

Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN: EI 2017/0002



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



istas

CCOO

El contenido de esta publicación es responsabilidad exclusiva de la entidad ejecutante y no refleja necesariamente la opinión de la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales.

Autoría: Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud ISTAS-CCOO | Diseño y producción: QAR Comunicación, SA | Valencia, 2019

Este trabajo se realiza al amparo de la convocatoria de estrategia de acciones intersectoriales 2017 de la FEPL FSP en el marco del proyecto "Herramientas para la prevención. Portal de recursos para la información, sensibilización y promoción de la normativa para pymes" (EI2017-0002).



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



La ley recoge como accidente de trabajo “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”; **“los que sufra el trabajador, la trabajadora, al ir o al volver del lugar de trabajo”** son los llamados accidentes laborales in itinere.

El accidente in itinere es el que se produce porque hay que desplazarse al lugar de trabajo, pues si no hubiera trabajo no habría desplazamiento y, en consecuencia, si no hubiera desplazamiento no habría accidente. Sí además para hacer este desplazamiento utilizas el coche o la moto, la probabilidad de tener un accidente de tráfico laboral aumenta.



La mayoría de accidentes in itinere son accidentes de tráfico

Observando la serie estadística anual de los accidentes in itinere de tráfico totales y el índice de incidencia podemos dividir el período en tres fases distintas. Justo antes del inicio de la crisis económica el número de personas accidentadas llegó a su máximo con 62.097. Después empezó un descenso paulatino, llegando a los números más bajos del período en 2013, en el momento más crudo de la crisis con 37.723 víctimas. A partir de entonces, con la leve recuperación económica, esta se tradujo en un aumento continuado de las víctimas hasta llegar en 2017 a 50.475. 12.752 víctimas más, lo que representó una subida del 34%. Aun no habiendo alcanzado las cifras más elevadas del período, la tendencia va en este sentido y de continuar así, a corto o medio plazo, se podría llegar a los alarmantes números de 2007 y hasta superarlos.



Los accidentes in itinere de tráfico no paran de crecer

Accidentes in itinere de tráfico. Absolutos e índice de incidencia

	Accidentes	Índice incidencia
2003	37.906	217
2004	45.258	249
2005	50.311	262
2006	50.064	251
2007	62.097	305
2008	58.533	289
2009	49.335	261
2010	46.869	281
2011	42.509	292
2012	38.010	265
2013	37.723	281
2014	39.939	293
2015	43.202	307
2016	47.761	329
2017	50.475	334

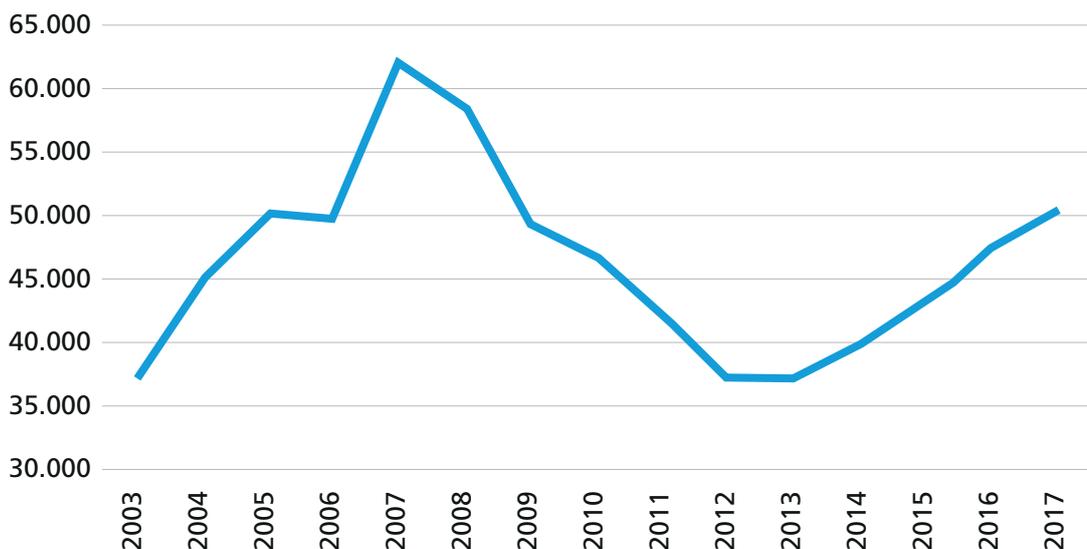
Fuente: Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012. Mapfre e Informe de accidentes laborales de tráfico.



El dato más preocupante, si cabe, lo vemos en la evolución del índice de incidencia¹, es decir, el número de accidentes ocurridos por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras. En esta tasa, al relacionar el número de accidentes por un número fijo de trabajadores, se corrige la posible correlación directa que pudiera haber que a más trabajadores se produzcan más accidentes y, a la inversa, a menos trabajadores menos accidentes.

