



## INFORME

# “LA REPERCUSIÓN DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE EN LA POBLACIÓN TRABAJADORA” SEGUROS PELAYO-FESVIAL

Madrid 30 de Noviembre de 2010

*El informe presente tiene el objetivo de analizar los accidentes in itinere en España en la población trabajadora con los datos más recientes referentes al 2009.*

*Para proporcionar mayor profundidad, se realizan comparaciones con la evolución de datos de la accidentalidad laboral vial de años anteriores, los accidentes laborales viales ocurridos en total y los producidos en misión. Además, se ha realizado un barómetro sociológico para detectar el grado de conocimiento por parte de la población ocupada de los accidentes in itinere y su percepción del riesgo sobre los mismos (Barómetro realizado por Seguros Pelayo y FESVIAL con el asesoramiento técnico de EMER GFK).*

*Ante estos resultados Seguros Pelayo y Fesvial han realizado una campaña de sensibilización para concienciar a los trabajadores que se desplazan en vehículo privado, principalmente en coche, de la importancia de prestar atención a la conducción al ir y volver al trabajo, a pesar de realizar diariamente esos desplazamientos.*

## INDICE DEL INFORME

INTRODUCCIÓN: LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES	pág. 4
DATOS DE ACCIDENTALIDAD LABORAL VIAL	pág. 5
“TIPO” DE ACCIDENTE EN EL TRABAJO, TIPOLOGÍAS DE ACCIDENTES LABORALES VIALES.	pág. 10
DÓNDE OCURREN LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES Y CUÁLES SON LAS PRINCIPALES CAUSAS	pág. 13
CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES: TIPO DE LESIÓN.	pág. 14
DÍA DE LA SEMANA DONDE OCURREN ESTOS ACCIDENTES.	pág. 15
EDAD DE LOS ACCIDENTADOS	pág. 17
TIPO DE CONTRATO	pág. 21
PERFIL DEL ACCIDENTE LABORAL VIAL IN ITINERE	pág. 22
BARÓMETRO SOCIOLÓGICO	pág. 23
RESULTADOS DEL BARÓMETRO SOCIOLÓGICO	pág. 27
PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL BARÓMETRO SOCIOLÓGICO	pág. 32
CONCLUSIONES GENERALES DEL INFORME	pág. 33

## 1 INTRODUCCIÓN: LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES

Los accidentes de tráfico constituyen un problema social y de salud, para cuya solución requiere de la participación e implicación de todos los miembros de la sociedad: Gobierno, Administraciones, Agentes de Tráfico, Medios de Comunicación, Profesores, Usuarios, Empresarios, etc., todo el conjunto de agentes sociales relacionados con el tráfico, la empresa, la prevención y la seguridad vial.

En el año 2009, según los últimos datos publicados por la DGT, se produjeron 2.117 accidentes de tráfico mortales tanto en carretera como en ciudad, en los cuales 2.714 personas fallecieron. Desde el 2004 se está siguiendo una tendencia descendente en las cifras de accidentalidad, pero a pesar de ello, hay que continuar sumando esfuerzos en prevenir y evitar que se produzcan más víctimas.

La movilidad forma parte de nuestra vida. Cada día se producen miles de desplazamientos ocasionados por la **necesidad de acudir a nuestros centros de trabajo**, y gran parte de ellos se realizan en vehículo privado. Estos desplazamientos conllevan un riesgo de sufrir accidentes de tráfico.

La última encuesta publicada por el Ministerio de Fomento sobre la movilidad de las personas, (*Encuesta de movilidad de las personas residentes en España 2006-2007*), **señala que un 37% de los centros habituales de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de residencia**, lo que hace que aumenten los desplazamientos en algún modo mecánico, fundamentalmente a través de vehículos privados.

Dentro de la tipología de accidentes de tráfico, se encuentran los accidentes laborales viales, que son aquellos que suceden en el ámbito laboral. Estos accidentes se pueden clasificar en dos tipos:

- **Accidentes “in itinere”** es decir aquellos que sufre el trabajador al ir o volver de su hogar a su puesto de trabajo.
- **Accidentes “en misión”** los accidentes que se producen por desplazamientos de trabajo.

Estos accidentes se consideran accidentes de trabajo, y por lo tanto son competencia de la gestión de prevención de riesgos laborales en las empresas, y

requieren políticas de actuación y prevención, que impliquen tanto a empresarios como a trabajadores para que en poco tiempo se introduzca una nueva cultura de seguridad en la empresa.

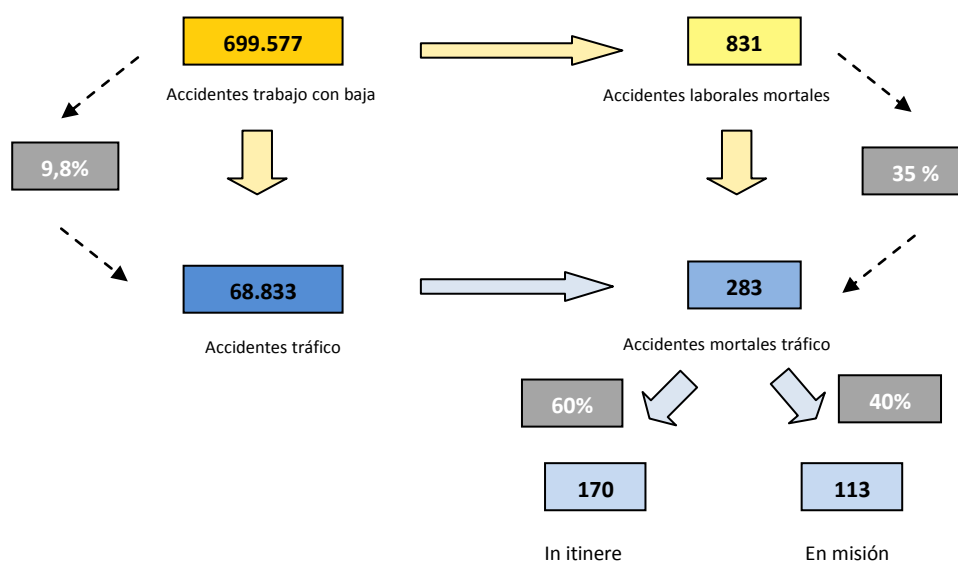
En este informe realizaremos un estudio en profundidad de la accidentalidad laboral vial, pero se realizará un especial hincapié en los accidentes in-itinere ya que por su número y características afectan a un mayor grupo poblacional.

## 2 DATOS DE ACCIDENTALIDAD LABORAL VIAL

Según los datos que ofrece el informe “Accidente de trabajo-tráfico durante el año 2009” elaborado por el INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo), se pone de manifiesto la problemática que representa hoy en día la seguridad vial en el ámbito de la prevención laboral.

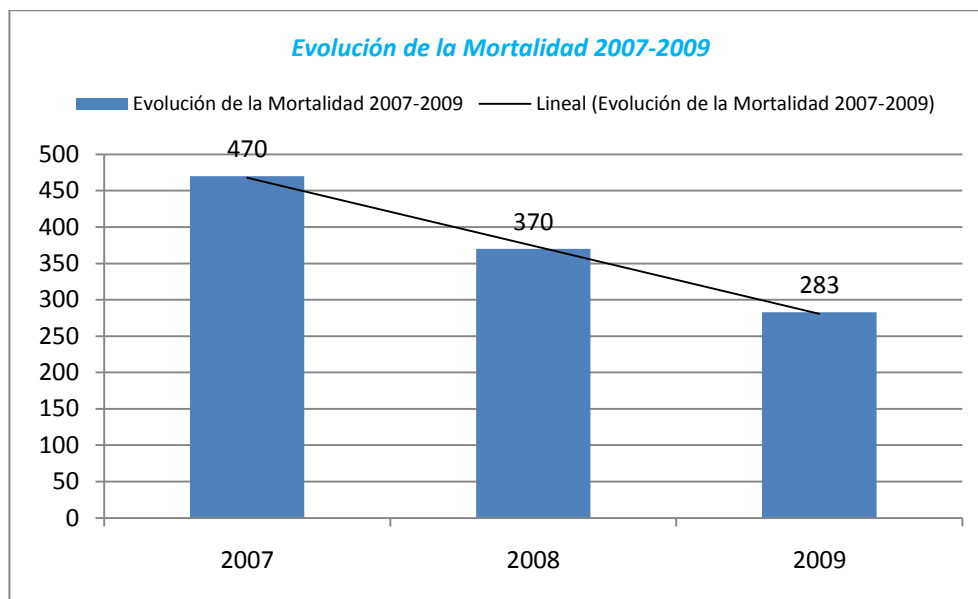
Centrándonos en los principales datos del informe, observamos que de los casi 700.000 accidentes laborales con baja que se produjeron en 2009, el 9,8% fueron accidentes de tráfico y de los 831 accidentes laborales mortales, casi el 35% fueron por esta misma causa. El 60% (170) de estos accidentes se producen al ir y al volver del trabajo, y el 40% (113) durante la jornada laboral. Estas cifras muestran que **1 de cada 3 accidentes laborales mortales se producen por el tráfico.**

Gráfico 1. Accidentes laborales viales 2009



Comparando estas cifras, con las de los años 2007 y 2008, observamos como en esta tipología de accidentes, **el número de accidentes mortales ha descendido considerablemente**, pasando de 470 en el 2007, a 370 en el 2008 y a 283 en el 2009, lo que supone un descenso en casi un 40%.

