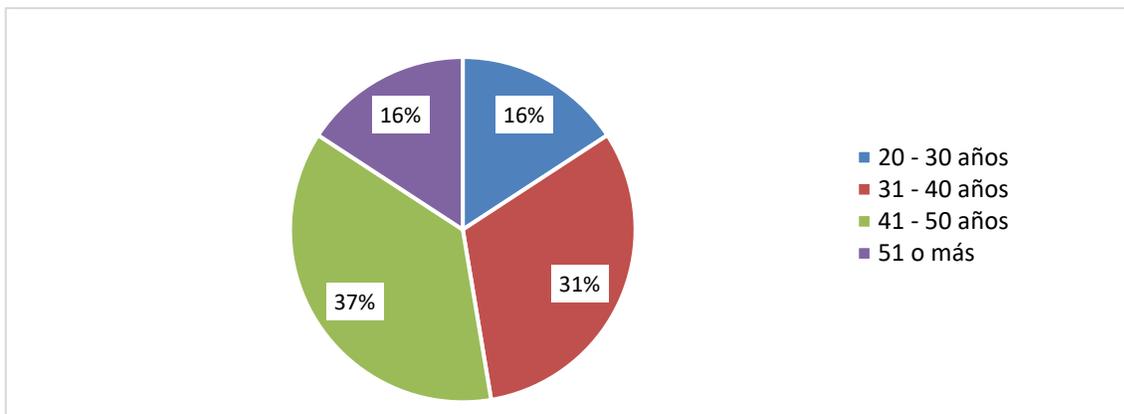
Tanto para la remuneración, como para las consideraciones propias a la indemnización por accidente o muerte del trabajador, se podría tomar en cuenta estas definiciones generales, aunque en este caso, Ecuador no ha suscrito ni ratificado dicho convenio internacional.

ANEXO 2

Datos demográficos resultados de la encuesta

El 37% (n = 7) de los participantes tenían entre 41 y 50 años, seguido por el 31% (n = 6) que estaban dentro del rango etario de 31 y 40 años, mientras que, el 16% (n = 3) tenía entre 20 y 30 años, así como un porcentaje similar correspondió a los trabajadores mayores a los 51 años. Lo anterior muestra que la mayoría de la muestra se conformó por adultos que pasan de los 40 años (Figura 1).

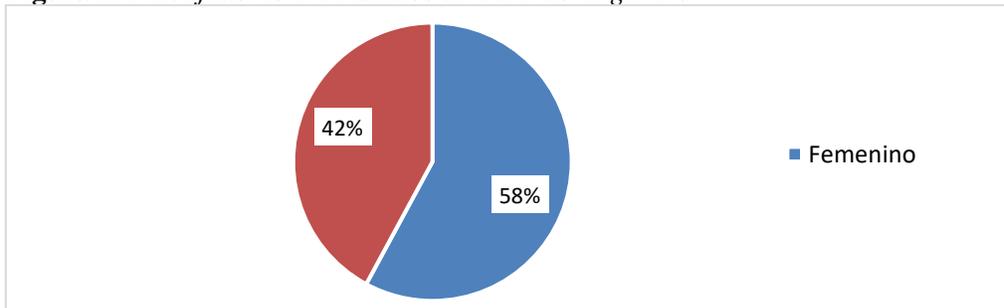
Figura 1. *Trabajadores encuestados de acuerdo al grupo etario.*



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el 58% (n = 11) de los trabajadores encuestados pertenecían al género femenino, mientras que, el 42% (n = 8) fueron del género masculino, estos resultados muestran que la mayoría de participantes son del grupo vulnerable de la sociedad (Figura 2)

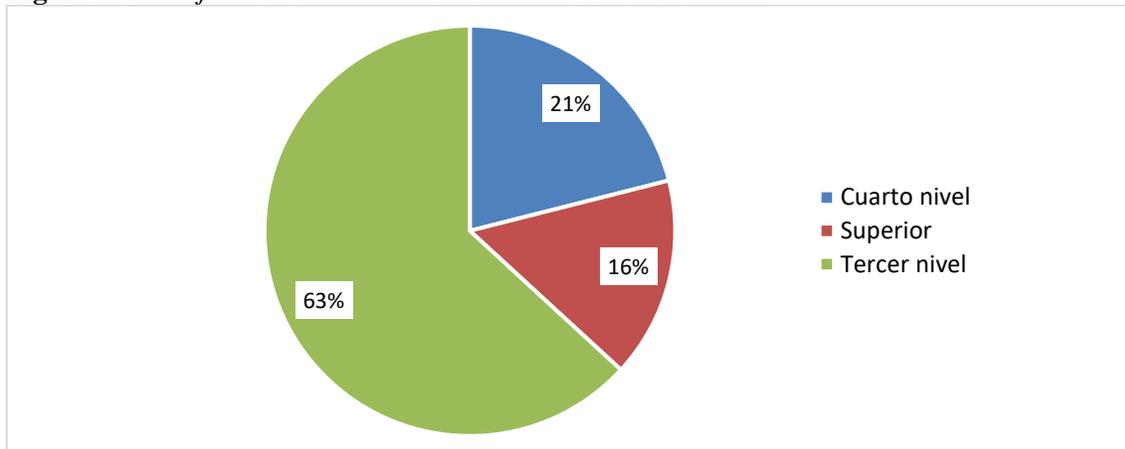
Figura 2. *Trabajadores encuestados de acuerdo al género*



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la instrucción, el 63% (n = 12) cuenta con tercer nivel, seguido por el 21% (n = 4) que ha alcanzado el cuarto nivel, mientras que, el 16% (n = 3) ha culminado el bachillerato y se encuentra cursando el nivel superior. Por lo tanto, los hallazgos reflejan que la mayoría de participantes se han formado continuamente en disciplinas específicas (Figura 3).