Es aquí donde vemos que la situación ha empeorado claramente. Pues al inicio del período analizado el índice era de 217 accidentados por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras y ahora se sitúa en 334. Un crecimiento enorme de un 65%. Es decir, aun habiendo menos población ocupada los accidentes proporcionalmente han crecido más que esta. Ello nos llevaría a reflexionar sobre las posibles causas del repunte de la siniestralidad y, seguramente, una de ellas sería la salida de la crisis con peores condiciones laborales de las que se tenían cuando empezó. En resumidas cuentas, ha habido una precarización del mercado laboral que, probablemente, incide en la accidentalidad aumentándola.

Accidentes in itinere de tráfico. Números absolutos



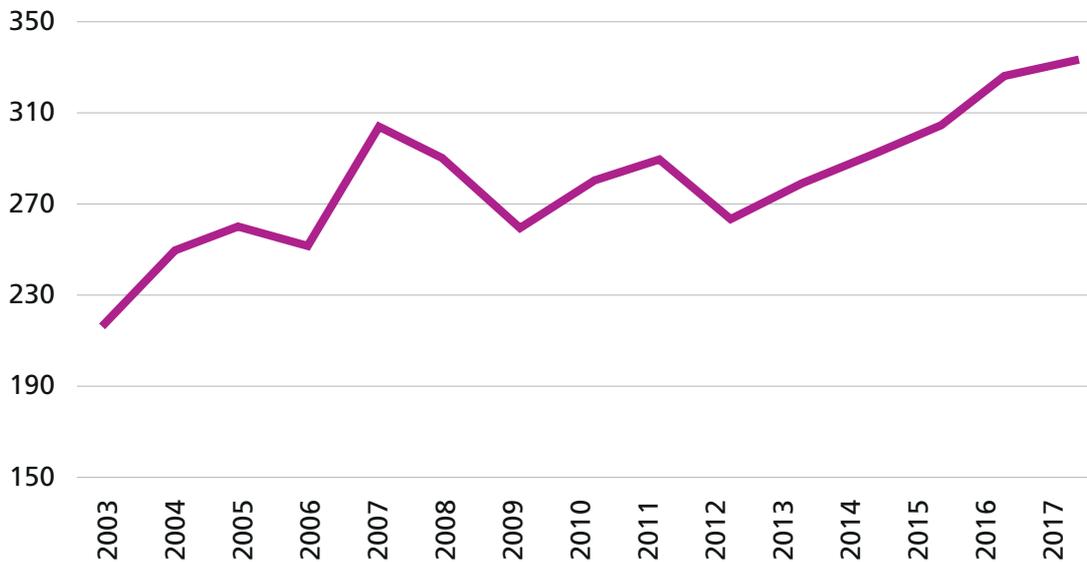
¹ (Número de accidentes in itinere/Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta) X 100.000.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



Accidentes in itinere de tráfico. Índice de incidencia



Elaboración propia. Fuente: *Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial 2003-2012*. Mapfre e *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.



Los accidentes in itinere de tráfico son los accidentes laborales más graves

Una cifra que nos debe alarmar es la evolución que han seguido las personas fallecidas en accidentes in itinere de tráfico en los últimos años. En un primer momento hubo un descenso, reduciéndose en una tercera parte de 2007 a 2014, cuando se pasó de 304 a 99, respectivamente. Desde entonces han vuelto a iniciar una escalada constante hasta alcanzar las 120 víctimas mortales en 2017.

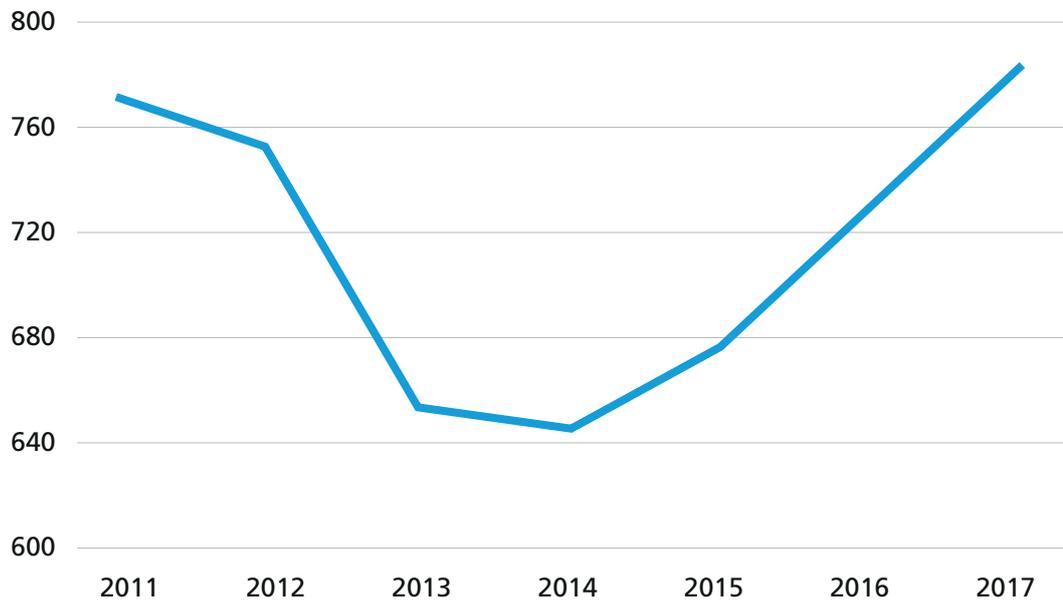
Accidentes in itinere de tráfico. Absolutos e índice de incidencia

