



FREMAP

Mutua Colaboradora con la
Seguridad Social nº 61

OBSERVATORIO DE SALUD

Estudio del accidente laboral de tráfico



Mortalidad e incapacidad permanente



FREMAP

Mutua Colaboradora con la
Seguridad Social nº 61

Accidentes laborales de tráfico: mortalidad e incapacidad permanente

FREMAP,

Mutua Colaboradora con la Seguridad Social nº 61.

Fecha edición: diciembre 2022

Rev. 0

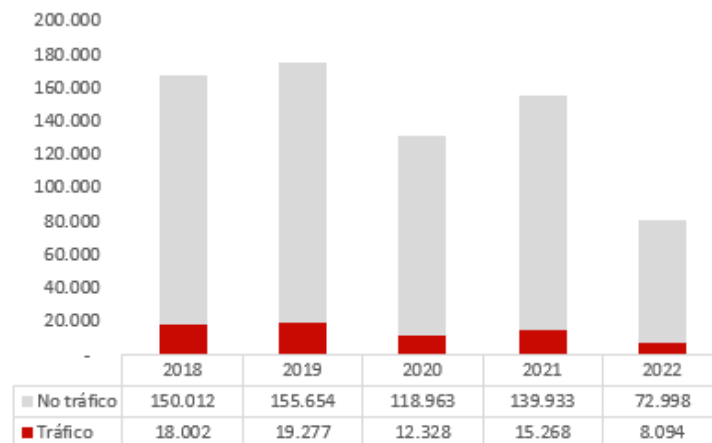


PRESENTACIÓN

El accidente laboral de tráfico ocasiona el 10,26% de los accidentes de trabajo con baja atendidos por FREMAP.

Accidentes registrados

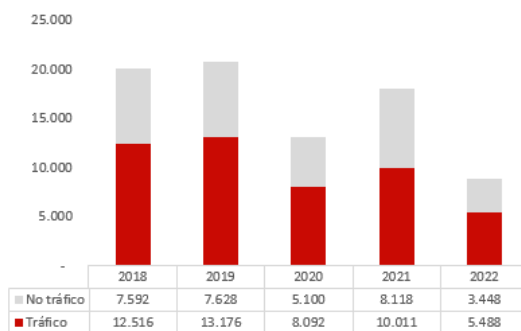
enero 2018 - junio 2022



Si consideramos el lugar de ocurrencia de los accidentes, los de tráfico suponen el 60,72% de los accidentes in itinere y respecto a los ocasionados durante la jornada de trabajo, los de tráfico representan el 3,76%.

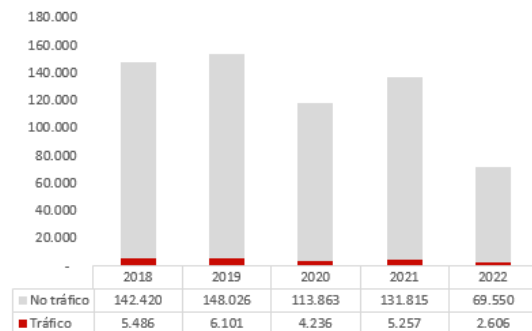
In Itinere

enero 2018 - junio 2022



Jornada de trabajo

enero 2018 - junio 2022



Además de su elevada incidencia, las consecuencias que se derivan de estos accidentes los configuran como un objetivo estratégico en la mejora de la siniestralidad laboral grave y mortal ya que, si atendemos a la gravedad recogida en los partes de declaración de accidentes, del total de los accidentes graves y mortales, los de tráfico representan el 20,3% (1.693 de 8.339).



Objeto

Profundizar en los diferentes aspectos que afectan a la siniestralidad grave y mortal de los accidentes laborales de tráfico, mediante el **análisis de una selección de los últimos 500 expedientes** de accidentes de trabajo graves y mortales registrados en la mutua.



Metodología

El estudio reúne una selección de los accidentes laborales de tráfico con baja, ocasionados con anterioridad al 30 de junio de 2022, **con resultado de muerte** o en los que se ha reconocido alguno de los siguientes grados de incapacidad:



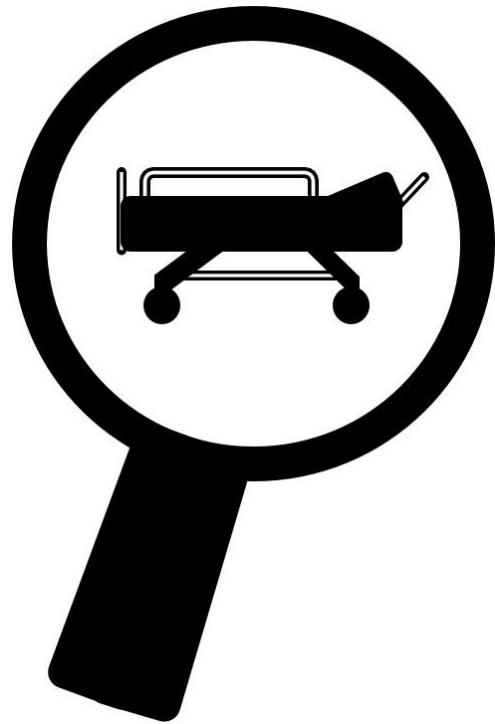
- **Incapacidad permanente parcial (IPP):** aquella que, sin alcanzar el grado de total, ocasiona una disminución no inferior al 33% en el rendimiento normal para la profesión habitual, sin impedirle la realización de las tareas fundamentales de la misma.
- **Incapacidad permanente total (IPT):** cuando inhabilita a la persona para la realización de todas o de las fundamentales tareas de su profesión habitual, siempre que pueda dedicarse a otra distinta.
- **Incapacidad permanente absoluta (IPA):** inhabilita por completo a la persona afectada para toda profesión u oficio.
- **Gran invalidez:** es la situación de la persona afectada de incapacidad permanente y que, por consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales, necesita la asistencia para los actos más esenciales de la vida, tales como vestirse, desplazarse, comer o análogos.



A partir de los accidentes seleccionados, se ha efectuado una clasificación respecto al **tipo de vehículo** en el que se encontraba la persona accidentada o si ha sido por **atropello**.

Debido a la dificultad de identificar de forma directa este indicador desde los datos tabulados en el sistema de declaración electrónica de accidentes de trabajo (Delt@), **se ha efectuado un análisis de los siguientes parámetros:**

- descripción del parte de accidente.
- Descripción del agente causante.
- Otros datos registrados en el expediente de contingencia profesional (admisión clínica, documentos digitalizados para el reconocimiento de la prestación...).



Para facilitar el análisis, se ha considerado el tipo de movilidad o vehículo, en el que se encontraba la persona afectada, con la siguiente agrupación:

- Atropello.
- Automóvil.
- Camión.
- Furgoneta.
- Motocicleta.
- Bicicleta y patinete.
- Otros (menos de 4 casos por vehículo): autobús, tractor y dumper.

Asimismo, en la distribución de los accidentes se han analizado los siguientes aspectos:

- Tipo de **lugar** del accidente.
- **Género** de la persona accidentada.
- **Edad** de la persona accidentada.
- **Hora** del día.
- **Hora de la jornada**. En accidentes en itinere se toma como referencia si el trayecto es del domicilio al trabajo o viceversa.
- **Día/Noche**. A partir de la hora y la fecha del accidente, se ha determinado si el mismo se ha producido en periodo con luz solar.
- **Actividad económica** de la empresa.
- **Tipología del accidente** descrita en el parte Delt@ o en los documentos asociados que ha recopilado la mutua para la gestión de la contingencia.

