

INFORME DEL GRUPO DE
TRABAJO
“SEGURIDAD VIAL
LABORAL”
DE LA CNSST

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
INFORME DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO	6
1. METODOLOGIA	6
1.1. DATOS UTILIZADOS	6
1.2. INDICADORES CALCULADOS: INTERPRETACIÓN	7
2. RESULTADOS	8
2.1. SINIESTRALIDAD DEL ALT EN JORNADA DE TRABAJO	11
2.1.1. Sexo	11
2.1.2. Edad	13
2.1.3. Nacionalidad	14
2.1.4. Ocupación del trabajador	14
2.1.5. Tipo de contratación	16
2.1.6. Sector de actividad de la empresa	16
2.1.7. División de actividad de la empresa	17
2.1.8. Agente relacionado con el ALT	18
2.1.9. Día de la semana en que tuvo lugar el ALT en jornada	19
2.1.10. Hora del día en que tuvo lugar el ALT en jornada	20
2.1.11. Mes en que tuvo lugar el ALT en jornada	20
2.2. SINIESTRALIDAD DEL ALT IN ITINERE	21
2.2.1. Sexo	21
2.2.2. Edad	23
2.2.3. Nacionalidad	23
2.2.4. Ocupación del trabajador	24
2.2.5. Tipo de contratación	25
2.2.6. Sector de actividad de la empresa	26
2.2.7. División de actividad de la empresa	27
2.2.8. Agente relacionado con el ALT in itínere	28
2.2.9. Día de la semana en que tuvo lugar el ALT in itínere	29
2.2.10. Hora del día en que tuvo lugar el ALT in itínere	30
2.2.11. Mes en que tuvo lugar el ALT in itínere	30
2.3. MORTALIDAD DEL ALT EN JORNADA DE TRABAJO	31

2.3.1.	Sexo.....	31
2.3.2.	Edad	33
2.3.3.	Nacionalidad	33
2.3.4.	Ocupación del trabajador	34
2.3.5.	Tipo de contratación.....	35
2.3.6.	Sector de actividad de la empresa.....	36
2.3.7.	División de actividad de la empresa	37
2.4.	MORTALIDAD DEL ALT IN ITINERE	38
2.4.1.	Sexo.....	38
2.4.2.	Edad	39
2.4.3.	Nacionalidad	40
2.4.4.	Ocupación del trabajador	40
2.4.5.	Tipo de contratación.....	42
2.4.6.	Sector de actividad de la empresa.....	43
2.4.7.	División de actividad de la empresa	44
3.	ANEXO I: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT EN JORNADA DE TRABAJO SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014	45
4.	ANEXO II: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT IN ITINERE SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014	53
5.	ANEXO III: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT MORTALES EN JORNADA DE TRABAJO SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014	58
6.	ANEXO IV: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT MORTALES IN ITINERE SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014	60
	OTROS DATOS RECOPIADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO	62
1.	ALCOHOL, DROGAS Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	62
1.1	CONSUMO Y TRABAJO	62
1.2	CONSUMO Y ACTIVIDAD DE CONDUCIR	67
2.	ANTIGUEDAD DEL PARQUE MÓVIL.....	71
	ACCIONES DESARROLLADAS E IDENTIFICADAS POR EL GRUPO TÉCNICO DE LA AGE	74
	ACCIONES DESARROLLADAS POR LAS ADMINISTRACIONES AUTONÓMICAS	79
	ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	89
	ÍNDICE DE TABLAS.....	90

INTRODUCCIÓN

Los desplazamientos por carretera son uno de los factores clave para el desarrollo social y económico y para la cohesión de los distintos territorios. Sin embargo, tienen como contrapartida una elevada siniestralidad.

La Seguridad Vial es un tema de gran actualidad e interés en la sociedad española. Son muchos los minutos que los medios de comunicación dedican a este tema, debido a que anualmente se producen miles de accidentes de tráfico con graves repercusiones humanas y económicas que, en muchos casos, podrían haber sido evitados con la aplicación de medidas preventivas. Por ello, se hace imprescindible un profundo estudio en esta materia.

La Seguridad Vial Laboral se considera una parte de la Seguridad Vial, pero a su vez su conexión con la Seguridad y Salud en el Trabajo es directa. Pues bien, el pilar fundamental para desarrollar una política de protección de la salud de los trabajadores en relación con la seguridad vial laboral es la prevención de los riesgos derivados del trabajo.

Los accidentes laborales de tráfico se pueden producir en las instalaciones de la empresa, pero fundamentalmente tienen lugar fuera de ella, bien al dirigirse o al regresar del trabajo (in itinere) o bien realizando el trabajo fuera de la empresa (en misión). La actuación inspectora se produce sobre el control de la responsabilidad empresarial en el accidente en misión, donde se centra el ámbito de responsabilidad en esta materia, y en el caso del accidente “in itinere” lo que podemos tener en todo caso es el ejercicio de “buenas prácticas”, que serían voluntarias por parte de la empresa, y que no se pueden exigir por el órgano de fiscalización que es la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS).

En el presente informe la accidentabilidad laboral se estudiará en gran parte a partir de una de las principales fuentes de información que existen, los datos aportados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS). En concreto, se tomará como referencia los informes anuales relativos a los ALT, cuya finalidad ha sido y sigue siendo profundizar en el conocimiento de la siniestralidad laboral que está relacionada con el tráfico¹, que elabora el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) desde el año 2007.

Recogiendo la sensibilidad y preocupación de la sociedad y los grupos parlamentarios en los temas de seguridad vial laboral, el Congreso de los Diputados, con fecha 18 de febrero de 2011, instó al Gobierno a tomar una serie de medidas relacionadas con la mejora en la prevención laboral y la seguridad vial, principalmente en lo relacionado con el seguimiento de datos de accidentabilidad, planificación en la mejora de la seguridad en los desplazamientos relacionados con la actividad laboral, promoción y participación. Como primera consecuencia de esto, se firma, con fecha 1 de marzo de 2011, el Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el entonces Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

¹ [INSHT. Estudios sobre accidentes de trabajo relacionados con el tráfico](#)

Dentro del marco de actuaciones reglamentarias, el Real Decreto 404/2010 de 31 marzo, surge como resultado de las diferentes líneas de actuación que recogió en su día la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2004-2012, y *regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral*, y cuál es el modo en que se asignan las bonificaciones correspondientes. En este real decreto se establece un sistema de incentivos en las cuotas por contingencias profesionales a aquellas empresas que alcancen índices de siniestralidad por debajo del promedio del sector.

El RD 404/2010 de 31 de marzo, establece la posibilidad de que el plan de movilidad vial pueda alegarse como uno de los requisitos válidos que pueden presentar las empresas

Simultáneamente a estas actuaciones normativas, se desarrollaron otras de carácter técnico, como es la publicación de la “Guía Metodológica para la elaboración del plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa”², producto de la colaboración entre la Dirección General de Tráfico (DGT) y el INSHT.

En este mismo año, la ITSS publicó también la “Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas”³. En ella se introduce una nueva variable en la actuación inspectora de vigilancia y control sobre las condiciones de seguridad de los trabajadores en un campo hasta ahora, fiscalizado principalmente por otras Administraciones. Se trata de la disciplina técnica Seguridad Vial Laboral.

Paralelamente, la **Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo** (CNSST), en su reunión plenaria del día 21 de junio de 2011, acuerda la creación de un Grupo de Trabajo de carácter temporal sobre Seguridad Vial Laboral, cuyo mandato indica que los trabajos del grupo se orientarán a los siguientes objetivos:

- Analizar los datos estadísticos de los accidentes de tráfico laborales, y
- Analizar la problemática derivada de los accidentes de tráfico laborales en jornada de trabajo, y propuesta de medidas a adoptar.

² http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf

³

http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf

INFORME DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

1. METODOLOGIA

1.1. DATOS UTILIZADOS

Los datos analizados proceden del fichero informatizado de los partes oficiales de notificación de accidente de trabajo del MEYSS del año 2014. Los partes de accidentes de trabajo se registran a través de la Declaración Electrónica de Trabajadores Accidentados (Sistema Delt@) y los registros autonómicos propios de Cataluña y País Vasco, y toda esta información converge en la base de datos ESTADEL.

ESTADEL es la base de datos que se utiliza para la realización de la Estadística de Accidentes de Trabajo, incluida en el Plan Estadístico Nacional, elaborada por la S.G. de Estadística del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Esta base de datos se nutre de descargas de información diarias desde el Sistema Delt@ y de la información contenida en los ficheros que mensualmente se envían desde las Autoridades Laborales de Cataluña y el País Vasco.

CONCEPTOS

La notificación de los accidentes de trabajo viene regulada por la *ORDEN TAS/2926/2002, de 19 de noviembre, por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimiento electrónico*. En el anexo de dicha orden se presenta el modelo de PARTE DE ACCIDENTE DE TRABAJO, que en el apartado 3.- LUGAR Y/O CENTRO DE TRABAJO DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE muestra las siguientes posibilidades: -En el centro o lugar de trabajo habitual; - En otro centro o lugar de trabajo; - En desplazamiento en su jornada laboral; - Al ir o volver del trabajo, “in itinere”. Les sigue una casilla que indica “Además, marque si ha sido accidente de tráfico”.

Es posible, por tanto, que los accidentes de trabajo sucedidos en centro o lugar de trabajo y en desplazamiento sean, o no, accidentes de tráfico; y lo mismo ocurre con los accidentes in itinere.

Por ello se explican a continuación los conceptos manejados **a efectos del presente informe**, que no son propuestas de definiciones legales, ya que no están mencionados como tales en la legislación, pero que resultarán explicativos en la lectura de este documento.

Se entiende por **accidente laboral de tráfico (ALT)** aquel accidente de trabajo registrado en la base de datos ESTADEL, en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Por lo anteriormente mencionado, los accidentes laborales de tráfico son la suma de los accidentes laborales de tráfico que suceden durante la jornada de trabajo (tanto en los centros

de trabajo como en los desplazamientos durante la jornada) más los accidentes laborales de tráfico que suceden in itinere.