	Accidentes	Mortales	Graves	Leves
2007	62.097	304	-	-
2008	58.533	220	-	-
2009	49.335	170	-	-
2010	46.869	165	-	-
2011	42.509	128	776	41.605
2012	38.010	100	758	37.152
2013	37.723	100	654	36.969
2014	39.939	99	648	39.192
2015	43.202	101	680	42.421
2016	47.761	120	735	46.906
2017	50.475	120	789	49.566

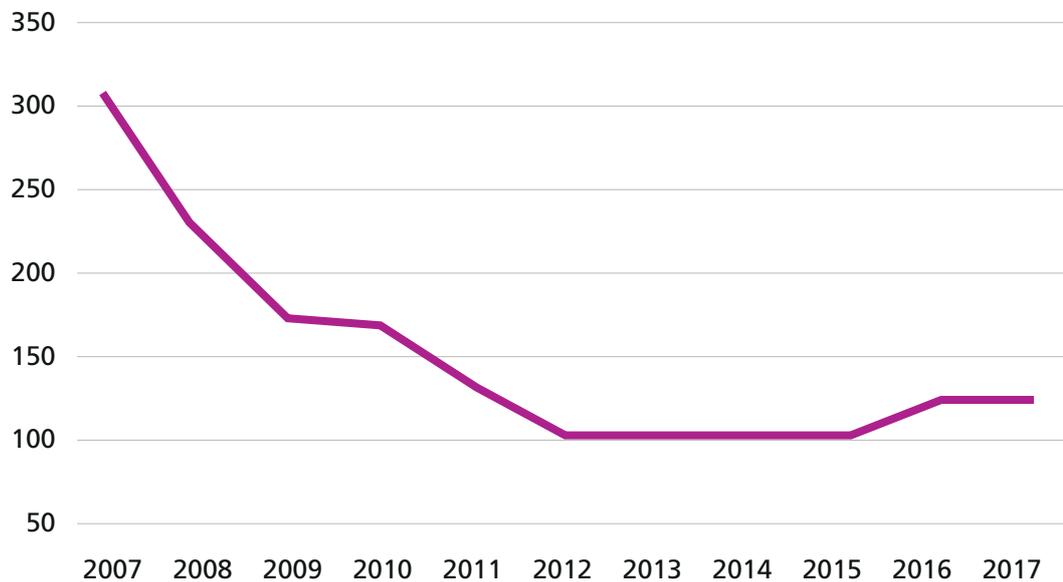
Elaboración propia. Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.



Accidentes in itinere de tráfico graves



Accidentes in itinere de tráfico mortales



Elaboración propia. Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2011-2017.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



Otra cuestión a retener es lo que representan los accidentes in itinere de tráfico dentro del total de accidentes laborales con baja. Pues bien, si nos referimos a todos los accidentes in itinere de tráfico, estos son entre el 7% y el 8%, algo menos de 1 de cada 10. En cambio, los graves subieron hasta el 16% en 2017. Y si hablamos de los mortales su peso sube aún más hasta el 19% o, lo que es lo mismo, 1 de cada 5 accidentes mortales laborales es in itinere de tráfico. Los accidentes in itinere son más graves en comparación con el resto de accidentes laborales.

Porcentaje de accidentes in itinere de tráfico sobre el total de accidentes laborales según gravedad

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total accidentes de trabajo	581.150	471.223	468.030	491.099	529.248	566.235	596.606
Accidentes in itinere	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Total accidentes de trabajo leves	575.021	465.897	463.192	486.306	524.210	560.957	595.409
Accidentes in itinere	7%	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Total accidentes de trabajo graves	5.413	4.762	4.280	4.213	4.409	4.649	4.968
Accidentes in itinere	14%	16%	15%	15%	15%	16%	16%
Total accidentes de trabajo mortales	716	564	558	580	629	629	629
Accidentes in itinere	18%	18%	18%	17%	16%	19%	19%

Elaboración propia. Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2011-2017.





Los hombres tienen más accidentes in itinere de tráfico en total, pero en proporción las mujeres tienen más

Otra cuestión no menor es analizar los accidentes in itinere por género, desde una perspectiva temporal. En números absolutos, los hombres tienen más accidentalidad que las mujeres, pero a medida que ha ido avanzando el tiempo la diferencia entre unos y otros se ha ido acortando. Hasta tal modo que en 2007 la diferencia a favor de los hombres era de 10.723. En cambio, en 2017 se redujo ostensiblemente y aun teniendo, igualmente, más accidentes los hombres, la diferencia ha pasado a ser de solo 2.055. Así, en un inicio, la proporción era de 59% hombres y 41% mujeres, en 2017 fue de 52% hombres y 48% mujeres, alcanzando casi la paridad.