Figura 3. *Trabajadores encuestados de acuerdo a la instrucción*

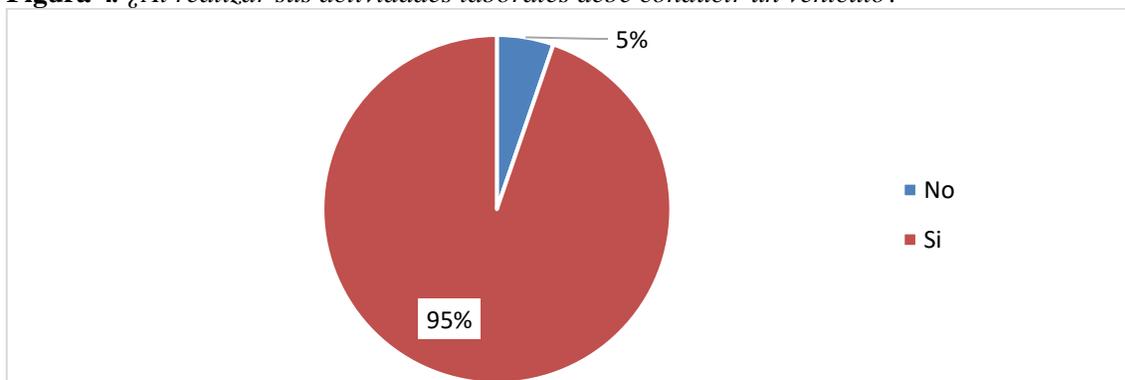


Fuente: Elaboración propia.

Resultados por pregunta

De la totalidad de los encuestados se evidencia que el 95% (n = 18) tienen que conducir un vehículo para desarrollar sus actividades laborales diariamente, solo el 5% (n = 1) no requiere de este instrumento. De esta manera, es posible reconocer que la mayoría están expuestos a accidentes de tránsito (Figura 4).

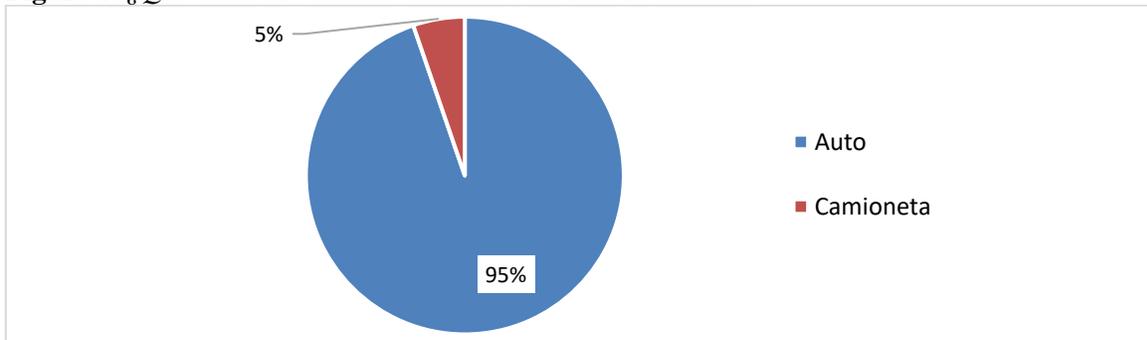
Figura 4. *¿Al realizar sus actividades laborales debe conducir un vehículo?*



Fuente: Elaboración propia.

Del total de encuestados que manifestó que utilizaban vehículo, el 95% (n = 18) hacen uso de automóviles, mientras que los demás se trasladan por camionetas hasta sus lugares de trabajo (Figura 5).

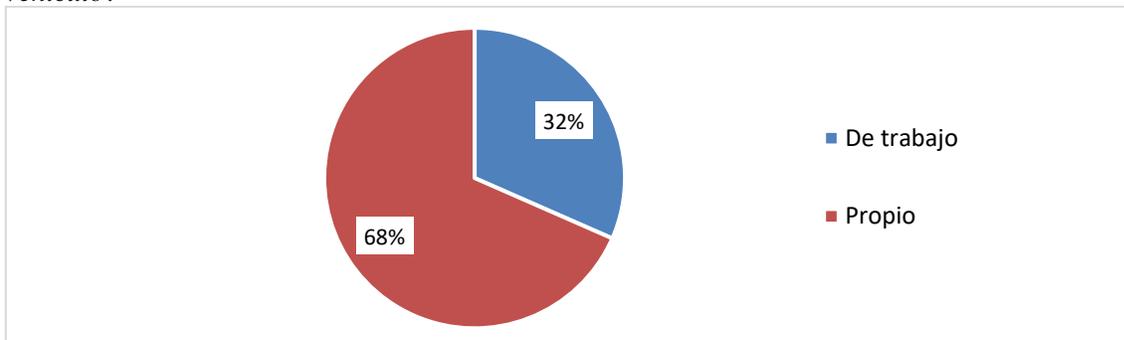
Figura 5. ¿Qué clase de vehículo conduce o en cuál se traslada?



Fuente: Elaboración propia.