ALT= ALT en jornada + ALT in itinere

Se entiende por **accidente laboral de tráfico en jornada de trabajo (ALT en jornada)** el accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, que ha sucedido durante la jornada habitual de trabajo y en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Se entiende por **accidente laboral de tráfico in itinere (ALT in itinere)** el accidente de trabajo registrado a través del sistema ESTADEL, que ha sucedido al ir o volver del domicilio habitual al centro de trabajo o viceversa, y en el que se ha consignado la casilla correspondiente a ACCIDENTE DE TRÁFICO.

1.2. INDICADORES CALCULADOS: INTERPRETACIÓN

Para cada variable de estudio se calculan los siguientes parámetros:

- **Distribución porcentual de la variable:**

$(\text{N}^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / \text{N}^{\circ} \text{ ALT total categorías de la variable}) \times 100$

Ejemplo: ALT en jornada de trabajo

Variable sexo. Categorías: Hombre, Mujer

$(\text{N}^{\circ} \text{ ALT en hombres} / \text{N}^{\circ} \text{ ALT total hombre + mujer}) \times 100 = (11.298 / 14.406) \times 100 = 78,4\%$

$(\text{N}^{\circ} \text{ ALT en mujeres} / \text{N}^{\circ} \text{ ALT total hombre + mujer}) \times 100 = (3.108 / 14.406) \times 100 = 21,6\%$

La distribución de los ALT según la variable sexo muestra que hay más hombres que mujeres afectados por el ALT (el grupo de hombres accidentados es más numeroso que el grupo de mujeres accidentadas).

Con este parámetro se localizan los **grupos más numerosos de trabajadores afectados** por ALT.

- **Índice de incidencia:**

$(\text{N}^{\circ} \text{ ALT} / \text{Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta}) \times 100.000$

Para el cálculo de los índices de incidencia anuales la población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta es el dato anual obtenido como media de los datos de afiliados a fin de mes.

La interpretación de este indicador es similar a la que se aplica a las tasas epidemiológicas de incidencia: la relativización del número de personas que sufren el daño con el número de personas susceptibles de padecerlo indica una medida de riesgo relativo. Con este indicador se localizan los **grupos de trabajadores en los que el riesgo de sufrir el ALT es mayor**. Se ha utilizado para las variables sexo, grupo de edad, sector económico, división de actividad, nacionalidad y ocupación.

Siguiendo con el ejemplo: ALT en jornada de trabajo

Variable sexo. Categorías: Hombre, Mujer

Índice de incidencia hombres: 161,2

Índice de incidencia mujeres: 48,4

El riesgo de sufrir un ALT en jornada de trabajo es mayor en hombres que en mujeres (en concreto $161,2/48,4 = 3,3$ veces mayor).

- Existe una variable socio-laboral importante, la ocupación del trabajador, para la que no es posible en la actualidad obtener la distribución de afiliados a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta.

En este caso se ha optado por calcular el índice de incidencia utilizando como denominador la población ocupada distribuida por ocupación del trabajador según la Encuesta de Población Activa (EPA).

En el número de ALT del numerador están contabilizados los accidentes que han sufrido los trabajadores asalariados y los trabajadores autónomos que han optado voluntariamente por cotizar por las contingencias de AT y EP. En el denominador se están contabilizando colectivos que no tienen la contingencia de AT y EP cubierta por la Seguridad Social (los funcionarios adscritos a las Mutualidades MUFACE, ISFAS y MUGEJU) y los trabajadores autónomos que han optado por no cotizar por AT y EP.

2. RESULTADOS

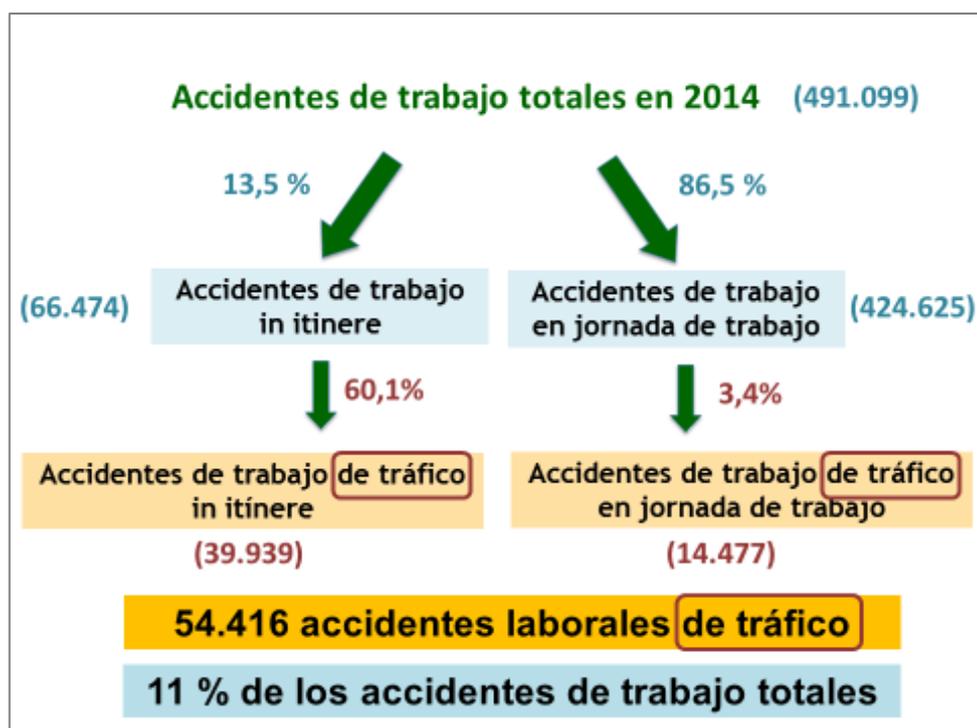
En el año 2014, se han registrado 491.099 accidentes de trabajo con baja, según la Estadística de Accidentes de Trabajo⁴.

De estos accidentes, 54.416 fueron accidentes de tráfico (ver gráfico 1), siendo por ello denominados accidentes laborales de tráfico (ALT). Suponen un 11,1% del total de accidentes de trabajo.

⁴ <http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>.

Es interesante observar que no todos los accidentes in itinere notificados a través del Sistema Delt@ son considerados accidentes de tráfico, aunque si la mayoría (60,1%). El 24,8% de los accidentes in itinere fueron golpes o atrapamientos resultado de caídas y el 7,8% fueron sobreesfuerzos. Estos accidentes no son objeto de este estudio y están excluidos de la cifra total de ALT.

Gráfico 1.- Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente



En términos de gravedad, la importancia del ALT es indudable, ya que su porcentaje de aparición aumenta según se agrava el suceso (ver tabla 1).

Tabla 1.- Distribución de los ALT según gravedad

		Leves		Graves		Mortales		Total	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Accidente de tráfico	No	432.969	89,0%	3.304	78,4%	410	70,7%	436.683	88,9%
	Si	53.337	11,0%	909	21,6%	170	29,3%	54.416	11,1%
Total		486.306	100,0%	4.213	100,0%	580	100,0%	491.099	100,0%

En los accidentes de trabajo leves el peso porcentual del ALT es del 11%, aumenta en el caso de los accidentes de trabajo graves al 21,6% y en el caso de los accidentes de trabajo mortales los ALT representan el 29,3%.

En términos de índice de incidencia⁵ (II), el año 2014 (ver tabla 2) muestra un índice de 398,7 ALT por cien mil trabajadores; este resultado es un 2,81% mayor que el índice del año 2013, que a su vez había aumentado un 6,1% respecto al año 2012. Estos resultados muestran un patrón ascendente de la accidentalidad laboral de tráfico que también se observa en la siniestralidad laboral general.

Tabla 2.- Índices de incidencia de ALT según tipo de accidente y gravedad

ALT	Nº AT En jornada	II en jornada	Nº AT In itínere	II in itínere	Nº Total AT	II total
Leve	14.145	103,6	39.192	287,2	53.337	390,8
Grave	261	1,9	648	4,7	909	6,7
Mortal	71	0,5	99	0,7	170	1,2
Total	14.477	106,1	39.939	292,6	54.416	398,7

En las observaciones que se muestran en los siguientes párrafos hay que tener en cuenta la siguiente consideración: la población que se utiliza en los cálculos de índices es siempre la población general de afiliados a la Seguridad Social con la contingencia cubierta. El tratar de ALT in itínere de tráfico puede asumirse que la mayoría de esta población es susceptible de sufrirlos. En el caso de los ALT en jornada también se hace dicha asunción, debido a la dificultad que existe para disponer del dato preciso, siendo conscientes de que la población con riesgo de sufrir el ALT en jornada probablemente es menor que la utilizada.

La incidencia de ALT in itínere (292,6) es 2,8 veces mayor que la incidencia de ALT en jornada de trabajo (106,1), lo que confirma la importancia de estos accidentes dentro del conjunto de ALT, que ya se había observado en su distribución porcentual.

Considerando los siniestros de mayor gravedad, los accidentes mortales, el II de los ALT in itínere es 1,4 veces mayor que el II de los ALT en jornada. En el caso de accidentes graves los ALT in itínere presentan una incidencia 2,5 veces mayor.

Respecto al año 2013, el índice de incidencia de los ALT en jornada ha disminuido el 1% y el índice de ALT in itínere se ha incrementado el 4,2%.

Realizando la comparación de los índices de incidencia durante los últimos siete años (2007-2014) se observa que el II de ALT total ha disminuido el 28,4% (33,5% el II de ALT en jornada y 26,3% el II de ALT in itínere) (ver tabla 3).

El comportamiento de los cuatro sectores de actividad principales, ha sido desigual en los últimos siete años:

Respecto a los ALT en jornada, la mayor disminución la ha experimentado la Industria (44,2%). En el polo opuesto se encuentra Construcción con un aumento del 4,6%.

⁵ Índice de incidencia: (Nº accidentes / Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta) x 100.000.

En cuanto a los ALT in itinere, son muy elevadas las disminuciones de la Industria (44,6%) y la Construcción (46,4%). Agrario aumenta el 1,3%.