Accidentes in itinere por género

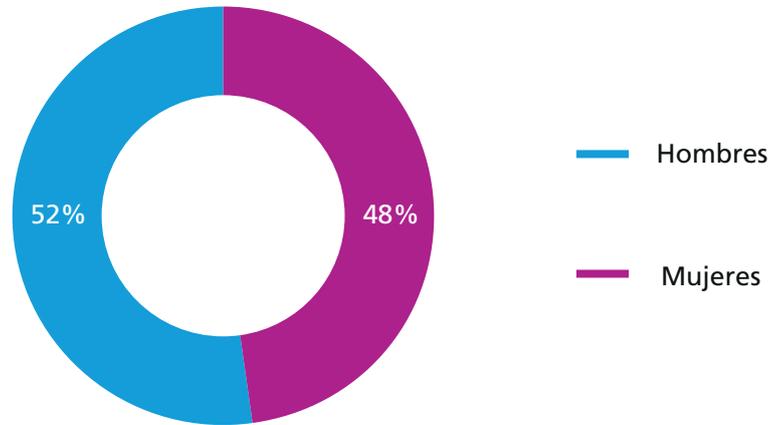
	Hombres	Mujeres	Total
2007	36.410	25.687	62.097
2008	32.086	26.447	58.533
2009	25.777	23.558	49.335
2011	21.605	20.904	42.509
2012	19.035	18.975	38.010
2013	18.640	19.083	37.723
2014	19.938	20.001	39.939
2015	22.082	21.120	43.202
2016	24.166	23.595	47.761
2017	26.265	24.210	50.475

Elaboración propia. Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2011-2017.

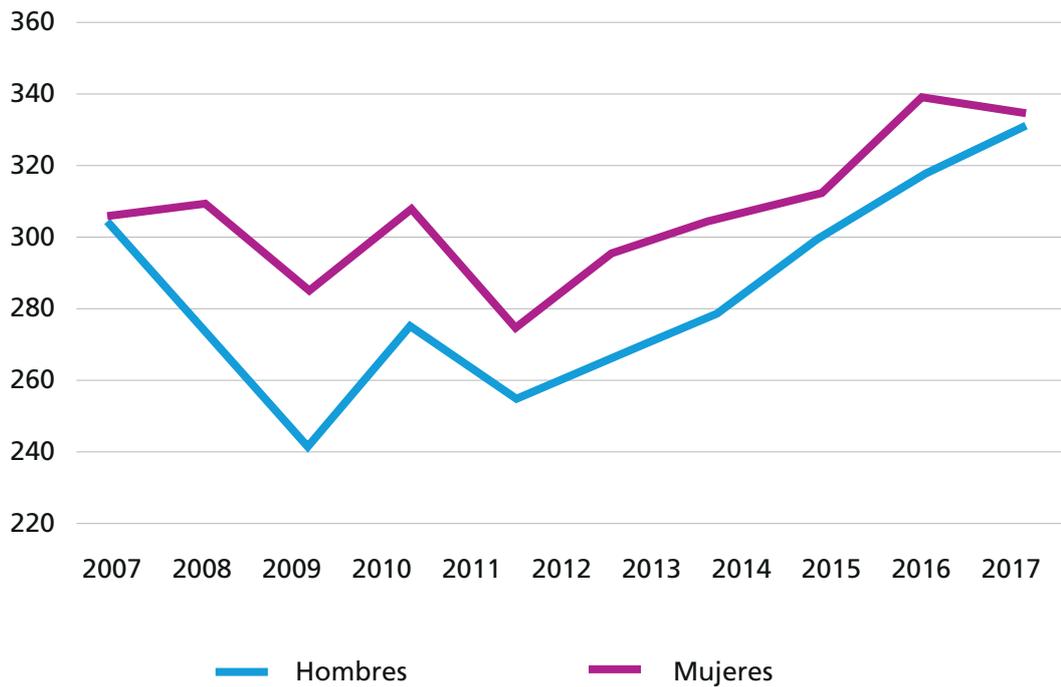
Otra cuestión, no menos trascendente, es el índice de incidencia de hombres y mujeres. En este caso es la relación entre el número de accidentes de las mujeres con la población ocupada femenina y el número de accidentes de los hombres con la población ocupada masculina. En esta tasa vemos una relación inversa a cuando nos fijábamos en el número total de accidentes, pues son las mujeres las que siempre han ido por encima de los hombres y al pasar del tiempo la distancia se ha ido agrandando. Es decir, las mujeres, proporcionalmente, tienen más accidentes. La mayor entrada de la mujer al mercado laboral, la precariedad laboral y la doble presencia lo explicarían.