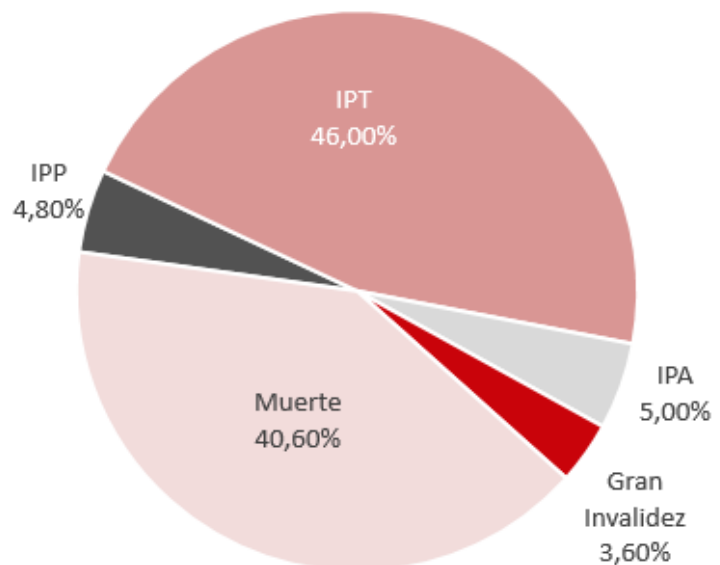


Análisis de la siniestralidad



La muestra comprende 494 accidentes laborales graves y mortales de tráfico, que han afectado a 500 personas de las que 203 (40,6%) han fallecido y 297 han sufrido una incapacidad permanente para su actividad profesional:

- 230 con incapacidades permanentes totales (IPT).
- 25 con incapacidades permanentes absolutas (IPA).
- 24 con incapacidades permanentes parciales (IPP).
- 18 con gran invalidez.



Atendiendo al **sexo**, se observa una mayor incidencia en los **varones**, que registran el 83,6% de los accidentes (418), siendo el 55,4% de la población protegida.



Las **mujeres**, que suponen el 44,6% de la población, registraron el 16,4% de los accidentes (82).

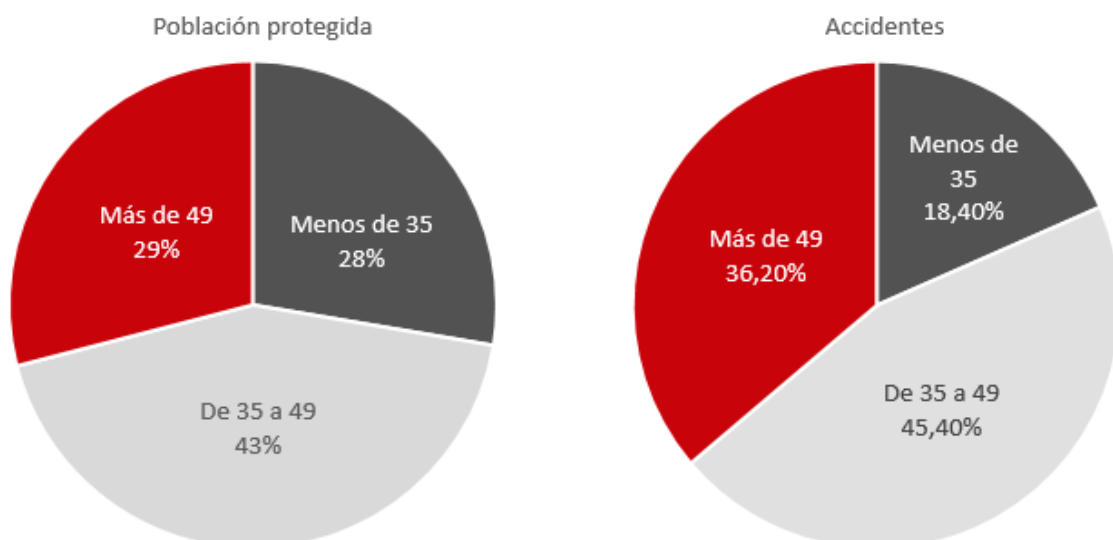


Edad

Si consideramos el porcentaje de población protegida y el de los accidentes en cada grupo de edad:



- Los **menores de 35 años** es el grupo de edad que presenta una menor incidencia al representar el 27,65% de la población y el 18,4% de los accidentes (92).
- La incidencia se mantiene en la población de **entre 35 y 49 años**, con el 43,32% de la población y el 45,4% de los accidentes (227).
- La **mayor incidencia** se observa en el grupo de **más de 49 años** con el 29,03% de la población y el 36,2% de los accidentes (181).

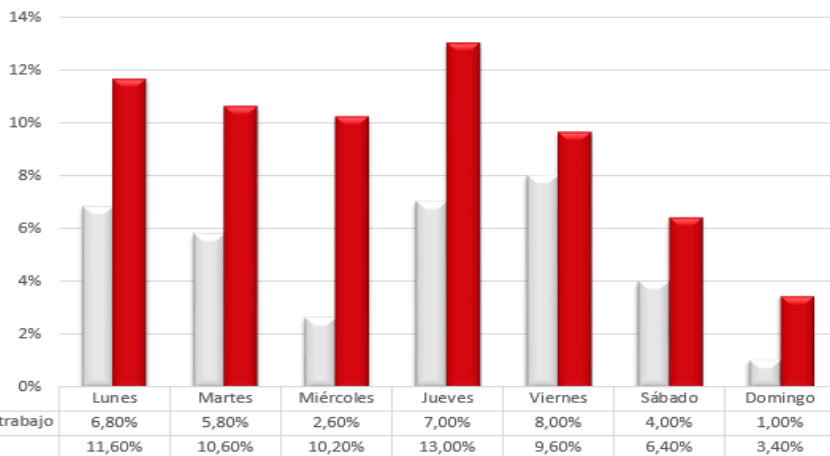




In itinere

La mayor parte de los **accidentes** laborales graves y mortales de tráfico se producen **in itinere** con 324 personas accidentadas (64,8% del total analizado).