**Gráfica 2. Evolución de la Mortalidad 2007-2009**



Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2007, 2008 y 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

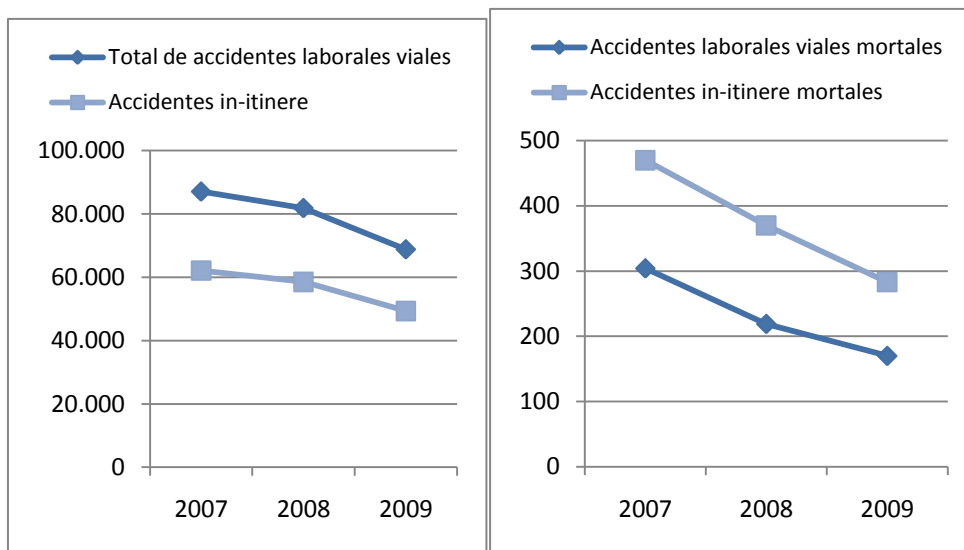
Respecto los accidentes in itinere, también se observa un descenso en las víctimas mortales durante estos años pasando de 304 en el 2007, 219 en el 2008, a 170 en el 2009, lo que resulta un descenso del 44% en los últimos años.

**Tabla 1. Evolución accidentes laborales viales 2007-2009**

Evolución accidentes laborales viales 2007-2009	
---	--

AÑOS	In itinere		ATT Totales	
	Accidentes	Accidentes mortales	Accidentes	Accidentes mortales
2007	62.097	304	87.038	470
2008	58.533	219	81.840	370
2009	49.335	170	68.833	283

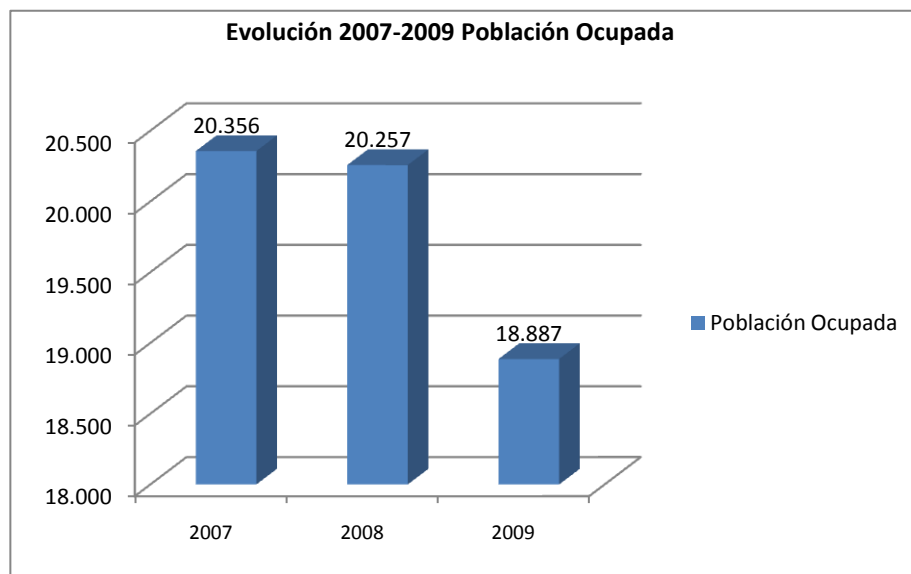
**Grafica 3. Evolución accidentes laborales viales totales e in-itinere y accidentes laborales e in-itinere mortales 2007-2009**



Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2007, 2008 y 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

El número de **desplazamientos** in itinere y en misión, **están relacionados con el índice de ocupación**, ya que conforme mayor población ocupada hay, mayor número de desplazamientos por estos motivos se producen. Este descenso, tanto de los accidentes laborales viales en general como de las víctimas, se debe a la efectividad de las medidas para la mejora de la seguridad vial implantadas en los últimos años (Permiso por Puntos, modificación Código Penal en materia de Seguridad Vial, mejora de las carreteras, etc.), así como a un descenso en la población ocupada tal y como indica el siguiente gráfico.

**Gráfica 4. Encuesta de Población Activa (EPA). (Datos en miles de personas).**



Estos datos muestran que la tendencia de descenso de los accidentes de tráfico en los últimos años, también está repercutiendo en los accidentes laborales viales, pero no por ello hay que confiarse, ya que el hecho de que se produjeran **283 víctimas mortales en el último año**, sigue haciendo preciso actuar con medidas específicas dirigidas tanto a empresarios, prevencionistas de riesgos laborales y trabajadores, para lograr desplazamientos seguros en el entorno del trabajo.

Teniendo en cuenta los datos publicados por el INSHT, podemos realizar el siguiente análisis de los accidentes laborales viales, y observar **dónde suceden**, **quiénes los sufren** (por sexo y edad), **qué situación laboral tienen** (tipo de contrato) y **cuándo se producen** (día de la semana). Con esta información obtendremos el perfil del accidente laboral vial, y a partir de ahí será mucho más eficaz aplicar medidas preventivas eficaces.

En este análisis, es importante centrarse en los datos totales ya que nos muestran el accidentograma de este tipo de accidentes, pero **no debemos olvidar la tasa de incidencia** en algunas variables del informe, ya que nos están señalando los grupos más susceptibles de sufrir un accidente<sup>1</sup>.

También debemos matizar que en cuestiones de género la cantidad de población ocupada no es proporcional ya que existe una relación de 3:1 (por cada tres hombres ocupados hay una sola mujer ocupada), por lo que, en muchas ocasiones la tasa de incidencia es superior en mujeres debido al menor número de ellas ocupadas.

**Tabla 2. Evolución de la población en relación con la actividad económica según sexo.**

	2002*		2007		2008	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
<b>Población de 16 a 64 años</b>	<b>14.062,7</b>	<b>13.912,6</b>	<b>15.460,5</b>	<b>15.091,2</b>	<b>15.636,2</b>	<b>15.265,2</b>
<b>Población de 16 años y más</b>	<b>16.983,3</b>	<b>17.862,7</b>	<b>18.598,4</b>	<b>19.298,5</b>	<b>18.825,3</b>	<b>19.531,2</b>
Activos (16 y más)*	11.405,8	7.631,4	12.876,3	9.528,1	13.029,5	10.035,2
- Ocupados	10.431,9	6.393,5	11.997,1	8.479,8	11.340,6	8.516,2
- Parados	973,9	1.237,9	879,2	1.048,3	1.688,8	1.519,0
Inactivos (16 y más)	5.577,6	10.231,3	5.722,0	9.770,4	5.795,8	9.496,0
Tasa de actividad (16 y más)	67,2	42,7	69,2	49,4	69,2	51,4
Tasa de paro (16 y más)	8,5	16,2	6,8	11,0	12,9	15,1
Tasa de empleo (16 y más)	61,4	35,8	64,5	43,9	60,2	43,6
Tasa de actividad (16 a 64)	80,6	54,6	82,6	62,8	82,7	65,3
Tasa de paro (16 a 64)	8,6	16,3	6,9	11,1	13,0	15,2
Tasa de empleo (16 a 64)	73,7	45,7	76,9	55,9	71,9	55,4

Notas: los valores absolutos son miles de personas y las tasas son porcentajes. Datos referidos al 4º trimestre.

