



INFORME RACE  
**LA SEGURIDAD VIAL  
LABORAL EN ESPAÑA**



**RACE**

## Fuentes estadísticas

En este documento se presentan los resultados obtenidos a partir de cuatro fuentes de información diferentes:

- Estadística sobre Accidentes Viales Laborales, serie histórica 2008-2016 (Ministerio de Trabajo).
- Encuesta realizada a una muestra de 1.500 trabajadores por cuenta ajena de manera online (2<sup>do</sup> Semestre de 2018, GAD3).
- Encuesta realizada a una muestra de 500 trabajadores por cuenta propia de manera online (2<sup>do</sup> Semestre de 2018, GAD3).
- Encuesta realizada a una muestra de 300 responsables de Prevención de Riesgos Laborales de manera telefónica (2<sup>do</sup> Semestre de 2018, GAD3).

Además, para la elaboración de este informe se han consultado y analizado otras fuentes de información estadística relativa a la siniestralidad vial laboral:

- Índice Nacional de Defunciones, 2016 (Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social)
- Movimiento Natural de la Población (Instituto Nacional de Estadística)
- Encuesta de Población Activa (Instituto Nacional de Estadística)
- Accidentes de Tráfico (Dirección General de Tráfico)
- European Road Safety Observatory (Comisión Europea)
- Estadísticas de Accidentes de Trabajo (EUROSTAT)
- Encuesta sobre la Participación de la Población Adulta (EADA, 2016).



# PRESENTACIÓN

---

## Introducción:

El Real Automóvil Club de España RACE, en su vocación por mejorar la seguridad vial en España desde sus inicios hace ya más de 110 años, ha elaborado este informe, en colaboración con la consultora de investigación social y de comunicación GAD3, para conocer de primera mano la evolución y la opinión de los diferentes agentes que integran el mercado laboral español y su influencia en la seguridad vial laboral.

Cada año, medio millón de trabajadores sufren un accidente en el desarrollo de su trabajo. Desde el año 2013, el número de accidentes ocurridos en este contexto no ha dejado de crecer coincidiendo con la reactivación económica. Si en el año 2013 la cifra de siniestralidad laboral tocó su suelo en 471.000 accidentados, en el año 2017 esta cifra asciende a cerca de 600.000 (un 22% más, 129.000 accidentes más). El año de mayor siniestralidad se registró en 2008, con cerca de 900.000 personas accidentadas, coincidiendo con una mayor tasa de empleo (89%).

Dentro del ámbito de la siniestralidad vial laboral, el panorama no es más optimista. Los responsables de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) perciben en su mayoría- dos de cada tres- una reducción de la siniestralidad vial de sus trabajadores a lo largo de los últimos años, cuando la realidad es que en el año 2017 se produjeron un total de 69.108 accidentes viales laborales; es decir, un 2,2% más que hace un año y 1.500 accidentes más. Este dato pone en evidencia que existe un gap entre los datos reales de siniestralidad vial y la percepción de los diferentes afectados por los accidentes de tráfico ocurridos durante la jornada laboral: trabajadores, empresarios y administración pública.

El **I Informe RACE sobre Seguridad Vial Laboral en España** tiene como finalidad poner de manifiesto las diferentes opiniones, visiones y percepciones acerca de la Seguridad Vial Laboral por parte de las personas responsables de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) dentro de las empresas, los trabajadores empleados por cuenta ajena y los trabajadores por cuenta propia, así como las entidades públicas responsables de garantizar la seguridad vial de los usuarios en las carreteras, los sindicatos y patronales.

Igualmente, el **I Informe RACE sobre Seguridad Vial Laboral en España** nace de la necesidad de integrar bajo una misma estructura consistente las diferentes fuentes de información oficiales relativas a la seguridad vial en el ámbito laboral, tales como: el Instituto Nacional de Estadística, la Dirección General de Tráfico, Ministerio de Sanidad, Ministerio de Trabajo, EUROSTAT y la Comisión Europea; que permitan tener una visión global y rigurosa acerca de esta realidad.

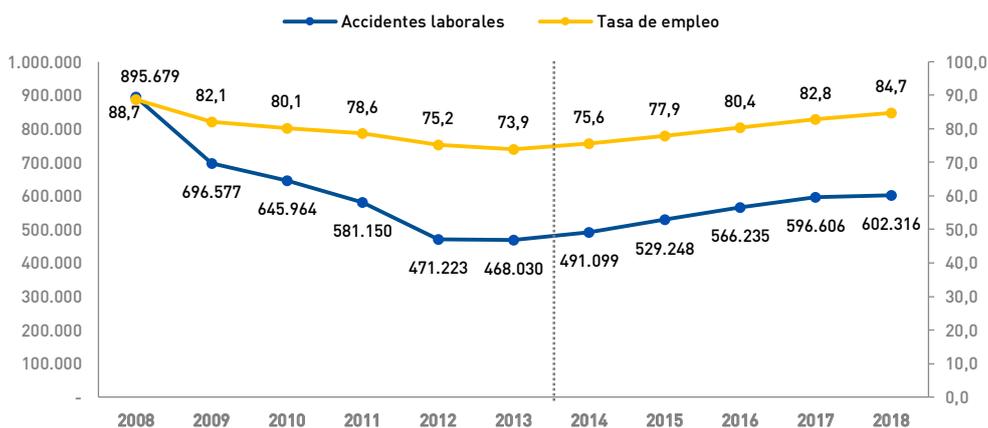


**SINIESTRALIDAD LABORAL  
Y SINIESTRALIDAD  
VIAL LABORAL**

## Evolución de la siniestralidad laboral

**Cada año, más de seiscientos mil trabajadores sufren un accidente laboral con baja en el desarrollo de su trabajo.**

Desde 2013, el número de accidentes ocurridos en este contexto no ha dejado de crecer, situándose de nuevo en niveles de hace ocho años. La evolución de los accidentes laborales sigue una tendencia muy similar a la evolución del número de trabajadores empleados cada año.

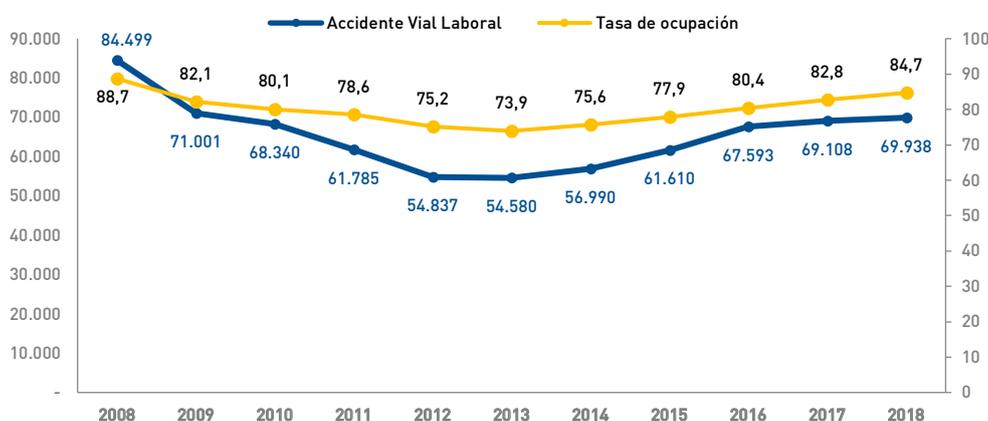


**Tasa de ocupación:** número de personas ocupadas sobre el conjunto de la población activa.  
**Fuente:** Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) y Encuesta de la Población Activa (INE).

## Evolución de los accidentes viales laborales

**Uno de cada diez accidentes laborales con baja es de carácter vial (12%).**

Entre los años 2008 y 2013, los accidentes viales laborales se redujeron un 35%. Sin embargo, desde 2013 se registra una tendencia **creciente**, coincidiendo con la reactivación económica. Al igual que en el conjunto de accidentes laborales registrados, la evolución de los accidentes viales laborales evoluciona de manera muy similar a la cifra de empleados cada año.

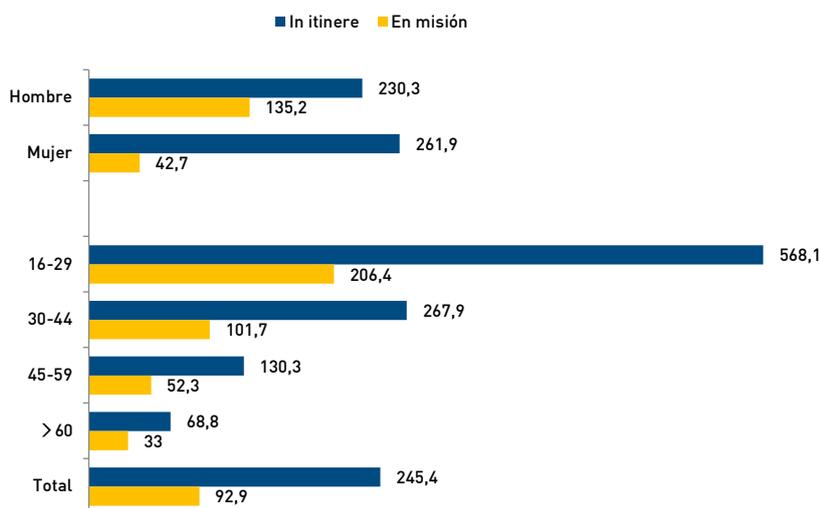


**Tasa de ocupación:** número de personas ocupadas sobre el conjunto de la población activa.  
**Fuente:** Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) y Encuesta de la Población Activa (INE).

## Siniestralidad vial laboral, según perfil

Por franjas de edad, la mayor siniestralidad se registra en el rango de conductores más jóvenes (16 a 29 años), y desciende progresivamente según avanza la edad.

Esta tendencia es igual tanto en accidentes in itinere como aquellos registrados en misión.

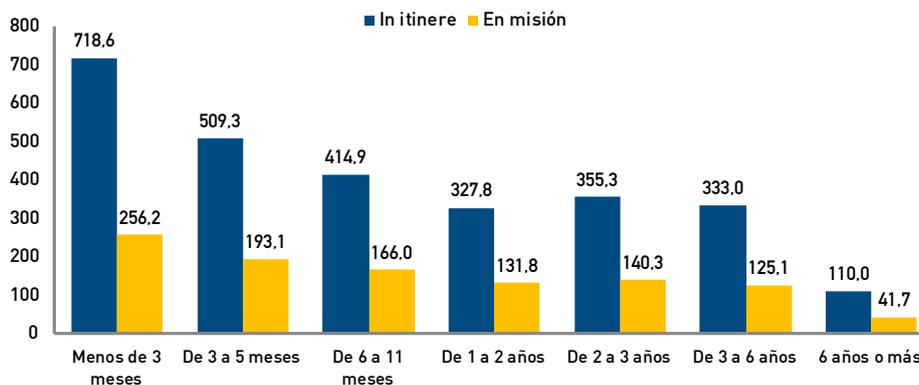


Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) Promedio de años: 2008-2016. Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa (EPA, 2016).

## Siniestralidad vial laboral, según antigüedad

Las personas que llevan menos tiempo en su trabajo son las más propensas a sufrir un accidente vial laboral.

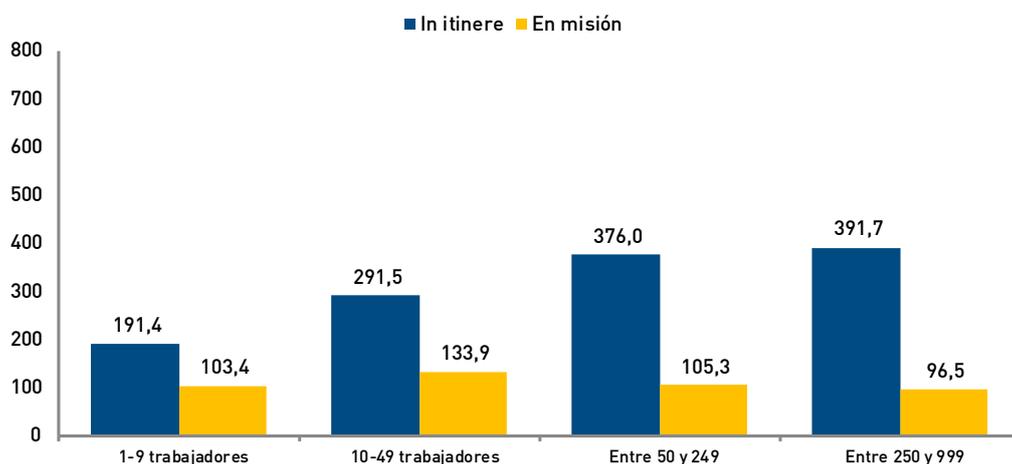
Una tendencia decreciente también se aprecia en la antigüedad en el trabajo. Los registros más altos de siniestralidad se observan en la franja de los trabajadores que llevan en el puesto menos de 3 meses. Entre los 5 meses y los 6 años de antigüedad en el trabajo, la incidencia tiende a estabilizarse. El grupo de antigüedad mayor de 6 años es el que menos accidentes sufre.



Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) Promedio de años: 2008-2016. Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa (EPA, 2016).

## Siniestralidad vial laboral, según tamaño de la empresa

Los trabajadores en empresas con mayor número de empleados tienen más probabilidad de sufrir accidentes viales laborales al ir o al volver del trabajo. Sin embargo, esta probabilidad es menor en los trayectos en jornada laboral.

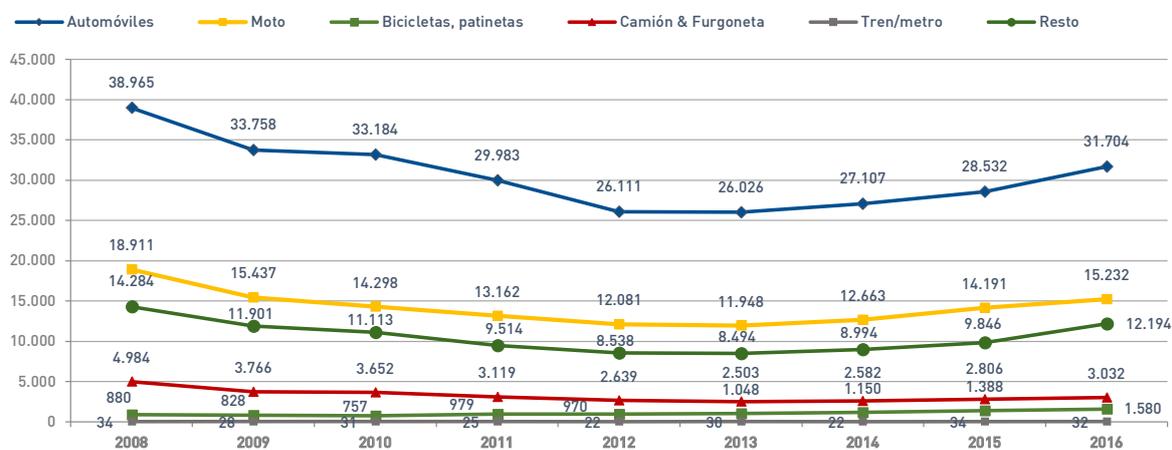


**Fuente:** Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) Promedio de años: 2008-2016. Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la EADA (2016). El resultado de la tasa se ha obtenido a raíz de promediar el número de accidentes desde 2008 a 2016 en cada una de las categorías y relacionar dichos promedios con el número de empleados en cada categoría.

## Siniestralidad vial laboral, por modo de desplazamiento

La mitad de los trabajadores (51%) que han sufrido un accidente vial laboral conducían un coche. El segundo vehículo con mayor siniestralidad son las motos, un 24%. En tercer lugar camión o furgoneta (5%), y en último lugar, bicicletas y patinetes (2%).

Los vehículos de motor son los más utilizados en los traslados realizados durante la jornada laboral, tanto in itinere como en misión (62%).



\* En el resto están incluidos los accidentes viales laborales ocurridos caminando, conduciendo maquinaria pesada, manipulando objetos, o conduciendo transporte manual.

**Fuente:** Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo).

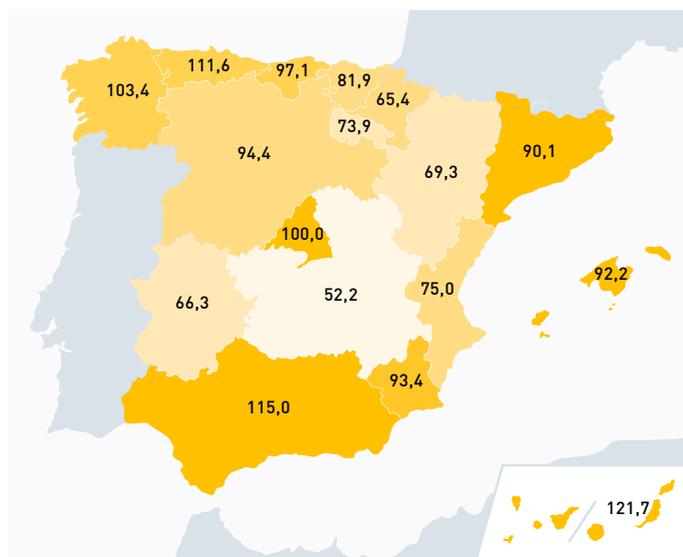
## Siniestralidad vial laboral según la comunidad de residencia del trabajador

Andalucía, Cataluña y Murcia son las comunidad autónomas con mayor tasa de accidentalidad vial laboral. Castilla La Mancha, Extremadura y La Rioja, las que menos.



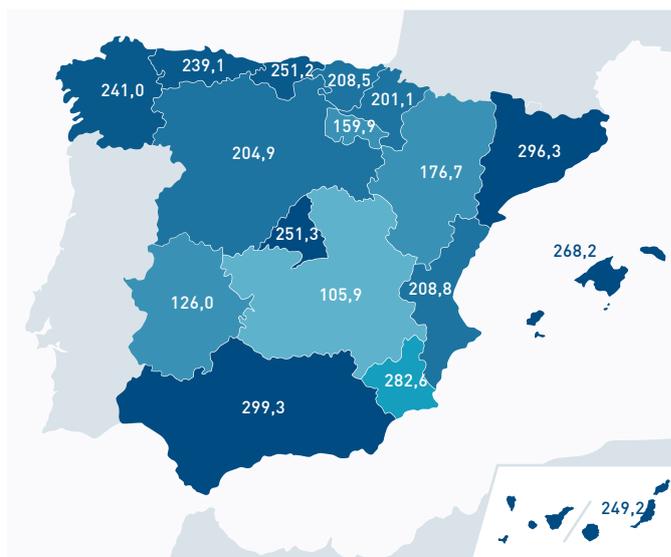
Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo), Promedio de años: 2008-2016.  
Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa (EPA, 2016).

### En misión



Tasas por 100.000

### In itinere



Tasas por 100.000

Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) Promedio de años: 2008-2016.  
Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa (EPA, 2016).

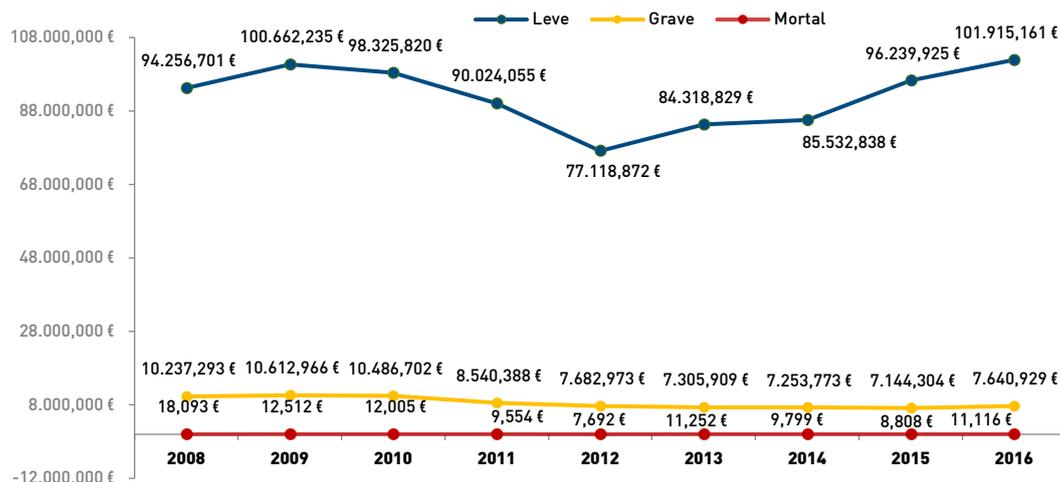


**EVOLUCIÓN DE COSTES  
Y BAJAS EN ACCIDENTES  
VIALES LABORALES**

## Coste de Seguridad Social asociado a las bajas

Las bajas por accidentes viales laborales suponen un coste medio de 100.600.056 euros al año para la Seguridad Social.

Este coste depende directamente del número de accidentes y de los días de baja. Por este motivo, los accidentes leves, que son los más frecuentes, generan un coste mucho mayor que el resto de accidentes.

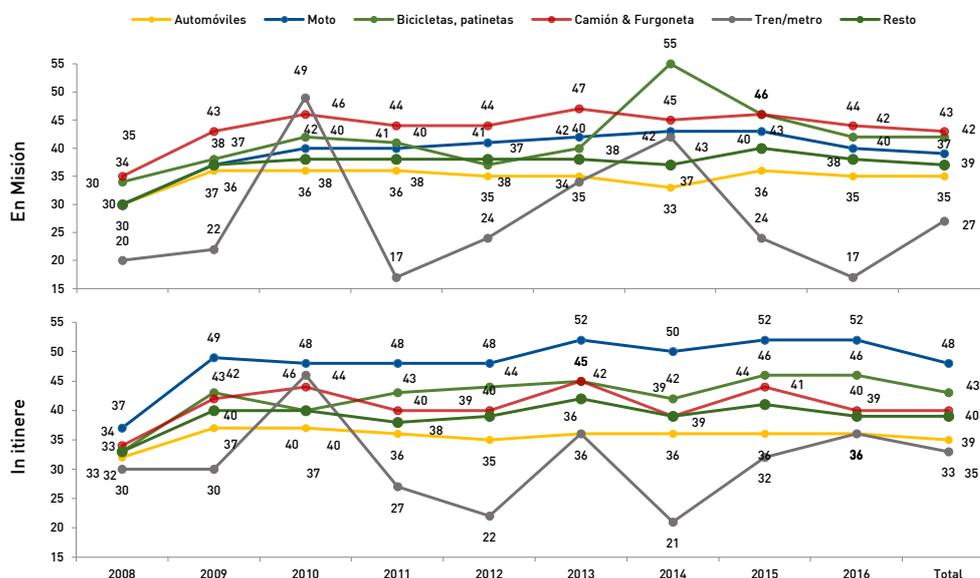


Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) y Parque automovilístico (DGT). Años: 2008-2016.

## Duración media de las bajas

La media entre los accidentes con baja, es de 38 días en misión y 39 días de baja en aquellos producidos in itinere.

Por tipo de vehículos los accidentes de moto implican una mayor duración de la baja (45 días). En segundo puesto se sitúan los conductores de camiones o furgonetas (43 días). Los usuarios de bicicletas suponen una media de 39 días de baja, y los automóviles de 35 días.



Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Años: 2008-2016.

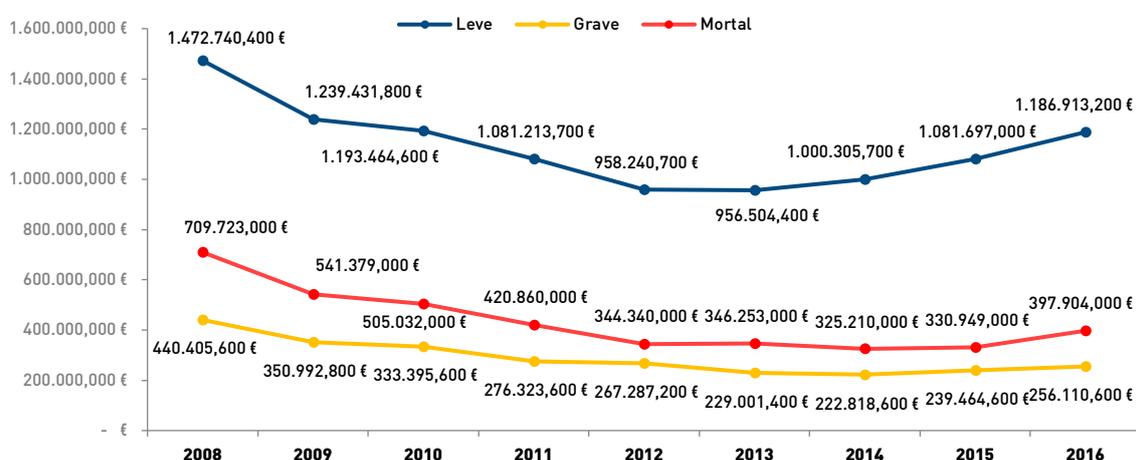
## Coste total de la siniestralidad vial laboral

El Observatorio Europeo de Seguridad Vial, teniendo como referencia HEATCO Deliverable D5 (2006) en base 2010, estima el coste total que implica un accidente vial en función de su gravedad: Accidente vial leve: 17.900 euros; Accidente vial grave: 237.800 euros; Accidente vial mortal: 1.913.000 euros.

