



Acta de Investigación Psicológica -

Psychological Research Records

ISSN: 2007-4832

actapsicologicaunam@gmail.com

Universidad Nacional Autónoma de
México
México
México

Dzib Koh, Nataly Beatriz; Campos Covarrubias, Marisol de los Ángeles; Novelo Alpuche,

Valeria de los Ángeles; Pérez Loria, Dulce Guadalupe

Percepción de Riesgo y Clima de Seguridad en Operadores de Transporte en
Mérida, Yucatán

Acta de Investigación Psicológica - Psychological Research Records, vol. 6, núm. 1, abril,
2016, pp. 2277-2285

Universidad Nacional Autónoma de México
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=358945983004>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Percepción de Riesgo y Clima de Seguridad en Operadores de Transporte en Mérida, Yucatán

Nataly Beatriz Dzib Koh¹, Marisol de los Ángeles Campos Covarrubias, Valeria de los Ángeles Novelo Alpuche & Dulce Guadalupe Pérez Loria
Universidad Autónoma de Yucatán

Resumen

Las organizaciones deben proporcionar un clima de seguridad, esto se refiere a las percepciones compartidas sobre políticas, procedimientos y prácticas de seguridad de la organización. El objetivo de este estudio es proporcionar una visión cuantitativa sobre la percepción de los factores de riesgo que poseen los operadores de transporte público con relación al clima de seguridad. El transporte como movilidad humana es un aspecto esencial para la sociedad, es necesario un sistema de transporte seguro que concuerde con los lineamientos que piden las leyes. En este estudio participaron 54 Operadores transporte de sexo masculino de la ciudad de Mérida, Yucatán, a los cuales se le aplicaron dos instrumentos, "Percepción de Riesgo" (Aguilar, 2013) y "Clima de Seguridad" (Meliá, 1999), las edades fluctuaban entre los 26 a 66 años. Se realizó la prueba estadística de la correlación de Pearson. Con los resultados obtenidos se puede observar que no existen diferencias estadísticamente significativas entre el clima de seguridad y la percepción de riesgo. Sin embargo, se pudo encontrar otras variables que son relevantes al evaluar la percepción riesgo, en este estudio se encontró que a mayor antigüedad, existe una mayor percepción de riesgo por parte de los operadores de transporte público.

Palabras Clave: Clima de Seguridad, Factores de Riesgo, Percepción de Riesgo, Operadores de Transporte, Mérida

Risk Perception and Safety Climate in Drivers of Public Transport at Mérida, Yucatán

Abstract

The organizations must provide a safety climate, this refers to the perceptions shared on politics, procedures and safety practices of the organization. The target of this study is to provide a quantitative vision on the perception of the factors of risk that the public transport operators possess in relation to the safety climate. This study was realized in the field of public transport, which refers to "an integral system of means of transport of widespread use, capable of giving solution to the needs for displacements of the persons". The transport as human mobility is an essential aspect for the society, for this there is needed a system of healthy and sure transport that agrees with the lineaments that ask for the laws. 54 Operators informed transport of masculine sex of the city of Merida, Yucatan, to which there him were applied two instruments, "Perception of Risk" (Aguilar, 2013) and "safety Climate" (Meliá, 1999), the ages were fluctuating between the 26 to 66 years. There was realized the statistical test of the interrelation of Pearson because this one claims to know the association and relation between two variables, in addition to knowing the index of reliability and validity of the measuring devices used in the investigation. With the obtained results it is possible to observe that differences do not exist as per statistics significant between the safety climate and the perception of risk. Nevertheless, it was possible to find other variables that are excellent on having evaluated the perception I water, in this study one found that at major age, the major one exists in the risk perception on the part of the operators of transport public. It is necessary to emphasize that a limitation was the number of participants, for it, a suggestion for future investigations, it is to increase the number of participants, because it would be a more representative sample on this problems.

Keywords: Safety Climate, Risk Factors, Risk Perceptions, Transport Drivers, Mérida

Original recibido / Original received: 15/07/2015

Aceptado / Accepted: 29/01/2016

¹ Nataly Beatriz Dzib Koh, Cel. 0449991090127, Correo: natalydk25@hotmail.com. Dirección postal: Calle 47 N°391^a por 138 y 140, col. El Porvenir, Mérida Yucatán. C.P. 97226

Riesgo en el trabajo

El riesgo en el trabajo representa la probabilidad de accidentarse o enfermarse como consecuencia de la actividad que se realiza o el medio en el cual se permanece durante el desempeño de la misma, este riesgo es toda probabilidad de que ocurran accidentes o daños a la salud de las personas o al valor real (Rodríguez, 2009). Los trabajadores saben que su trabajo implica riesgos, por lo que se crean percepciones de los mismos, dichas percepciones de riesgo pueden afectar o favorecer la realización de dicho empleo.