\* en el año 2002 se introduce una nueva definición operativa de paro.

Fuente: Encuesta de Población Activa, INE.

<sup>1</sup> La tasa de incidencia se obtiene como resultado del cálculo de los accidentes ocurridos en cada tipología por cada 100.000 ocupados (sean hombres o mujeres). De esta forma los datos se pueden comparar homogéneamente.

### 3 “TIPO” DE ACCIDENTE EN EL TRABAJO, TIPOLOGÍAS DE ACCIDENTES LABORALES VIALES

A la hora de analizar el **tipo de accidente**, el INSHT lo tipifica en su informe como “lugar del accidente”, pero que en este informe trataremos esta variable como “tipo de accidente” en vez de como “lugar del accidente”. Esta variable presenta las siguientes tipologías:

- **In itinere:** al ir y volver del trabajo:
- **En desplazamiento:** desplazamientos producidos por motivos de trabajo dentro de la jornada laboral.
- **En centro habitual:** accidentes de tráfico producidos dentro del centro habitual de trabajo.
- **En otro centro:** accidentes de tráfico producidos en otro centro de trabajo.

Después de la explotación de datos de esta variable “tipo de accidente los resultados obtenidos son:

#### 3.1 Accidentes no mortales

- En 2009, los accidentes laborales viales **se produjeron mayoritariamente al ir y volver del trabajo** es decir in itinere (49.335 accidentes frente a los 19.498 en jornada laboral).
- En datos absolutos, existen **pocas diferencias en la variable “género”** ya que los hombres solo asumen en un 4,5%, más accidentes in-itinere que las mujeres, concretamente 52,2% los hombres frente al 47,7% de las mujeres.
- Si nos fijamos en la tasa de incidencia, (285,84 accidentes in itinere por cada 100.000 personas ocupadas frente los 242,12 de los hombres), son **las mujeres** las que proporcionalmente se vieron algo **más envueltas** en

accidentes, que los hombres, pero la diferencia no es ampliamente significativa<sup>2</sup>.

- En el caso de los accidentes en jornada laboral los **hombres destacan con mayor accidentalidad**, con una tasa de incidencia tres veces superior a la de las mujeres. (78% de los hombres frente a 22% de las mujeres)

**Tabla 3. Accidentes laborales viales totales por sexo, 2009**

ATT totales por sexo, 2009						
Sexo	En jornada	TI	In itinere	TI	ATT Totales	TI
Varón	15.319 (78%)	143,89	25.777 (52%)	242,12	41.096	386,01
Mujer	4.179(22%)	50,71	23.558 (48%)	285,84	27.737	336,55
Total	19.498	103,23	49.335	261,20	68.833	364,43

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

### 3.2 Accidentes mortales

- Si nos referimos a los **accidentes mortales** en datos globales, son los desplazamientos **in itinere los que presentan mayor porcentaje de mortalidad** (60%, con 170 muertos), frente los accidentes en jornada de trabajo (40%, con 113 muertos).
- En función del género, en este caso hay mayor número de víctimas mortales **masculinas**.
- Los varones **asumen un 94% de mortalidad** en los accidentes en jornada y un **81% en los in-itinere**, lo que los señala claramente como grupo de riesgo. Se producen doce fallecimientos de hombres por cada uno de mujeres en accidentes en jornada y tres y medio in itinere.

<sup>2</sup> Existe una mayor proporción de hombres ocupados que mujeres 3:1 (por cada tres hombres ocupados hay una sola mujer ocupada).

**Tabla 4. Accidentes laborales viales mortales totales por sexo, 2009**

ATT totales mortales por sexo, 2009						
Sexo	En jornada	TI	In itinere	TI	Total	TI
Varón	106 (94%)	1,00	138 (81%)	1,30	244(86%)	2,29
Mujer	7 (6%)	0,08	32 (19%)	0,39	39 (14%)	0,47
Total	113 (40%)	0,60	170 (60%)	0,90	283	1,50

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Como conclusión podríamos afirmar que los **trabajadores varones presentan un mayor riesgo de sufrir accidentes laborales viales mortales**, seguramente ocasionado por las ocupaciones laborales a las que se dedican<sup>3</sup> y son los in-itinere los que mayor mortalidad producen.

---

<sup>3</sup> Uno de los segmentos de ocupación que mayor riesgo presenta de sufrir accidentes laborales viales, es el transporte por carretera tanto de pasajeros como de mercancías. Este segmento está formado mayoritariamente por conductores profesionales varones (según el estudio "Evolución reciente de la segregación laboral por género en España" de la Universidad de Alcalá, 2008), y presentan una mayor probabilidad de sufrir este tipo de accidentes, ya que prácticamente toda su jornada laboral se centra en la conducción. Además estos accidentes al producirse generalmente en zonas interurbanas, la gravedad y consecuencias son mucho más graves, puesto que se circula a mayor velocidad que en zona urbana. Si a esto le sumamos que los hombres presentan una menor percepción del riesgo en la conducción, y que están mucho más expuestos a situaciones de riesgo y vulnerabilidad de las normas, se muestra claramente por qué los hombres tienen un mayor riesgo de sufrir accidentes laborales viales mortales.

## 4 DÓNDE OCURREN LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES Y CUÁLES SON LAS PRINCIPALES CAUSAS

### 4.1 Accidentes in itinere:

Los accidentes producidos al ir o volver del hogar al centro de trabajo se suelen producir en **zonas urbanas o áreas metropolitanas**, en horarios con altas densidades de tráfico, lo que hace que la velocidad de circulación no sea elevada. Generalmente este tipo de accidentes se producen por **distracciones, fatiga, sueño y velocidad inadecuada**. Estas causas suelen aparecer por: la rutina en los trayectos, la excesiva confianza en la conducción, lo que aumenta la probabilidad de sufrir un accidente.

Las principales causas que provocan accidentes in itinere se pueden clasificar en:

- **Causas internas al conductor:** distracciones como el uso de móvil, manos libres, manipulación de radio, navegador, etc., fumar, leer el periódico, comer, las prisas, el ensimismamiento, etc.
- **Causas externas al conductor:** la densidad del tráfico, otros conductores, factores climatológicos, señales viales, el estado de la vía, etc.

### 4.2 Accidentes en misión:

Los accidentes de tráfico producidos durante la jornada de trabajo, se suelen producir en **zonas interurbanas**, donde se circula a mayor velocidad y por lo tanto las consecuencias son más graves. Como afirmábamos anteriormente, se producen más accidentes mortales en misión que in itinere. Esto es debido generalmente a la **velocidad excesiva o inadecuada**, junto con las distracciones, la fatiga y el cansancio, como factores concurrentes.

## 5 CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES: TIPO DE LESIÓN

Como hemos visto en el año 2009 se produjeron 68.833 accidentes laborales viales, en los cuales hubo 283 mortales, lo que supone el 0,41%, por lo que **tenemos una 99,59% de accidentados que quedan con lesiones, leves/moderadas, graves o muy graves.**

La **mitad de las lesiones** que generalmente se producen por este tipo de accidentes (in itinere y en jornada laboral), **suelen ser dislocaciones, esguinces y torceduras**, considerándose las víctimas de estos accidentes como heridos leves en su mayoría.

Le siguen las heridas **en casi un 20% de las mujeres y un 25% en los hombres**, y en tercer lugar, los accidentes con lesiones múltiples. Tanto en el caso de las heridas como en el de las lesiones múltiples, sufren un mayor porcentaje los hombres que las mujeres.

En el 2009 en uno de cada cuatro accidentes se produjeron heridas y lesiones superficiales. Las **lesiones múltiples aparecen en casi un 8%** de los casos y las fracturas en un 4%.