En base a dichas estimaciones, y en función del número de accidentes viales laborales, se estima que **los accidentes viales laborales en España suponen un coste medio anual en los últimos nueve años de cerca de 2.000 millones de euros**. El 61% de este coste corresponde a los accidentes leves (1.100 millones de euros), el 23,5% a los accidentes mortales (casi 435 millones de euros), y el 15,5% restante (casi 300 millones de euros) a los accidentes graves.

Los costes totales engloban: costes médicos y de rehabilitación, costes de servicios judiciales y de emergencia, daños materiales, pérdidas de producción.

Coste anual total estimado (miles de €), con recaídas

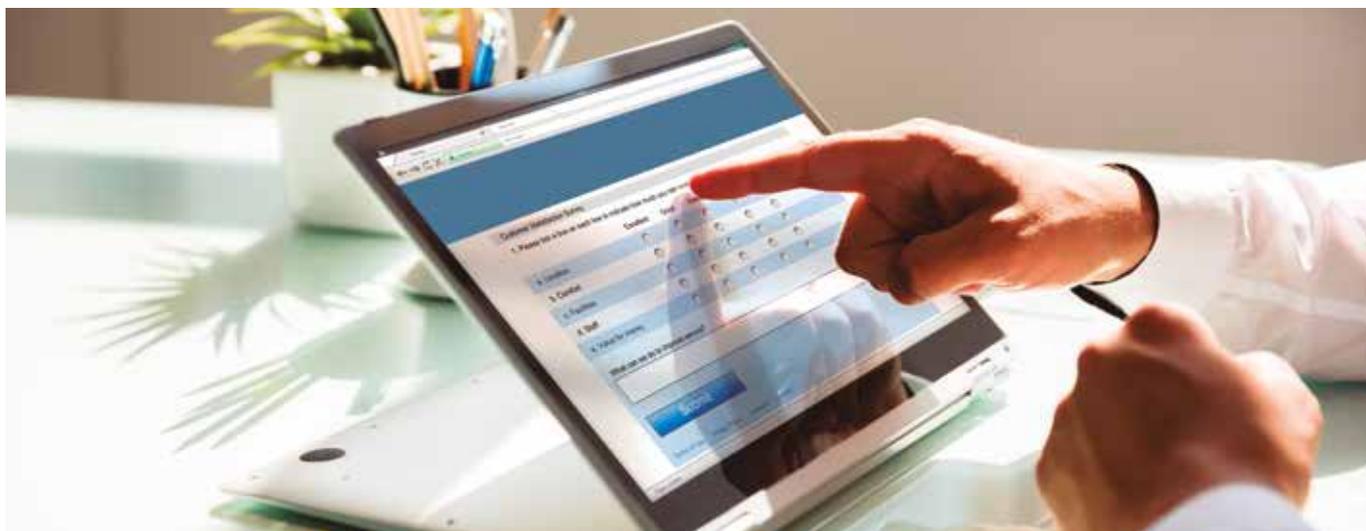


Fuente: European Commission, guía Road Safety Country Overview - Spain (2016)- European Road Safety Observatory.  
Estimación de los costes sobre las Estadísticas de Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Años: 2008-2016





**PRINCIPALES RESULTADOS  
DE LAS ENCUESTAS**



## ESTUDIOS

---

Cada día, prácticamente la totalidad de los trabajadores, 93%, han de desplazarse para desarrollar su actividad profesional. En los próximos apartados se presentan la síntesis de resultados de los estudios de investigación realizados por la consultora **GAD3** para el RACE enfocados a conocer los **hábitos de movilidad de los trabajadores** en el desarrollo de su jornada laboral.

Para ello, se han entrevistado a un total de 2.000 trabajadores:

- 1.500 **trabajadores por cuenta ajena** de manera online (GAD3, 2º semestre 2018)
- 500 **trabajadores por cuenta propia** de manera online (GAD3, 2º semestre 2018).

La visión de los trabajadores sobre la Siniestralidad Vial Laboral (factores de riesgo asociados, las medidas de prevención y el grado de responsabilidad) es complementada con la opinión de las empresas a través de la encuesta realizada a:

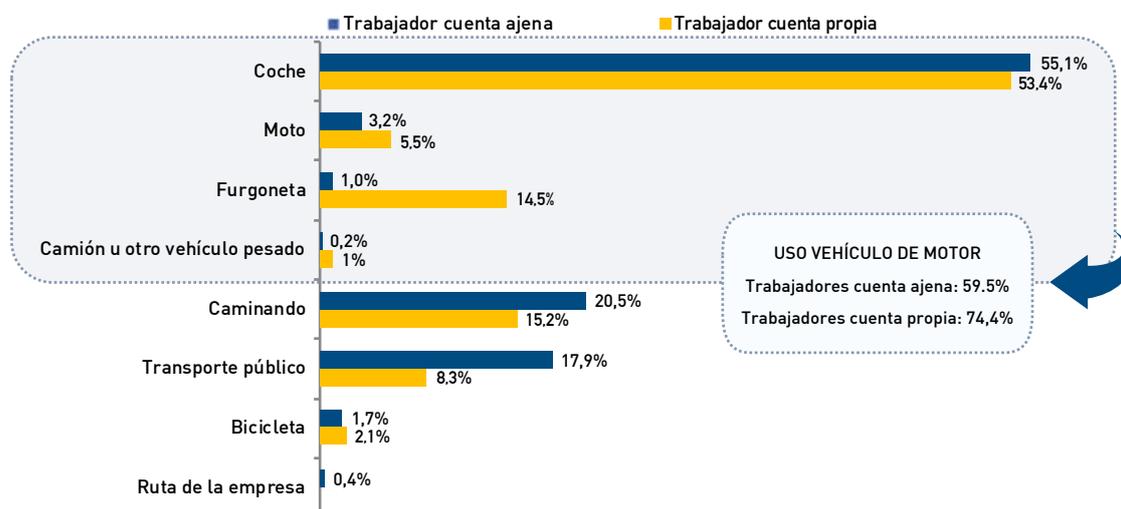
- 300 **responsables sobre Prevención de Riesgos Laborales** de manera telefónica (GAD3, 2º semestre 2018).



**TRASLADOS  
IN ITINERE  
Y EN MISIÓN**

## Modo de desplazamiento in itinere

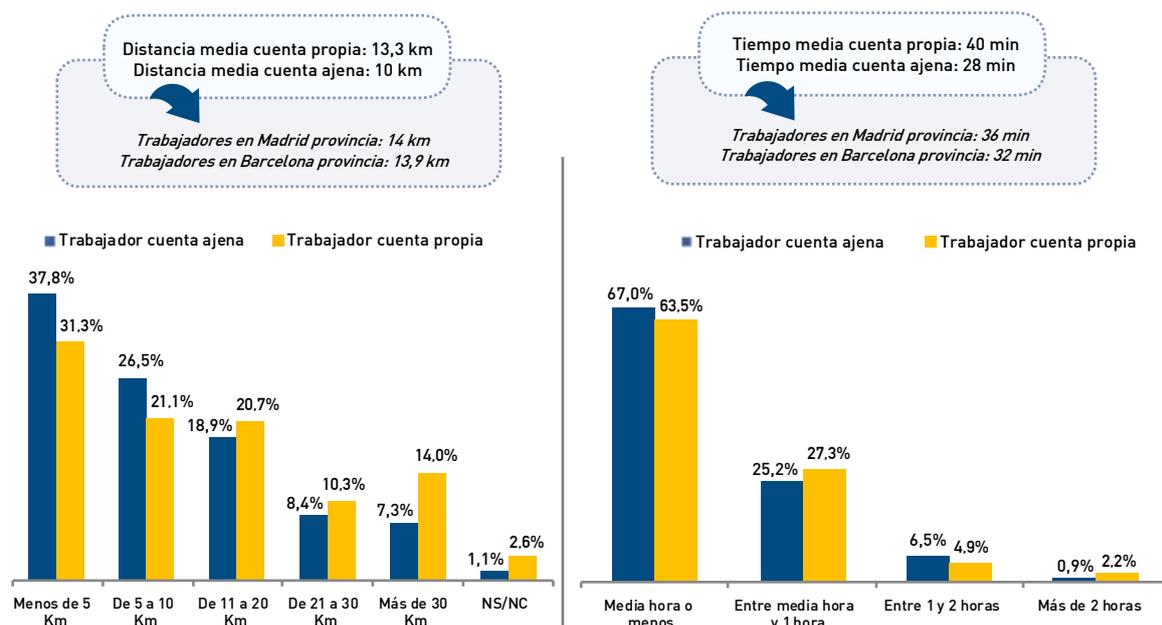
Seis de cada diez trabajadores (60%) por cuenta ajena y el 74,4% de los autónomos utilizan un vehículo de motor en sus desplazamientos desde o hacia el centro de trabajo.



Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º semestre 2018).

## Traslados in itinere

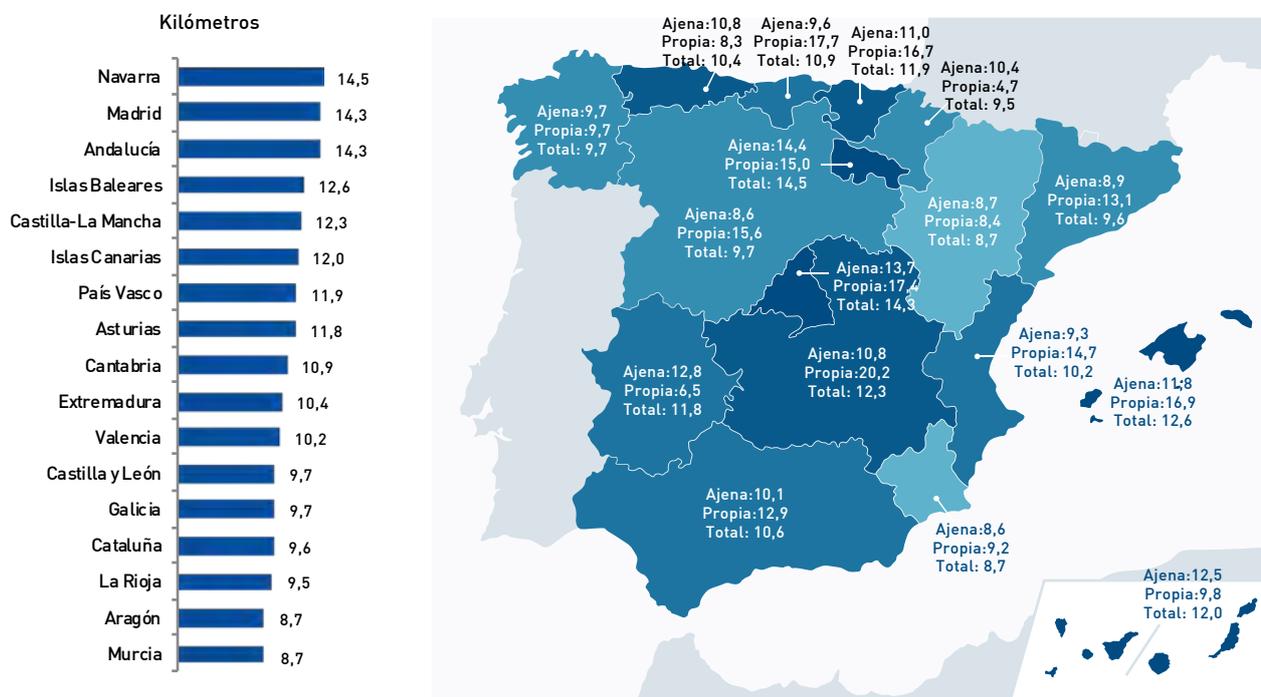
Cada día, prácticamente la totalidad de los trabajadores han de desplazarse para desarrollar su actividad profesional (93%). Los traslados in itinere - desde y hacia el trabajo- suelen durar entre 28 minutos y 40 minutos, siendo la distancia media recorrida desde el lugar de residencia a su centro de trabajo de 10km.



Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º semestre 2018).

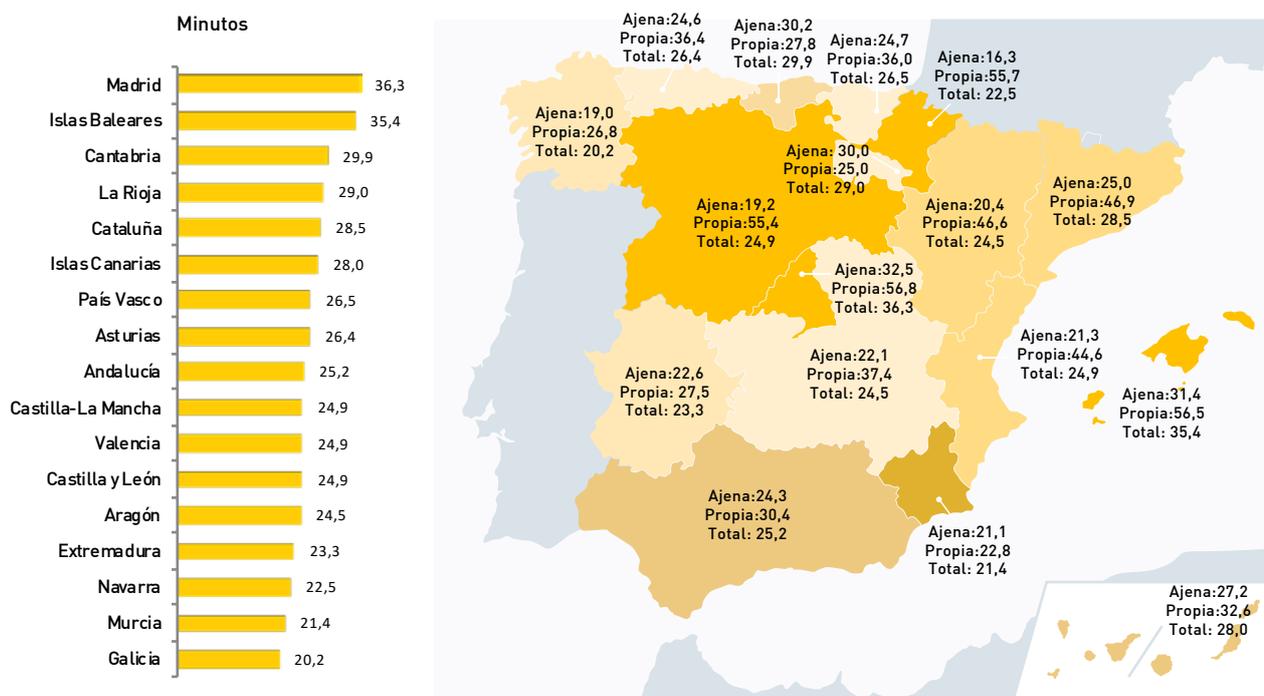
## Traslados in itinere por Comunidad

DISTANCIA MEDIA por Comunidad Autónoma en traslado *in itinere* (km)



Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º semestre 2018).

TIEMPO MEDIO por Comunidad Autónoma en traslado *in itinere* (minutos)

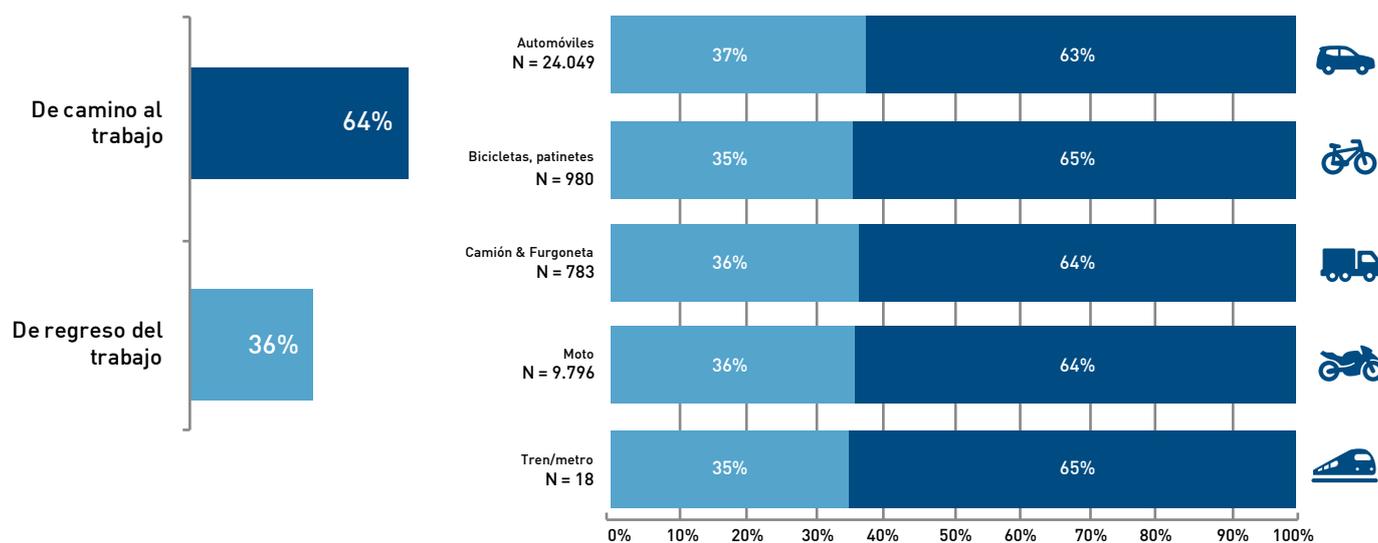


Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º semestre 2018).

## Accidentes viales laborales in itinere, según trayecto

Los trabajadores sufren un mayor número de accidentes en el traslado de ida al trabajo.

A pesar de que diariamente se realizan dos trayectos (uno de ida y otro de vuelta), los trabajadores sufren un mayor número de accidentes en el traslado de ida al trabajo: el 64% de los accidentes in itinere se producen antes de comenzar la jornada laboral.

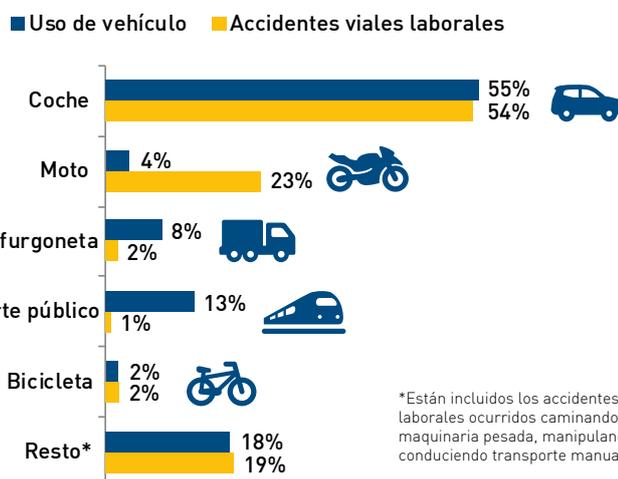


Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Los resultados equivalen al promedio de años: 2008-2016

## Medio de transporte y siniestralidad in itinere

El 23% de los trabajadores encuestados que han sufrido un accidente vial laboral in itinere conducían una moto. Sin embargo, sólo un 4% de los trabajadores utiliza este medio para ir o volver del trabajo.

En los traslados in itinere, la mayor parte de los trabajadores (55%) declaran que utilizan el coche, un 13% el transporte público, un 4% la moto y el 2% furgoneta. Aunque parecería lógico que las cifras de siniestralidad coincidieran con estos datos, la realidad es que la probabilidad de sufrir un accidente de moto es muy superior a la del resto de vehículos. De hecho, se producen seis veces más accidentes de moto de lo que correspondería estadísticamente por su uso.



Fuente: sobre uso de vehículos: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3, 2º Semestre de 2018). % calculado sobre la base de quienes utilizan un medio de transporte diferente a caminar para ir o volver del trabajo.  
 Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Promedio de años: 2008-2016.

\*Están incluidos los accidentes viales laborales ocurridos caminando, conduciendo maquinaria pesada, manipulando objetos, o conduciendo transporte manual.

## Siniestralidad vial laboral por días de la semana y horas

El peor día de la semana es el martes, y la peor hora son las 8 de la mañana.

A lo largo de una semana, de lunes a viernes, uno de cada cuatro accidentes (25%) se produce entre las 7 y las 9 de la mañana. El martes es el día de la semana con mayor número de accidentalidad vial laboral, y las 8 de la mañana es la hora del día con mayor número de accidentes. En este sentido, hay que señalar que tres de cada cuatro trabajadores tiene un horario fijo de entrada (67%), mientras que el 33% restante goza de flexibilidad laboral.

Hora del día	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
1	392	386	387	389	383	166	112	2.176
2	81	86	78	75	82	54	42	499
3	72	75	74	68	68	48	36	442
4	81	76	82	79	74	49	34	476
5	158	158	144	151	150	88	58	907
6	306	302	289	274	264	167	104	1.726
7	889	890	892	837	772	280	157	4.716
8	1.357	1.357	1.345	1.317	1.152	314	146	6.987
9	874	919	900	843	727	270	112	4.645
10	499	516	503	482	448	199	88	2.734
11	426	430	433	415	389	157	78	2.328
12	461	497	464	461	458	191	88	2.620
13	673	707	700	667	667	256	98	3.769
14	1.005	1.021	1.023	988	1.080	399	186	5.702
15	904	950	938	909	1.034	326	178	5.239
16	526	547	523	500	549	193	109	2.947
17	405	435	432	407	385	150	87	2.300
18	465	504	499	492	393	128	80	2.571
19	437	477	486	456	373	123	82	2.433
20	310	337	337	328	314	143	97	1.866
21	235	253	255	260	294	197	153	1.647
22	261	253	269	258	333	242	178	1.793
23	139	132	128	139	177	155	114	985
24	66	63	65	67	68	66	52	447
Total General	11.022	11.372	11.246	10.844	10.630	4.372	2.469	61.955

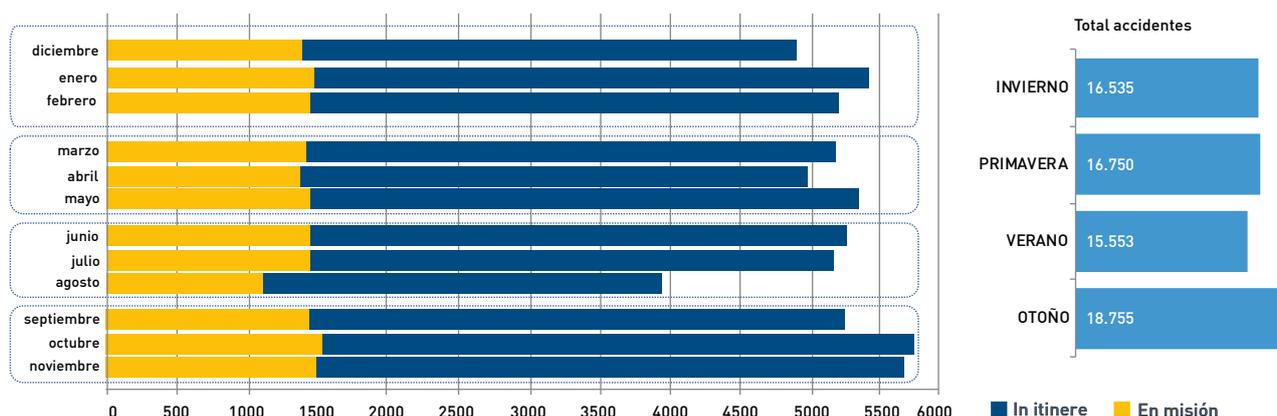
Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Promedio de años: 2008-2016.

## Siniestralidad vial laboral por meses y estaciones del año

Octubre y noviembre son los peores meses, con casi 6.000 accidentes viales laborales en cada uno de los dos.

A lo largo del año se producen más accidentes en octubre y noviembre que en el resto de meses. De ahí que la siniestralidad vial sea mayor en Otoño que en el resto de estaciones del año: 18.000 accidentes de media en estos meses (septiembre, octubre, noviembre), frente a 16.500 en invierno o primavera.