Porcentaje de accidentes por género en 2017



Índice de incidencia por género



Elaboración propia. Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible

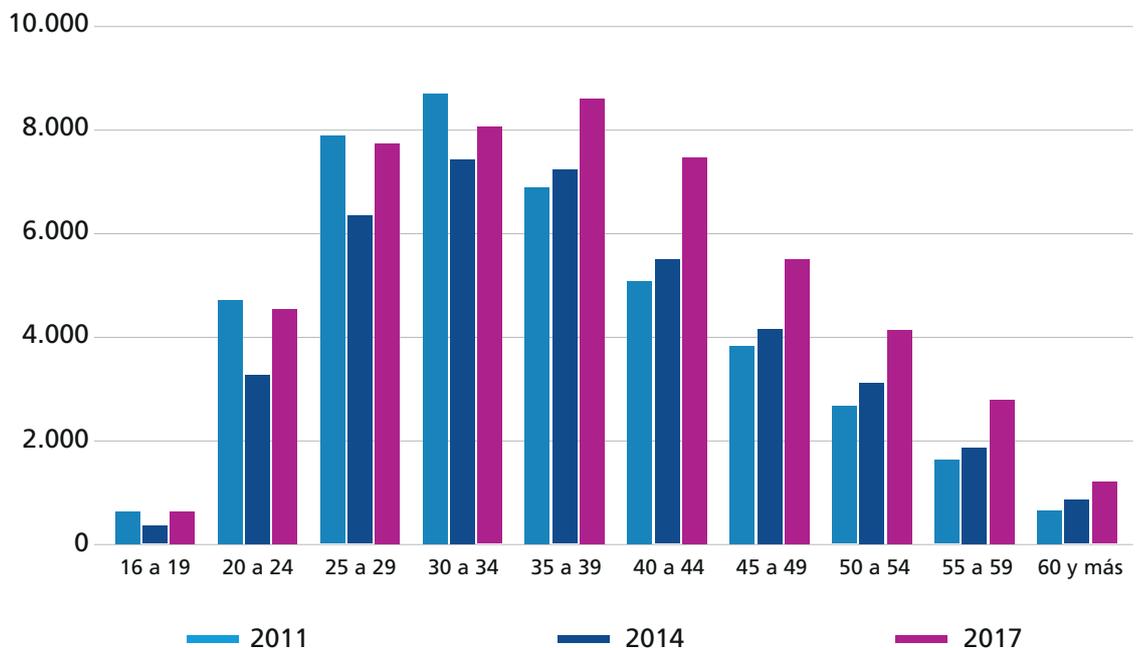


Los adultos tienen más accidentes in itinere de tráfico en total, pero en proporción los jóvenes tienen más

Si nos fijamos en los accidentes in itinere de tráfico por grupos edad, observamos cómo, con pocas variaciones, la mayoría de accidentes se producen en los grupos de edad de 30 a 34 años y 35 a 39 años, seguidos del grupo edad que les precede de 25 a 29 años. Entre estos grupos de edad se aproximan al 50% de accidentes totales. En el otro extremo encontramos el grupo de los más jóvenes de 16 a 19 años como el que tiene menos accidentes. Por otro lado, a partir del grupo de 45 a 49 años se va produciendo un descenso progresivo, a medida que aumenta la edad, hasta llegar al colectivo de más de 60 años, que es el que menos accidentes tiene.

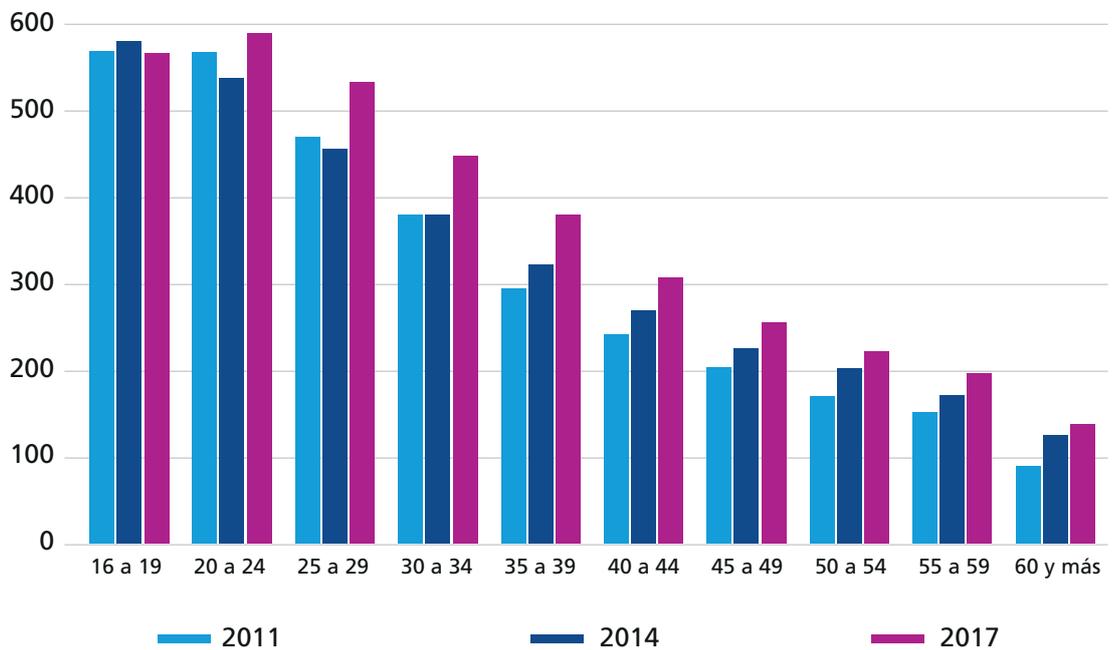
Sin embargo, si relacionamos el número de accidentes con la población activa por grupos de edad, vemos que los grupos de edad más jóvenes, hasta los de 35 a 39 años en 2017, tienen más accidentes. La explicación de esta situación la podríamos encontrar, por un lado, en la inexperiencia de los más jóvenes y, por otro lado, en la precariedad laboral que padecen.