En caso de **fallecimiento**, suele ser **producido por lesiones múltiples**, debido al **impacto en un 84%**, y las lesiones y conmociones internas son responsables de la mortalidad en un 14% de los casos.

*Tabla 5. Accidentes laborales viales por sexo y tipo de lesión, 2009*

ATT varones por tipo de lesión 2009						
Tipo de lesión	En jornada	%	In itinere	%	Total	%
Heridas	4.014	26.20	6.400	24.83	10.414	25.34
Fracturas	1.275	8.32	2.944	11.42	4.219	10.27
Dislocaciones, esguinces y torceduras	7.030	45.89	11.557	44.83	18.587	45.23
Conmociones y lesiones internas	792	5.17	1.277	4.95	2.069	5.03
Lesiones múltiples	1.644	10.86	2.720	10.55	4.384	10.67

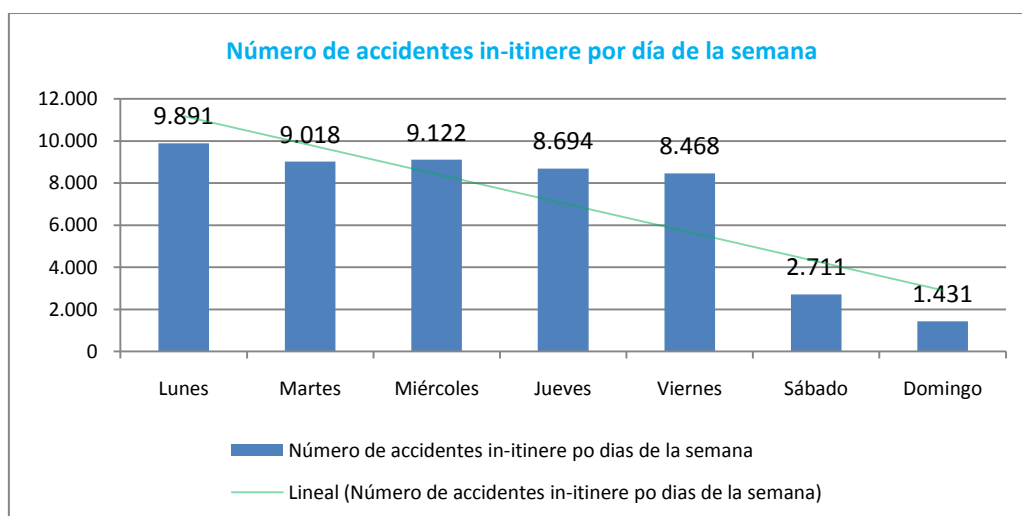
ATT mujeres por tipo de lesión 2009						
Tipo de lesión	En jornada	%	In itinere	%	Total	%
Heridas	828	19,81	4.457	18,92	5.285	19,05
Fracturas	179	4,28	1.026	4,36	1.205	4,34
Dislocaciones, esguinces y torceduras	2.471	59,13	14.130	59,98	16.601	59,85
Conmociones y lesiones internas	183	4,38	1.143	4,85	1.326	4,78
Lesiones múltiples	336	8,04	1.833	7,78	2.169	7,82

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## 6 DÍA DE LA SEMANA DONDE OCURREN ESTOS ACCIDENTES

Los accidentes laborales viales *in itinere* ocurren en mayor número el lunes, pero hay que destacar que conforme avanza la semana la accidentalidad tiende a ser descendente, llegando a los índices más bajos durante el fin de semana, debido a la menor actividad laboral que se produce los sábados y domingos.

Gráfica 5. Accidentes in-itinere por día de la semana



Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

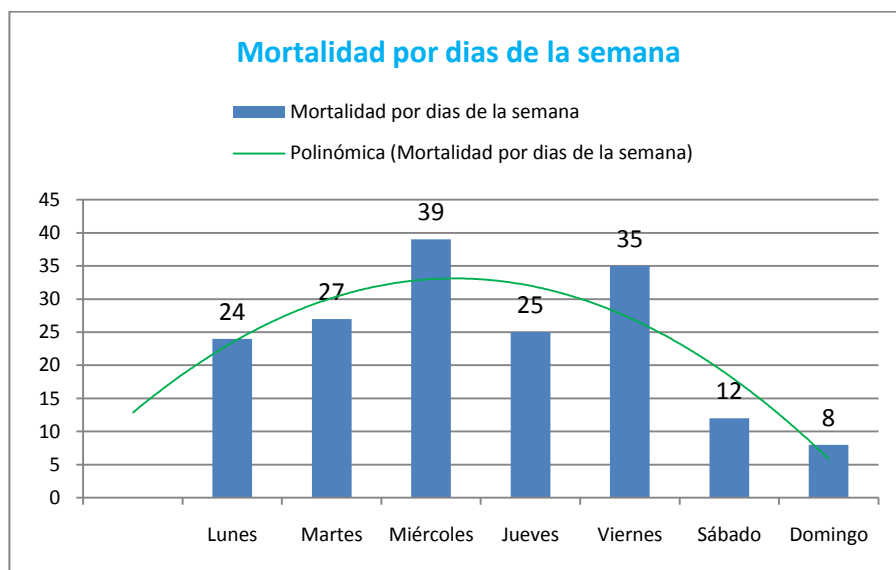
**Tabla 6. Accidentes laborales viales por día de la semana, 2009**

Accidentalidad por día de la semana				
Día de la semana	In itinere	%	ATT Totales	%
Lunes	9.891	20,0%	13.628	19,7%
Martes	9.018	18,27%	12.512	18,17%
Miércoles	9.122	18,48%	12.771	18,5%
Jueves	8.694	17,62%	12.118	17,6%
Viernes	8.468	17,16%	11.636	16,9%
Sábado	2.711	5,49%	3.850	5,59%
Domingo	1.431	2,90%	2.318	3,36%
Total	49.335	100%	68.833	100%

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Sin embargo hay que destacar que la tendencia descendente de accidentalidad, no sigue la misma pauta en la mortalidad ya que, si tuviéramos que destacar los días de la semana que **más muertes se producen serían los miércoles y los viernes**.

**Gráfica 6. Mortalidad por día de la semana**



**Tabla 7. Accidentes laborales viales mortales por día de la semana, 2009**

ATT mortales por día de la semana, 2009				
Día de la semana	In itinere	%	ATT Totales	%
Lunes	24	14,12	48	16,96
Martes	27	15,88	44	15,55
Miércoles	39	22,94	57	20,14
Jueves	25	14,71	47	16,61
Viernes	35	20,59	57	20,14
Sábado	12	7,06	19	6,71
Domingo	8	4,71	11	3,89
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>100,00</b>	<b>283</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## 7 EDAD DE LOS ACCIDENTADOS

Si analizamos las edades de los conductores accidentados, observamos los siguientes resultados en la accidentalidad y mortalidad:

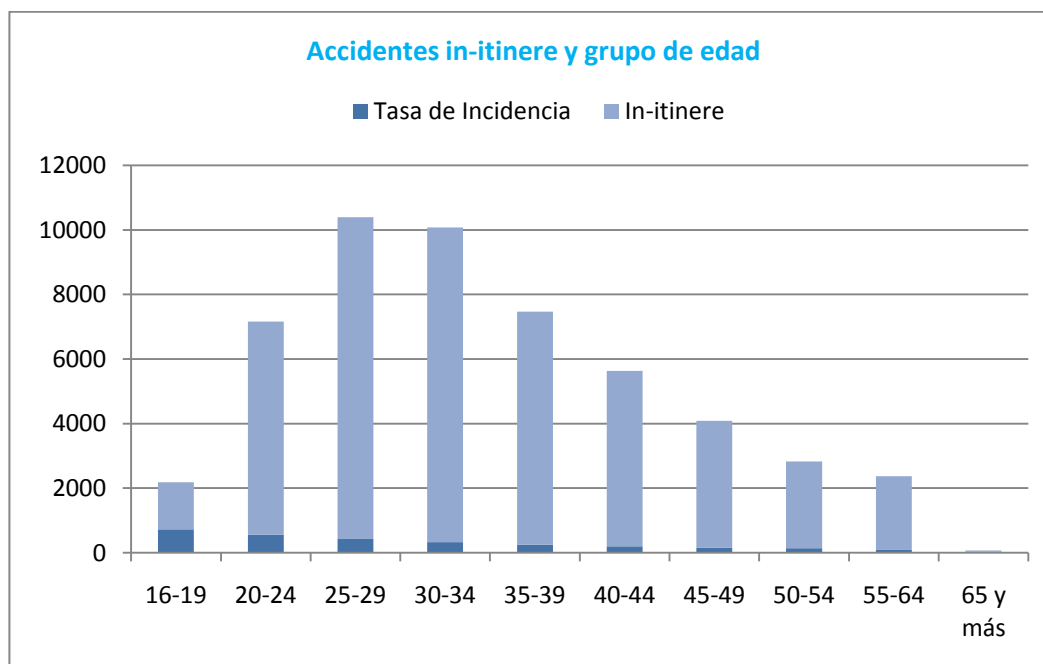
### 7.1 Accidentes no mortales:

- Los trabajadores que ocupan el rango de edad comprendido **entre 25-29 y 30-34 años son los que más accidentes laborales viales sufren**, asumiendo casi el **40% de los accidentes in-itinere**. Les siguen las personas comprendidas entre 35 a 39 con un 14%.
- Sin embargo los trabajadores **más jóvenes (entre 16 y 19 años)**, aun representando un bajo índice de población ocupada, tienen la **mayor tasa de incidencia en la accidentalidad**; un 724 frente a 427 y a 330, que tienen los grupos de 25-29 y 30-34 respectivamente. Esto puede ser debido a la falta de experiencia en la conducción y quizá a las características de la población conductora joven. Esta información nos

hace concluir que los jóvenes también en la accidentalidad laboral vial son un grupo sensible de riesgo.

- En los accidentes in itinere, el hecho de realizar todos los días el mismo trayecto genera mayor confianza, lo que unido a la poca experiencia, implica un mayor riesgo y por lo tanto mayor tasa de accidentalidad y mortalidad.
- Resulta interesante destacar que la tasa de incidencia, correlaciona inversamente con la edad, obteniendo tasas menores conforme la edad aumenta, lo que nos hace presuponer que **“a mayor edad”, menor riesgo de accidentalidad.**

*Gráfica 7. Accidentes y tasa de incidencia en los diferentes grupos de edad*



Fuente: Informe “Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009”, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

**Tabla 8. Accidentes laborales viales mortales por día de la semana, 2009**

ATT por edad, 2009				
Edad	In itinere	TI	ATT Totales	TI
16-19	1.458	724,41	2.313	1.498,22
20-24	6.601	559,20	8.977	760,48
25-29	9.969 (20%)	427,75	13.409	575,35
30-34	9.746 (19%)	330,56	13.511	458,26
35-39	7.212 (14%)	253,70	10.191	358,49
40-44	5.429	202,78	7.747	289,36
45-49	3.928	162,52	5.573	230,58
50-54	2.687	137,53	3.755	192,19
55-64	2.263	103,59	3.294	150,78
65 y más	42	27,63	63	41,45
<b>Total</b>	49.335	261,20	68.833	364,43

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## 7.2 Accidentes mortales:

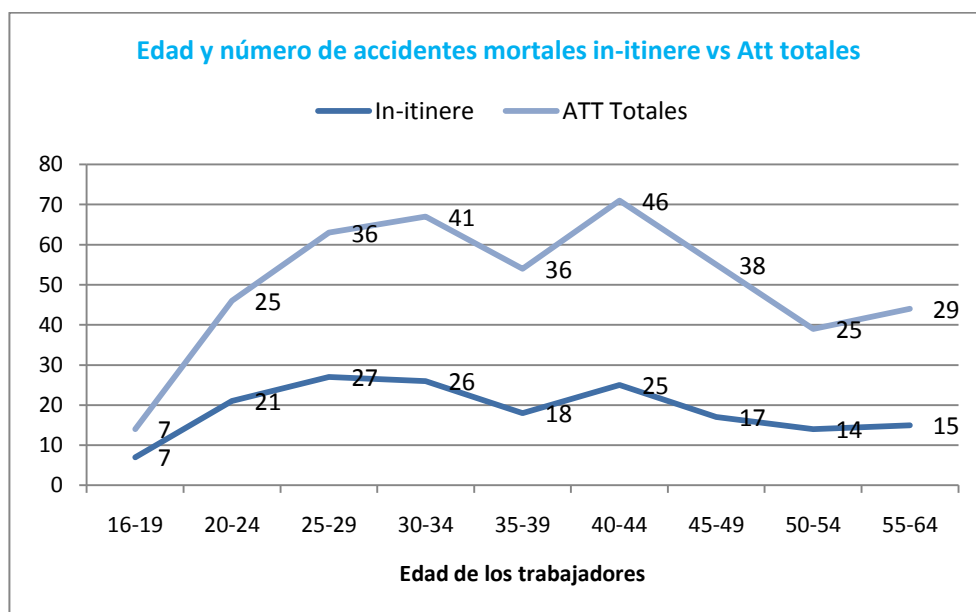
- Referente a la **mortalidad** el patrón se repite y vuelve a ser el rango de edad de **25 a 34 años** el que **mayor mortalidad sufre**, seguido por el grupo de **40 a 44 años**. Entre estos tres grupos de edad se asume el **44%** de la mortalidad en los accidentes in-itinere.
- Como en el caso de la accidentalidad, conforme la edad va aumentando, la tasa de incidencia disminuye, habiendo un pequeño repunte entre los 40 y 44 años y los 50 y 54 años, y volviendo a disminuir en edades más avanzadas. Este repunte en la tasa de incidencia en estos segmentos de edad, puede ser debido al factor contrario que los jóvenes, es decir, a la mayor experiencia en la conducción, lo que produce en ocasiones exceso de confianza, y que puede desembocar en accidentes mortales.
- El grupo que **mayor mortalidad** experimenta en general en los accidentes laborales viales es el de **40-44 años** con un 16 %, seguido del grupo de 30 a 34 años de edad con un 14%.

Tabla 9. Accidentes laborales viales mortales por edad, 2009

ATT mortales por edad, 2009				
Edad	In itinere	TI	ATT Totales	TI
16-19	7	3,48	7	3,48
20-24	21 (12%)	1,78	25	2,12
25-29	27 (15%)	1,16	36	1,54
30-34	26 (15%)	0,88	41 (14%)	1,39
35-39	18	0,63	36	1,27
40-44	25 (14%)	0,93	46 (16%)	1,72
45-49	17	0,70	38	1,57
50-54	14	0,72	25	1,28
55-64	15	0,69	29	1,33
Total	170	0,90	283	1,50

Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Gráfica 8. Accidentes laborales viales mortales y edad



Fuente: Informe "Accidentes de Trabajo-Tráfico durante el año 2009", Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## 8 TIPO DE CONTRATO:

La mayor parte de los accidentes laborales viales se dan entre **trabajadores con contrato indefinido** con un 55,7%, frente al 43,7% de los que son temporales. Esto es debido a que entre la población ocupada, hay mayor número de contratos indefinidos que temporales.

Para analizar esta variable hemos de fijarnos además en la tasa de incidencia. De esta forma vemos como los trabajadores **con contrato temporal tienen mayor riesgo** de accidentarse que los de contrato indefinido. En el caso de los accidentes in itinere, los trabajadores de contrato temporal casi duplican la tasa de incidencia a los de contrato indefinido (525,07 frente 276,57).

*Tabla 10. Accidentes laborales viales por tipo de contrato, 2009*

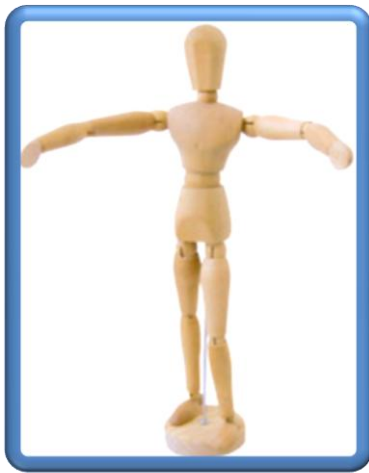
ATT por tipo de contrato, 2009				
Tipo de contrato	In itinere	TI	ATT Totales	TI
Indefinido	32.637 (55,7%)	276,57	46.658	395,38
Temporal	25.626 (43,7%)	525,07	34.196	700,67
No clasificable	270	7,55	986	27,57
Total	58.533	288,94	81.840	404,00

En el caso de los accidentes mortales se repite el mismo patrón, a pesar de que el mayor número de víctimas mortales se produjeron en trabajadores con contrato indefinido, viendo la tasa de incidencia, son los trabajadores temporales los que mayor riesgo presentan (2,13 frente 0,97).

