

CCOO Federación Servicios



Trabajar encima de la moto

Trabajar encima de la moto

La moto es algo más que un medio de transporte o un vehículo para el ocio: para miles de motoristas es su herramienta de trabajo. Siempre a la intemperie y a menudo en jornadas nocturnas, muchos motoristas tienen además empleos precarios, con bajos sueldos que sólo suben si aprietan el acelerador para hacer más entregas.

VISITANOS SI QUIERES ESTAR INFORMADO

[SECCIÓN SINDICAL FRATERNIDAD MUPRESA](#)

Varón, de entre 18 y 30 años, conductor inexperto y trabajador poco cualificado con un empleo precario. Éste es el perfil de los trabajadores que se ganan la vida subidos en una moto, sobre todo mensajeros y repartidores de comida rápida, según un estudio elaborado por la Fundación Mapfre y la Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral.

En total hay en España unas 110.000 personas que trabajan como motoristas, ya sean funcionarios de Correos (unos 9.000, sobre todo, en zonas rurales), mensajeros que reparten documentación y pequeños paquetes (50.000), otros que reparten a domicilio pizzas u otros tipos de comida rápida (22.000), instaladores, cobradores y reparadores, y también personal de los diferentes cuerpos de seguridad (Policía Nacional, autonómica, municipal y de Tráfico, en total otros 20.000 motoristas).

Pese a su heterogeneidad (los funcionarios suelen tener mayor edad y mejores condiciones laborales y son mujeres en mayor proporción que los trabajadores de empresas privadas), todo el colectivo comparte el riesgo de estar permanentemente conduciendo: los motoristas tienen 13 veces más riesgo de morir en accidente de tráfico que el resto de los conductores, y el riesgo es aún mayor entre los que tienen en la moto su profesión. Esto se debe, según el Instituto Mapfre, a que en muchos casos conducen más horas que las recomendadas, y especialmente de noche, o incurren en conducción temeraria porque una gran parte del sueldo depende de que en su jornada laboral realicen más entregas.

Jaume P., repartidor de comida rápida con diez años de experiencia en el sector, no comparte esta visión y señala que "sólo los que empiezan corren demasiado. Luego, si haces números, ves que no te sale a cuenta tener un accidente y estar dos semanas de baja porque cobras menos salario y, sobre todo, pierdes las comisiones". Jaume tiene 33 años y confiesa que es de los pocos "que viven de esto": tiene un contrato de 30 horas semanales con un salario base de 425 euros al mes netos (sin pagas extras, eso sí), pero "si eres rápido y te haces viajes, en un mes te pueden doblar el sueldo con las comisiones". Éstas son especialmente elevadas para los motoristas que aportan motocicleta (el 80% de los trabajadores del sector en el conjunto de España según Mapfre y el 97% en Barcelona según el Gremi de Missatgeria, aunque el porcentaje es inferior en las grandes empresas, a menudo multinacionales).

En el sector de reparto de comida, sin embargo, los contratos suelen ser de menos de 15 horas

semanales, explica Jaume, "porque las empresas no quieren correr el riesgo de que el trabajador enferme o se despida", con lo que los sueldos son muy escasos. Los horarios tampoco ayudan (los mediodías, las tardes entre las 7 y las 12 y los fines de semana a partir de la 1 de la tarde).

Así, explica Jaume, "viene mucha gente joven que vive con sus padres, estudiantes que quieren sacarse unos euros para un gasto específico o trabajadores que quieren completar un sueldo que no les llega. Pero la mayoría lo deja: cuando empieza el frío o las lluvias se buscan otra cosa, o cuando comprueban que hay que trabajar las noches de los fines de semana y que no pueden salir con sus amigos. Prefieren buscar otro empleo, por ejemplo en bares o restaurantes, porque aunque el horario también es malo al menos estás a cubierto".

Jaume añade que las grandes cadenas de pizzas o similares tienen a todos sus trabajadores con contrato, pero entre las firmas más pequeñas "hay mucho pirata". En esto coincide con el Instituto Mapfre, que señala que un gran número de empresas de mensajería y reparto no tiene a sus trabajadores dados de alta en la Seguridad Social o incumplen los convenios colectivos o la ley de Prevención de riesgos laborales. Esto se ve favorecido por la atomización del sector - la mayoría de las empresas tiene menos de 12 trabajadores, según el Gremi-.

Mapfre coincide con Tráfico en que hay que reducir los accidentes que sufren los motoristas (sólo en Catalunya el año pasado perdieron la vida 490 conductores y otros 7.000 resultaron heridos y un 7% de ellos se accidentó en su jornada laboral). Para ello recomienda que las empresas velen por el buen estado de los vehículos; que provean a sus trabajadores de elementos de protección - de cascos a trajes- y no los elijan sólo por ser más baratos. También, que se familiaricen con los trayectos que recorrer sin que la rutina les lleve a bajar la guardia.

<http://www.lavanguardia.es>

2019 © CCOO SERVICIOS.