Accidentes in itinere por grupos de edad





Índice de incidencia de accidentes in itinere por grupos de edad



Elaboración propia. Fuente: *Informe de accidentes laborales de tráfico*. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2011, 2014 y 2017.

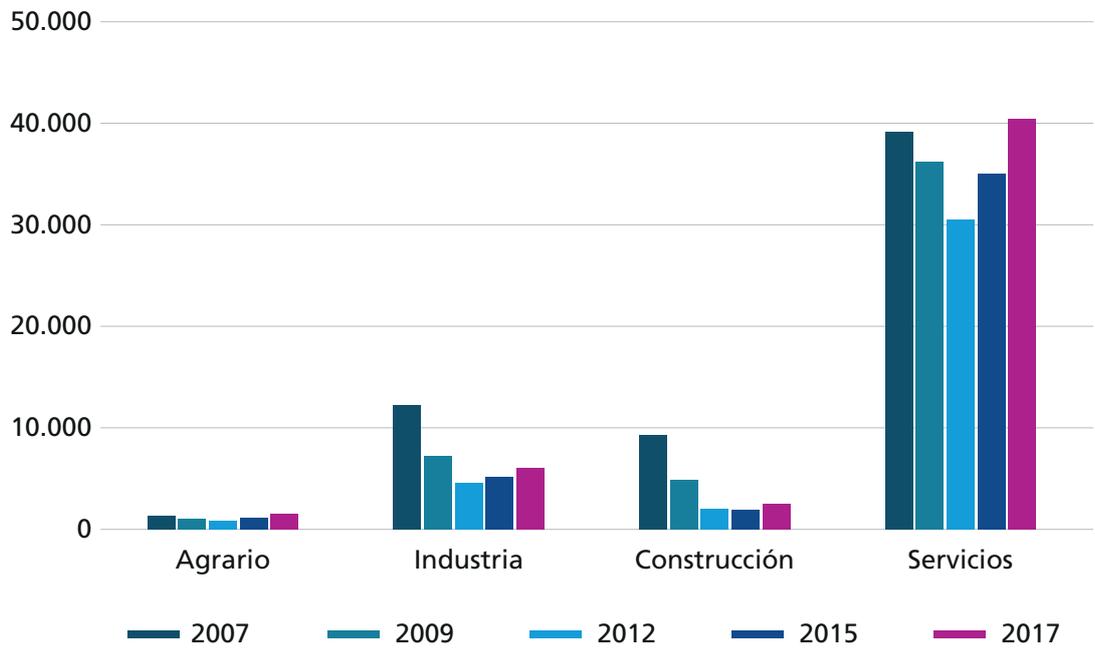


El trabajador y la trabajadora del sector servicios son los que tienen más riesgo de padecer accidentes in itinere de tráfico

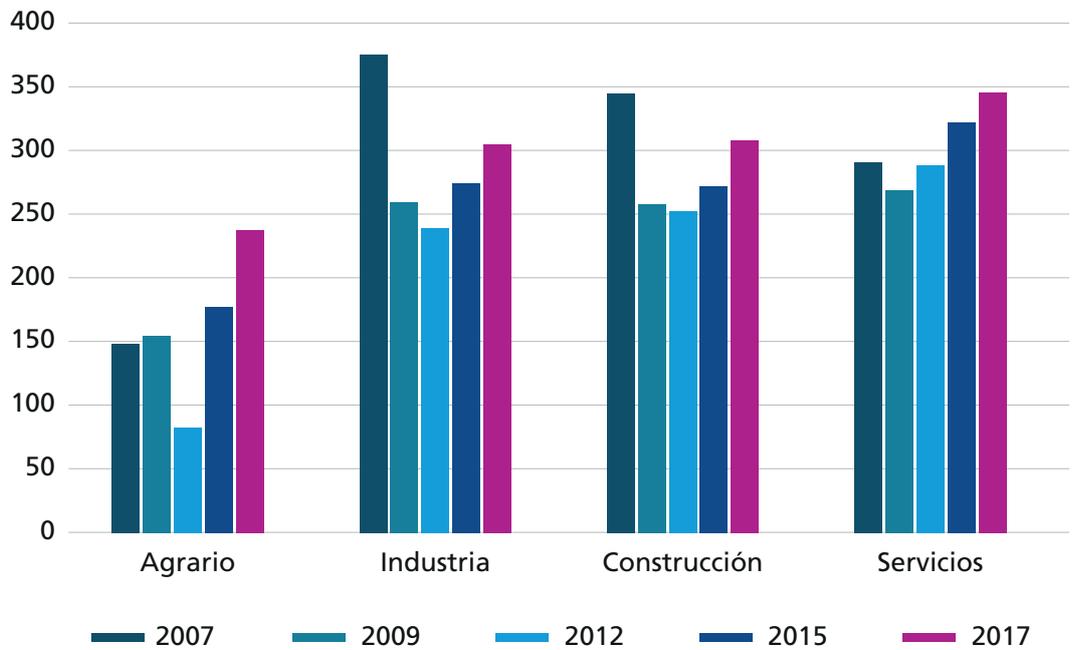
En el análisis del número de víctimas por sectores de actividad sobresale de forma destacada el sector servicios, que acapara hasta el 80% de las víctimas. Esto incluso parece razonable, teniendo en cuenta que es el sector con un mayor contingente de trabajadores y trabajadoras. En el índice de incidencia, también el sector servicios se colocó en el primer puesto. En cambio, el que lo tiene más bajo con diferencia es el sector agrario. Los sectores de la industria y la construcción se quedan en una posición intermedia.