Las personas que conducen vehículos indicaron en su mayoría con un porcentaje del 68% (n= 12) que eran de su propiedad, mientras que el 32% (n= 6) mencionaron que pertenecían a la organización donde prestan sus servicios. Lo anterior refleja que los trabajadores ocupan los recursos de su propiedad o de la empresa para desarrollar sus actividades (Figura 6).

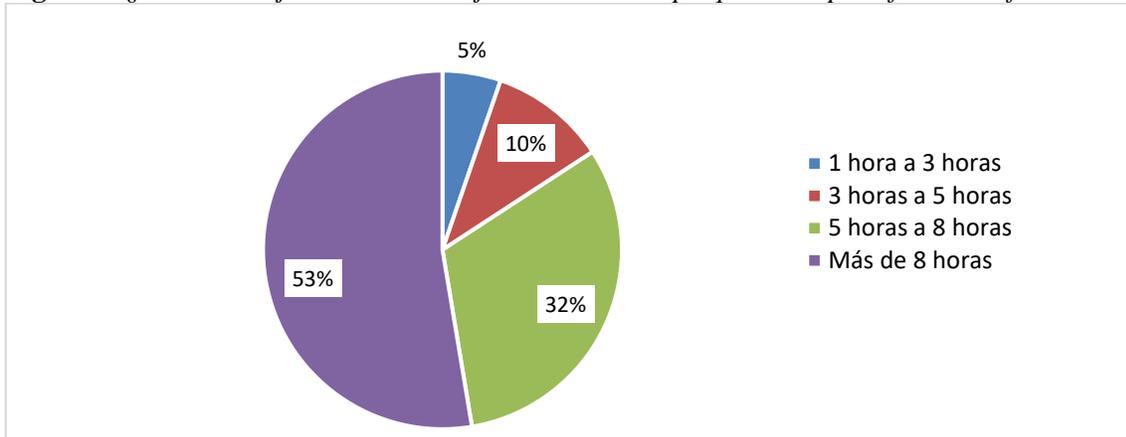
Figura 6. En el caso de que la respuesta de la pregunta 1 haya sido si ¿A quién pertenece el vehículo?



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el 53% (n = 10) de los trabajadores pasa más de 8 horas fuera de la oficina, seguido por el 32% (n = 6) que pasa de 5 a 8 horas y el 10% (n = 2) que permanece en los exteriores de 3 a 5 horas. Hubo una minoría representada por el 5% (n = 1) que está fuera de 1 a 3 horas. De acuerdo con los resultados se observa que la mayoría desarrolla sus actividades laborales fuera de una oficina (Figura 7).

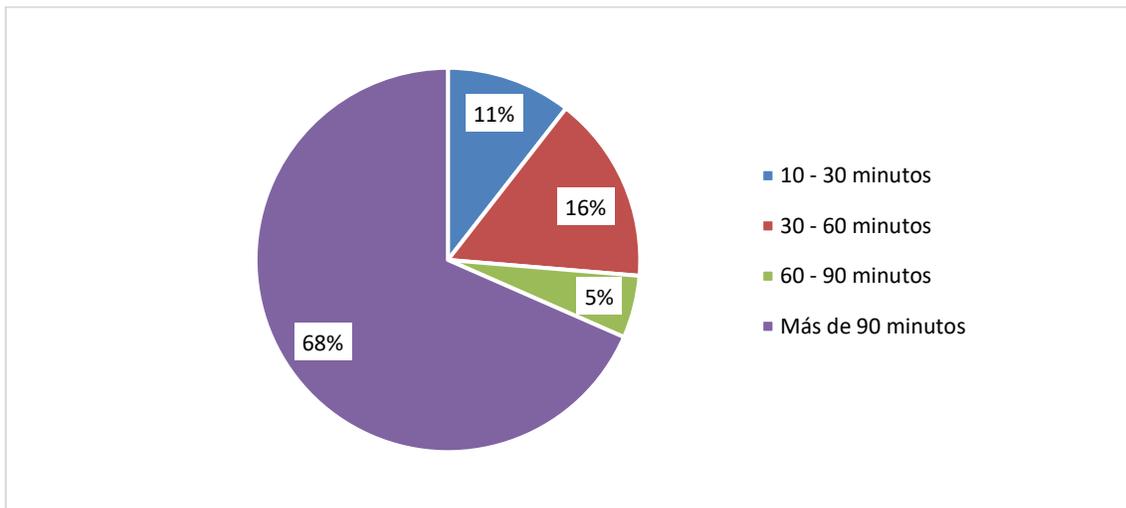
Figura 7. ¿Durante su jornada de trabajo cual es el tiempo que usted pasa fuera de oficina?



Fuente: Elaboración propia.

Respecto al promedio de tiempo que utilizan los trabajadores para conducir durante la jornada laboral diaria, se evidencia que el 68% (n = 13) lo realizan por más de 90 minutos, seguido por el 16% (n= 3) que ejecuta la actividad entre 30 y 60 minutos, también se tiene el 11% (n = 2) que permanecen en un vehículo entre 10 a 30 minutos, solo el 5% (n = 1) han pasado conduciendo entre 60 y 90 minutos. Los resultados evidencian que la mayoría de trabajadores permanece conduciendo por más de 1 hora al día (Figura 8).