El estudio de la percepción de riesgo proporciona la información necesaria para crear climas de seguridad de mejor calidad en una organización (Slovic, 1987), por medio del estudio de la percepción de riesgo se construyen las bases de lo que es riesgoso o no para los trabajadores.

Un servicio de transporte público de calidad requiere operadores preparados y calificados, así como señala el Reglamento de Vialidad en su Decreto 1991, este menciona que las personas que funcionaran como operadores de transporte público deben acreditar ciertos exámenes psicológicos y químicos que les permitan brindar un buen servicio partiendo de su propia salud y a beneficio de los usuarios de este servicio.

Como ya se ha mencionado que, existen riesgos al momento de realizar un trabajo, esto indica que existen ciertos factores que se presentan que pueden poner en riesgo la vida total o parcial de empleado, así como de perder el empleo o ser sancionados, a estos se les conoce como factores de riesgo.

Los llamados factores de riesgo laboral dan lugar a diferentes tipos de accidentes, enfermedades profesionales y efectos para la salud, tales como fatiga, estrés, etc. (Cabaleiro, 2010).

Para la Organización Internacional del Trabajo (2012), los factores de riesgo son aquellas condiciones inseguras que dan origen al riesgo y a los que se denominan “factores causales” y están clasificados en tres tipos, los factores técnicos, organizacionales y de conducta o humano.

Las condiciones de seguridad son un factor de riesgo debido a que dichas condiciones influyen en los accidentes, incluyendo las características de máquinas, equipos y herramientas, seguridad general del local y del espacio de trabajo y riesgos de las fuentes de energía. Las condiciones de seguridad pretenden reducir al máximo o eliminar los riesgos de sufrir un accidente o lesiones en el trabajo, considerando tanto a las personas como a los materiales, equipos y maquinarias como afectadas por dichos riesgos.

Clima de Seguridad

El clima laboral hace referencia a aquellas descripciones individuales del marco social o contextual del cual forma parte la persona, son percepciones compartidas de política y procedimientos organizacionales, tanto formales como informales (Chiang, Salazar, & Núñez, 2007). El tema es de gran importancia debido que el clima laboral determina el comportamiento de las personas en las organizaciones mediante sus percepciones.

Zohar (2013) propone relaciones principales del clima de seguridad con otros aspectos organizacionales, por ejemplo menciona que el clima de seguridad

afecta las expectativas del trabajador sobre los efectos de su conducta de seguridad modificando los comportamientos reales de seguridad de los trabajadores y ocasionando que esta conducta tenga un impacto sobre los registros de seguridad de la empresa.

Método

Tipo de estudio

Dicho estudio, se considera descriptivo y de campo. Según Ortega y Pick (2011) se considera descriptivo porque se pretende explorar la percepción que tienen los operadores del transporte público sobre los riesgos en su trabajo, con relación al clima laboral percibido, al igual se enfoca a describir la percepción de riesgo de los empleados con la obtenida en el marco teórico.

Participantes

Se contó con la participación de 54 operadores, todos los sujetos fueron de sexo masculino y con un periodo mínimo de un mes de labor. Los participantes fueron seleccionados aleatoriamente, ya que son los que las empresas pudieron proporcionar para los objetivos del estudio, es decir es una muestra cautiva.

Instrumentos y variables

Se tuvieron dos variables y dos instrumentos a utilizar, los cuales serán definidos conceptual y operacionalmente a continuación: Definición conceptual: La percepción de riesgo, conceptualmente se considera como la evaluación combinada que hace el trabajador sobre la probabilidad de que un suceso adverso ocurra en un futuro en su lugar de trabajo y las posibles consecuencias que conlleve (Armengou & López, 2006). Operacionalmente se consideraran las respuestas obtenidas utilizando el instrumento que lleva por nombre: Percepción de Riesgo, según Aguilar (2013).

Clima de seguridad se puede definir conceptualmente como la percepción global de los aspectos de seguridad de la empresa que pueden servir como referente sobre el que desarrollar la propia conducta segura/insegura o sobre el juicio de los patrones ajenos de comportamiento seguro/inseguro (Melià, 1999).

Operacionalmente se consideraran las respuestas obtenidas en el instrumento tipo Likert “Clima de seguridad”, presentado por (Melià, 1999).

Procedimiento

Para la realización del trabajo se llegó a los participantes en su centro de trabajo durante su periodo de descanso para no interrumpir sus deberes laborales, los instrumentos fueron aplicados de forma individual y colectiva con una duración no máxima de 20 minutos.