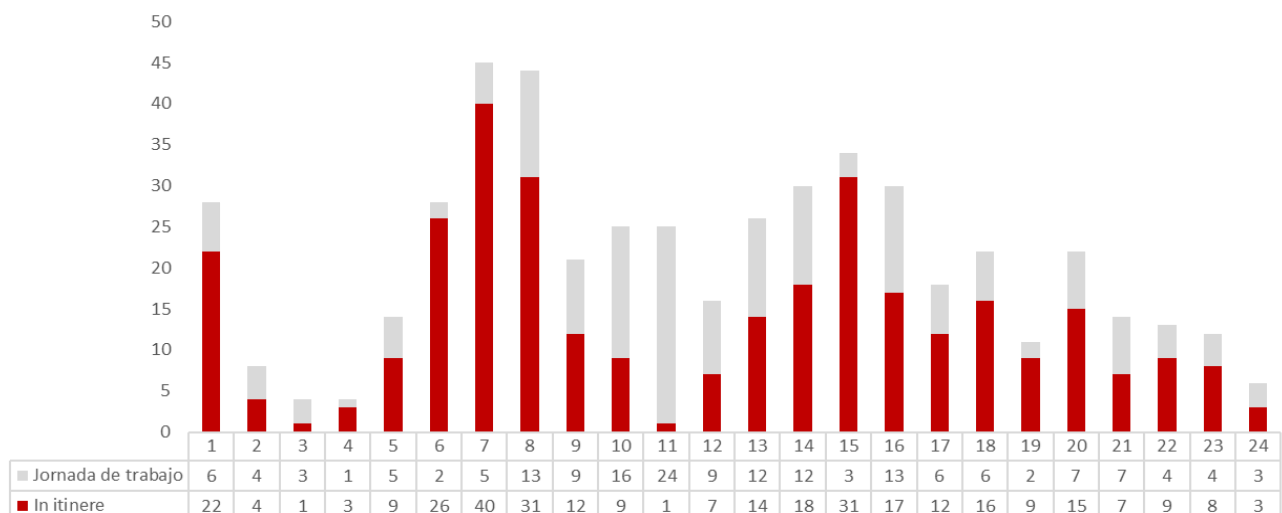
Los **accidentes in itinere** ocurridos en el trayecto del domicilio al trabajo agrupan el 66,35% del total (215 accidentes); los ocurridos en el trayecto de regreso del trabajo al domicilio con el 33,64% (109 accidentes).



El jueves es el **día de la semana** de mayor incidencia de los **accidentes in itinere** con el 20 % de los accidentes (65 accidentes de 324). El viernes es el día de mayor incidencia de los **accidentes en jornada de trabajo**, con el 22,73% (40 accidentes de 176).

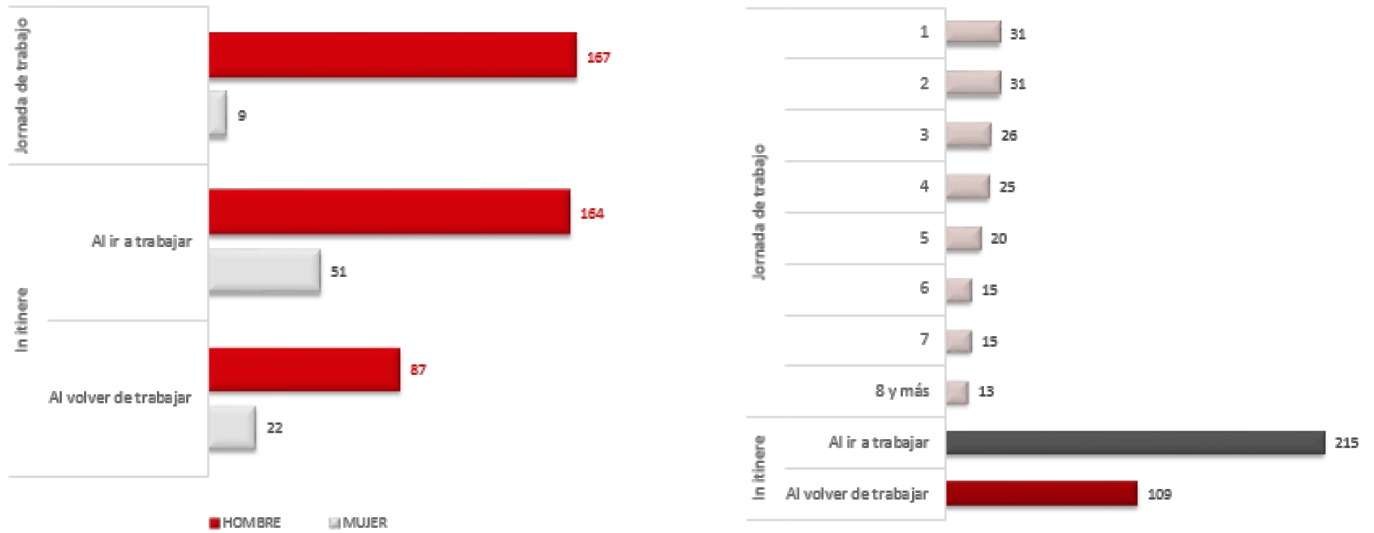


Para los **accidentes in itinere**, el periodo comprendido entre las 5 y las 8 de la mañana recoge el 32,72% de los accidentes (106) y entre las 13 y las 16 h. el 24,69% (80). Durante la jornada de trabajo, el periodo con mayor incidencia se concentra entre las 9 y las 12h. con el 32,95% de los accidentes (58).



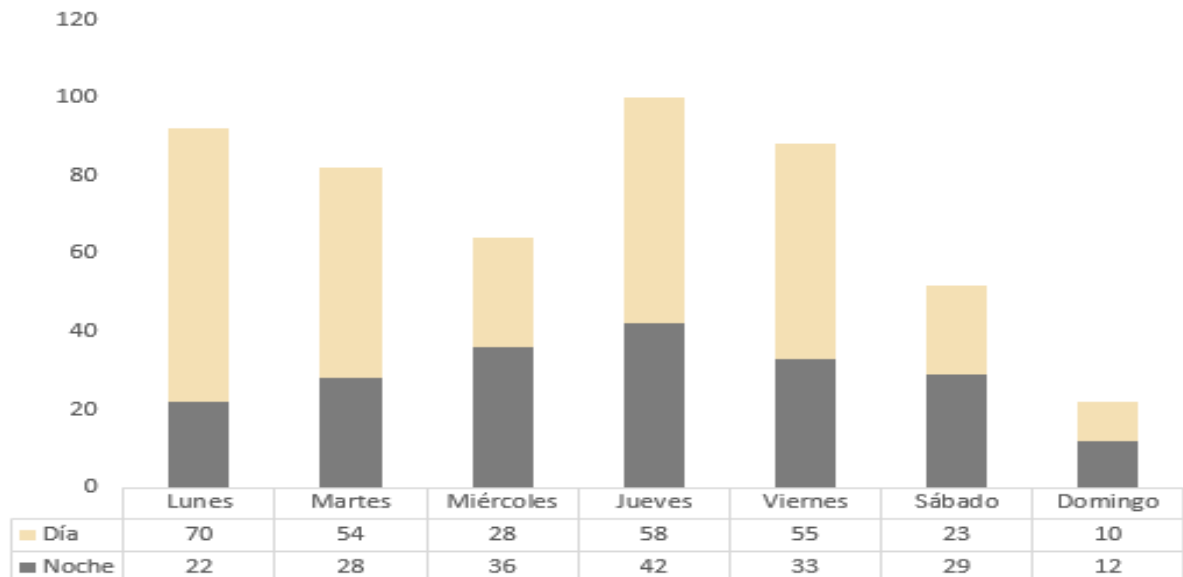


Durante la jornada de trabajo, las cuatro primeras horas de la jornada agrupan el 64,20% de los accidentes (113 de 176).