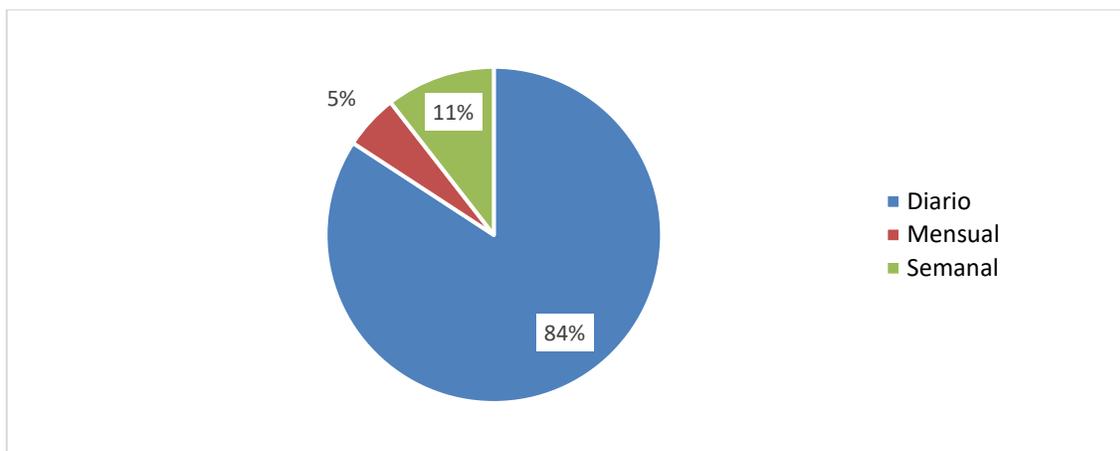
Figura 8. ¿Cuánto es el promedio de tiempo que debe conducir durante su jornada laboral diaria, incluyendo la distancia de su casa al trabajo?



Fuente: Elaboración propia.

El 84% (n= 16) de los trabajadores se desplazan fuera de las oficinas por asuntos laborales con una frecuencia diaria, mientras que el 11% (n = 2) lo hacen de manera semanal y el 5% (n= 1) lo realiza de forma mensual. Esto demuestra que los participantes se desplazan frecuentemente fuera de las oficinas (Figura 9).

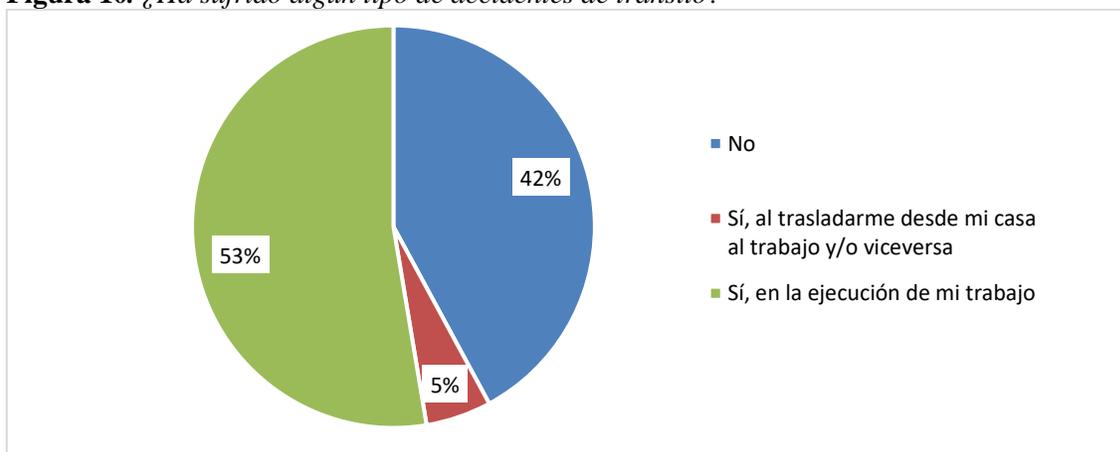
Figura 9. ¿Cuál es la frecuencia con la que debe desplazarse fuera de la oficina por asuntos estrictamente laborales?



Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, el 53% (n = 10) de los trabajadores han sufrido accidentes laborales durante la ejecución del trabajo, seguido por el 42% (n = 8) que no han sido víctimas de accidentes y solo el 5% (n = 1) han sufrido accidentes al momento de trasladarse desde la casa hasta el lugar de trabajo y viceversa. Los resultados muestran que existe una alta incidencia de accidentes in itinere (Figura 10).

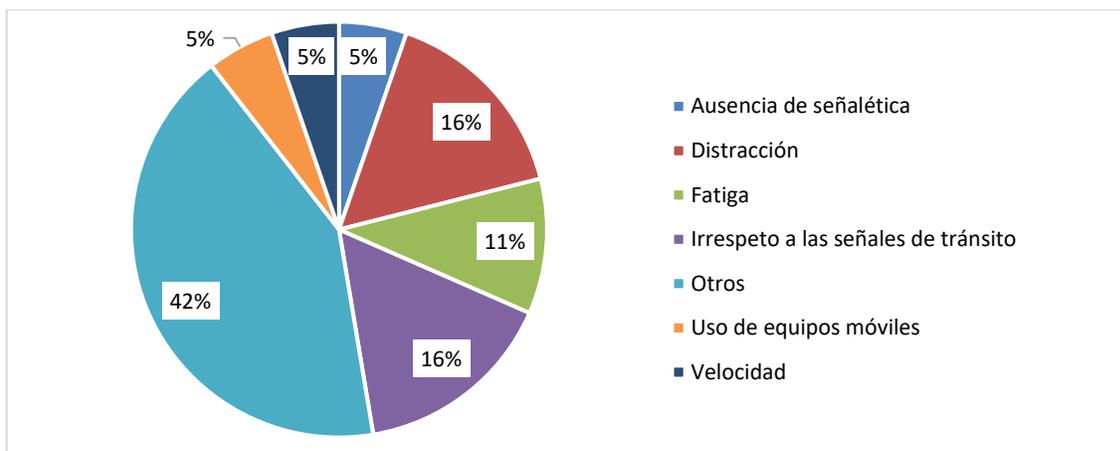
Figura 10. ¿Ha sufrido algún tipo de accidentes de tránsito?