Tabla 3.- Comparación de los índices de incidencia de ALT según sector y tipo de accidente. 2007-2014

Sector	2007			2014			Dif % 2007-2014		
	II ALT en jornada	II ALT in itinere	II ALT total	II ALT en jornada	II ALT in itinere	II ALT total	II ALT en jornada	II ALT in itinere	II ALT total
Agrario	45,8	173,2	219,0	32,6	175,5	208,1	-28,8	1,3	-5,0
Industria	112,5	453,7	566,2	62,8	251,5	314,3	-44,2	-44,6	-44,5
Construcción	155,8	467,0	622,8	163,0	250,1	413,1	4,6	-46,4	-33,7
Servicios	178,2	384,0	562,2	114,3	309,6	423,9	-35,9	-19,4	-24,6
Total	159,5	397,0	556,5	106,1	292,6	398,7	-33,5	-26,3	-28,4

A partir de este momento, se estudiarán por separado los ALT en jornada de trabajo y los ALT in itinere, intentando profundizar en cada caso en sus características fundamentales y diferenciadoras.

2.1. SINIESTRALIDAD DEL ALT EN JORNADA DE TRABAJO

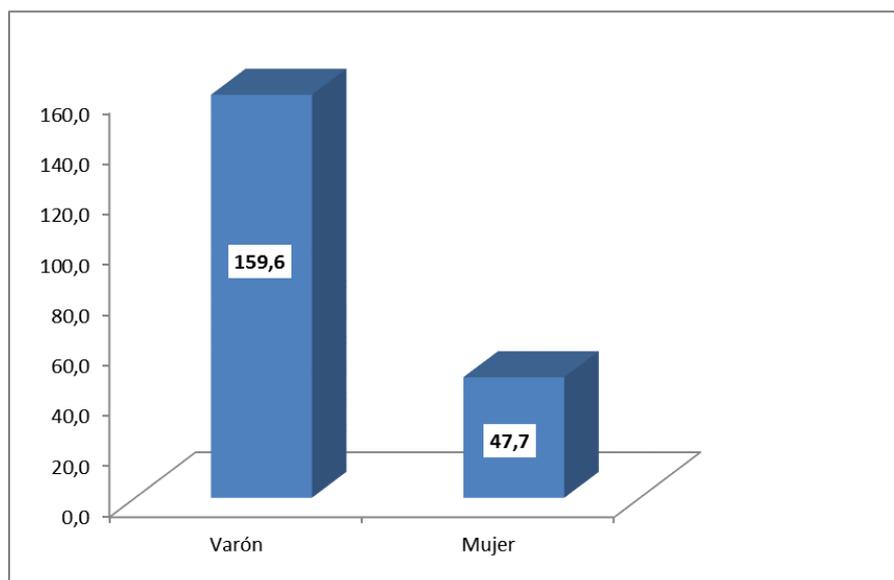
2.1.1. Sexo

En 2014 prácticamente el 79% de los ALT en jornada de trabajo los sufrieron hombres. Además, el sexo masculino presenta mayor incidencia y por lo tanto mayor riesgo de sufrir este tipo de accidentes.

Tabla 4.- Distribución % de ALT en jornada de trabajo según sexo

Sexo	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Varón	11.358	78,5	159,6
Mujer	3.119	21,5	47,7
Total	14.477	100,0	106,1

Gráfico 2.- Índice de incidencia de ALT en jornada de trabajo según sexo



Para profundizar un poco más en el conocimiento de las diferencias por sexo, se ha valorado la actividad que estaba realizando el trabajador en el momento del accidente, en el sentido de considerar si era el conductor del vehículo, un pasajero, o estaba en las inmediaciones del suceso viéndose involucrado en él (ver tabla 5).

Se observa que la actividad de conducir es menos frecuente en las mujeres implicadas en el accidente de tráfico en jornada de trabajo que en los hombres, y por lo tanto son mayores las proporciones de pasajeras y otras actividades: de las mujeres accidentadas en jornada de trabajo el 10,6% eran pasajeras y el 18,8% realizaban otras actividades, mientras que los porcentajes equivalentes de los varones son 7,2% pasajeros y 13,4% otras actividades distintas de la conducción.

Tabla 5.- Distribución % de ALT en jornada según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente

Sexo	Actividad	ALT en jornada de trabajo	%
Varón	Conducir	9.018	79,4
	Ser pasajero	823	7,2
	Otra actividad	1.517	13,4
	Total	11.358	100,0

Sexo	Actividad	ALT en jornada de trabajo	%
Mujer	Conducir	2.201	70,6
	Ser pasajera	332	10,6
	Otra actividad	586	18,8
	Total	3.119	100,0

2.1.2. Edad

La media de edad de los trabajadores que han sufrido un ALT en jornada de trabajo en 2014 es de 38 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo que no es ALT, la media de edad es 41,5 años, por lo que se puede decir que los accidentados laborales de tráfico en jornada de trabajo son, en media, 3,5 años más jóvenes que los accidentados laborales que no son de tráfico.

Tabla 6.- Distribución de los ALT en jornada de trabajo según edad

Edad	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	144	1,0	242,2
De 20 a 24 años	1.333	9,2	219,8
De 25 a 29 años	1.900	13,1	136,9
De 30 a 34 años	2.396	16,6	122,3
De 35 a 39 años	2.641	18,2	117,9
De 40 a 44 años	2.189	15,1	107,5
De 45 a 49 años	1.619	11,2	87,8
De 50 a 54 años	1.194	8,2	77,8
De 55 a 59 años	719	5,0	66,2
De 60 a más años	342	2,4	50,3
Total	14.477	100,0	106,1

Desagregando la información (ver tabla 6) se observa que las franjas centrales de edad son las que acumulan mayores porcentajes de ALT en jornada. Sin embargo, al relativizar este tipo de siniestralidad con la población de cada franja de edad, se observa que las edades más tempranas son las que presentan mayor incidencia de ALT en jornada. A partir de los 25 años la incidencia disminuye claramente, de forma que los jóvenes se muestran como colectivo especialmente vulnerable en cuanto al riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico en jornada de trabajo.

2.1.3. Nacionalidad

Al estudiar la variable nacionalidad, se observa que los accidentados laborales de tráfico en jornada de trabajo son mayoritariamente españoles.

Tabla 7.- Distribución de los ALT y de los índices de incidencia en jornada según nacionalidad

Nacionalidad	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Española	13.448	92,9	109,2
Extranjera	1.029	7,1	77,1
Total	14.477	100,0	106,1

Si se observa la información procedente de los índices de incidencia ⁶ (II) se encuentra de nuevo la población española especialmente afectada, ya que la incidencia es 1,4 veces más que la población extranjera.

2.1.4. Ocupación del trabajador

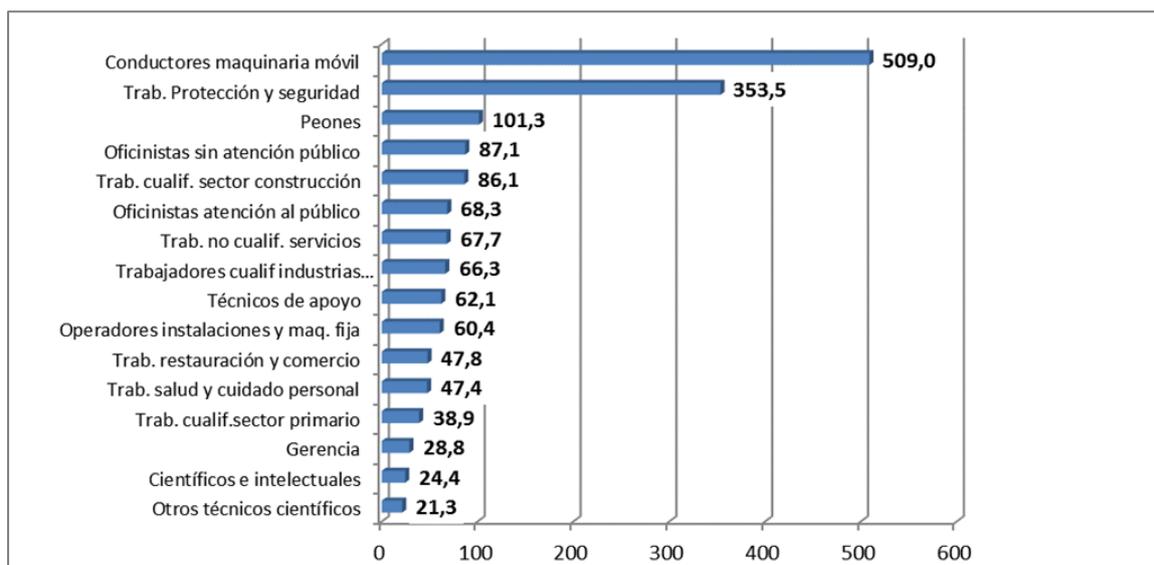
En el caso de los accidentes de tráfico en jornada la ocupación que notifica más accidentes de este tipo son los Conductores y operadores de maquinaria móvil, que aglutinan el 28,9% de estos accidentes. En cuanto a las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo vuelven a destacar los Conductores y operadores de maquinaria móvil junto con los Trabajadores de los servicios de protección y seguridad, que presentan tasas seis y cuatro veces mayores que la media, respectivamente.

⁶ Índice de incidencia: (Nº accidentes de trabajo/Población afiliada a la SS con la contingencia de AT y EP cubierta) x 100.000.