Son los peores meses tanto para los accidentes in itinere como para el resto de accidentes laborales viales. A lo largo de la serie estudiada, cada año se mantiene la misma distribución mensual de accidentes viales laborales.

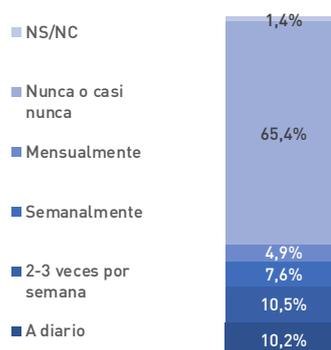


Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Los resultados equivalen al promedio de años: 2008-2016

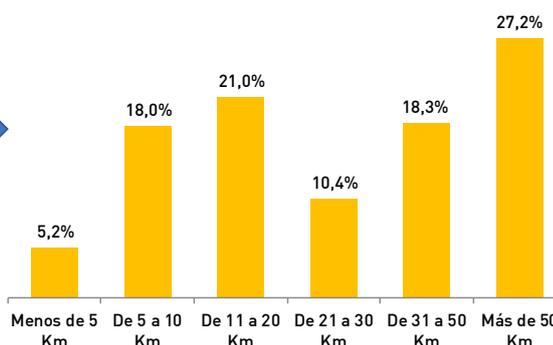
## Desplazamiento en misión

El 33,3% de los trabajadores por cuenta ajena (5,2 millones) realizan desplazamientos durante la jornada laboral (la mayoría a diario o entre 2-3 veces por semana). El 56% de los desplazamientos en misión superan los 20km en una jornada habitual.

Desplazamiento durante la jornada



Distancia recorrida en una jornada habitual (km)

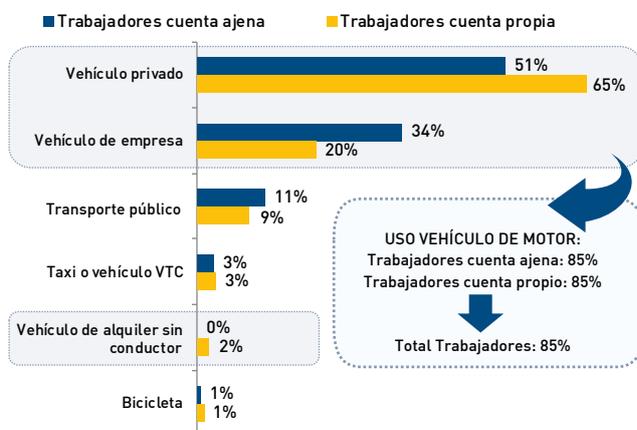


Fuente: Encuesta realizada a trabajadores (GAD3, 2º Semestre 2018).

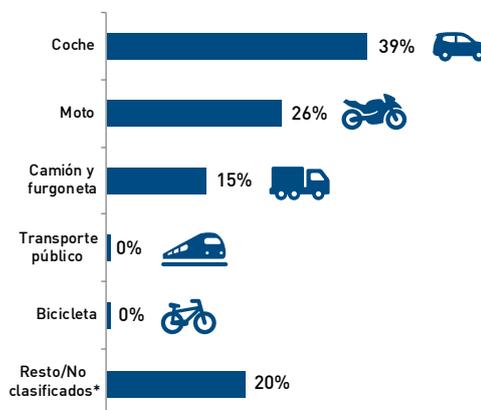
## Traslados y siniestralidad en misión

El uso del vehículo privado en los traslados en misión es el más común entre todos los trabajadores, aunque los autónomos lo utilizan en mayor medida que los empleados. Cerca del 80% de los traslados en misión se realizan utilizando un vehículo de motor.

Uso de vehículo en misión



Accidentes viales laborales en misión



\* En el resto están incluidos los accidentes viales laborales, conduciendo maquinaria pesada, manipulando objetos, o conduciendo transporte manual, así como los accidentes con vehículo no clasificado.

Fuente sobre uso de vehículos: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º Semestre 2018).

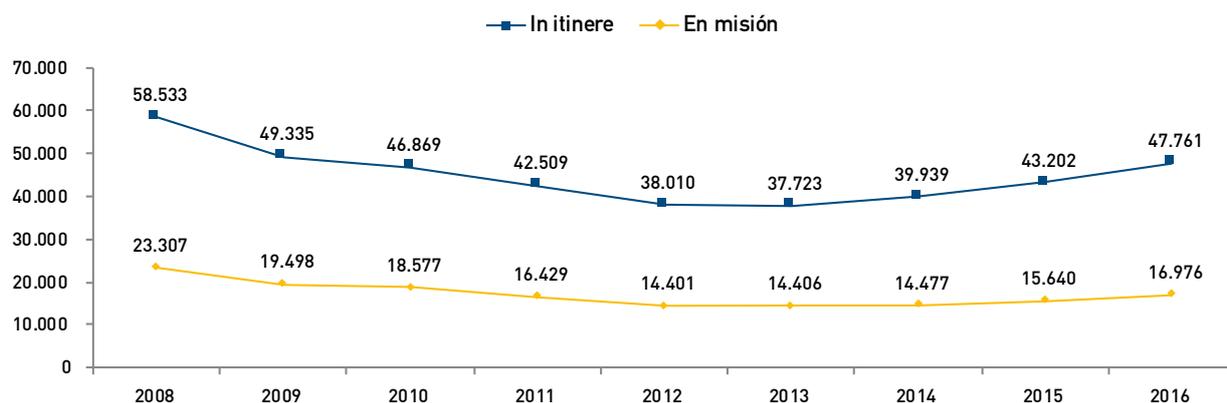
% calculado sobre la base de quienes utilizan un medio de transporte diferente a caminar durante los trayectos realizados en jornada laboral.

Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Los resultados equivalen al promedio de años: 2008-2016

## Accidentes viales in itinere y en misión

Por cada accidente vial ocurrido durante la jornada laboral (en misión), se producen tres de camino o de vuelta al trabajo (in itinere).

La siniestralidad vial durante la jornada laboral es mayor en los trayectos realizados desde y hacia el trabajo (in itinere): siete de cada diez accidentes viales (72%) se producen en este trayecto, frente a un tercio de los ocurridos durante la jornada laboral (28%).



Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo).

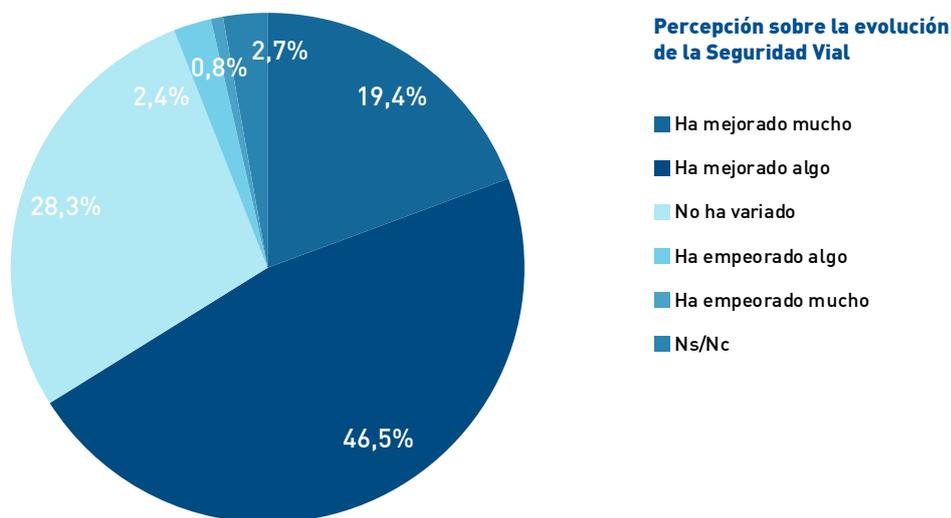


A white semi-truck is driving on a road during sunset. The sky is filled with orange and yellow clouds, and the sun is low on the horizon. The truck is moving towards the right side of the frame. The road has a white line on the left side. The overall scene is a mix of warm and cool tones.

# **LA EMPRESA Y LA SEGURIDAD VIAL LABORAL**

## Percepción de la evolución de la seguridad vial de los trabajadores

La mayoría de las empresas, dos de cada tres (66%), consideran que la seguridad vial laboral de los trabajadores ha mejorado en los últimos años, a pesar de que la evolución de la siniestralidad vial laboral ha crecido en los últimos cinco años.



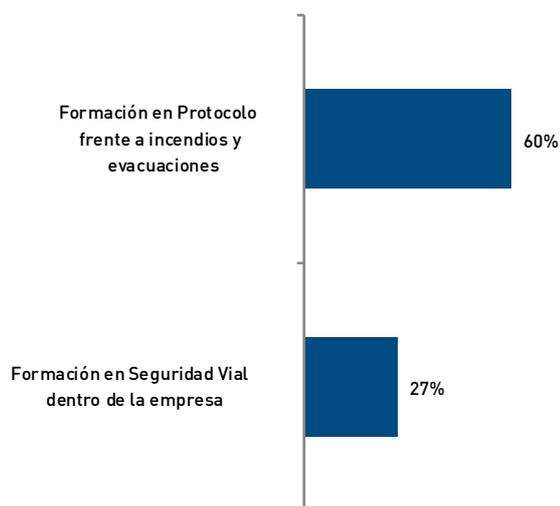
Fuente: Encuesta realizada a responsables de PRL (GAD3 2º semestre 2018).

## La formación en Seguridad Vial Laboral y los accidentes laborales

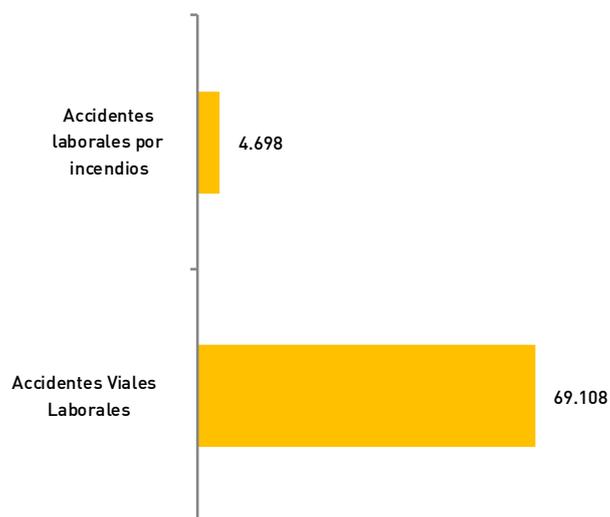
Un 60% de los trabajadores recibe formación sobre protocolos de incendios y evacuaciones, frente sólo a un 27% que ha recibido formación en Seguridad Vial.

Sin embargo, en el año 2017, se produjeron 14 veces más accidentes laborales viales que accidentes por causa de un incendio.

### Formación dentro de la empresa



### Accidentes laborales



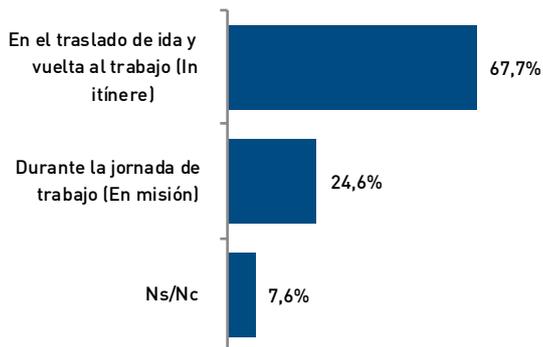
Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta ajena (GAD3 2º semestre 2018).

Fuente: Estadística sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo, 2017)

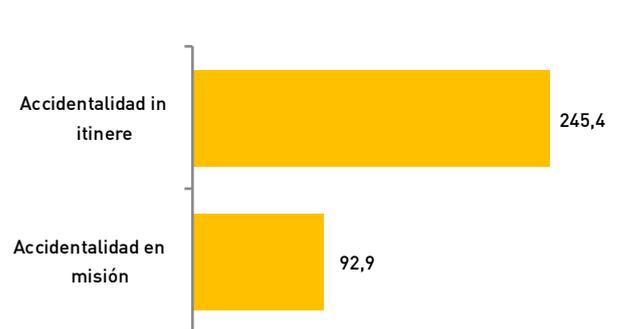
## Percepción del riesgo por tipo de desplazamiento según el responsable de riesgos laborales

En este punto, la visión de la empresa se corresponde con la realidad. La mayoría de las empresas perciben un mayor riesgo en los traslados in itinere que en misión. Según los datos de siniestralidad vial laboral, la probabilidad de sufrir un accidente in itinere es superior a la probabilidad de sufrirlo en misión (245 por cada 100.000 frente a 93 por 100.000).