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de los trabajadores de la empresa objeto de estudio mencionaron que las causas principales de los accidentes fueron otras que no estuvieron contempladas en las opciones de la encuesta, siendo un porcentaje del 42% (n = 8), seguido por 16% (n = 3) de trabajadores que responsabiliza al irrespeto de las señales de tránsito y las distracciones respectivamente, en tercer lugar, estaría la fatiga con un porcentaje del 11% (n = 1). Solo el 5% (n= 1) han expuesto a la ausencia de señalética, el uso de equipo móvil y la velocidad como principales causas (Figura 11).

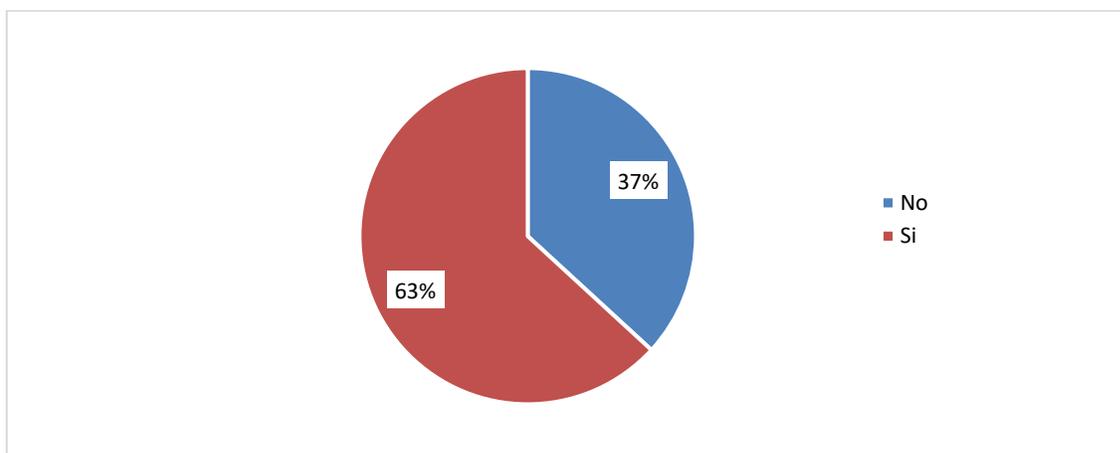
Figura 11. En el caso de haber respondido sí ¿Cuál considera usted que fue la causa principal del accidente?



Fuente: Elaboración propia.

El 63% (n= 12) de las personas que se desplazan desde sus hogares hacia los trabajos y viceversa han sido víctimas de asaltos o robos, mientras que, el 37% (n = 7) no ha tenido este tipo de altercados. Lo anterior quiere decir que la mayoría ha estado expuesto a la delincuencia (Figura 12).

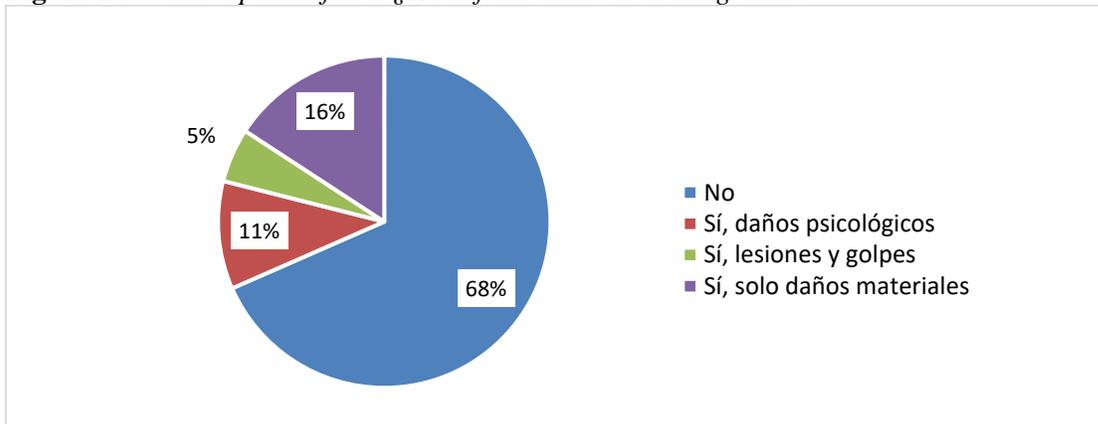
Figura 12. ¿Ha sufrido algún tipo de asalto o robo durante el desplazamiento de la casa hacia el trabajo y viceversa?



Fuente: Elaboración propia.

El 68% (n= 13) de las personas que han sido víctimas de la delincuencia no han sufrido daños a su integridad, puesto que solo han perdido materiales, seguido por el 16% (n= 3) que han sufrido daños en sus pertenencias, mientras que el 11% (n = 2) han presentado daños psicológicos y el 5% (n= 1) han presentado lesiones y golpes (Figura 13).