Tabla 8.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT en jornada según ocupación

Ocupación	ALT en jornada de trabajo	%	Tasa de incidencia
Directores y gerentes	224	1,5	28,8
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	377	2,6	24,4
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	317	2,2	21,3
Técnicos; profesionales de apoyo	1.146	7,9	62,1
Empleados de oficina que no atienden al público	826	5,7	87,1
Empleados de oficina que atienden al público	555	3,8	68,3
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	1.191	8,2	47,8
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	517	3,6	47,4
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.557	10,8	353,5
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	171	1,2	38,9
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	583	4,0	86,1
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	805	5,6	66,3
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	275	1,9	60,4
Conductores y operadores de maquinaria móvil	4.179	28,9	509,0
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	952	6,6	67,7
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	802	5,5	101,3
Total	14.477	100	83,9

Gráfico 3.- Tasas de incidencia de ALT en jornada según ocupación



2.1.5. Tipo de contratación

De los ALT en jornada registrados en 2014, el 64,3% los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. En la información que proporciona el índice de incidencia destaca el de los trabajadores autónomos. Para los asalariados temporales el índice de incidencia de ALT en jornada es superior al de los asalariados con contrato indefinido.

Tabla 9.- Distribución e índice de incidencia de los ALT en jornada de trabajo según tipo de contratación⁷

Tipo de contratación	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	9.314	64,3	101,4
Asalariado. Temporal	4.332	29,9	113,4
Autónomos	825	5,7	128,0
Desconocido / No consta	6	0	-
Total	14.477	100,0	106,1

2.1.6. Sector de actividad de la empresa

El tipo de actividad económica que desarrolla la empresa es un factor fundamental en la aparición de ALT, como se irá viendo a continuación.

⁷ Se ha distinguido por un lado a los autónomos y por otro lado los asalariados con contrato indefinido y asalariados con contrato temporal. Para los S.E. Agrario y Hogar los afiliados son estimados tomando porcentajes de indefinido/temporal de la EPA, de las secciones CNAE A y T, respectivamente.

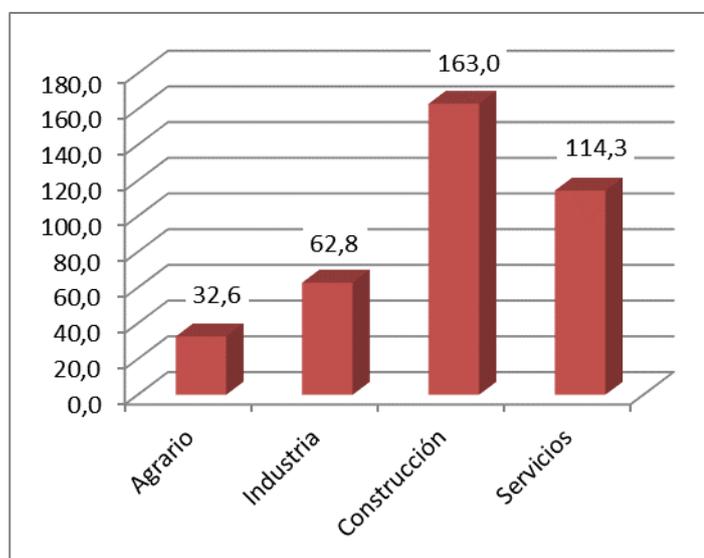
Se observa que la gran mayoría de los ALT en jornada de trabajo ocurren en el sector Servicios (ver tabla 10).

Tabla 10.- Distribución de los ALT en jornada de trabajo según sector

Sector	ALT En jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Agrario	207	1,4%	32,6
Industria	1.145	7,9%	62,8
Construcción	1.111	7,7%	163,0
Servicios	12.014	83,0%	114,3
Total	14.477	100,0%	106,1

El sector Construcción presenta el mayor índice de incidencia en cuanto a los ALT en jornada de trabajo junto con el sector Servicios, superando ambos la media en 1,5 y 1,1 veces respectivamente.

Gráfico 4.- Índice de incidencia de ALT en jornada según sector

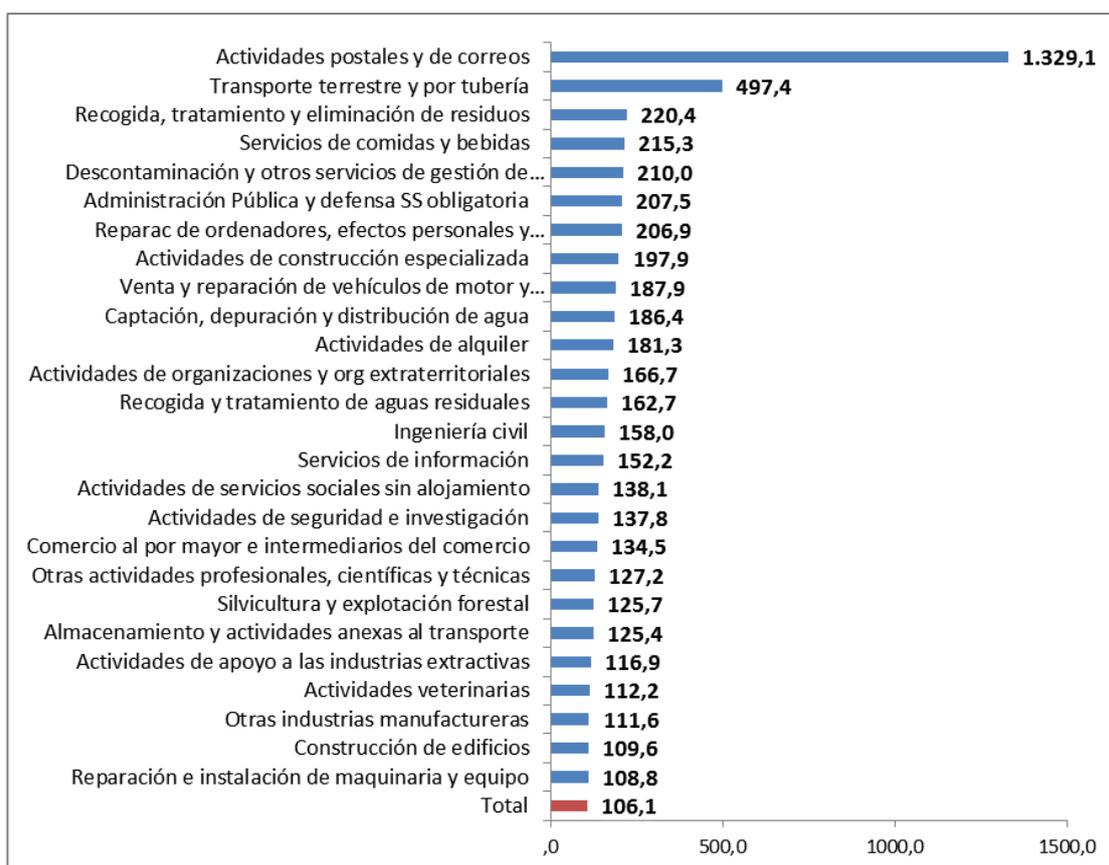


2.1.7. División de actividad de la empresa

Para analizar con mayor detalle la influencia de la actividad económica de la empresa en los accidentes laborales de tráfico, se detallan a continuación las diez divisiones de actividad (CNAE 2009- 2 dígitos) con mayor índice de incidencia referido a los accidentes laborales de tráfico en jornada (ver gráfico 5).

Las actividades en las que la incidencia del accidente de tráfico en jornada de trabajo es muy preocupante son las Actividades postales y de correos y el Transporte terrestre y por tubería. Las restantes actividades que se muestran en el gráfico también tienen incidencias muy elevadas, alrededor del doble de la media, sin embargo el riesgo es mucho menor que en las dos primeras mencionadas.

Gráfico 5.- Divisiones de actividad que superan la media del índice de incidencia de ALT en jornada



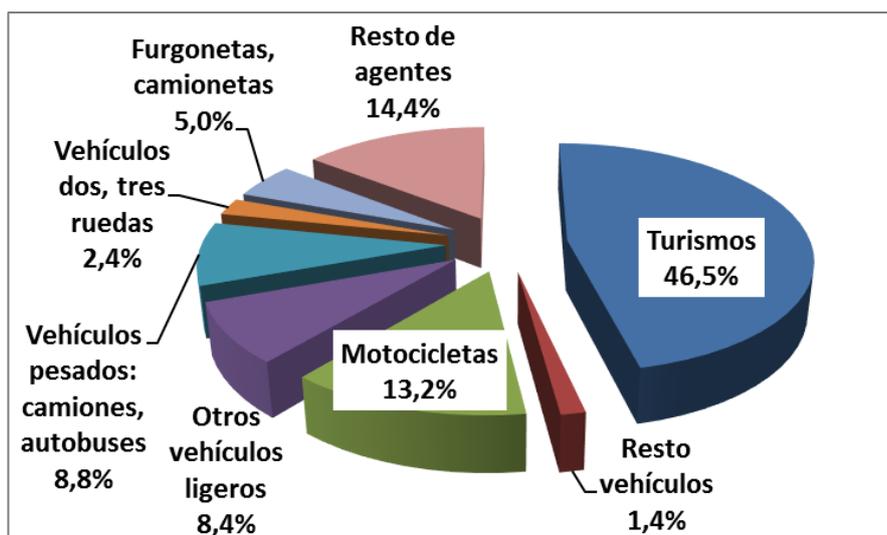
Las tablas completas de divisiones de actividad con los datos absolutos, distribución porcentual e índices de incidencia de ALT en jornada se presentan en anexo aparte, al final del documento (ANEXO I).

2.1.8. Agente relacionado con el ALT

La descripción de la distribución de ALT según el agente asociado a la forma aporta información de los principales tipos de vehículos que tienen lugar en estos siniestros (ver gráfico 6).

En la distribución de agentes implicados en los ALT en jornada, el vehículo más frecuente es el turismo, seguido de motocicletas.