Al presentar los instrumentos a los Operadores de transporte Público (OTP), se explicaron los objetivos del presente estudio con el fin de obtener los mejores resultados posibles. Al igual, se solicitó la mayor honestidad por parte de

los trabajadores para la resolución de dichos instrumentos, donde se mantuvo el anonimato y confidencialidad de cada participante, así como la confidencialidad de las empresas que apoyaron la participación de los operadores de transporte público.

Resultados

El estudio contó con la participación de 54 operadores de transporte público, los cuales el 100% (fc=54) fueron hombres, donde la mayoría, 88.9% (fc=48) son casados. La edad fluctuaba entre 26 y 66 años de edad, por lo que el promedio fue de $M=44.89$; $Ds=9.10$. Mientras que el promedio de la antigüedad fue de $M=123.74$ meses; $Ds=109.11$ (10 años con 3 meses). Con respecto a los accidentes, el 53.7% (fc=29) de los participantes contestaron que si han tenido accidentes en su trabajo, pero solo el 7.4% (fc=4), resultaron con una lesión significativa.

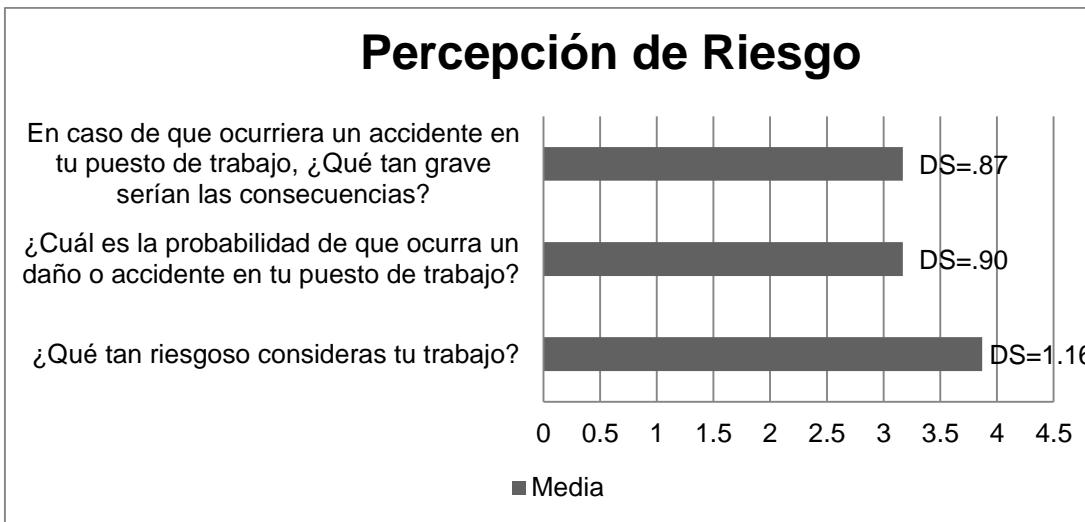
El instrumento de percepción de riesgo obtuvo un nivel significancia baja, debido a que solo se utilizaron tres reactivos de los seis correspondientes a dicho instrumento, estos reactivos de medición nominal son descritos en la gráfica 1. Para el instrumento de clima de seguridad y sus respectivas dimensiones obtuvieron un nivel de significancia alta, relativamente (ver Tabla 1).

Tabla 1
Alpha de Cronbach de las variables de estudio

Variable	Alfa de Cronbach
Percepción de riesgo	.69
Clima de seguridad total	.89
Dimensión 1: Estructuras de la seguridad de la empresa	.86
Dimensión 2: Políticas de seguridad de la empresa.	.83
Dimensión 3: Acciones específicas en seguridad y salud laboral.	.81

Nota: La percepción de riesgo obtuvo un nivel de confiabilidad por debajo de .70 mientras que el clima de seguridad obtuvo por arriba de .80, lo que indica que las variables del clima de seguridad tiene más confiabilidad ya que *el valor mínimo aceptable para este coeficiente es .70 y el valor máximo esperado es .90* (Oviedo & Campo-Arias, 2005).

A continuación se pueden observar los resultados obtenidos sobre la percepción de riesgo en la Gráfica 1, donde la media mayor fue de $M=3.87$ ($DS=0.87$), es decir, los operadores perciben un riesgo normal en su puesto de trabajo.