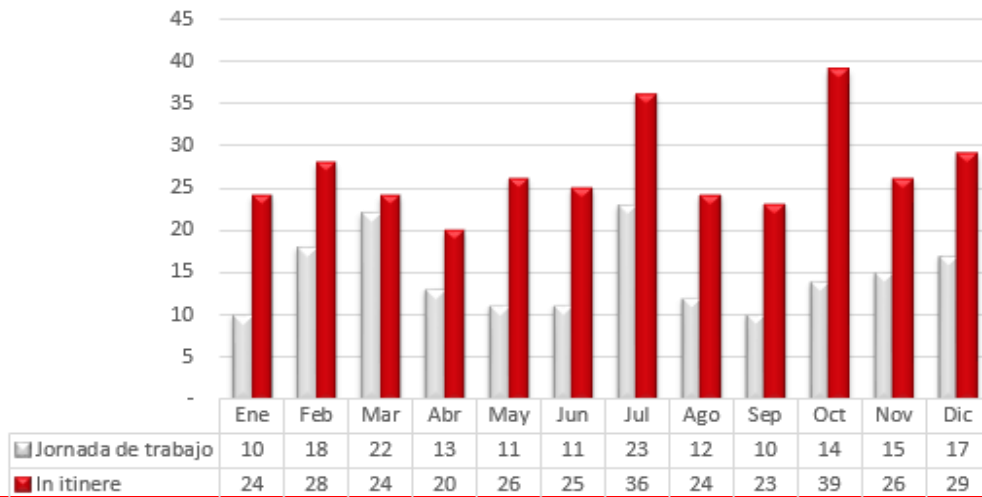
En **horario sin luz solar** (noche) se han producido 202 accidentes (40,4%).

En **horario nocturno**, entre las 22:00 h. y las 6:00 de la mañana, se han notificado 89 accidentes.





Los **meses** de julio (11,8%) y octubre (10,6%) son los periodos que presentan una mayor incidencia.



Secciones

Considerando aquellas secciones de actividad económica en las que se han registrado más de 25 accidentes y teniendo en cuenta la distribución de la población protegida, se observa que la sección de construcción registra el mayor porcentaje de accidentes con respecto a lo esperable en función del peso de su población.

- En los accidentes **in itinere**, las secciones económicas con mayor incidencia son:



Sección	% AT	% Población
F. Construcción	16,05%	6,93%
H. Transporte y almacenamiento	8,33%	4,70%
A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	8,02%	5,32%
I. Hostelería	12,35%	8,74%
C. Industria manufacturera	13,58%	9,98%

- De los accidentes **durante la jornada de trabajo**, las secciones económicas con mayor incidencia son:

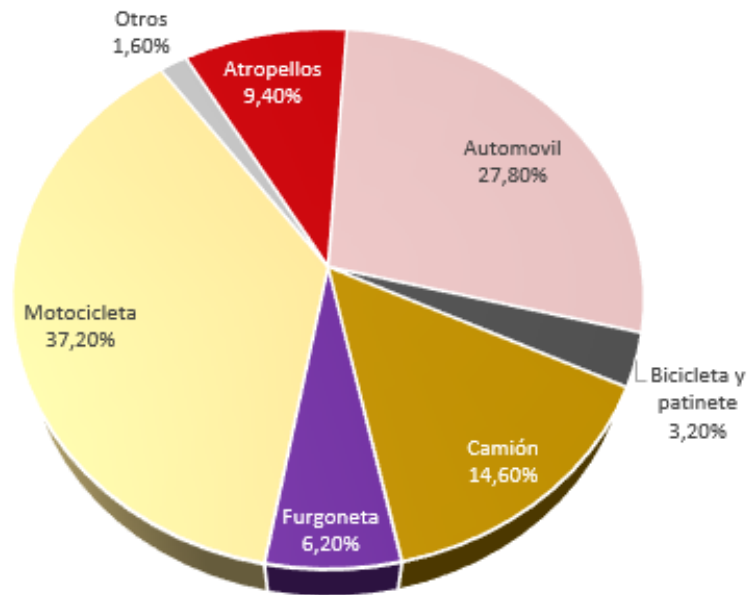


Sección	% AT	% Población
H. Transporte y almacenamiento	44,32%	4,70%
F. Construcción	9,66%	6,93%



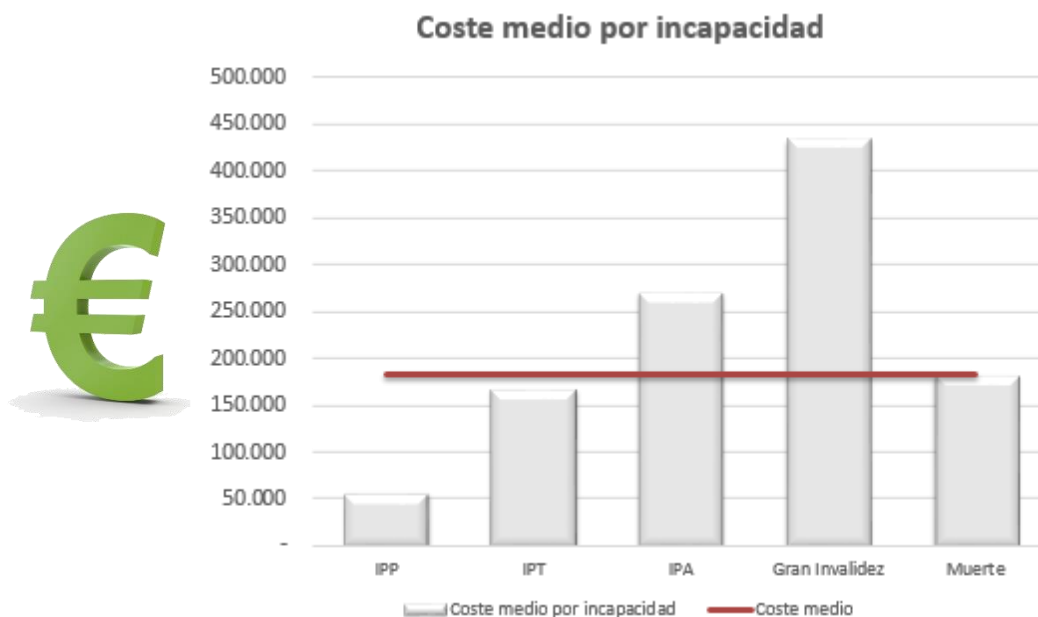
Medio de transporte

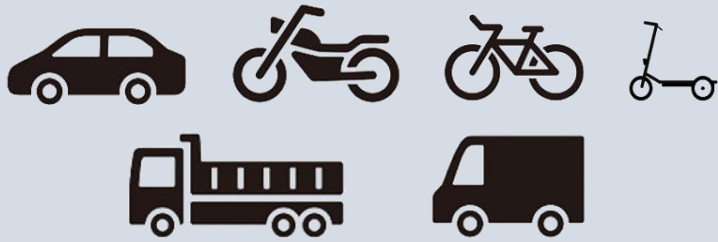
Al analizar el medio de transporte que utilizaba la persona accidentada, la mayor incidencia en la materialización de los accidentes graves y mortales se recoge en las motocicletas con el 37,2% del total (186), seguida por los automóviles que han supuesto el 27,8% (139).