*Tabla 11. Accidentes laborales viales mortales por tipo de contrato, 2009*

ATT mortal por tipo de contrato, 2009				
Tipo de contrato	In itinere	TI	Total	TI
Indefinido	115	0,97	194	1,64
Temporal	104	2,13	174	3,57
No clasificable	1	0,03	3	0,08
Total	220	1,09	371	1,83

## 9 PERFIL DEL ACCIDENTE LABORAL VIAL IN ITINERE



**Sexo:** hombre, el que más accidentes tiene y el que más muere.

**Edad:** 25-29 años.

**Lugar:** zonas urbanas y áreas metropolitanas.

**Día de la semana en que se produce el accidente:** lunes, aunque los miércoles y viernes se produce mayor mortalidad.

**Tipo de contrato:** indefinido

**Lesiones:** dislocaciones, esguinces y torceduras

## 10 BARÓMETRO SOCIOLOGICO

Para completar el presente informe, hemos realizado un barómetro sociológico con el objetivo de detectar el grado de conocimiento de la población ocupada sobre la accidentalidad laboral vial.

(Pregunta filtro)

¿Se desplaza a su puesto de trabajo en su propio vehículo (coche, moto, etc....)?

- Sí  seguir entrevista
- No  fin entrevista

1.- Si sufre un accidente de tráfico cuando se desplaza en su vehículo particular a su puesto de trabajo, este tipo de accidente es:

- Accidente laboral
- Accidente de tráfico
- Ambos
- Ns / Nc

2.- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente de tráfico en su desplazamiento diario de su casa a su puesto de trabajo?

- Sí
- No

3.- ¿Qué riesgo considera que tiene de sufrir un accidente de tráfico en sus desplazamientos diarios a su puesto de trabajo?

- Muy alto
- Alto
- Medio
- Bajo
- Muy bajo

4.- Cómo valoraría que las empresas realizaran campañas de seguridad vial a los trabajadores para promover desplazamientos más seguros, de su casa a su puesto de trabajo.

- Muy positivo
- Bastante positivo
- Algo positivo
- Nada positivo

### 10.1 Descripción de la herramienta

A través de un cuestionario de 4 ítems queríamos averiguar en la población que acude a su puesto de trabajo diariamente con su vehículo propio:

- Si la sabía lo que era un accidente laboral vial, (ítem 1).
- La incidencia de la accidentalidad laboral vial en la población entrevistada, (ítem 2).
- La percepción de riesgo de sufrir un accidente laboral vial en los desplazamientos de casa-trabajo-casa, (ítem 3).
- Valoración de la promoción de la cultura de la seguridad vial en la empresa a través de campañas, (ítem 4).

## 10.2 Metodología

Estudio personal, con CAPI, a través de estudio ómnibus a nivel nacional, representativo (cuotas) por edad, sexo, tamaño de hábitat y Comunidad Autónoma.

La realización de las entrevistas se ha producido entre el 2 y el 22 de noviembre de 2010.

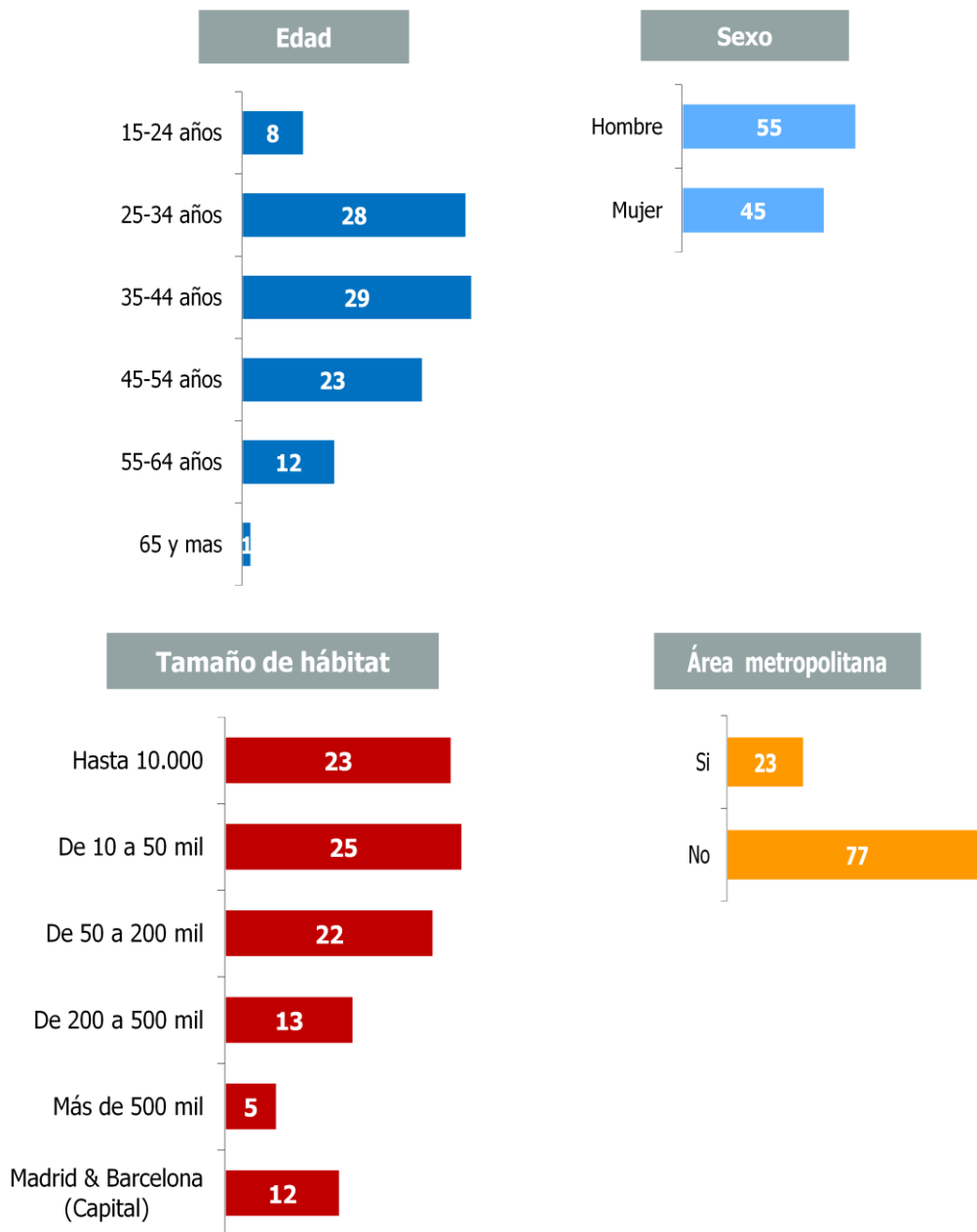
N=1000 entrevistas representativas cada semana. Población general española +15 años (incluyendo Canarias. Entrevistas en el hogar, asistidas por ordenador (CAPI: Computer Assisted Personal Interview; **250 Fujitsu-Siemens Tablet PC's**)

## 10.3 Descripción de la muestra

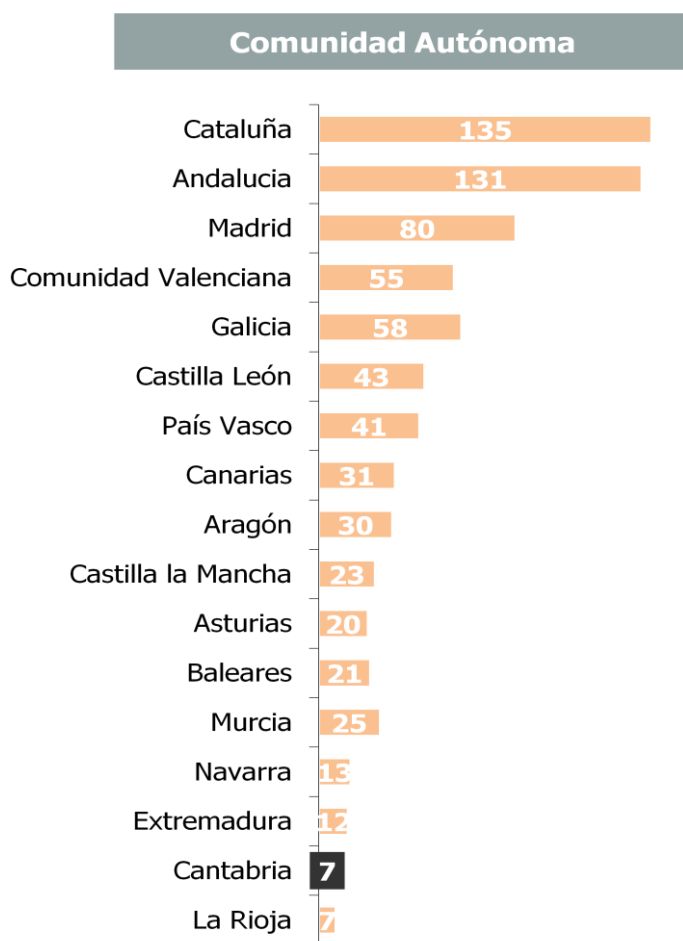
- El barómetro se ha realizado a 3.000 personas de la cuales 1.308 están ocupadas, y de estas 731 se trasladan a su puesto de trabajo en vehículo privado; coche o moto.