Gráfico 6.- Distribución % de los agentes materiales implicados en los ALT en jornada



2.1.9. Día de la semana en que tuvo lugar el ALT en jornada

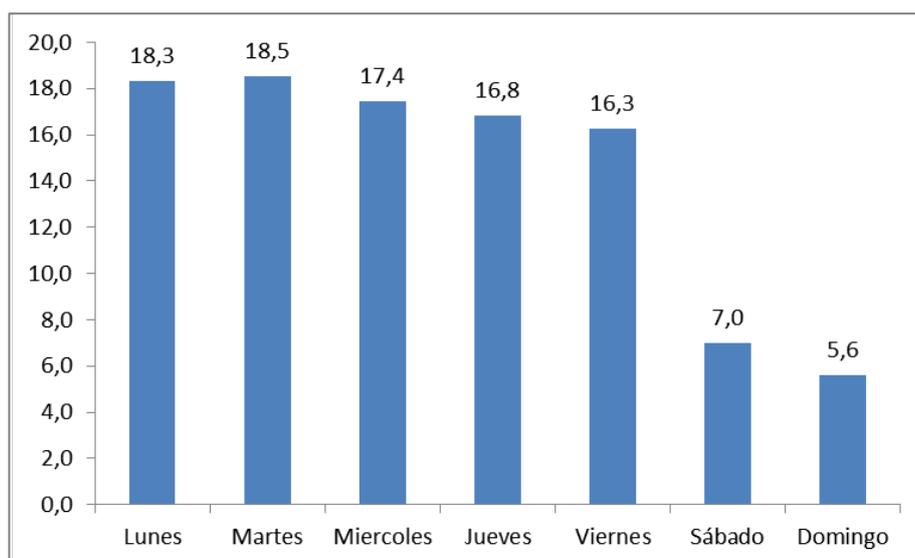
En los días laborables de lunes a viernes se producen el 87% de los ALT en jornada de trabajo (ver tabla 11). La distribución semanal es bastante homogénea, excepto los fines de semana. Los días que acumulan más accidentes de este tipo son los lunes y martes, aunque la diferencia con el resto de los días no es destacable.

Tabla 11.- Distribución de los ALT en jornada según día de la semana

Día de la semana del accidente	ALT en jornada de trabajo	%
Lunes	2.651	18,3
Martes	2.683	18,5
Miércoles	2.524	17,4
Jueves	2.436	16,8
Viernes	2.357	16,3
Sábado	1.016	7,0
Domingo	810	5,6
Total	14.477	100,0

Durante el fin de semana la frecuencia con la que ocurren este tipo de accidentes es mucho menor (ver gráfico 7), lógicamente la población que trabaja durante el fin de semana es mucho menos numerosa y las condiciones del tráfico suelen ser mejores.

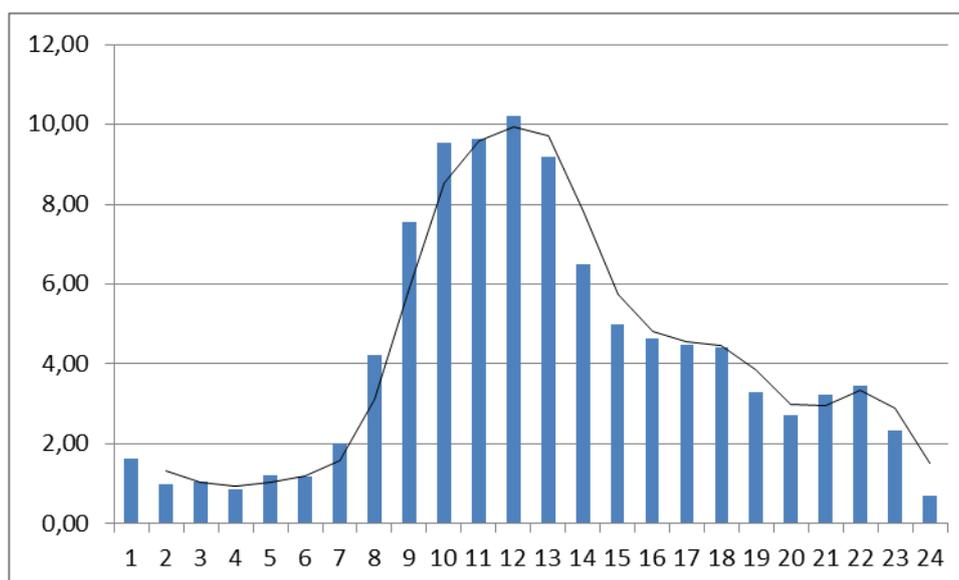
Gráfico 7.- Distribución % de los ALT en jornada según día de la semana



2.1.10. Hora del día en que tuvo lugar el ALT en jornada

El patrón de los ALT en jornada de trabajo (ver gráfico 8) indica como horas de máxima concentración de accidentes las horas intermedias de la mañana, observándose el máximo entre las 10 y las 12 horas (30% de los ALT en jornada de trabajo).

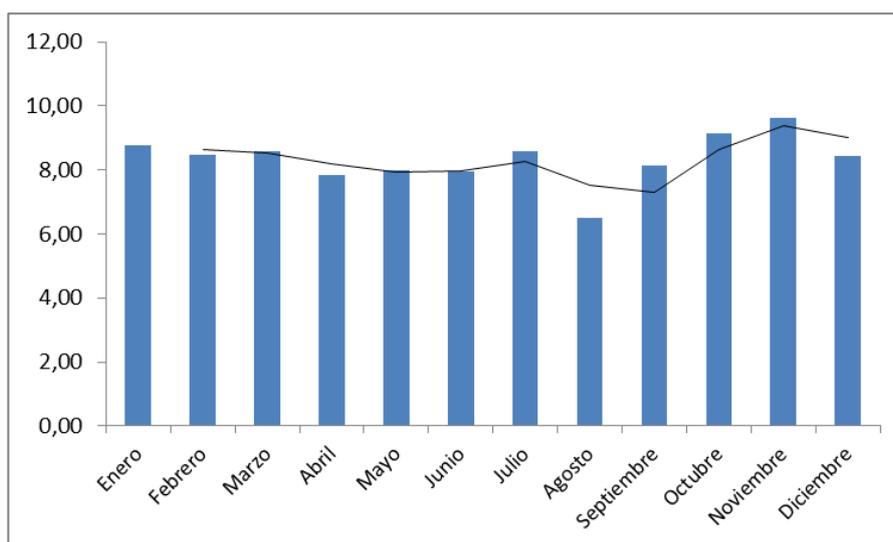
Gráfico 8.- Distribución % de los ALT en jornada de trabajo según hora en que se produjeron



2.1.11. Mes en que tuvo lugar el ALT en jornada

La distribución de ALT en jornada de trabajo es bastante homogénea durante los meses del año. En octubre y noviembre fue ligeramente mayor el porcentaje de accidentes producidos y en agosto fue ligeramente menor, coincidiendo con el periodo vacacional de gran parte de la población trabajadora.

Gráfico 9.- Distribución % de los ALT en jornada de trabajo según mes en que se produjeron



2.2. SINIESTRALIDAD DEL ALT IN ITINERE

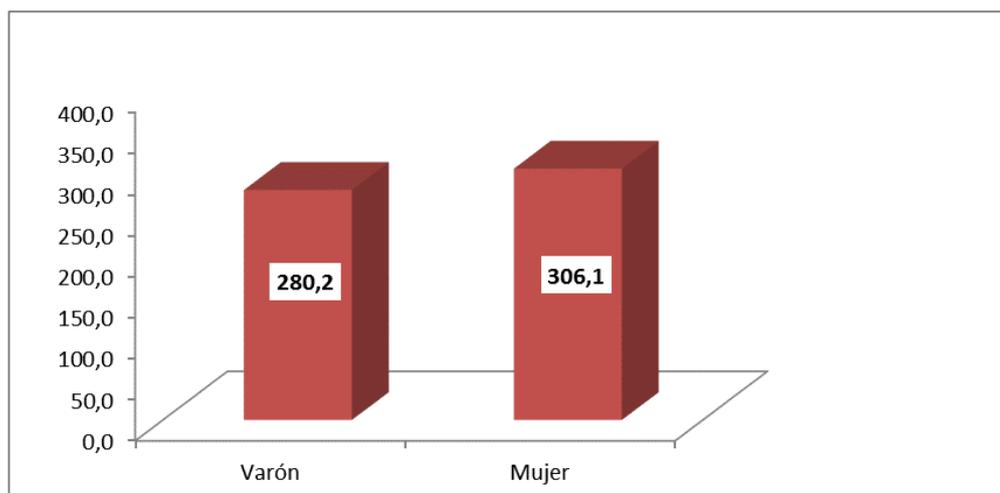
2.2.1. Sexo

La distribución de los ALT in itinere revela unos porcentajes similares entre hombres y mujeres: el 49,9% correspondió a trabajadores y el 50,1% a trabajadoras. Teniendo en cuenta que la población trabajadora femenina es menos numerosa, esto se traduce en un índice de incidencia de accidentes in itinere mayor en mujeres que en hombres.

Tabla 12.- Distribución % de ALT in itinere según sexo

Sexo	ALT In itinere	%	Índice de incidencia
Varón	19.938	49,9	280,2
Mujer	20.001	50,1	306,1
Total	39.939	100,0	292,6

Gráfico 10.- Índice de incidencia de ALT in itinere según sexo



Se observan pocas diferencias por sexo al valorar la actividad que estaba realizando el trabajador en el momento del accidente, en el sentido de considerar si era el conductor del vehículo, un pasajero, o estaba en las inmediaciones del suceso viéndose involucrado en él (ver tabla 13).

La actividad de conducir es algo menos frecuente en las mujeres implicadas en el accidente in itinere que en los hombres, y por lo tanto son mayores las proporciones de pasajeras y otras actividades. De las mujeres accidentadas in itinere, el 8,7% eran pasajeras y el 14,8% realizaban otras actividades, mientras que los porcentajes equivalentes de los varones son 6,7% pasajeros y 15,8% otras actividades distintas de la conducción.

Tabla 13.- Distribución % de ALT in itinere según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente

Sexo	Actividad	ALT in itinere	%
Varón	Conducir	15.455	77,5
	Ser pasajero	1.342	6,7
	Otra actividad	3.141	15,8
	Total	19.938	100,0
Mujer	Conducir	15.304	76,5
	Ser pasajero	1.735	8,7
	Otra actividad	2.962	14,8
	Total	20.001	100,0

2.2.2. Edad

La media de edad de los trabajadores que han sufrido un ALT in itinere en 2014 es 37,4 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo que no es ALT, la media de edad es 41,5 años, por lo que se puede decir que los accidentados laborales de tráfico in itinere son, en media, 4,1 años más jóvenes que los accidentados laborales que no son de tráfico.