Gráfica 1. Medidas de dispersión y tendencia central de Percepción de riesgo (Aguilar, 2013). Se obtuvo una percepción de riesgo alta en el trabajo de los operadores de transporte público siendo esta mayor a 3.5 y teniendo una percepción de riesgo medianamente grave, también se observa que tienen la percepción de que es probable que ocurra un accidente en su trabajo. Ds=Desviación estándar

Mediante un análisis de contenido, se obtuvo que las condiciones inseguras que lograron percibir los operadores de transporte público acerca de la percepción de riesgo, mayormente fue acerca del estado en que se encuentran sus unidades de transporte ya que la mayoría indican muchos aspectos sobre las fallas mecánicas en las que se encuentran estas unidades (ver Tabla 2).

El objetivo de la investigación es encontrar si existe una relación entre el clima de seguridad y la percepción de riesgo en operadores de transporte público para ello se aplicó la prueba estadística de la correlación de Pearson debido a que esta pretende conocer la asociación y relación entre dos variables, además de conocer el índice de confiabilidad y validez de los instrumentos de medición utilizados en la investigación.

Se encontró una correlación de -0.52 entre el clima de seguridad y la percepción de riesgo, con los resultados obtenidos se puede observar que no existen diferencias estadísticamente significativas entre el clima de seguridad y la percepción de riesgo. Es decir, no existe relación entre ambas variables, la percepción de riesgo no influye en el clima de seguridad y viceversa.

Tabla 2

¿Qué condiciones inseguras encuentras en tu sitio de trabajo?

Categoría		Frecuencia
Condiciones meteorológicas	Que llueve	5
	La neblina	1
	El clima	1
	Total	7
Condiciones del Estado de la Unidad de Transporte	Fallas mecánicas	7
	Mal estado de la unidad de transporte.	6
	Estado de la unidad de transporte	1
	Mantenimiento de la unidad	5
	Frenos	5
	Frenos bajos	6
	Sin limpiaparabrisas	3
	No sirven los limpiadores	2
	Sin luces	1
	Luces bajas	2
	Fallas del motor	2
	Mangueras de aire	1
	Las llantas que patinan	1
	No contar con cinturón de seguridad	1
	Asientos inseguros	1
	Cristales rotos	1
	Mal estado de la carrocería	1
	Unidades de transporte muy antiguas	2
	No tener asientos	1
	Quedarse sin cloch	
	Las llantas	3
	El cepillo no sirve	1
	Total	53

Sin embargo, se encontró una correlación no contemplada en los objetivos iniciales. Por lo que se encontró que sí existe una correlación entre la antigüedad en el puesto de trabajo con respecto a la percepción de riesgo, es decir, a mayor antigüedad existe mayor percepción ante acciones o conductas de riesgo en el trabajo. Esta correlación tuvo una dirección directamente proporcional, con una fuerza baja pero significativa.

Tabla 3

Correlación de Pearson entre Antigüedad y Percepción de Riesgo
Percepción de Riesgo

Antigüedad	.114*
------------	-------

Nota: *p=<.05

Conclusiones y discusiones generales

Para este estudio es importante resaltar que un servicio de transporte público de calidad requiere operadores preparados y calificados, así como señala el

Reglamento de Vialidad en su Decreto 1991, por lo tanto, es de interés para este estudio recalcar los resultados obtenidos, considerando importante este puesto de trabajo en la sociedad. Para Aguilar (2013), la prevención de los accidentes de trabajo y la gestión del comportamiento seguro se tiene que tomar en cuenta a todos los involucrados en el fenómeno, el cual incluye al trabajador, para así fomentar un mayor compromiso por la seguridad en el trabajo.

Percepción de Riesgo

En esta investigación los operadores de transporte público consideran más el tener accidentes tanto de tránsito como el herir a una persona o algún pasajero como el mayor riesgo de su puesto de trabajo, y como acciones inseguras ellos toman más en cuenta aquellas imprudencias que tiene como conductores cuando manejan, donde consideran acciones como el exceso de velocidad, frenar bruscamente y hasta no respetar los señalamientos, entre otros. Las condiciones inseguras en las que se encuentra más los Operadores de Transporte Público (OTP) en relación a su percepción de riesgo, es la condición de la unidad de transporte que manejan, pues mencionan diversas fallas mecánicas y mal estado de la unidad, especificando las condiciones del transporte.

De acuerdo a la interpretación de los operadores de transporte, en relación a las condiciones inseguras que consideran, entran en el rango de factores técnicos ya que se refiere a las condiciones riesgosas que poseen los medios, objetos, procesos productivos, actividades y puestos de trabajo, como son los materiales, instalaciones, ambiente laboral, entre otros, según esta organización. En relación con las acciones inseguras que mencionan los operadores de transporte, de acuerdo a la Organización internacional del trabajo (2012), se centran más en los factores organizativos, que son los que están relacionados con la organización del trabajo, la estructura y cultura organizacional, ya que refleja incumplimiento o cumplimiento insuficiente de la responsabilidad de los dirigentes, así como la falta de supervisión, regulación y control.