Coste medio de las prestaciones

El coste medio de las prestaciones por defunción o incapacidad permanente de los accidentes seleccionados ha sido de 182.945 €, conforme se indica en la siguiente gráfica:



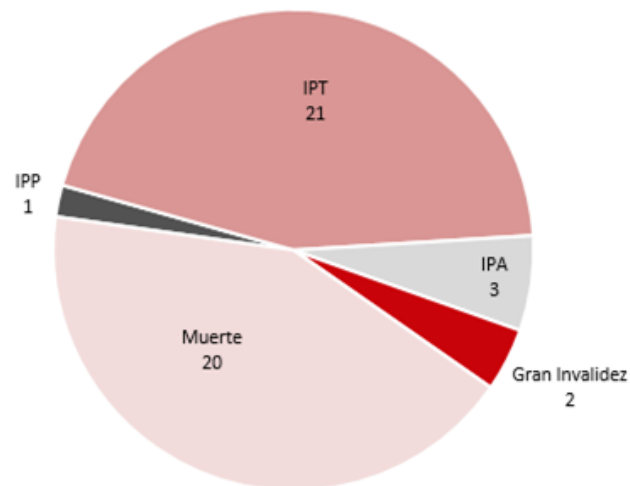


Condiciones de siniestralidad asociada a cada uno de los medios de transporte seleccionados en el estudio



Atropellos

En la muestra seleccionada, se han identificado 47 accidentes ocasionados por atropellos que **representan el 9,4% del total**, con 20 fallecidos y 27 incapacidades permanentes.



27 **trabajadores** fueron atropellados (57,44%).



20 **trabajadoras** fueron atropelladas (42,55%).

In itinere



La mayor parte de los atropellos se han ocasionado *in itinere* (24) y en su mayor parte (17) en el desplazamiento desde el domicilio hasta el centro de trabajo.

Los atropellos *in itinere* han afectado más a las mujeres (17) que a los hombres (7) y atendiendo a la descripción registrada en delta se destacan 11 atropellos al cruzar por pasos de peatones y dos por ocupación de calzada después de accidentes previos.



Durante la jornada laboral

De los 23 atropellos **ocurridos durante la jornada** laboral, 20 se han registrado en hombres y 3 en mujeres. Las actividades de transporte de mercancías por carretera son las más afectadas con 7 accidentes, seguidas por las del sector de la construcción con 4.

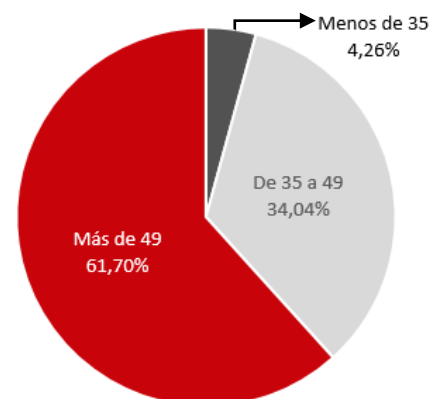


En cuanto a la **hora del día y de la jornada** no se observan sesgos significativos, siendo la 2ª y 5ª hora de la jornada las que presentan una mayor incidencia con 4 accidentes. Respecto al periodo del día, 16 atropellos fueron en horario diurno y 3 de los 5 registrados en horario nocturno están relacionados con procesos de asistencia en carretera.

Edad

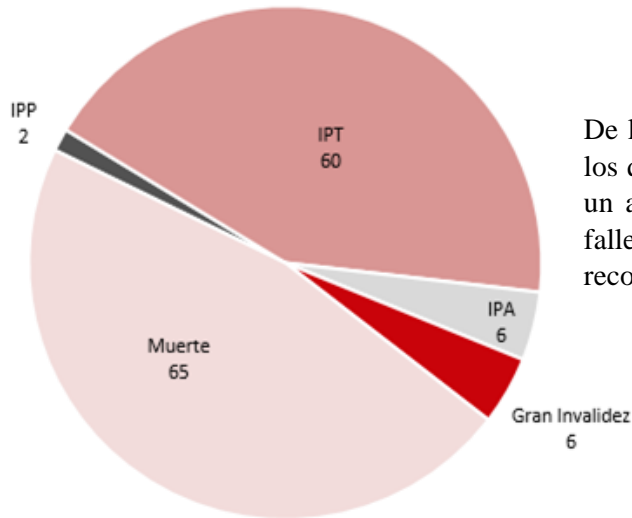


Si consideramos la **edad**, el grupo de más de 49 años es el más afectado con 29 accidentes (61,7%), seguidos por los de entre 35 y 49 años con 16 accidentes (34,04%) y por último los de menos de 35 años con 2 accidentes.





Automóvil



De los 500 casos seleccionados, aquellos en los que la persona afectada se encontraba en un automóvil suponen 139 (27,8%) con 65 fallecidos y 74 incapacidades permanentes reconocidas.



Respecto al sexo de la persona accidentada 104 (74,82%) fueron **varones**.



35 mujeres tuvieron accidentes con automóviles (25,18%).

In itinere

De los 139 accidentes objeto de estudio, 125 (89,92%) se han producido in itinere, con una mayor incidencia en los hombres 91, que en las mujeres 34.



La mayor parte de los accidentes seleccionados se originan al ir al trabajo (86) frente a los de regreso al domicilio (39).

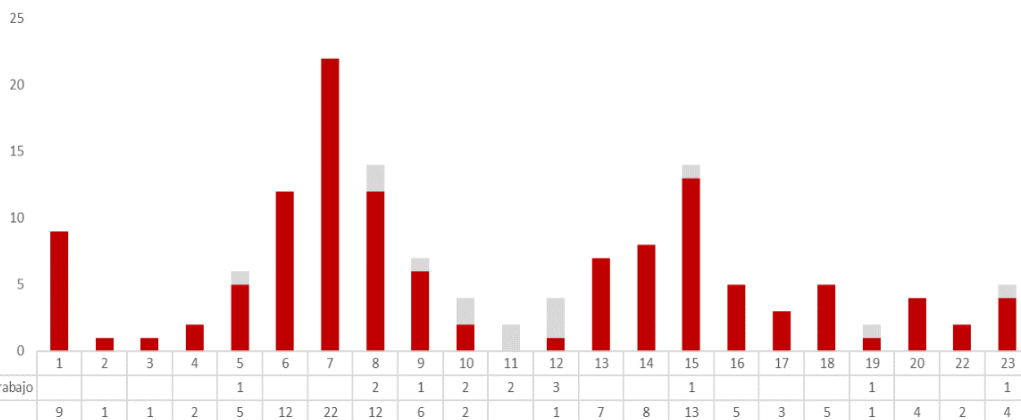


En cuanto la **hora del día**, la mayor concentración de accidentes se produce entre las 6 y las 8 de la mañana (46) y los días de la semana con mayor incidencia son los miércoles (27) y jueves (24).



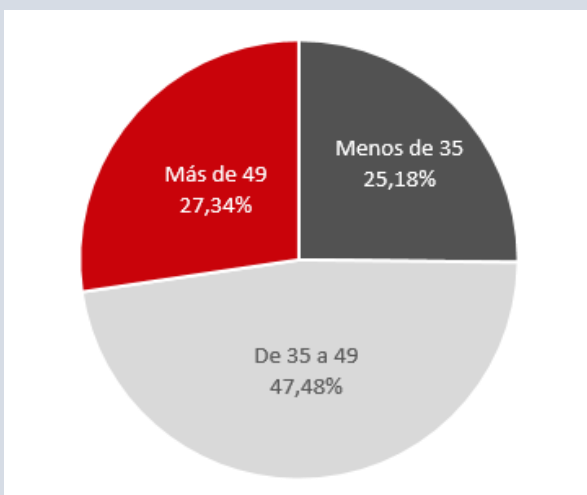
Durante la jornada laboral

Los jueves (4) y viernes (5) son los días con mayor incidencia y la cuarta hora de la jornada (4) es la que recoge una mayor siniestralidad.