Accidentes in itinere de tráfico por sectores



Índice de incidencia por sectores de los accidentes in itinere de tráfico



Elaboración propia. Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.



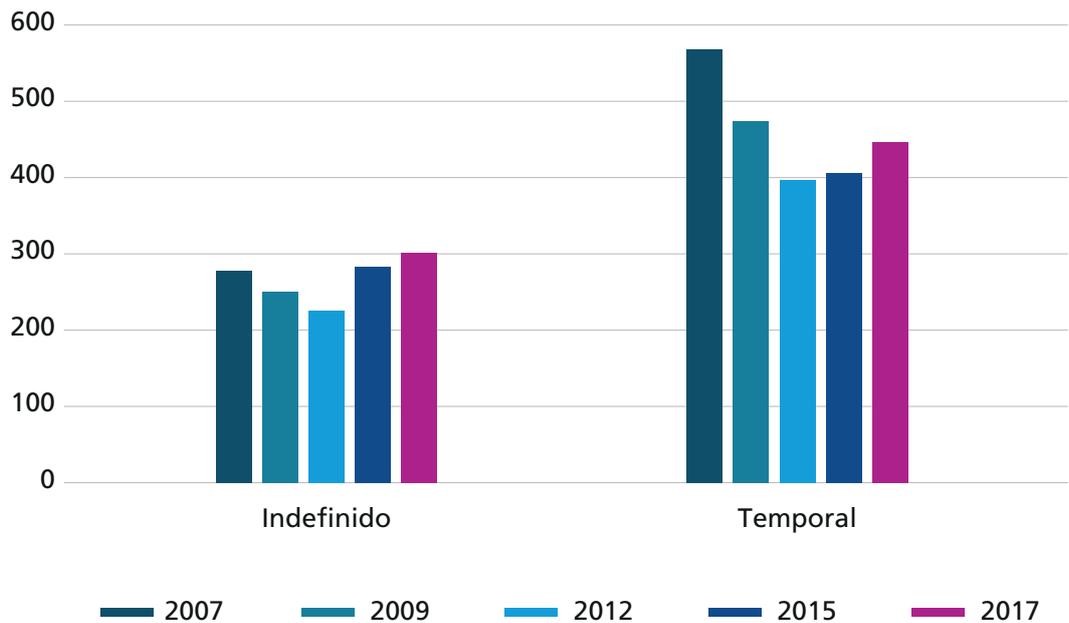
Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



La temporalidad aumenta el riesgo de tener un accidente in itinere de tráfico

En la proporción entre accidentes in itinere de tráfico y el número de trabajadores y trabajadoras con contrato indefinido o temporal, la temporalidad, es decir uno de los elementos que caracterizan la precariedad, tiene trascendencia. Si relacionamos a los trabajadores y las trabajadoras que tienen uno u otro contrato con los accidentados las diferencias son muy reveladoras. La proporción es claramente mucho más elevada en los temporales, con 145 víctimas más por cada 100.000 trabajadores y trabajadoras en 2017. La temporalidad, que conlleva inestabilidad laboral, es por sí misma un factor de riesgo.

Índice de incidencia de los accidentes in itinere de tráfico según contrato de trabajo



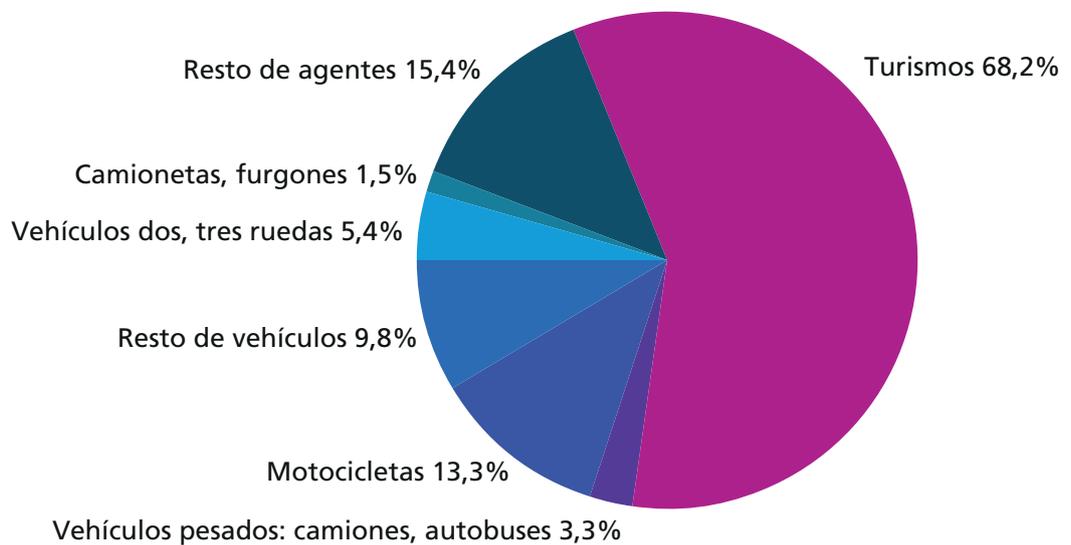
Elaboración propia. Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2017.