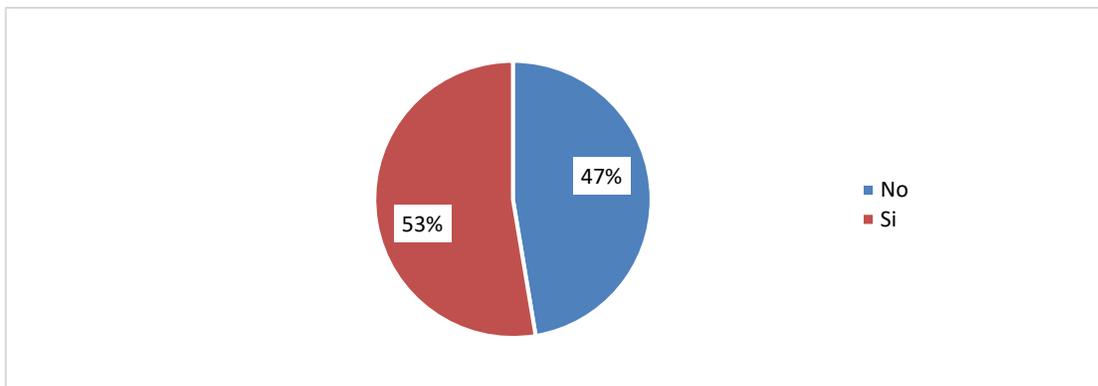
Figura 13. Si su respuesta fue si ¿Ha sufrido daños a su integridad?



Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con el 53% (n= 10) de los trabajadores si existen zonas industriales en el trayecto que deben atravesar para dirigirse del hogar al trabajo y viceversa, lo cuales emiten varios contaminantes atmosféricos que perjudican a la salud. Mientras que, el 47% (n = 9) indicó que deben pasar por estos sitios. Lo anterior muestra que la mayoría de las personas se expone a factores de riesgos que pueden ocasionar perjuicio a la salud en el corto, mediano y largo plazo (Figura 14).

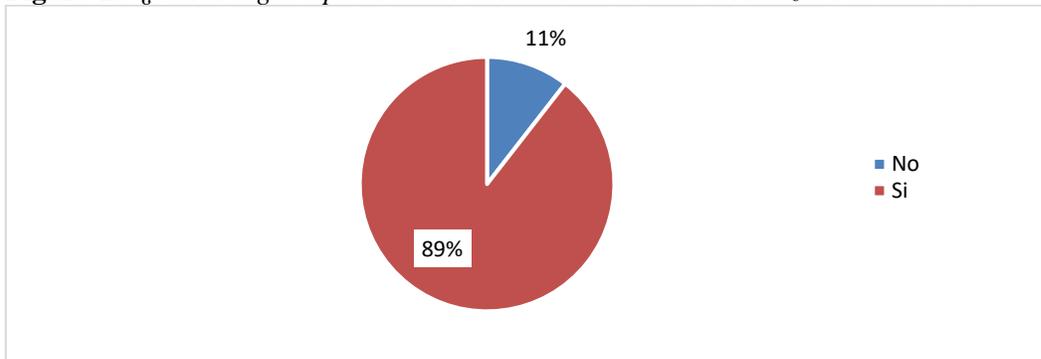
Figura 14. ¿Existe algún tipo de zona industrial en el trayecto de su casa al trabajo que emita contaminantes atmosféricos?



Fuente: Elaboración propia.

El 89% (n = 17) de los colaboradores si sienten algún tipo de temor al momento de salir a realizar sus laborales, mientras que el porcentaje restante que corresponde al 11% (n= 2) no lo siente. Lo anterior demuestra que existen factores de riesgos psicosociales que pueden afectar a los trabajadores, sobre todo contemplando que deben ir obligatoriamente a sus lugares de trabajo a diario (Figura 15).

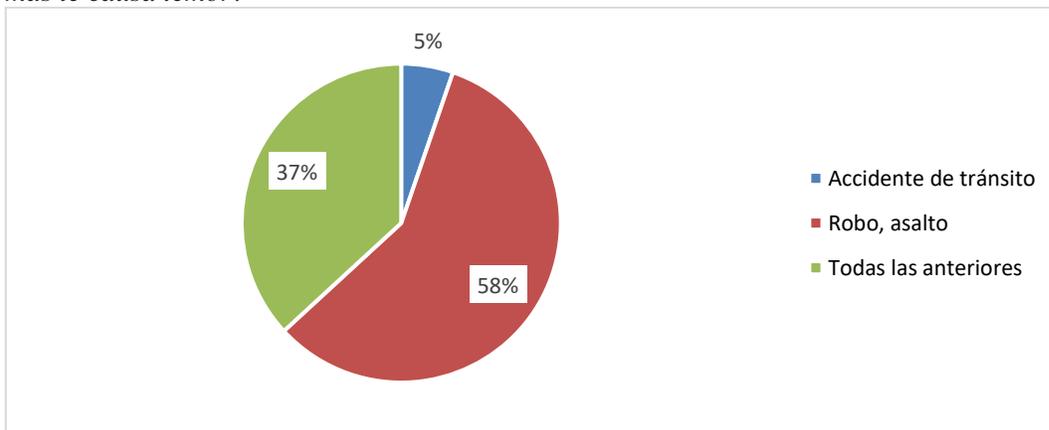
Figura 15. ¿Siente algún tipo de temor al momento de salir a realizar sus labores?



Fuente: Elaboración propia.

De la totalidad de personas que han mencionado que sentían temor, el 58% (n= 11) señaló a los robos y asaltos como la principal causa, seguido por el 37% (n =7) que hace alusión a múltiples factores, y el 5% (n= 1) siente temor por los accidentes de tránsito. Por lo tanto, la mayoría de las personas siente miedo por la presencia de delincuencia en las ciudades (Figura 16).