De los 14 accidentes con automóvil que se han ocasionado durante la jornada laboral, 13 afectaron a hombres.

Edad



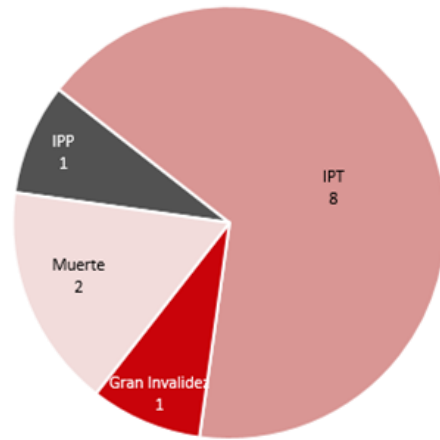
Si consideramos la edad, el grupo de más de 35 a 49 años es el más afectado con 66 accidentes (47,48%), seguidos por los de más de 49 años con 38 accidentes (27,34%) y por último, los de menos de 35 años con 35 accidentes (25,18%).



Bicicleta y patinete

Bicicleta

En la selección efectuada se han registrado 16 accidentes, en concreto, 12 de ellos se trasladaban en bicicleta y 4 lo hacían en patinete (3,2% del total).



De los 12 accidentes seleccionados se destaca:

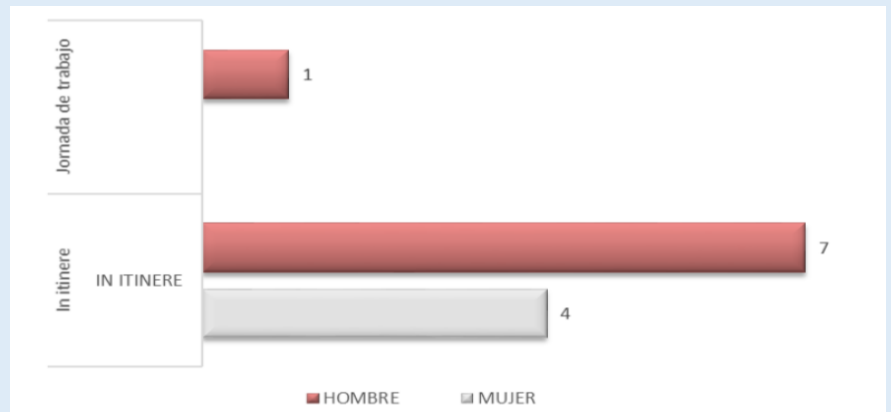


Respecto al sexo de la persona accidentada, 8 fueron **varones**.



4 mujeres tuvieron accidentes con bicicletas.

11 de 12 accidentes se han producido in itinere y de ellos, 6 se han ocasionado en el trayecto del domicilio al trabajo.



4 de los 12 se han ocasionado en horario nocturno.

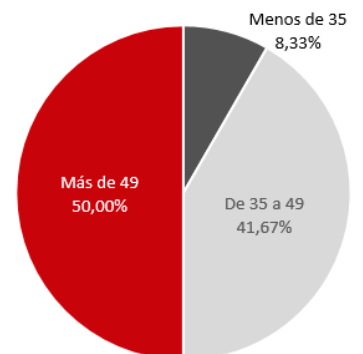


6 se deben a atropellos por vehículos, 3 por caídas y 2 por choque contra vehículos.



Edad

El grupo de más de 49 años es el más afectado con 6 accidentes, seguidos por los de entre 35 y 49 años con 5, y por último, los de menos de 35 años con 1 accidente.





Patinete

4 personas accidentadas que conducían patinetes eléctricos:

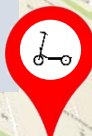
- dos fueron por atropellos de otros vehículos y dos por caídas de los mismos.
- Todos han afectado a hombres, tres en el grupo de entre 35 a 49 años y uno de 53 años.
- Se han producido en el trayecto in itinere: tres al ir y uno al volver de trabajar.
- Han causado tres incapacidades permanente totales y una incapacidad permanente absoluta.
- La mitad de ellos se han producido en horario nocturno.



3 en el grupo de edad entre 35 y 49 años
1 en el grupo de edad de más de 49



3 al ir a trabajar
1 al volver de trabajar



2 atropellos por otros vehículos
2 caídas con el patinete



2 de ellos se han producido
en horario nocturno

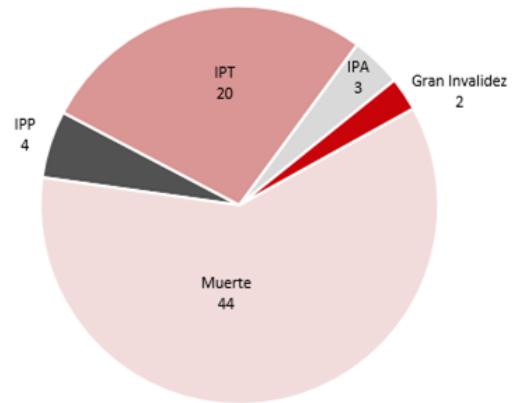


3 incapacidades permanentes totales
1 incapacidad permanentes absolutas



Camión

De los 73 accidentes con camiones, 44 (60,27%) han ocasionado el fallecimiento del trabajador y en 29 se ha reconocido una incapacidad permanente.