Tabla 14.- Distribución de los ALT in itinere según edad

Edad	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	344	0,9%	578,6
De 20 a 24 años	3.251	8,1%	536,0
De 25 a 29 años	6.318	15,8%	455,2
De 30 a 34 años	7.412	18,6%	378,4
De 35 a 39 años	7.203	18,0%	321,5
De 40 a 44 años	5.473	13,7%	268,7
De 45 a 49 años	4.137	10,4%	224,4
De 50 a 54 años	3.101	7,8%	202,0
De 55 a 59 años	1.856	4,6%	170,8
De 60 a más años	844	2,1%	124,2
Total	39.939	100,0%	297,3

Al analizar la información de acuerdo a la variable edad (ver tabla 14) se observa que la franja de 25 a 39 años es la que acumula mayor porcentaje de ALT in itinere (52,4%). Al relativizar este tipo de siniestralidad con la población de cada franja de edad, destacan por la mayor incidencia de ALT in itinere las edades más tempranas. Es a partir de los 29 años cuando la incidencia disminuye, quedando así de manifiesto la especial vulnerabilidad de los jóvenes frente al riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico in itinere.

2.2.3. Nacionalidad

En cuanto a la nacionalidad, los accidentados laborales de tráfico in itinere son mayoritariamente españoles.

Tabla 15.- Distribución de los ALT in itinere según nacionalidad

Nacionalidad	ALT in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Española	36.995	92,6	300,4
Extranjera	2.944	7,4	220,6
Total	39.939	100,0	292,6

Los índices de incidencia muestran también a la población española como especialmente afectada (ver tabla 15), su índice es 1,4 veces mayor que el de la población extranjera.

2.2.4. Ocupación del trabajador

La ocupación que tiene más accidentes de tráfico in itinere son los Trabajadores de restauración y comercio, que aglutinan casi el 19% de estos accidentes.

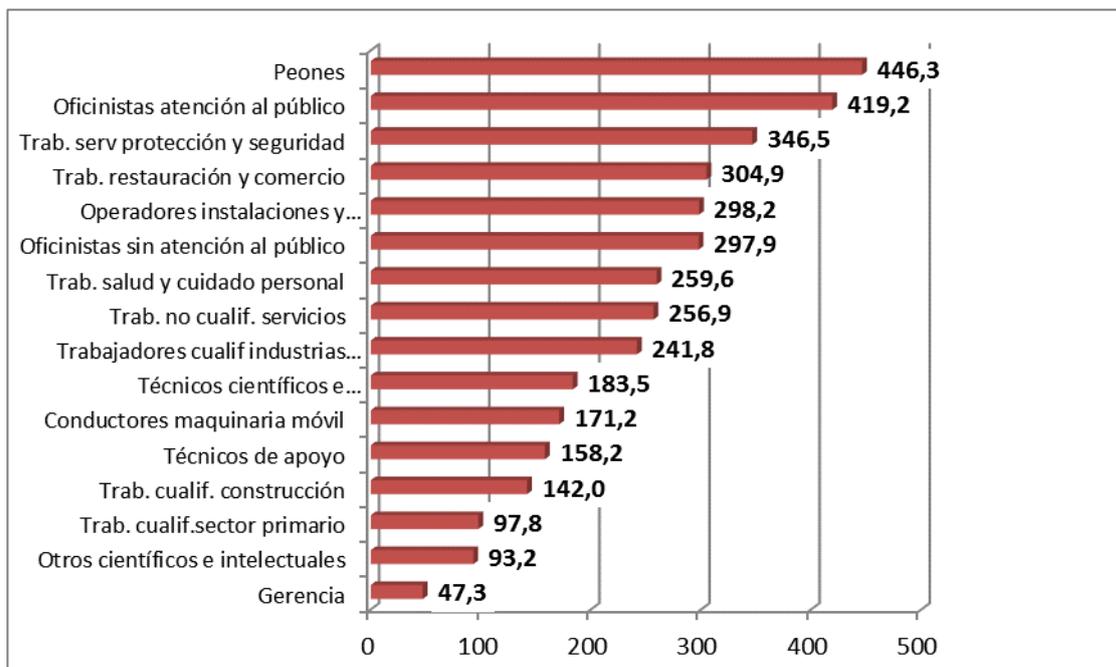
Las ocupaciones que han presentado mayor riesgo de sufrir ALT in itinere (ver gráfico 11) son los Peones, los Oficinistas con tareas de atención al público y los trabajadores de Protección y seguridad, todos ellos muy por encima de la tasa de incidencia media de ALT in itinere.

Tabla 16.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT in itinere según ocupación

Ocupación	ALT in itinere	%	Tasa de incidencia
Directores y gerentes	368	0,9	47,3
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	2.838	7,1	183,5
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	1.388	3,5	93,2
Técnicos; profesionales de apoyo	2.917	7,3	158,2
Empleados de oficina que no atienden al público	2.824	7,1	297,9
Empleados de oficina que atienden al público	3.407	8,5	419,2
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	7.600	19,0	304,9
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	2.833	7,1	259,6
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1.526	3,8	346,5
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	430	1,1	97,8
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	961	2,4	142,0

Ocupación	ALT in itinere	%	Tasa de incidencia
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	2.937	7,4	241,8
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	1.358	3,4	298,2
Conductores y operadores de maquinaria móvil	1.406	3,5	171,2
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	3.613	9,0	256,9
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	3.533	8,8	446,3
Total	39.939	100	231,5

Gráfico 11.- Tasas de incidencia de ALT in itinere según ocupación



2.2.5. Tipo de contratación

Los asalariados temporales presenta una incidencia 1,3 veces mayor que los asalariados con contrato indefinido, y por lo tanto más riesgo de sufrir accidentes laborales de tráfico in itinere.

Tabla 17.- Distribución e índice de incidencia de los ALT in itinere según tipo de contratación⁸

Tipo de contratación	ALT in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	25.566	64,0	278,4
Asalariado. Temporal	14.294	35,8	374,1
Autónomos	56	0,1	- (*)
Desconocido / No consta	23	0,1	-
Total	39.939	100,0	292,6

(*)No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del número de autónomos económicamente dependientes en el denominador.

2.2.6. Sector de actividad de la empresa

La actividad económica que realiza la empresa es una variable clave en la aparición de ALT, como se muestra a continuación.

La gran mayoría de los ALT in itinere (81,5%) ocurren en el sector Servicios (ver tabla 18).

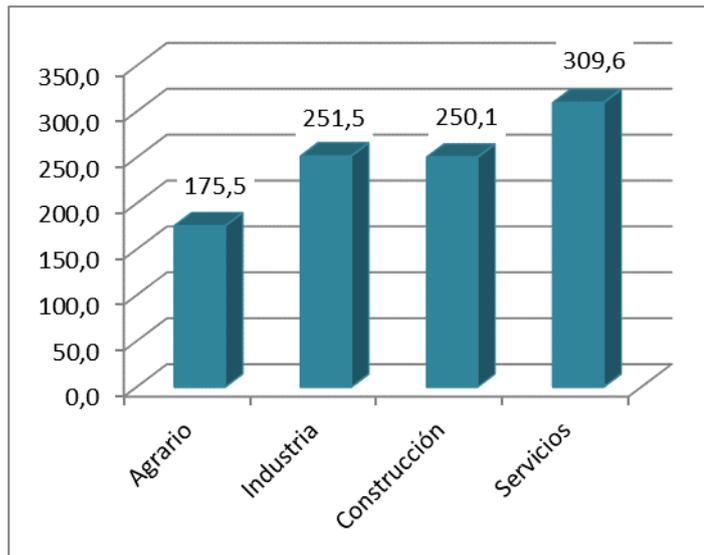
Tabla 18.- Distribución de los ALT in itinere según sector

Sector	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	1.113	2,8%	175,5
Industria	4.586	11,5%	251,5
Construcción	1.705	4,3%	250,1
Servicios	32.535	81,5%	309,6
Total	39.939	100,0%	292,6

El sector Servicios también presenta el mayor índice de incidencia en cuanto a los accidentes in itinere, siendo pues el sector prioritario tanto por población afectada como por riesgo de sufrir estos accidentes.

⁸ Se ha distinguido por un lado a los autónomos y por otro lado los asalariados con contrato indefinido y asalariados con contrato temporal. Para los S.E. Agrario y Hogar los afiliados son estimados tomando porcentajes de indefinido/temporal de la EPA, de las secciones CNAE A y T, respectivamente. En autónomos apenas hay accidentes *in itinere* debido a que dentro del RETA únicamente tienen cobertura de estos accidentes los autónomos económicamente dependientes.

Gráfico 12.- Índice de incidencia de ALT in itinere según sector



2.2.7. División de actividad de la empresa

Con intención de analizar en mayor profundidad la posible influencia de la actividad económica de la empresa en los accidentes laborales de tráfico, se muestran a continuación las divisiones de actividad (CNAE 2009- 2 dígitos) con mayor índice de incidencia referido a los accidentes laborales de tráfico in itinere (ver gráfico 13).

Las actividades en las que la incidencia del accidente de tráfico in itinere es mayor son las Actividades relacionadas con el empleo, la Extracción de minerales metálicos, las Actividades administrativas de oficina, Actividades de seguridad e investigación y los Servicios de alojamiento. Estas cinco actividades superan la cifra de 400 ATL in itinere por cien mil trabajadores.

Se observa que las diferencias entre las tasas más altas de los ALT in itinere no son muy extremas, exceptuando las Actividades relacionadas con el empleo.