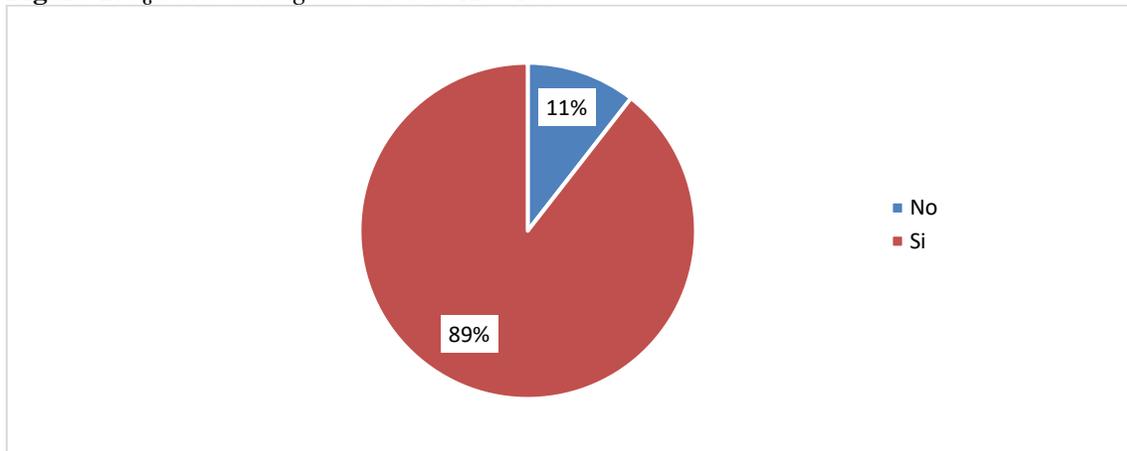
Figura 16. En caso de haber respondido si a la pregunta anterior, ¿Cuál sería el enunciado que más le causa temor?



Fuente: Elaboración propia.

Al indagar sobre los contagios durante y posterior a la pandemia COVID – 19 se evidencia que el 89% (n= 17) si se ha contagiado, mientras que el 11% (n=2) no había tenido este problema de salud hasta el momento de la ejecución de la encuesta (Figura 17).

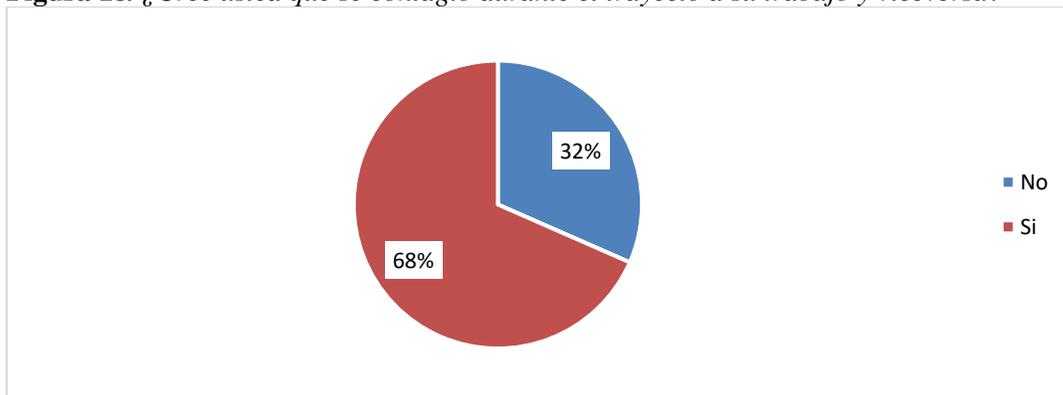
Figura 17. *¿Se ha contagiado de COVID - 19?*



Fuente: Elaboración propia.

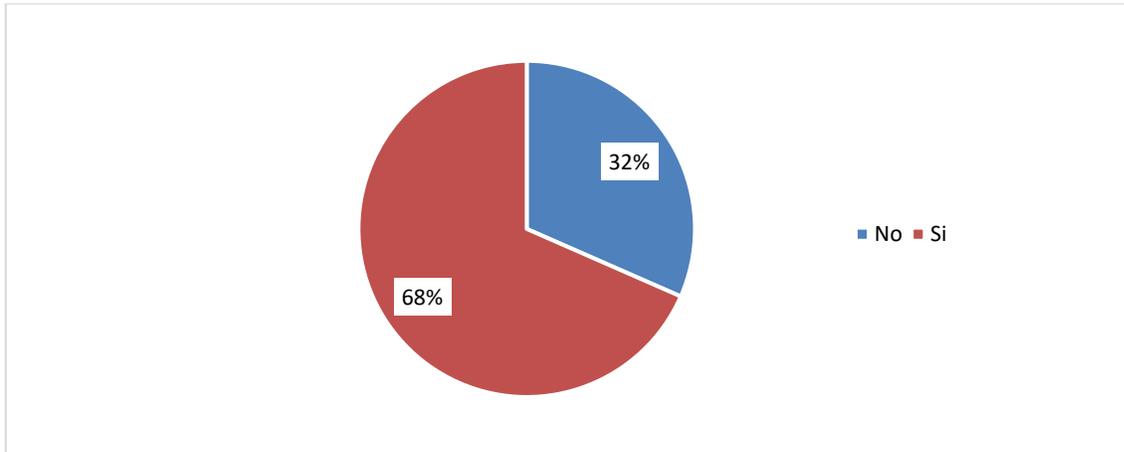
De la totalidad de personas que indicaron que sí se habían contagiado, se observó que el 68% (n= 12) considera que surgió en el trayecto desde sus casas hasta el lugar de trabajo y viceversa, mientras que, el 32% (n= 6) no cree haberse contagiado de esta manera (Figura 18).