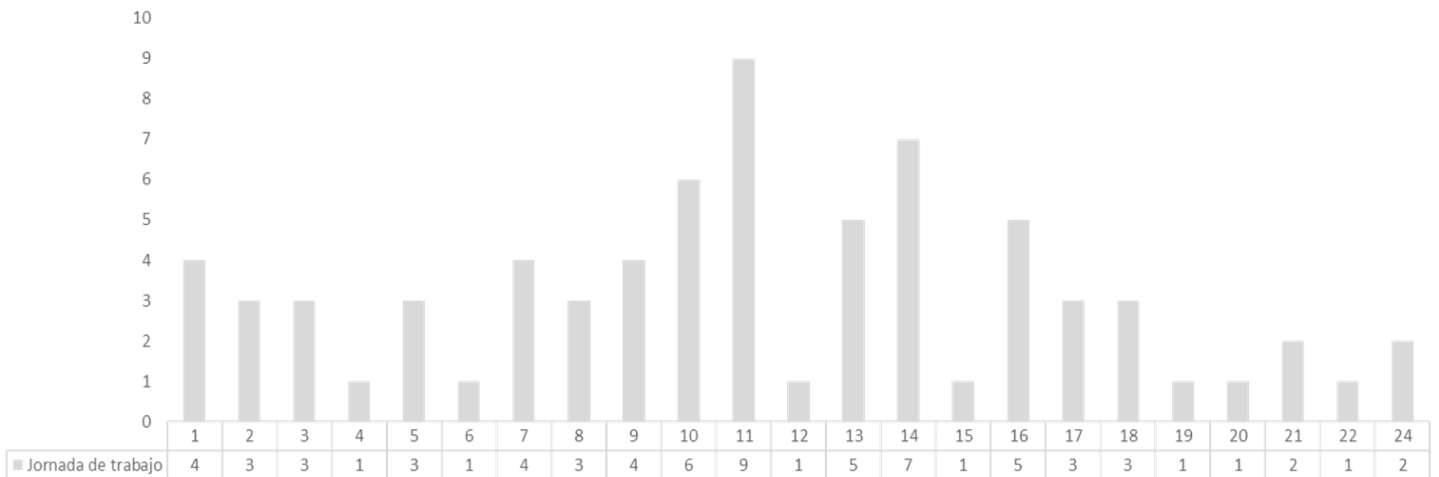
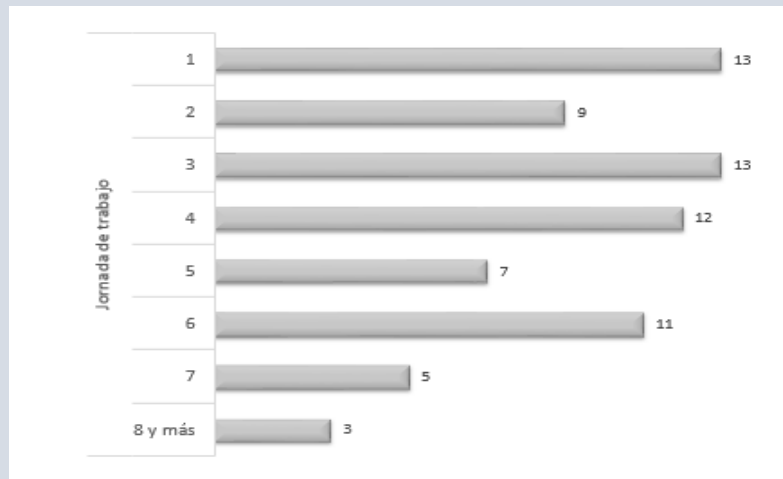


Todos los accidentes han afectado a **varones** y se han ocasionado **durante la jornada de trabajo**.

Respecto a la hora de la jornada, la mayor incidencia se ha registrado en la primera (13) y tercera hora, (13).



47 se han producido durante el día y 26 durante la noche.

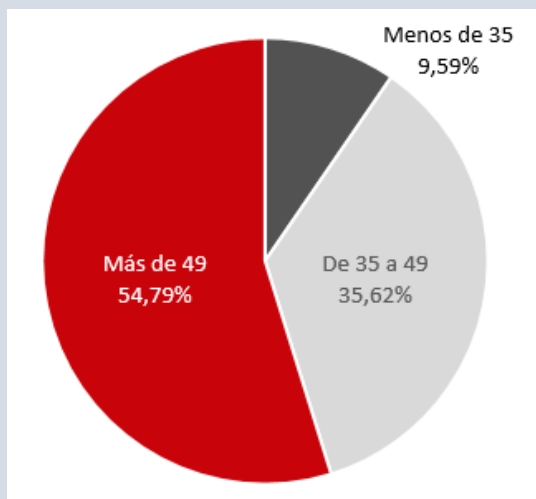




Atendiendo a la descripción registrada en el parte de accidente, se identifican:

- 13 accidentes por salida de la vía.
- 17 por impactos contra otros vehículos.
- 16 por vuelco del camión en el vial.
- 5 por impactos contra elementos fijos del vial (mediana, pilares de puentes...).
- 3 al reventar las ruedas.

Edad



El grupo de *más de 49 años* es el más afectado con 40 accidentes (54,79%), seguidos por los de *entre 35 y 49 años* con 26 accidentes (35,62%) y por último, los de *menos de 35 años* con 7 accidentes (9,59%).



Furgoneta

Se han registrado 31 personas accidentadas en furgonetas,



6 incapacidades permanentes

25 fallecimientos, (5 se ocasionaron en un accidente múltiple)



Respecto al sexo de la persona accidentada, 28 fueron **varones**.



3 mujeres tuvieron accidentes con furgonetas.

De los 27 accidentes analizados, atendiendo a la descripción realizada:

- 17 se han ocasionado por colisiones con otros vehículos.
- 3 por vuelco de la furgoneta.
- 2 por golpes contra objetos inmóviles.
- 1 por salida de vía.

In itinere

De las 31 personas accidentadas 15 han sido in itinere, en su totalidad hombres, 6 entre el trayecto de ida y 9 el de regreso al domicilio.



Analizadas las horas del día no se observan sesgos significativos

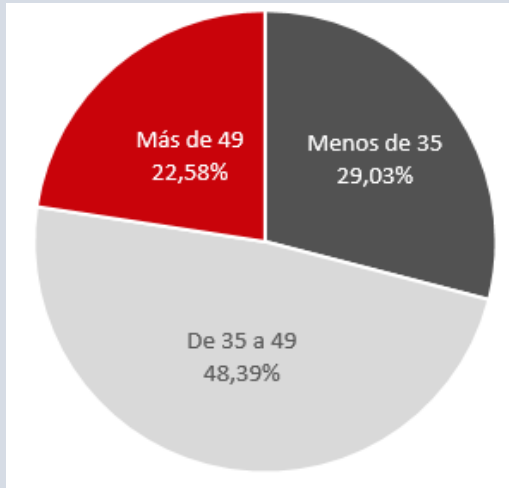
Durante la jornada laboral.



En la jornada laboral se han ocasionado 16 accidentes, de los que 13 han afectado a hombres y 3 a mujeres. De los 16 accidentes, 5 corresponden a la primera hora de la jornada y 4 a la séptima.



Edad



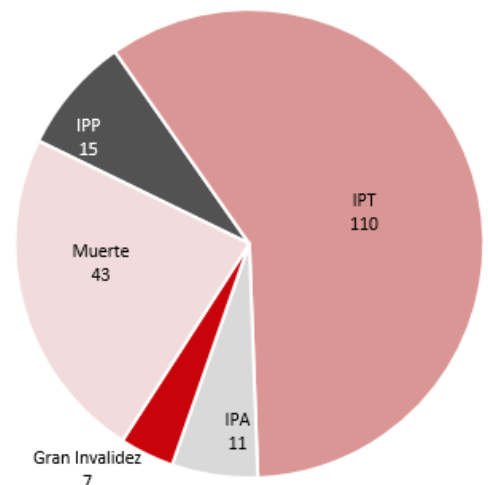
Los de *entre 35 y 49 años* son los más afectados con 15 accidentes (48,39%) seguidos por los de *menos de 35 años* con 9 accidentes (29,03%) y por último, el grupo de *más de 49 años* con 7 accidentes (22.58%).



Motocicleta

De los accidentes graves y mortales seleccionados para efectuar el estudio, la motocicleta es el vehículo que presenta una mayor incidencia, al estar involucrada en 186 de los 500 accidentes (37,2%), con 43 muertes (21% del total) y 143 incapacidades permanentes reconocidas (48% del total).

Motocicleta



Respecto al sexo de la persona accidentada, 166 fueron **varones** (89,24%).



20 **mujeres** tuvieron accidentes con motocicletas (10,76%).



Analizada la documentación registrada en la gestión de cada accidente, se destacan los ocasionados por:

- **choques** contra otros vehículos con 112 accidentes de los 186 (60,21%) del total,
- **caídas** sin que se identifique la intervención de otros vehículos con 52 accidentes (28%) del total.