Gráfico 13.- Selección de las divisiones de actividad cuyo índice de incidencia de ALT in itinere es superior a 350



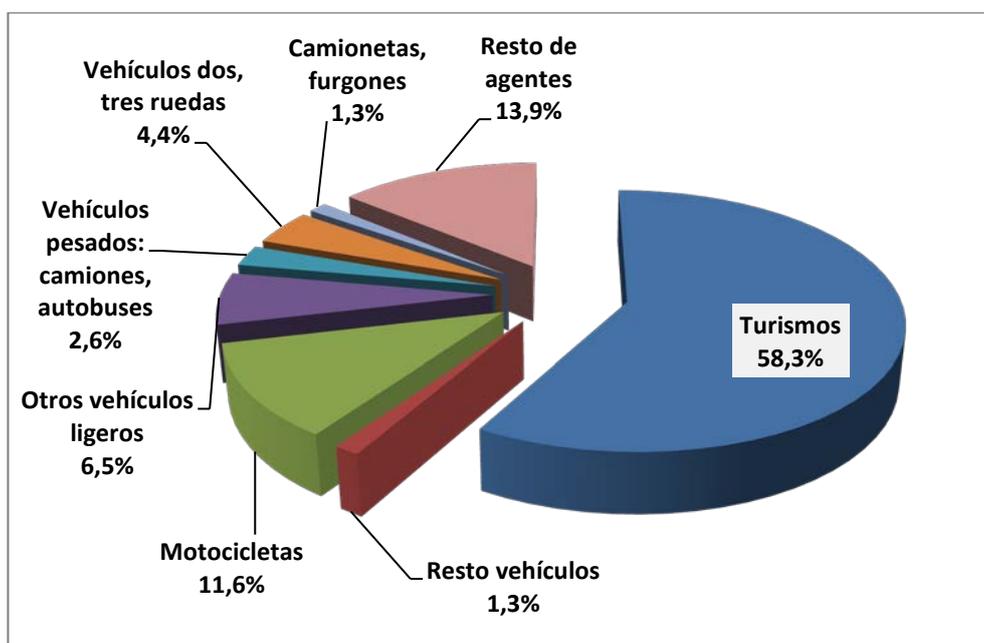
Las tablas completas de divisiones de actividad con los datos absolutos, distribución porcentual e índices de incidencia de ALT in itinere se presentan en anexo aparte, al final del documento (ANEXO II).

2.2.8. Agente relacionado con el ALT in itinere

La variable agente asociado a la forma en los ALT proporciona información de los principales tipos de vehículos presentes en estos siniestros (ver gráfico 14).

Destacan como agentes los turismos, que están implicados en el 58,3% de los ALT in itinere, seguidos de las motocicletas, presentes en el 11,6% de los ALT in itinere.

Gráfico 14.- Distribución % de los agentes materiales implicados en los ALT in itinere



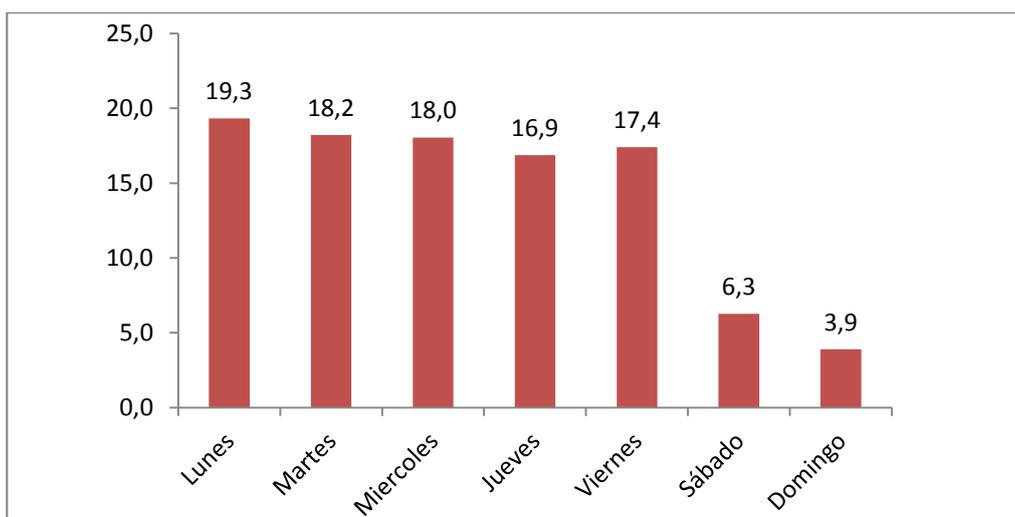
2.2.9. Día de la semana en que tuvo lugar el ALT in itinere

Tabla 19.- Distribución de los ALT según día de la semana y tipo de accidente

Día de la semana del accidente	ALT In itinere	%
Lunes	7.719	19,3
Martes	7.271	18,2
Miércoles	7.206	18,0
Jueves	6.738	16,9
Viernes	6.947	17,4
Sábado	2.502	6,3
Domingo	1.556	3,9
Total	39.939	100,0

El 89,8% de los ALT in itinere ocurren de lunes a viernes (ver tabla 19). El lunes es el día que acumula más accidentes de este tipo, aunque no existe gran diferencia con el resto de los días. Durante el fin de semana este tipo de accidentes es menos frecuente (ver gráfico 15), dado que la población que trabaja durante esos días es considerablemente menor y las condiciones del tráfico suelen ser mejores.

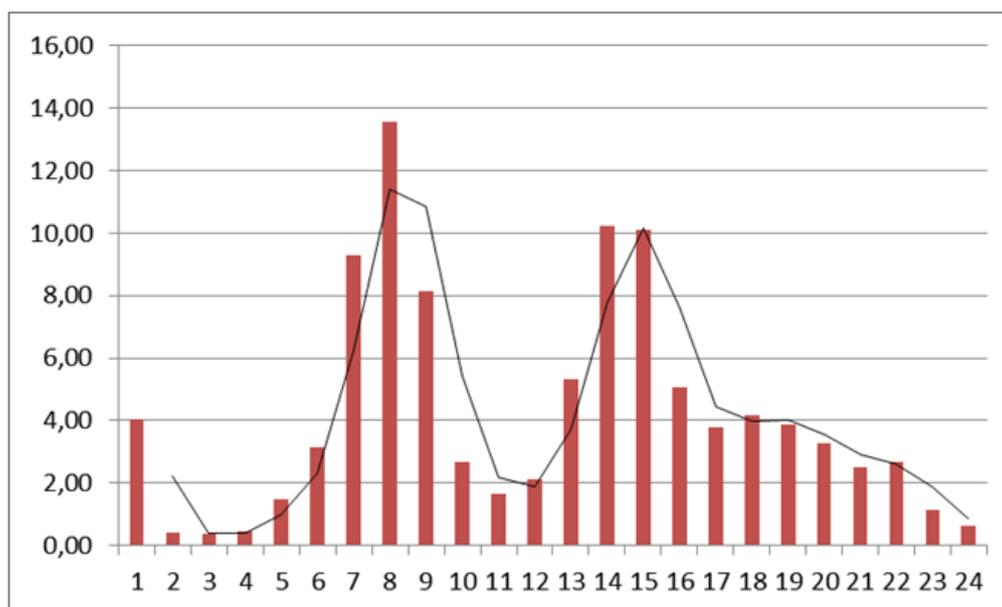
Gráfico 15.- Distribución % de los ALT in itinere según día de la semana



2.2.10. Hora del día en que tuvo lugar el ALT in itinere

Los ALT in itinere tienen lugar principalmente en las horas habituales de entrada y salida a los centros de trabajo (ver gráfico 16), observándose claramente dos picos, uno entre las 7 y las 9 horas (30,9% de los ALT in itinere) y otro, entre las 14 y las 15 horas (20,3% de los ALT in itinere).

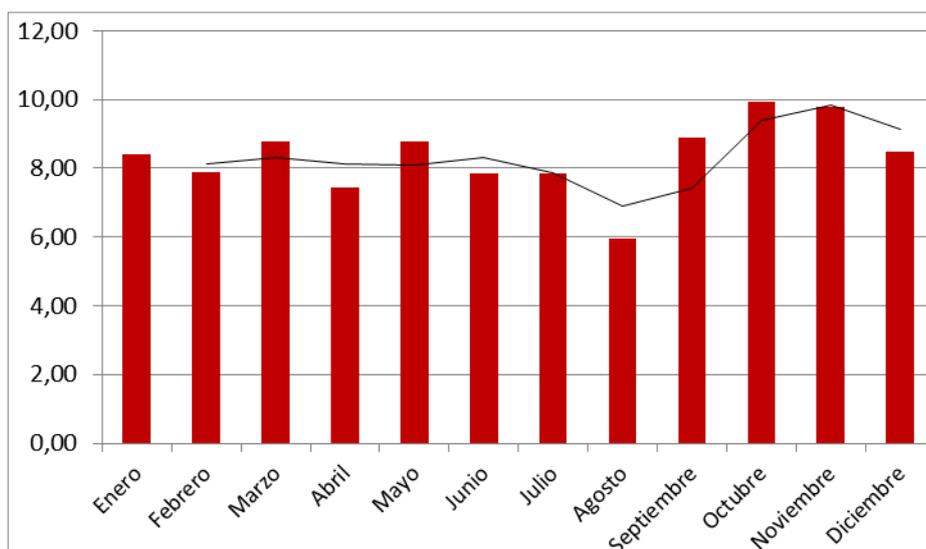
Gráfico 16.- Distribución % de los ALT in itinere según hora en que se produjeron



2.2.11. Mes en que tuvo lugar el ALT in itinere

La distribución de ALT es bastante homogénea durante los meses del año.