Percepción del riesgo de sufrir un accidente vial laboral



Incidencia de la siniestralidad vial laboral



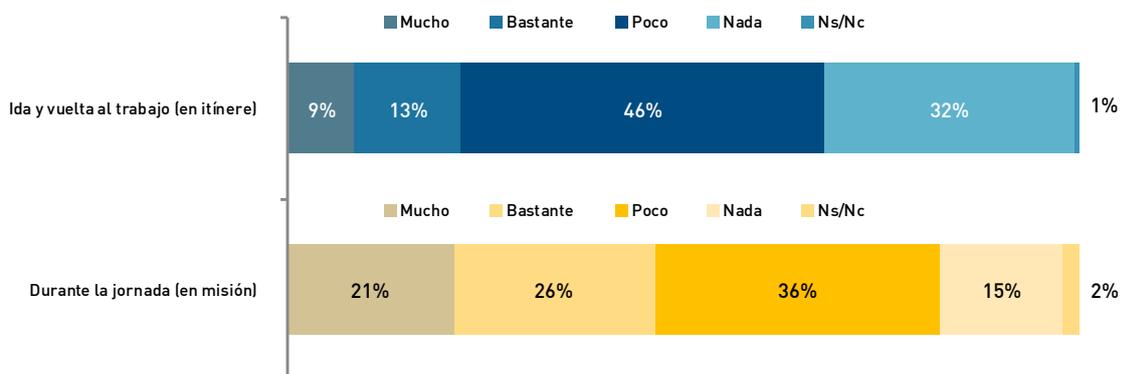
Fuente: Encuesta realizada a responsables de PRL (GAD3 2º semestre 2018).

Fuente: Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo) Promedio de años: 2008-2016. Tasa por 100.000 calculadas sobre la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa (EPA, 2016).

## Grado de responsabilidad de la empresa en los accidentes viales laborales

El 78% de los responsables de PRL opinan que la empresa tiene poco o nada de responsabilidad en los siniestros registrados in itinere.

El grado de responsabilidad de la empresa aumenta, según sus responsables de PRL, cuando los accidentes se registran en misión, manteniéndose en cualquier caso por debajo del 50% la percepción de aquellos que creen que la empresa es mucho o bastante responsable en caso de accidente vial laboral.



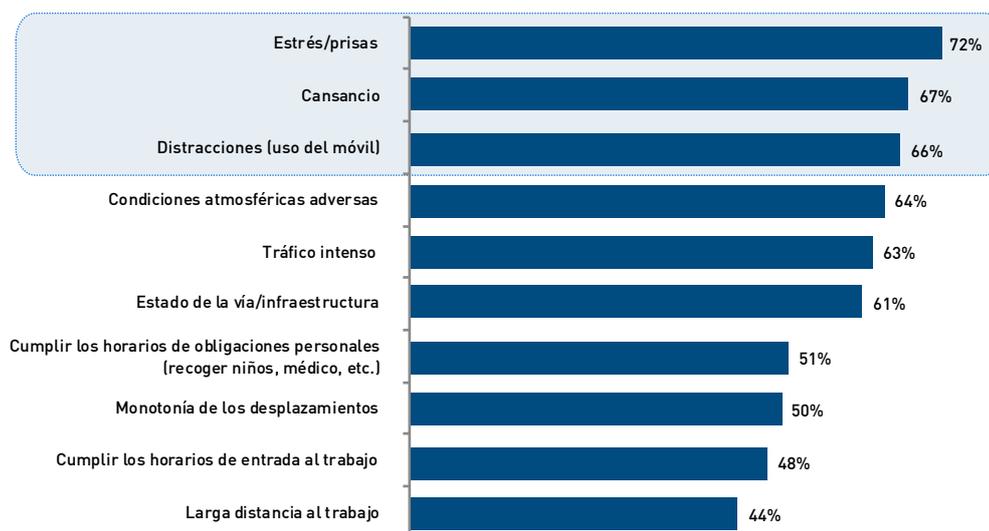
Fuente: Encuesta realizada a responsables de PRL (GAD3 2º semestre 2018).

An aerial, long-exposure photograph of a complex highway interchange at night. The image shows multiple levels of overpasses and ramps, with light trails from cars creating a sense of motion. The scene is illuminated by warm yellow streetlights and cool blue ambient lighting. A semi-transparent blue horizontal band is overlaid across the center of the image, containing the text.

# FACTORES DE RIESGO

## Percepción de los trabajadores de los factores de riesgo in itinere. Trabajadores por cuenta ajena

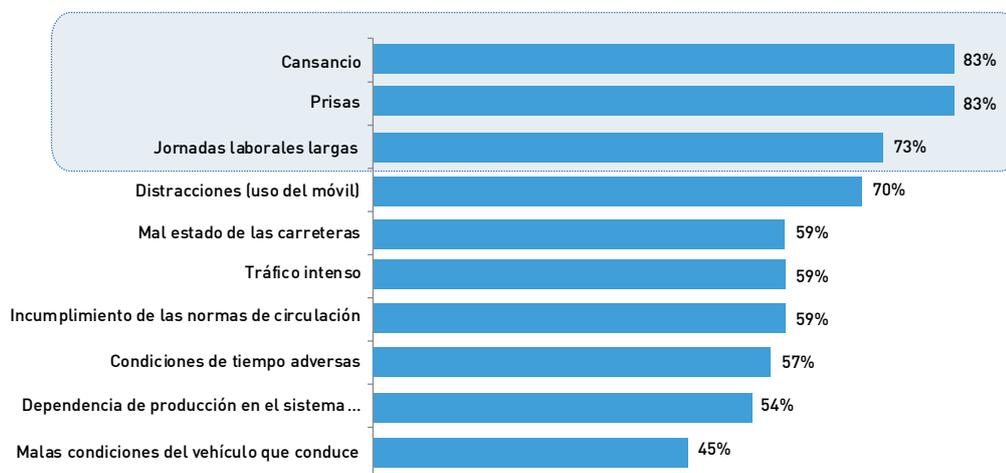
El estrés/prisas y el cansancio se posicionan como los factores que más aumentan las probabilidades de sufrir un accidente vial laboral en opinión de los empleados por cuenta ajena. Les siguen el uso del móvil durante la conducción y factores externos como las condiciones atmosféricas, el tráfico o el estado de la carretera.



Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta ajena (GAD3 2º semestre 2018).

## Percepción de los trabajadores de los factores de riesgo in itinere. Trabajadores por cuenta propia

Los autónomos nuevamente sitúan con un empate al cansancio y a las prisas como factores de riesgo. Las jornadas laborales largas se encuentran en tercera posición.

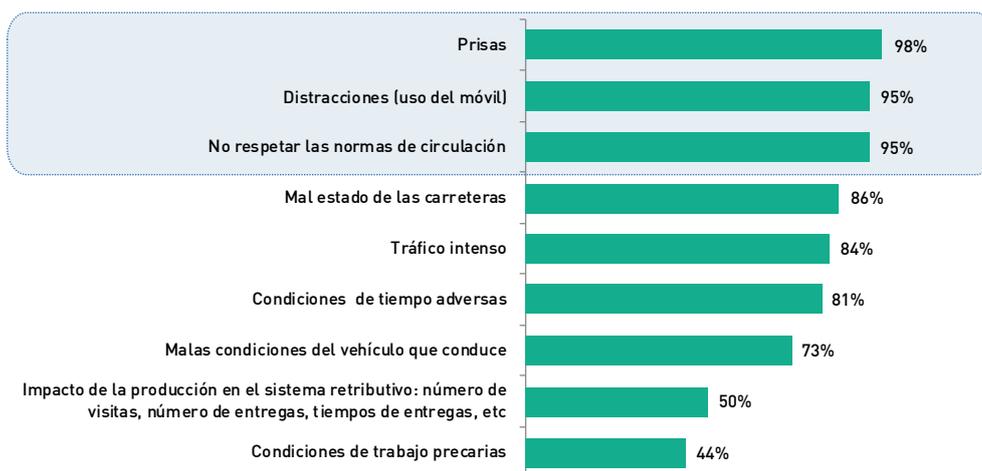


Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia (GAD3 2º semestre 2018).

## Percepción de los responsables de PRL de los factores de riesgo in itinere

Los responsables de PRL identifican como principales factores de riesgos los relacionados con los hábitos de conducción del trabajador: las prisas, el uso del móvil y el no respetar el resto de normas de circulación.

En segundo lugar, la siniestralidad vial laboral es atribuida a factores externos como el tráfico, el estado de las carreteras y la antigüedad del vehículo. En último lugar, aparecen las condiciones de trabajo precarias.



Fuente: Encuesta realizada a empresas (GAD3 2º semestre 2018).

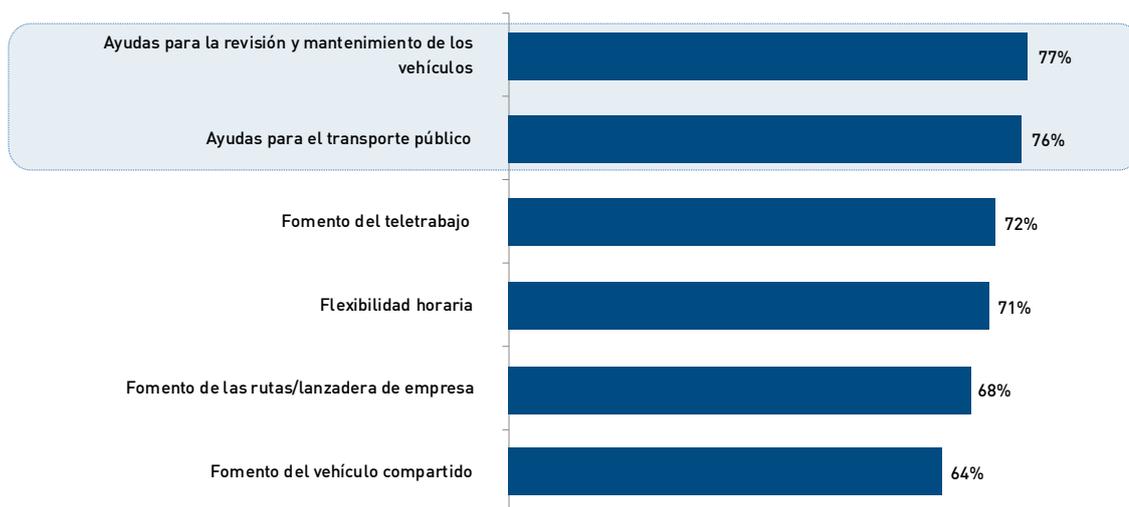




**MEDIDAS EFICACES PARA  
REDUCIR LA SINIESTRALIDAD  
VIAL LABORAL**

## Prevención in itinere: medidas propuestas por los trabajadores por cuenta ajena

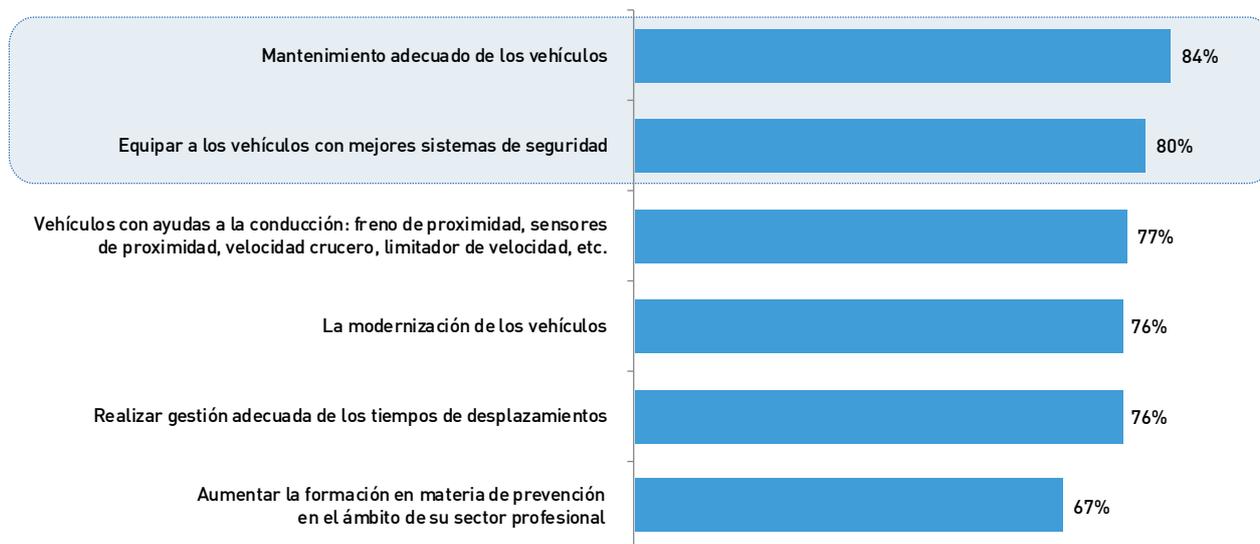
La principal medida para prevenir la siniestralidad vial laboral es recibir ayudas tanto para el mantenimiento del vehículo como para el uso de transporte público. Otras medidas con gran aceptación son el fomento del teletrabajo y la flexibilidad horaria.



Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta ajena (GAD3 2º semestre 2018).

## Prevención in itinere: medidas propuestas por los trabajadores por cuenta propia

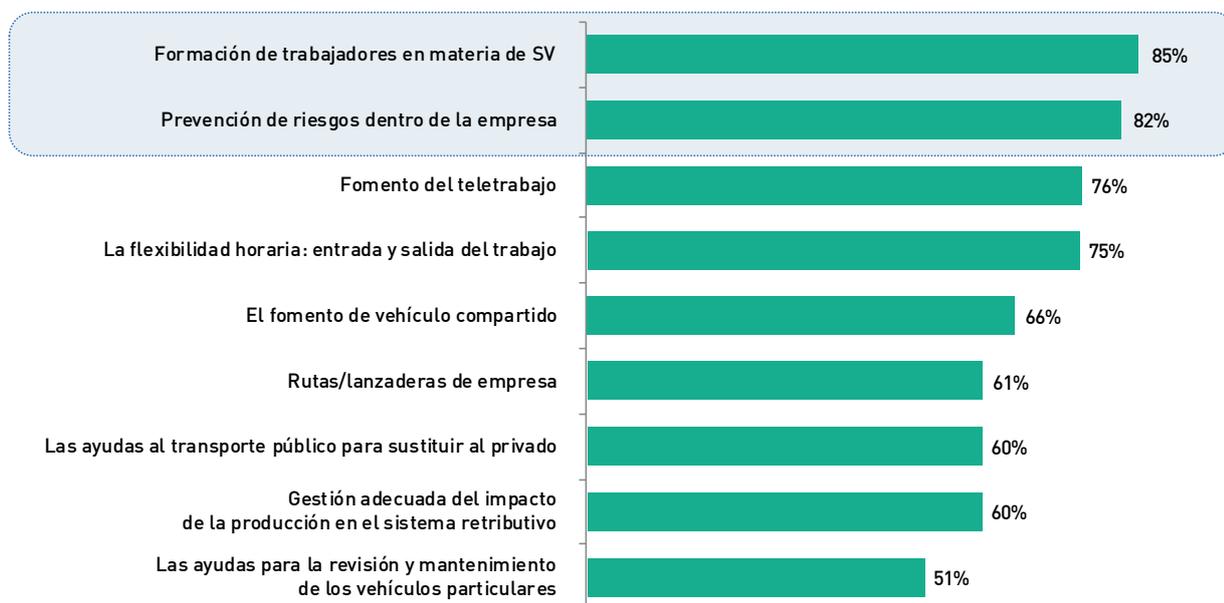
Los autónomos opinan que mantener los vehículos en buen estado y equiparlos con mejores sistemas de seguridad son las principales medidas de prevención para reducir la siniestralidad vial laboral.



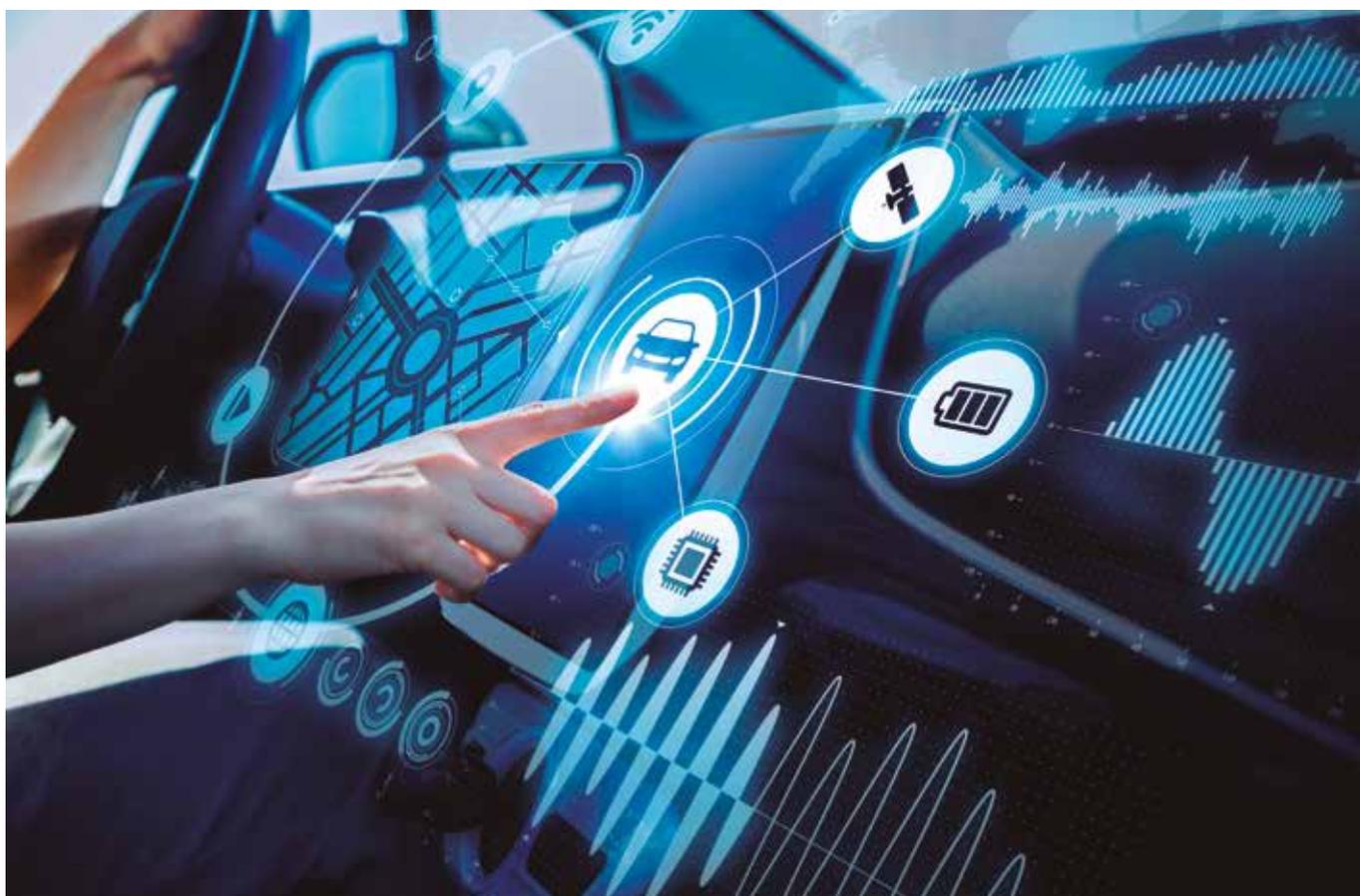
Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia (GAD3 2º semestre 2018).

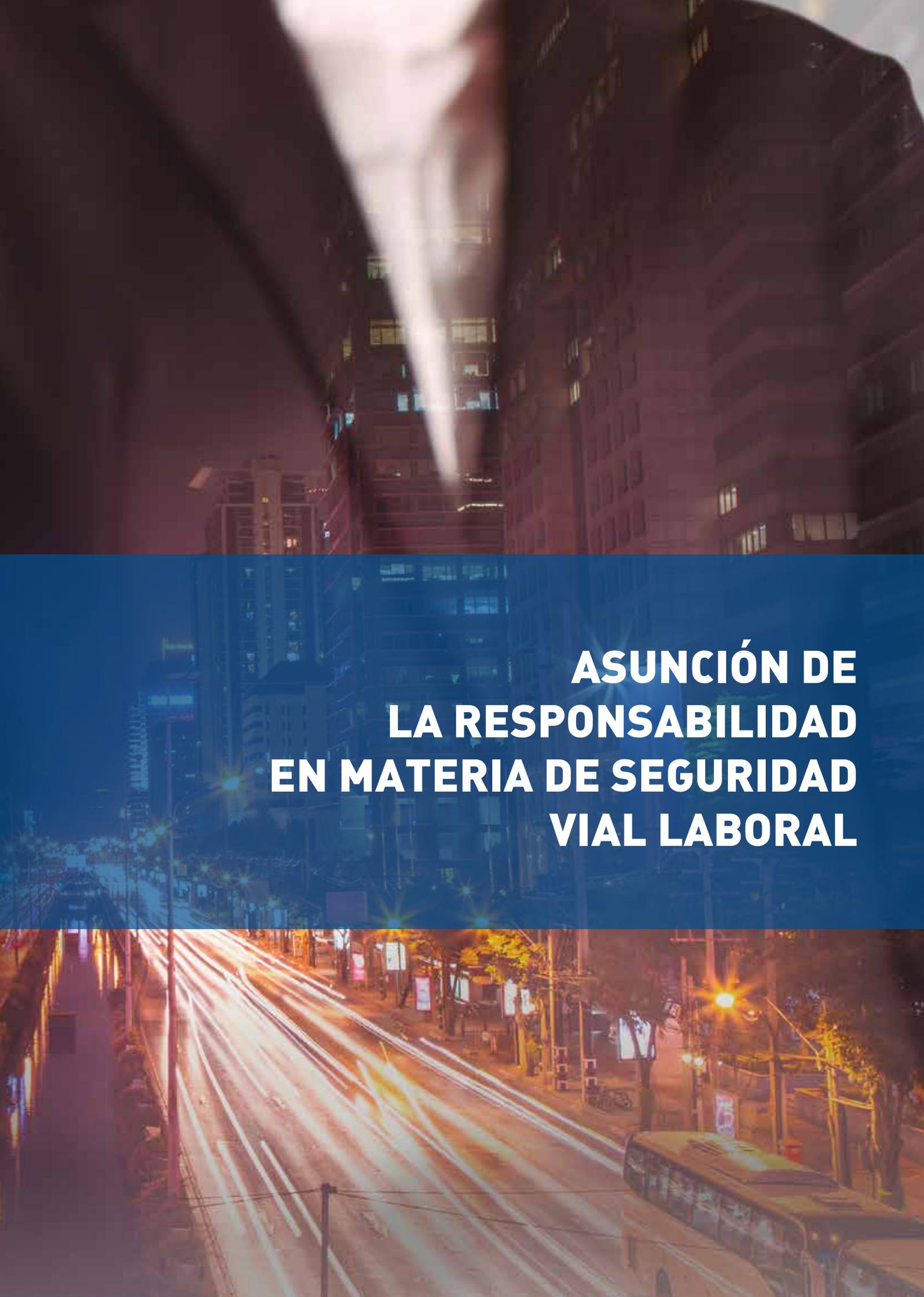
## Prevención in itinere: medidas de prevención propuestas por los responsables de PRL

Las medidas encaminadas a la formación del trabajador son las mejores valoradas por los responsables de PRL.



Fuente: Encuesta realizada a responsables de PRL (GAD3 2º semestre 2018).