- El 55% de la muestra estaba compuesta por hombres y el 45% por mujeres, comprendidos entre 15 y 65 años o más del territorio español y con las siguientes características:

**Gráfica 9. Sexo y edad, tamaño del hábitat y lugar de residencia de los entrevistados que han sufrido un accidente laboral in-itinere**



Gráfica 9. Sexo y edad, tamaño del hábitat y lugar de residencia de los entrevistados que han sufrido un accidente laboral in-itinere



**TARGET DEL ESTUDIO**

Trabajadores que acuden a su puesto laboral en su propio vehículo  
N=731

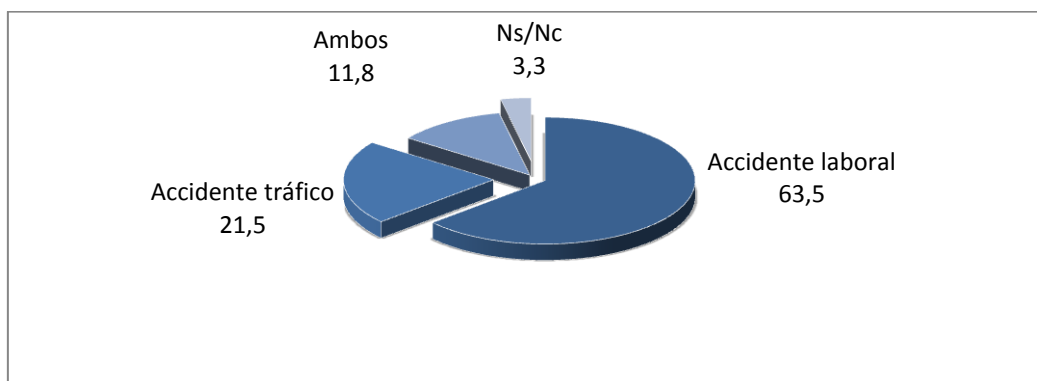
## 11 RESULTADOS DEL BARÓMETRO SOCIOLOGICO

1.- Si sufre un accidente de tráfico cuando se desplaza en su vehículo particular a su puesto de trabajo, este tipo de accidente es:

- Accidente laboral
- Accidente de tráfico
- Ambos
- Ns / Nc

- **Más de 6 de cada 10 trabajadores** acuden al puesto laboral en vehículo propio, piensan que si tienen un accidente se trata de **un accidente laboral**, lo que denota la buena conceptualización de este accidente entre la población, aunque según la legislación vigente la denominación correcta de este tipo de accidente es: accidente laboral vial. Esta respuesta solo ha sido dada por un 11,8% de la población.
- **1 de cada 5** cree que si tiene un accidente en este trayecto, su denominación es de **accidente de tráfico**. Es importante destacar que todavía hay un segmento poblacional representado por casi un 21,5% de la población muestral que sigue pensando que este tipo de accidente, solo es un accidente de tráfico.

**Gráfica 10. Denominación de los accidentes producidos con vehículo propio en el traslado al trabajo**



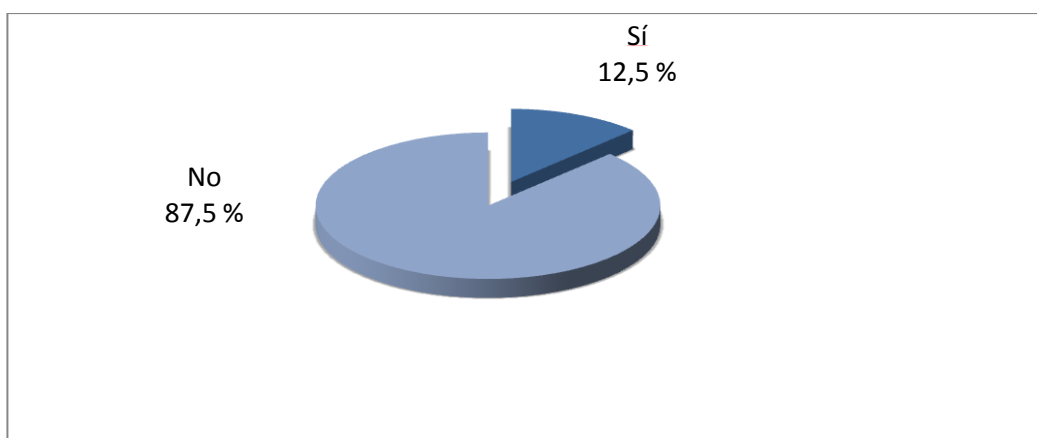
- El segmento de edad entre los 45 y 54 años tipifican estos accidentes como laborales en un 77,2%. Por otro lado, los menores de 25 años los consideran accidentes de tráfico (50,7%).
- Los que piensan que ambos, son los encuestados de la Comunidad Valenciana con mayor respuesta correcta (23,4%) y los que menos respuesta correcta han dado han sido los encuestados de la Comunidad de Madrid (3,4%).

2.- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente de tráfico en su desplazamiento diario de su casa a su puesto de trabajo?

- Sí
- No

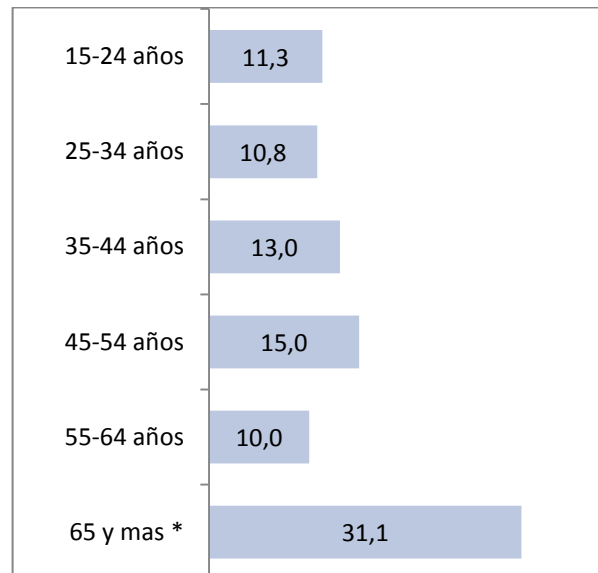
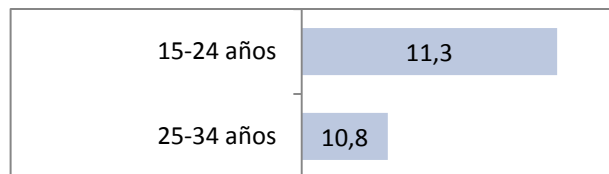
- La gran mayoría de los entrevistados no han sufrido un accidente in itinere, a pesar que son los desplazamientos que se realizan a diario y superan los desplazamientos los fines de semana o por periodos vacacionales. Sólo un 12,5% reconoce haber sufrido un accidente de este tipo.

**Grafica 11. ¿Ha sufrido un accidente de tráfico en el desplazamiento diario al trabajo?**



- Los encuestados del País Vasco, son los que afirman que más accidentes han sufrido con un 25,2% y los que menos los encuestados de Andalucía con tan solo un 4,9%.
- Por género no existen diferencias significativas, como los datos del INSHT y por grupos de edad son los mayores de 65 con un 31 %, los que afirman que han tenido más accidentes, lo cual puede ser por la cantidad de años trabajados. Les sigue el grupo de 45 a 54 años con un 15%. Estos datos tampoco siguen la tendencia de los del INHST, pero tampoco son directamente proporcionales ya que en este caso no medimos un año concreto sino el historial de vida del entrevistado.