La mayoría de accidentes in itinere de tráfico es en coche y en moto

En cuanto a los vehículos implicados en los accidentes in itinere de tráfico sobresalen los turismos, con un 68,2%. Si a ello le sumamos las motocicletas que ocupan el segundo lugar, entre los dos alcanzan el 81,5%. Si bien es cierto que la presencia de los turismos en el parque de vehículos es mucho mayor, no deja de ser una evidencia que desplazarse en coche y motocicleta conlleva un riesgo mayor, sobre todo si lo comparamos con otros modos de movilidad mucho más seguros, como es el transporte público colectivo.



Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo 2017.

Para poner freno a esta elevada accidentalidad laboral de tráfico, en la normativa sobre reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral se incluye la figura de los **planes de movilidad vial** como una herramienta para prevenir los accidentes in itinere de tráfico. Pero esto no ha sido suficiente para reducirlos.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



Las empresas se desentienden de los accidentes in itinere de tráfico

En demasiadas ocasiones **no se tienen en cuenta los accidentes in itinere de tráfico en la evaluación de los riesgos laborales** y, en consecuencia, no se toman medidas para evitarlos. En muchos casos las empresas aún siguen diciendo que no son accidentes laborales, contraviniendo lo que dice la normativa al respecto.

Es decir, se obvia una accidentalidad que en su totalidad representa la nada desdeñable cifra del **8% del total de accidentes laborales y alrededor del 20% cuando son mortales**.



La formación en seguridad vial solo es una parte de la solución, pero no es suficiente

Las empresas cada vez hacen más planes de movilidad viales, disminuyendo su número a medida que disminuye el tamaño de la empresa. A menudo, no se han ejecutado las medidas que contienen los planes diseñados. Además, cuando se han implantado las medidas, generalmente se trata solo de formación en seguridad vial. Solo en algunos casos se incorporan medidas para fomentar la movilidad sostenible y segura en los planes. A la hora de la verdad, poco o nada se hace.

El fomento de la movilidad sostenible y segura es una forma eficaz de reducir la accidentalidad



Además, a menudo no se cuenta con **la representación sindical** para hacer frente a esta problemática. Es decir, se dejan al margen a los representantes de los trabajadores y las trabajadoras, que es lo mismo que decir que se excluye a los trabajadores y las trabajadoras en la elaboración de la política preventiva de la empresa.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



SIN INTERVENCIÓN SINDICAL NO HAY SOLUCIÓN



A más
intervención
sindical



Menos
accidentes

Algo estamos haciendo mal

Después de un breve paréntesis, en el que disminuyeron los accidentes, las cifras iniciaron un progresivo aumento, paralelamente al repunte económico. Hasta tal punto que aun habiendo menos población trabajadora que antes de la crisis hay más accidentes. La salida de la crisis ha ido acompañada de mayor precariedad de la que había cuando se entró en recesión y ello repercute en la accidentalidad.

¿QUÉ DEBEMOS HACER...?

- Debemos acabar con la precariedad laboral, pues las condiciones laborales derivadas de la organización del trabajo inciden en la accidentalidad.
- Las empresas deben asumir sus responsabilidades e incluir los accidentes in itinere de tráfico en su estrategia de prevención de los riesgos laborales.
- La formación en seguridad vial por sí sola no es suficiente para evitar la accidentalidad, también hay que apostar decididamente por los modos de movilidad alternativos al coche y la moto y por los cambios en la organización del trabajo favorables a la movilidad sostenible y segura, como parte de la solución.
- La intervención sindical con información y formación es condición necesaria para tener éxito en las políticas preventivas de las empresas.
- Hay que promover y realzar la figura del delegado de prevención y constituir y potenciar los comités de seguridad y salud para reforzar la lucha contra los accidentes de tráfico laborales.
- El objetivo no es hacer planes de movilidad, meros instrumentos para alcanzar el verdadero objetivo, que no es otro que reducir la siniestralidad, como consecuencia de haber implantado las medidas de actuación que recogen los planes.



Evitar los accidentes in itinere de tráfico es posible



- Antes de aprobar reducciones de las cotizaciones por contingencias profesionales hay que comprobar si el fin último de los planes se ha cumplido y, en el caso de que sea así, en ese momento y solo entonces otorgar las exenciones a las empresas.
- La Administración pública debe hacer un control y seguimiento y publicitar las empresas que hayan recibido las ayudas. No solo para saber cuáles son estas empresas y los importes que se han ahorrado, sino también para conocer cuáles son las medidas preventivas que dan resultados positivos para trasladarlas a otras empresas.

Debemos actuar de inmediato las empresas, las Administraciones públicas y los sindicatos. Cada uno con su parte de responsabilidad, es una responsabilidad compartida y frente a la magnitud del problema hay que actuar todos a una, de forma inmediata y decidida.