**ASUNCIÓN DE  
LA RESPONSABILIDAD  
EN MATERIA DE SEGURIDAD  
VIAL LABORAL**

## Responsabilidad en materia de Seguridad Vial Laboral

<b>¿Quién es el principal responsable para promover estas medidas?</b>	<b>Cuenta ajena</b>	<b>Cuenta propia</b>	<b>Conductores *</b>
El fomento del teletrabajo	Dirección de la empresa		
La flexibilidad horaria: entrada y salida del trabajo	Dirección de la empresa		
Las ayudas al transporte público para sustituir al privado	Gobierno		
El fomento de las rutas/lanzaderas de empresa	Dirección de la empresa		
El fomento de vehículo compartido	Trabajadores		
Las ayudas para la revisión y mantenimiento de los vehículos particulares	Gobierno		
Realizar una gestión adecuada de los tiempos de desplazamientos	Dirección de la empresa		Dirección de la empresa
La formación de los trabajadores en seguridad vial	Dirección de la empresa		Dirección de la empresa
No tener disponible el móvil mientras conduce	Trabajadores		Trabajadores
La modernización de los vehículos	Dirección de la empresa	Gobierno	Dirección de la empresa
Equipar los vehículos con mejores sistemas de seguridad	Dirección de la empresa	Los trabajadores/ Gobierno	Dirección de la empresa
Mantenimiento adecuado de los vehículos	Dirección de la empresa	Los trabajadores	Dirección de la empresa
Mejorar la gestión de las rutas e itinerarios	Dirección de la empresa	Los trabajadores	Dirección de la empresa
Vehículos con ayudas a la conducción		Gobierno	
Aumentar la formación en materia de prevención en el ámbito de su sector profesional		Ministerio de Trabajo	
Reducción de la jornada laboral en carretera			Dirección de la empresa
Adeuar los objetivos de número de viajes y cumplimiento de objetivos			Dirección de la empresa
Elección del vehículo adecuado para la actividad			Dirección de la empresa

\* Trabajadores por cuenta ajena que su puesto de trabajo es el de conductor.

Fuente: Encuesta realizada a trabajadores por cuenta propia y ajena (GAD3 2º semestre 2018).



# **PROPUESTAS DE MEJORA**

## Administración

---

### Prevención

- Incrementar bonificaciones a las empresas por baja siniestralidad
- Incentivos a los trabajadores y empresas para la renovación del parque móvil
- Reconocimiento de buenas prácticas a los trabajadores/empresas

### Concienciación

- Campañas de concienciación a los diferentes targets: empresas, trabajadores por cuenta ajena y autónomos

### Inspección

- Aumentar la capacidad de la Inspección de Trabajo para el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales relacionados con la seguridad vial.

### Inversión en infraestructuras

- Mejora de la seguridad de las vías
- Aumentar las áreas de descanso en carretera que garanticen un correcto descanso de los conductores.

### Coordinación entre administraciones

- Centralizar las competencias en materia de seguridad vial para facilitar la toma de decisiones, la asunción de responsabilidades en el ámbito público /privado y la aplicación de las medidas de prevención (DGT, Policía, Guardia Civil, Ministerio de Trabajo, Sanidad...)

### Desplazamiento “in itinere” como accidente laboral

- Necesidad de homologar estadísticas sobre siniestralidad vial laboral y generar mayor difusión.
- Apoyo a la empresa privada en los planes de prevención de la siniestralidad in itinere, formación, y desarrollo de planes de movilidad, especialmente con ayudas a las PYMES y autónomos.



## Empresa

### Flexibilidad de horarios

- Fomento del teletrabajo
- Promover flexibilidad de horarios de entrada y salida
- Evitar largas jornadas de trabajo fijando un horario máximo de salida
- Establecimiento del periodo 'libre de llamadas' antes y después del trabajo

### Plan nuevo trabajador

- Plan de prevención in itinere para nuevos trabajadores, especialmente si se traslada al trabajo en vehículo de motor

### Iniciativa en la prevención de los trayectos "in itinere"

- Fomento del vehículo compartido, espacios para aparcar y autobuses lanzadera de empresa
- Financiación del traslado del trabajador en transporte público
- Formación en buenas prácticas de conducción
- Nombrar un gestor de movilidad dentro de las empresas

## Trabajador

### Mayor concienciación sobre la importancia de:

- Mantenimiento correcto del vehículo
- Uso correcto de la moto
- Distracciones relacionadas, sobre todo, con el teléfono móvil
- Solicitar formación en seguridad vial





# CONCLUSIONES

## Introducción:

Desde el año 2013, la accidentalidad vial laboral ha experimentado un ascenso coincidiendo con los años de mayor actividad económica, en los que se ha reflejado una mejor tasa de empleo y de resultados en la actividad económica. Sin embargo, el parque de vehículos en circulación no ha crecido en las mismas proporciones.

A lo largo de la serie temporal estudiada, los accidentes viales laborales representan entre un 11% y un 12% del total de siniestros laborales ocurridos en España, **siendo el primer factor de mortalidad entre los accidentes laborales.**

Por comunidades autónomas, Andalucía es la que presenta un mayor nivel de accidentalidad vial por cada 100.000 trabajadores (414), seguida de Cataluña (386) y Murcia (376). Las que menos siniestralidad presentan son Castilla-La Mancha (158), Extremadura (192) y La Rioja (234).

Por tipo de vehículo, el 51% de los accidentes viales laborales son en coche, mientras que el 24% son en moto, un 5% en furgoneta o camión y un 2% en bicicleta o patinete.

En la parte económica, el coste para la Seguridad Social asociado a las bajas por accidente vial laboral supone un coste medio de 100 millones de euros al año. Según las cifras que maneja el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial, y en función de la accidentalidad en España -considerando como variables que aplican al cálculo, el coste médico y de rehabilitación, costes de servicios jurídicos y de emergencia, daños materiales y pérdidas de producción- el coste medio anual en los últimos nueve años se sitúa en cerca de 2.000 millones de euros, de los que el 61% corresponde a los accidentes leves, el 23,5% a mortales y el 15,5% restante, a los accidentes graves.



## Siniestralidad según perfiles

El perfil del trabajador más afectado en los siniestros viales in itinere son mujeres, entre 16-29 años, mientras que en misión, son hombres también entre 16 y 29 años. Además, las personas que llevan menos tiempo en su trabajo son las más propensas a sufrir un accidente vial laboral. En concreto, los trabajadores de menos de 3 meses en la empresa son los más afectados.

Cada día, prácticamente la totalidad de los trabajadores (93%) se desplazan para desarrollar su actividad profesional. El 70% de los accidentes viales laborales se produzcan in itinere (es decir, al ir o al volver del centro de trabajo), y el 30% restante en misión (durante la jornada laboral).

El coche es el medio de transporte más utilizado, y con el que se producen el 51% de accidentes viales laborales (56% de accidentes in itinere y 39% de accidentes en misión). El segundo vehículo de mayor siniestralidad es la moto, con un 24% (23% de accidentes in itinere y 25% de accidentes en misión), y el tercero es el camión o la furgoneta, con un 5% de la accidentalidad.

En cuanto al recorrido que se realiza, los trabajadores recorren de media 10 km en el traslado in itinere (desde y hacia el trabajo) y tardan una media de 28 minutos en completar su recorrido al día. Sin embargo, la distancia durante la jornada de trabajo aumenta hasta recorrer de media unos 50 kilómetros.

A pesar de que cada día se realizan el mismo número de trayectos in itinere (uno de ida y otro de vuelta), el 64% de los accidentes se producen en la ida al trabajo.

**El martes es el día de la semana con mayor número de accidentalidad vial laboral y las 8 de la mañana es la hora del día con mayor número de accidentes.** Mientras que la mayoría de los accidentes durante la jornada laboral (37%) ocurren entre las 10:00 y las 13:00 horas. En este sentido hay que señalar que el 67% de los trabajadores tiene un horario fijo de entrada, mientras que el 33% restante goza de flexibilidad laboral.

Las condiciones meteorológicas también influyen. A lo largo del año, se producen más accidentes en octubre y noviembre que en el resto de meses. De ahí, que la siniestralidad vial sea mayor en otoño que en el resto de estaciones del año: 18.000 accidentes de media en estos meses (septiembre, octubre, noviembre) frente a 16.500 en invierno o primavera.

En los traslados in itinere, la mayor parte de los trabajadores utilizan el coche (55%), 13% el transporte público, un 8% la furgoneta y un 4% la moto. Aunque parecería lógico que las cifras de siniestralidad coincidan con estos datos, la realidad es que la probabilidad de sufrir un accidente de moto es muy superior a la del resto de vehículos. De hecho, a lo largo de un año se producen seis veces más de accidentes de moto de lo que correspondería estadísticamente por su uso. Así, el 54% de trabajadores que sufrieron un accidente vial laboral conducía un coche mientras que uno de cada cuatro, el 23%, conducía una moto. Por su parte, la probabilidad de sufrir un accidente vial laboral en metro o tren es prácticamente nula. El 13% de los trabajadores utiliza el transporte público para acudir al trabajo (un 10% para los traslados en misión) y la proporción de siniestralidad en este medio es inferior al 1%.

En los traslados en misión, el 77% de los trabajadores utilizan un vehículo de motor, principalmente un vehículo de uso privado y en menor medida un vehículo de empresa. En este sentido, el 80% de los accidentes ocurridos en misión fue en un vehículo de motor, de los cuales, un 39% conducía un coche, un 26% una moto y un 15% una furgoneta o camión.

## La empresa y la siniestralidad vial laboral

El incremento de las cifras de siniestralidad vial durante la jornada laboral se han convertido en uno de los principales problemas tanto para las empresas como para los propios empleados. En este sentido, se ha realizado una encuesta entre empleados, responsables de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) y autónomos para que trasladen su percepción sobre los diferentes aspectos que engloban la seguridad vial.

Mientras que las empresas consideran que están poniendo medios para reducir los accidentes de tráfico durante la jornada laboral, en concreto 2 de cada 3 consideran que la Seguridad Vial Laboral de los trabajadores ha mejorado en los últimos años, la realidad es que la siniestralidad vial laboral ha aumentado en el último lustro.

De hecho, los datos de la encuesta demuestran que mientras que un 60% de los trabajadores reciben formación frente a incendios y evacuaciones, sólo un 27% reciben esa formación en seguridad vial laboral. Esto demuestra un desajuste formativo ya que se producen anualmente algo más de 4.000 accidentes laborales por incendios frente a 69.000 accidentes viales laborales.

Sin embargo, al tratarse de accidentes viales laborales ocurridos fuera del ámbito de control de las empresas (72%), es decir, en los traslados desde y hacia al trabajo (in itinere) o en los traslados durante la jornada laboral (en misión), dificulta las labores de prevención y la asunción de responsabilidades.

De hecho, la mayoría de los responsables de PRL consultados, el 78%, exoneran a la dirección de la empresa de los siniestros ocurridos in itinere. Si bien consideran un grado de responsabilidad mayor en los accidentes ocurridos en misión, el 56% reconoce ser muy o bastante responsable. En todo caso, y antes que la dirección de la empresa, los responsables de PRL encuestados relacionan la responsabilidad de los accidentes que ocurren in itinere con el trabajador y la DGT.

En cuanto a los trabajadores, los autónomos responsabilizan en una mayor medida al propio trabajador, sobre todo en lo relacionado a la mejora del vehículo. Ahora bien, los empleados por cuenta ajena consideran a la dirección de la empresa como principal responsable de la implementación de las mejoras tanto de sus condiciones como de sus vehículos, al Gobierno de las ayudas y admiten que el vehículo compartido y el no uso del móvil es su propio deber como conductores.



## Factores de riesgo

Tanto trabajadores como responsables de PRL (Prevención de Riesgos Laborales), identifican diversas causas como detonantes de la siniestralidad vial laboral. En ambos casos, el primer factor identificado hace referencia a las prisas, mientras que en segundo caso, los empleados y autónomos lo achacan al cansancio y los PRL a las distracciones (uso de móvil). Otros factores que afectan a la siniestralidad vial, en la que coinciden los encuestados, son la mala climatología, el tráfico o el estado de las carreteras, aunque según el colectivo preguntado, existen pequeñas variaciones.

## Medidas de prevención

Cuando se habla de las medidas que ayudan a reducir el número de accidentes viales laborales, la opinión entre los trabajadores y los responsables de PRL difieren entre sí.

Los trabajadores por cuenta ajena sitúan en primer lugar la necesidad de ayudas para un buen mantenimiento y ayudas para el transporte público. Por su parte, los trabajadores por cuenta propia coinciden en la necesidad de un buen mantenimiento del vehículo y equipar a los vehículos con mejores sistemas de seguridad. Finalmente, los responsables de PRL sitúan las ayudas como últimas medidas de prevención, estableciendo como prioritarias la formación a los trabajadores en Seguridad Vial, además del desarrollo de un plan de prevención en riesgos dentro de la empresa y el fomento del teletrabajo y la flexibilidad horaria.





Estudio realizado por el RACE  
en colaboración con **GAD3** 