Figura 18. *¿Cree usted que se contagió durante el trayecto a su trabajo y viceversa?*



Fuente: Elaboración propiaEl 68% (n= 13) de los trabajadores considera importante que la compañía donde trabajan en la actualidad implemente controles adicionales con la finalidad de disminuir los riesgos a los que se exponen fuera de las oficinas, mientras que el 32% (n= 6) no se encuentra conforme con esta afirmación (Figura 19).

Figura 19. ¿Cree usted que su compañía podría implementar controles adicionales para minimizar los riesgos expuestos al realizar su trabajo fuera de la oficina?



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, de las 19 personas que se encuestaron, un total de 7 mencionaron que no es necesaria la aplicación de medidas para reducir los riesgos en el trayecto desde la casa al trabajo y viceversas, así como las actividades que se desarrollan fuera de la oficina dentro de la jornada laboral.

Por su parte, el resto de participantes mencionó las siguientes medidas:

- Charlas instructivas para prevenir asaltos o accidentes de tránsito.
- Considerar las indicaciones del COE nacional para el sector público e incrementar el teletrabajo.
- Creo que tenemos todos los instrumentos, pero cuando existe un accidente debe mejorar el broker o la aseguradora mejorar con sus prestaciones
- Encuestas
- Ir menos tiempo a oficina
- Mandar cajas de mascarillas
- Metidos preventivos
- Poner películas anti robo
- Proveernos de más dispositivos de protección, limitar el ingreso a las áreas de alto riesgo de contagio.
- Pruebas periódicas COVID - 19, láminas de seguridad en el vehículo, dispositivo de rastreo en el vehículo.
- Seguros médicos

ANEXO 4

Anexo 1. Encuesta dirigida a los trabajadores

Cuestionario de riesgos laborales fuera de la oficina

Características sociodemográficas

Ficha

Edad	Genero	Grado de instrucción
20 a	M	PRIMARIA
30 a		SUPERIOR
40 a	F	TERCER NIVEL
50 o mas		CUARTO NIVEL

- 1. ¿Al realizar sus actividades laborales debe conducir un vehículo?**
 - a) Si
 - b) No

- 2. En el caso de que su respuesta anterior haya sido si ¿Qué clase de vehículo conduce?**
 - a) Moto
 - b) Camioneta
 - c) Bus
 - d) Auto

- 3. En el caso de que la respuesta de la pregunta 1 haya sido si ¿A quién pertenece el vehículo?**
 - a) Propio
 - b) De trabajo

c) Contratado por usted

4. ¿Durante su jornada de trabajo cual es el tiempo que usted pasa fuera de oficina?

- a) 30 minutos a 1 hora
- b) 1 hora a 3 horas
- c) 3 horas a 5horas
- d) 5 horas a 8 horas
- e) Más de 8 horas

5. ¿Cuánto es el promedio de tiempo que debe conducir durante su jornada laboral diaria, incluyendo la distancia de su casa al trabajo

- a) 10 – 30 minutos
- b) 30 – 60 minutos
- c) 60 – 90 minutos
- d) Más de 90 minutos

6. ¿Cuál es la frecuencia con la que debe desplazarse fuera de la oficina por asuntos estrictamente laborales?

- a) Diario
- b) Semanal
- c) Mensual
- d) Eventual

7. ¿Ha sufrido algún tipo de accidente de tránsito?

- a) Sí, en la ejecución de mi trabajo
- b) Sí, al trasladarme desde mi casa al trabajo y/o viceversa
- c) No

8. En el caso de haber respondido a o b ¿Cuál considera usted que fue la causa principal del accidente?

- a) Distracción
- b) Fatiga
- c) Intolerancia
- d) Velocidad
- e) Irrespeto a las señales de tránsito
- f) Uso de equipos móviles
- g) Antigüedad del vehículo

- h) Falta de mantenimiento
- i) Mal estado de las vías
- j) Clima
- k) Ausencia de señalética
- l) Otros

9. ¿Ha sufrido algún tipo de asalto o robo durante el desplazamiento de la casa hacia el trabajo y viceversa?

- a) Si
- b) No

10. Si su respuesta fue si ¿Ha sufrido daños a su integridad?

- a) Sí, lesiones y golpes
- b) Sí, daños psicológicos
- c) Si, solo daños materiales
- d) No

11. ¿Existe algún tipo de zona industrial en el trayecto de su casa al trabajo que emita contaminantes atmosféricos?

- a) Si
- b) No

12. ¿Siente algún tipo de temor al momento de salir a realizar sus labores?

- a) Si
- b) No

13. En caso de haber respondido si a la pregunta anterior cual sería el enunciado que más le causa temor

- a) Robo, asalto
- b) Accidente de tránsito
- c) Contraer Covid 19
- d) Todas las anteriores

14. Se ha contagiado de Covid 19

- a) Si
- b) No

15. Cree usted que se contagió durante el trayecto a su trabajo y viceversa

- a) si
- b) no

16. ¿Cree usted que su compañía podría implementar controles adicionales para minimizar los riesgos expuestos al realizar su trabajo fuera de la oficina?

- a) Si
- b) No

17. En caso de ser si cuales serían esos controles pregunta abierta.