Se destaca:

De los 112 accidentes por choques

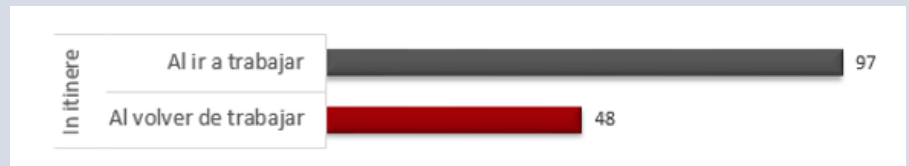
- 9 en rotondas.
- 16 con camiones.
- 15 en cruces con semáforos o stop.
- 40 con turismos y furgonetas.
- 27 con otros vehículos no especificados.

De los 52 accidentes por caídas

- 14 por patinar la moto.
- 5 por maniobras imprevistas para esquivar vehículos, animales sueltos, objetos sobre pavimento, personas que ocupan la calzada...

In itinere

El 77,95% de los accidentes con motocicleta (145 de 186) se han ocasionado in itinere, principalmente en el trayecto de ida al trabajo con 97 accidentes, frente a 48 que se han registrado en el regreso al domicilio.



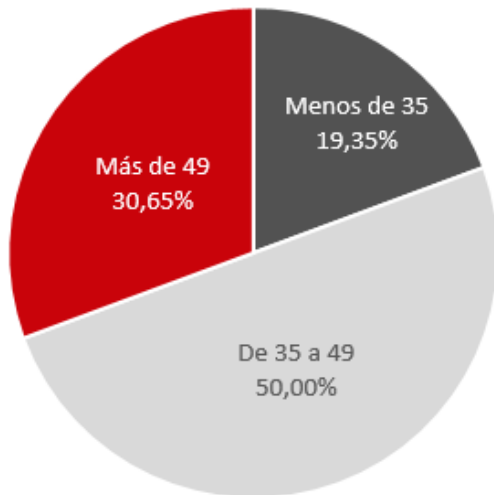
44 accidentes se ocasionaron en horario nocturno y de ellos 14 a la 1 de la madrugada.

Durante la jornada laboral.

De los 41 accidentes ocasionados durante la jornada laboral 14 fueron en periodo nocturno y el viernes con 10 accidentes (25%) es el día de la semana que registra una mayor siniestralidad.



Edad



El grupo *de 35 a 49 años* es el más afectado con 93 accidentes (50%), seguidos por los de *más de 49 años* con 57 accidentes (30,65%) y por último, los de *menos de 35 años* con 36 accidentes (19,35%).



Otros

En este apartado, se incluyen 7 accidentes de otros medios de locomoción y transporte que en la selección efectuada no tienen un número de accidentes suficiente para incluirlos en un análisis diferenciado.

En cuanto al tipo de vehículo se destaca:

- 3 accidentes de autobús, de los que 2 se derivan de colisiones y el otro por un infarto durante el proceso de conducción.
- 3 por tractores, al chocar con otro vehículo, por vuelco y colisión contra objeto inmóvil.
- 1 por vuelco del dumper durante la circulación del mismo.



Conclusiones

Los accidentes laborales de tráfico han sido históricamente y siguen siendo, uno de los grandes retos para la prevención de riesgos laborales; no solo por la elevada incidencia de este tipo de siniestralidad, sino también por las graves consecuencias que los mismos tienen para las personas trabajadoras, para las empresas y para el sistema de seguridad social.

El accidente laboral de tráfico con resultado de muerte, ocasiona el 27,74% de los fallecimientos por accidente de trabajo, constituyendo la segunda causa de ocurrencia después de los infartos y derrames cerebrales (28,5% del total). Respecto a las incapacidades permanentes, el tráfico es la tercera causa de ocurrencia y ocasiona una de cada 10 incapacidades reconocidas (9,45%).

Por ello, establecer programas de prevención de accidentes y promoción de la seguridad vial es un aspecto clave para reducir la siniestralidad grave y mortal de origen laboral.

Del análisis de la muestra de 500 accidentes graves y mortales seleccionados, se relacionan diferentes aspectos que deben ser valorados para prevenir este tipo de accidentes:

- la incidencia es cuatro veces **mayor en hombres que en mujeres**.
- La importancia de incorporar los **accidentes de tráfico in itinere** (64,8%) en la promoción de la seguridad vial y en los planes de movilidad en los que se deberá considerar las condiciones que determinan que el trayecto de entrada al trabajo duplica la siniestralidad del trayecto de regreso.
- La necesidad de valorar la **edad**, prestando especial atención a las personas de **más de 49 años**, en los planes de movilidad y su trascendencia en función del tipo de movilidad.
- La influencia de las **condiciones sociolaborales particulares de cada sector** de actividad respecto a los procesos de movilidad, en particular, además del sector de transporte, destacan: el de la construcción, la hostelería e industria.
- Incorporar los **aspectos temporales**: desplazamientos en horario sin luz solar, día de la semana, hora del día, distribución de la jornada, mes... como elementos esenciales en los análisis para la determinación de los planes de movilidad.
- Identificar el tipo de movilidad, prestando especial atención a:
 - la utilización de **motocicletas**, principal medio afectado con el 37,2% de los accidentes.
 - Las **bicicletas y patinetes** que siendo un medio de movilidad emergente ya suponen el 3,2% de los accidentes analizados.
 - La prevención de los **atropellos** que han ocasionado el 9,4% de la selección.

Desde el ámbito de la empresa se pueden desarrollar acciones encaminadas a minimizar los resultados que se muestran a lo largo del informe. Para ello, es preciso que los planes de movilidad y seguridad vial, la gestión de las flotas de vehículos, la planificación de rutas seguras y otras medidas que se identifiquen en el análisis de los riesgos viales se incorporen al plan de prevención de la misma.



Por su parte, **las personas** deben ser conscientes de su capacidad para poner en valor y en práctica las medidas que le sean indicadas, con objeto de prevenir los accidentes laborales de tráfico. La actitud personal y la cultura respecto a nuestra forma de afrontar la movilidad son algunas de las claves para poner freno a esta situación.

Planificar la movilidad debe pasar por un planteamiento basado en una serie de preguntas: *¿se puede minimizar la movilidad y el número de desplazamientos?; ¿se ha elegido el medio más seguro para desplazarme?; ¿se ha planificado el desplazamiento teniendo en cuenta el tiempo que se necesita para llegar al destino?; ¿se podrá prestar la atención requerida durante el desplazamiento?; ¿durante el desplazamiento se tiene que estar pendiente del teléfono móvil?...*

Debemos ser conscientes de lo que puede implicar para uno mismo no darle importancia a nuestra movilidad; e incluso habiéndola considerado, no tener la actitud requerida respecto al tipo de desplazamiento puede ser causa de un accidente.

Nuestra experiencia indica que la percepción del riesgo que conlleva la movilidad, en cualquiera de sus formas, es muy baja, a lo que hay que unir la capacidad individual de tolerancia que tenemos respecto de nuestros propios actos, cuando circulamos e incluso cuando caminamos.

En definitiva, el accidente laboral de tráfico es un problema con fuertes consecuencias personales y sociales, que debe tener mayor protagonismo en los planes de prevención de las empresas y la máxima atención de todos los actores implicados en la prevención de los riesgos derivados de las distintas formas de movilidad.