En cuanto al nivel de riesgo, lo que percibe la muestra, fue sobre un nivel de riesgo normal, pero aun así están conscientes de que es probable que ocurra un accidente, teniendo en cuenta que las consecuencias de ese accidente pueden ser graves.

Clima de Seguridad

El clima de seguridad que se presenta en la empresa debe generar un ambiente seguro para los trabajadores, y que estos resulten beneficiados por los procedimientos y acciones que la empresa genere, además de que deben ser apoyadas y reforzadas para dicho bienestar (Hofmann & Stetzer, 1998).

Durante la realización de este trabajo se encontró una inconformidad de los Operadores de transporte con sus empresas, debido a que estas les exigen cumplir con un tiempo específico para no ser sancionados pero no se les brinda apoyo ni se les toman en cuenta los contratiempos y el mal estado de las unidades de transporte.

De esta manera, en la presente investigación se puede observar que los Operadores de transporte público no toman en cuenta el clima de seguridad que tiene su empresa y siguen percibiendo su trabajo como muy riesgoso.

Griffin y Neal (2000), mencionan que existe una buena relación entre el clima de seguridad y la percepción de riesgo por parte de los trabajadores, de igual manera nos dice que el clima de seguridad genera dicha percepción y por lo tanto genera en los empleados prácticas positivas en la seguridad en el trabajo.

Se llega a la conclusión de que el clima debe ser socialmente creado y compartido, lo que debe traducirse en semejanza en las evaluaciones de personas que trabajan en el mismo contexto organizacional. Esta afirmación teórica no ha sido puesta a prueba de forma rigurosa con investigación empírica. Sin embargo los resultados encontrados muestran una correlación intraclasa que, efectivamente, todos los factores de clima muestran un grado de acuerdo entre trabajadores de una misma empresa que no es despreciable desde el punto de vista estadístico.

Algunas de las limitaciones importantes de este estudio, son una muestra muy pequeña, ya que no se pudo contar con la participación de más de 58 operadores de transporte público además no se contaba con el tiempo suficiente para aplicación de los instrumentos en otra empresa de transporte.

Con este trabajo de investigación se pretende a futuro mejorar las condiciones de trabajo de los operadores de transporte público, pues como se menciono en los apartados anteriores ellos consideran sus unidades de transporte inadecuadas, mejorando sus condiciones de trabajo se tiene la creencia de que podrían aumentarían su satisfacción con el trabajo y así brindar un servicio de calidad.

Referencias

- Aguilar, C. (2013). *Percepción de riesgo en trabajadores del sector eléctrico: hacia la cultura de la prevención*. Tesis Doctoral. Centro de Estudios Clínicos e Investigación Psicológica. México.
- Armengou Marsans, L. M., & López Fernández, E. (2006). Percepción del riesgo, actitudes y conducta segura de los agentes implicados en los accidentes laborales. *Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención*, 28, 42-47
- Cabaleiro, V. (2010). *Prevención de riesgos laborales. Normativa de seguridad e higiene en el puesto de trabajo*. España: Ideas propias editorial.
- Chiang, M., Salazar, C., & Núñez, A. (2007). Clima organizacional y satisfacción laboral en un establecimiento de salud estatal: Hospital tipo 1. *Theoria*, 61-76.
- Griffin, M. & Neal, A. (2000). Perceptions of Safety at Work: A Framework for Linking Safety Climate to Safety Performance, Knowledge, and Motivation. *Journal of Occupational Health Psychology*, 5(3), 347-358.
- Hofmann, D.A. & Stetzer, A. (1998). The role of safety climate and communication in accident interpretation: Implications for learning from negative events. *Academy of Management Journal*, 41(6), 644– 657.
- Meliá, J. (1999). La medida del clima de seguridad y salud laboral. *Anales de Psicología*, 15(2), 269-289.

- Organización Internacional del Trabajo. (2012). *Seguridad y Salud en el trabajo*. Recuperado de: <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/languages/index.htm>
- Rodriguez, M. (2009). Factores psicosociales de riesgo laboral: ¿Nuevos tiempos, nuevos riesgos? *Observatorio Laboral Revista Venezolana*, 2(3). 127-141.
- Slovic, P. (1987). Perception of Risk. *Science*, 236, 280-285.
- Zohar, D. (2013). Safety climate: Conceptual and measurement issues. *Handbook of occupational health psychology*, América Psychological Association, Washinton, D.C, 123-142.