**Gráfica 12. Sexo y edad de los entrevistados que han sufrido un accidente laboral in-itinere.**

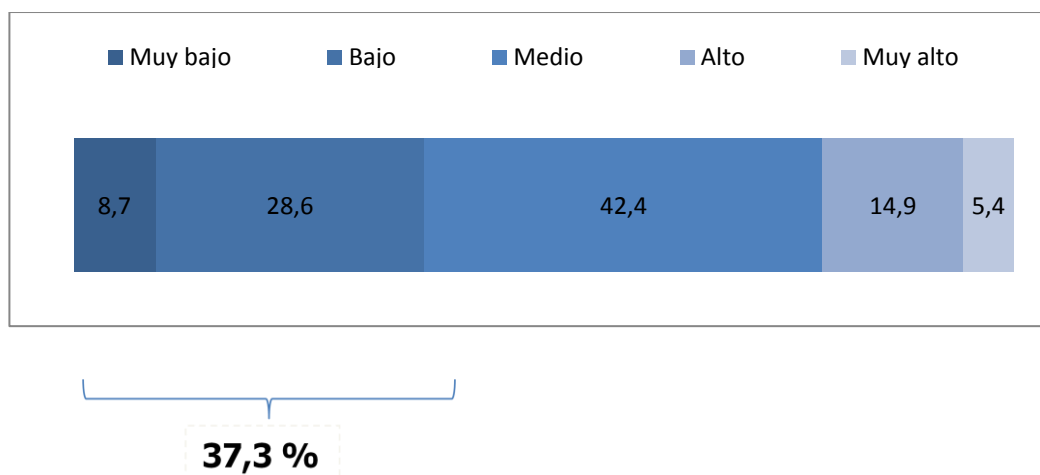


3.- ¿Qué riesgo considera que tiene de sufrir un accidente de tráfico en sus desplazamientos diarios a su puesto de trabajo?

- Muy alto
- Alto
- Medio
- Bajo
- Muy bajo

- El 37,3% de los conductores que se desplazan diariamente a sus puestos de trabajo en vehículo privado, consideran estos desplazamientos de bajo riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Esto seguramente es debido a la falta de información sobre los accidentes in itinere, a la rutina de realizar todos los días el mismo trayecto, y sobre todo a que estos accidentes no suelen ser en general muy graves.

**Gráfica 13. Riesgo de sufrir un accidente de laboral vial.**



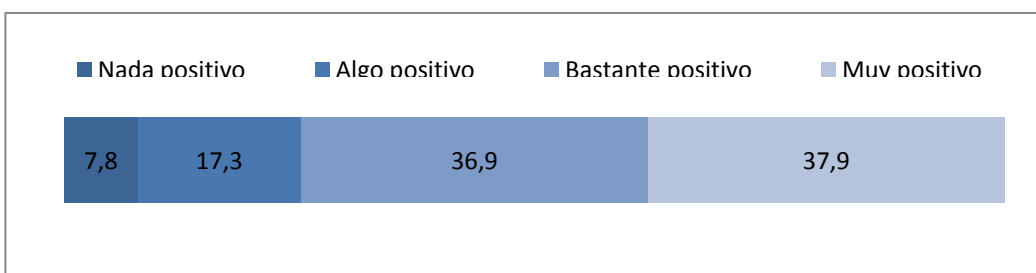
- Las características de las personas que perciben un bajo riesgo en sus desplazamientos son jóvenes de 15 a 24 años con un 47%, seguidos de los de 55 a 64 años con un 40%. No existen diferencias significativas por sexo, y son los encuestados de la Comunidad Valenciana, los que menos contestan que perciben bajo riesgo con un (26,7%). También recordamos que eran los que más claro tenían la conceptualización de la accidentalidad laboral vial.

4.- Cómo valoraría que las empresas realizaran campañas de seguridad vial a los trabajadores para promover desplazamientos más seguros, de su casa a su puesto de trabajo.

- Muy positivo
- Bastante positivo
- Algo positivo
- Nada positivo

- La gran mayoría de la población encuestada valora positivamente (casi el 75%) que las empresas promuevan formación a los trabajadores para mejorar la seguridad en sus desplazamientos diarios en vehículo privado.
- Los encuestados de Andalucía con un 81%, junto con los madrileños y los barceloneses con un 57,4%, son los que valoran más positivamente la realización de campañas de prevención de accidentalidad laboral vial, para tener desplazamientos más seguros.

**Gráfica 14. Valoración de que las empresas realicen campañas de prevención de accidentalidad laboral vial.**



## 12 PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL BARÓMETRO SOCIOLÓGICO

- De las 3.000 personas encuestadas, solo 731 se encontraban ocupadas y acudían a su puesto de trabajo en vehículo privado
- Todavía falta actuar en la población para que tengan claro que si sufren un accidente en el camino de casa al trabajo, están sufriendo un accidente laboral vial.
- Aunque sólo un 12,5% de la población ocupada que acude en vehículo a su centro de trabajo, reconoce que ha sufrido alguna vez un accidente de este tipo, hay que tener en cuenta el grupo comprendido entre los 45 y 55 años, ya que puede ser sensible a sufrir este tipo de accidentes. Un 37,7% de la población encuestada percibe como muy bajo el riesgo de sufrir un accidente, lo que les puede convertir en potenciales grupos de riesgo.
- La realización de acciones de seguridad vial es valorado muy positivamente por el 75% de la población encuestada.

## 13 CONCLUSIONES GENERALES DEL INFORME

- 1) De los 831 accidentes laborales mortales que se produjeron en 2009, el 35% fueron accidentes de tráfico. Por lo tanto 1 de cada 3 accidentes laborales mortales se producen por el tráfico. El gran número de desplazamientos diarios a los centros de trabajo en vehículo privado, suponen un elevado riesgo de sufrir accidentes laborales viales.
- 2) La tasa de accidentalidad de víctimas mortales por accidentes laborales viales se ha reducido desde 2007 al 2009 en un 40%. En el caso de los accidentes in itinere las víctimas mortales se han reducido durante esos años un 44%. A pesar de ello en el 2009 se produjeron 49.335 accidentes in itinere.
- 3) Los accidentes in itinere y en jornada se consideran además de accidentes de tráfico, accidentes laborales, y por lo tanto requieren políticas de actuación y prevención específicas, que impliquen tanto a empresarios como a trabajadores.
- 4) Los principales factores de riesgo implicados en los accidentes laborales viales son las distracciones, la fatiga, el sueño y la velocidad inadecuada. Estos factores se producen generalmente en trayectos que se realizan frecuentemente, produciéndose una rutina y excesiva confianza en la conducción, implicando un mayor riesgo a sufrir un accidente laboral vial
- 5) El perfil del accidente laboral vial in itinere es:
  - Sexo:** hombre
  - Edad:** 25-29 años
  - Lugar:** zonas urbanas y áreas metropolitanas
  - Día de la semana en que se produce el accidente:** lunes, aunque los miércoles y los viernes se produce mayor mortalidad
  - Tipo de contrato:** indefinido
  - Lesiones:** dislocaciones, esguinces y torceduras
- 6) Más de 6 de cada 10 trabajadores, encuestados en el barómetro sociológico que acuden al puesto laboral en vehículo propio, creen que si tienen un accidente se trata de un accidente laboral.

- 7) 1 de cada 5 lo consideran que es un accidente de tráfico.
- 8) Un 12,5% de estos trabajadores han sufrido un accidente laboral vial, proporción que es significativamente más alta en el País Vasco, y más baja en Andalucía.
- 9) Casi 4 de cada 10 de estos trabajadores, creen que tienen un riesgo bajo o muy bajo de sufrir un accidente de tráfico.
- 10) Los más jóvenes (<24 años) y los trabajadores que viven en poblaciones pequeñas (<10.000 hab.), creen tener un riesgo aún más bajo.
- 11) 3 de cada 4 trabajadores que acuden al puesto laboral en vehículo propio, ven bastante o muy positivo el que las empresas realicen campañas de seguridad vial, viéndose incluso más positiva en Madrid & Barcelona (87,2%).

Este informe ha sido desarrollado gracias al compromiso de Seguros Pelayo ante la accidentalidad laboral vial, al INSHT por el trabajo realizado en el informe “Accidentes de Trabajo-Tráfico” y a la inestimable ayuda técnica de EMER GFK.

Gracias a todos por el compromiso adquirido.