Gráfico 17.- Distribución % de los ALT in itinere según mes en que se produjeron



2.3. MORTALIDAD DEL ALT EN JORNADA DE TRABAJO

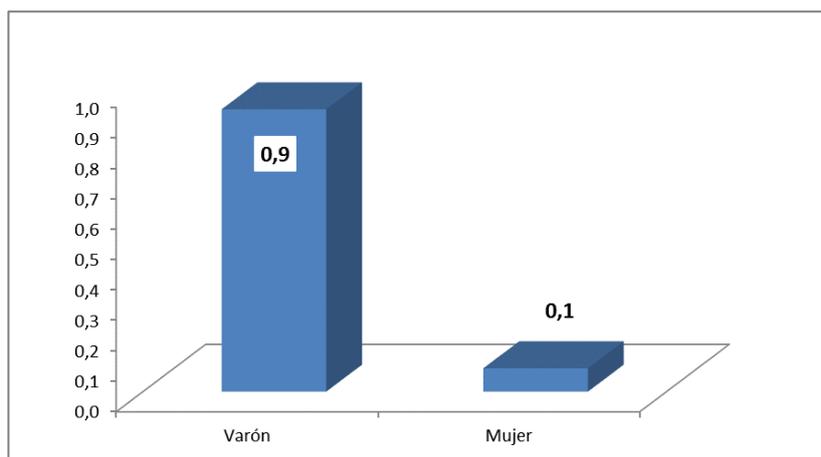
2.3.1. Sexo

El 93% de los ALT mortales en jornada de trabajo los sufren hombres. Además, el sexo masculino presenta una incidencia diez veces mayor que el sexo femenino, y por lo tanto un riesgo mucho más elevado de fallecer en este tipo de accidentes.

Tabla 20.- Distribución % de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo

Sexo	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
Varón	66	93,0	0,9
Mujer	5	7,0	0,1
Total	71	100,0	0,5

Gráfico 18.- Índice de incidencia de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo



Las diferencias por sexo también quedan patentes al valorar la actividad que estaba realizando el trabajador en el momento del accidente, es decir, si era el conductor del vehículo, un pasajero, o estaba en las inmediaciones del suceso viéndose involucrado en él (ver tabla 21). Se observa que el 80% de las mujeres implicadas en los ALT mortal en jornada eran conductoras del vehículo, frente al 84,8% de los conductores varones. De las mujeres fallecidas en ALT en jornada de trabajo el 20% eran pasajeras, mientras que de los varones el 4,5% eran pasajeros y el 10,6% realizaban otras actividades distintas de la conducción.

Tabla 21.- Distribución % de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente

Sexo	Actividad	ALT mortales en jornada de trabajo	%
Varón	Conducir	56	84,8
	Ser pasajero	3	4,5
	Otra actividad	7	10,6
	Total	66	100,0
Mujer	Conducir	4	80,0
	Ser pasajero	1	20,0
	Otra actividad	0	0,0
	Total	5	100,0

2.3.2. Edad

Los trabajadores fallecidos en ALT en jornada en 2014 presentaban una edad media de 46,4 años, mientras que, la de los trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo mortal que no es ALT, es de 47,5 años. Se puede decir por tanto, que los fallecidos laborales de tráfico en jornada de trabajo son, en media, 0,9 años más jóvenes que los fallecidos laborales que no son de tráfico.

Tabla 22.- Distribución e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según edad

Edad	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	0	0,0	0,0
De 20 a 24 años	3	4,2	0,5
De 25 a 29 años	4	5,6	0,3
De 30 a 34 años	5	7,0	0,3
De 35 a 39 años	7	9,9	0,3
De 40 a 44 años	8	11,3	0,4
De 45 a 49 años	12	16,9	0,7
De 50 a 54 años	15	21,1	1,0
De 55 a 59 años	6	8,5	0,6
De 60 a más años	11	15,5	1,6
Total	71	100,0	0,5

La franja de edad de 50 a 54 años es la que recoge mayor porcentaje de ALT mortales en jornada de trabajo (21,1%) (Ver tabla 22). Cuando se relativiza este tipo de siniestralidad con la población de cada rango de edad, se observa que los trabajadores a partir de 60 años presentan mayor incidencia.

2.3.3. Nacionalidad

Los fallecidos laborales de tráfico en jornada de trabajo son mayoritariamente españoles. El índice de incidencia (II) de los trabajadores extranjeros es mayor, presentando mayor riesgo de fallecimiento en estos sucesos.

Tabla 23.- Distribución porcentual e índices de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según nacionalidad

Nacionalidad	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Española	60	84,5	0,5
Extranjera	11	15,5	0,8
Total	71	100,0	0,5

2.3.4. Ocupación del trabajador

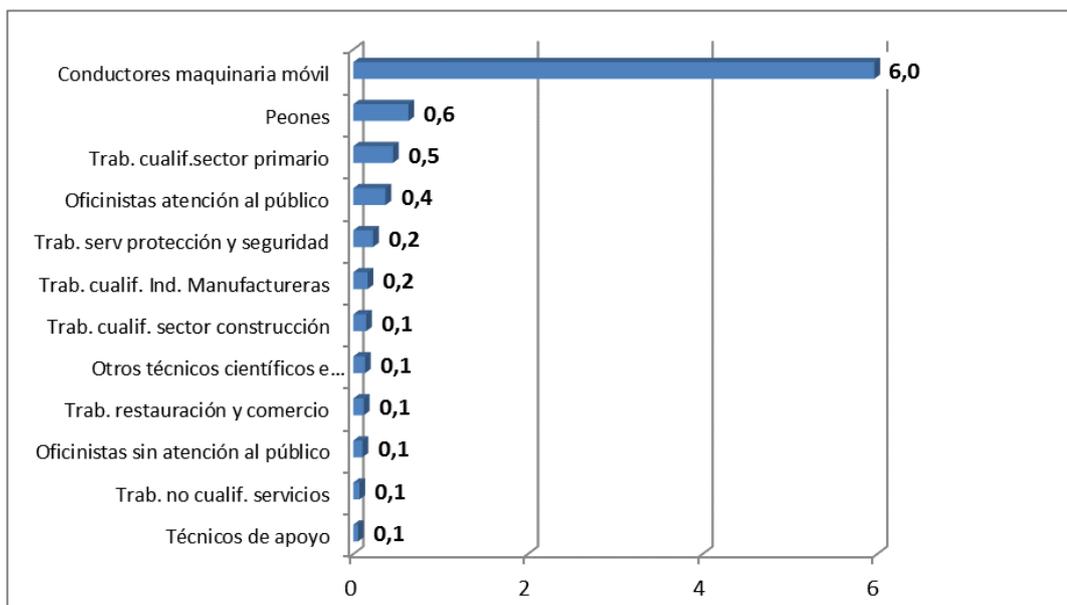
La ocupación que notifica más accidentes de tráfico mortales en jornada son los Conductores y operadores de maquinaria móvil, con el 69% de estos accidentes. En cuanto a las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo vuelven a destacar los Conductores y operadores de maquinaria móvil con una tasa quince veces mayor que la media.

Tabla 24.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según ocupación del trabajador

Ocupación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Tasa de incidencia
Directores y gerentes	0	0,0	0,0
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	0	0,0	0,0
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	2	2,8	0,1
Técnicos; profesionales de apoyo	1	1,4	0,1
Empleados de oficina que no atienden al público	1	1,4	0,1
Empleados de oficina que atienden al público	3	4,2	0,4
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	3	4,2	0,1
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	0	0,0	0,0
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	1	1,4	0,2
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	2	2,8	0,5
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	1	1,4	0,1

Ocupación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Tasa de incidencia
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	2	2,8	0,2
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	0	0,0	0,0
Conductores y operadores de maquinaria móvil	49	69,0	6,0
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	1	1,4	0,1
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	5	7,0	0,6
Total	71	100	0,4

Gráfico 19.- Tasas de incidencia de ALT MORTALES en jornada de trabajo según ocupación



2.3.5. Tipo de contratación

El 56,3% de los ALT mortales en jornada registrados en 2014, los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. Sin embargo, el índice de incidencia de ALT mortales en jornada de los asalariados temporales es 1,8 veces mayor que la de los asalariados con contrato indefinido.

Tabla 25.- Distribución e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según tipo de contratación⁹

Tipo de contratación	ALT mortales en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	40	56,3	0,4
Asalariado. Temporal	27	38,0	0,7
Autónomos	4	5,6	0,6
Desconocido / No consta	0	0,0	-
Total	71	100,0	0,5

2.3.6. Sector de actividad de la empresa

El tipo de actividad económica que desarrolla la empresa es un factor fundamental en la aparición de ALT, como se irá viendo a continuación.

Se observa que la gran mayoría de los ALT mortales en jornada de trabajo ocurren en el sector Servicios (ver tabla 26).

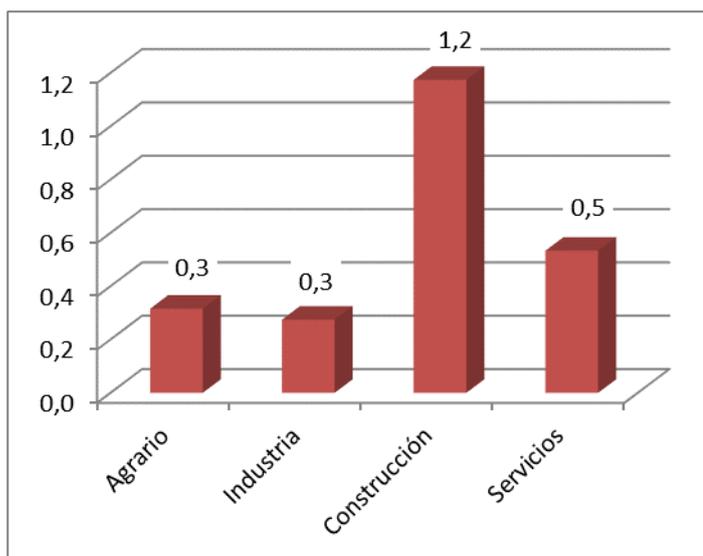
Tabla 26.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales en jornada de trabajo según sector

Sector	ALT mortales En jornada	%	Índice de incidencia
Agrario	2	2,8	0,3
Industria	5	7,0	0,3
Construcción	8	11,3	1,2
Servicios	56	78,9	0,5
Total	71	100,0	0,5

El mayor índice de incidencia en cuanto a los accidentes mortales en jornada de trabajo lo presenta el sector Construcción, superando la media en 2,4 veces.

⁹ Se ha distinguido por un lado a los autónomos y por otro lado los asalariados con contrato indefinido y asalariados con contrato temporal. Para los S.E. Agrario y Hogar los afiliados son estimados tomando porcentajes de indefinido/temporal de la EPA, de las secciones CNAE A y T, respectivamente.

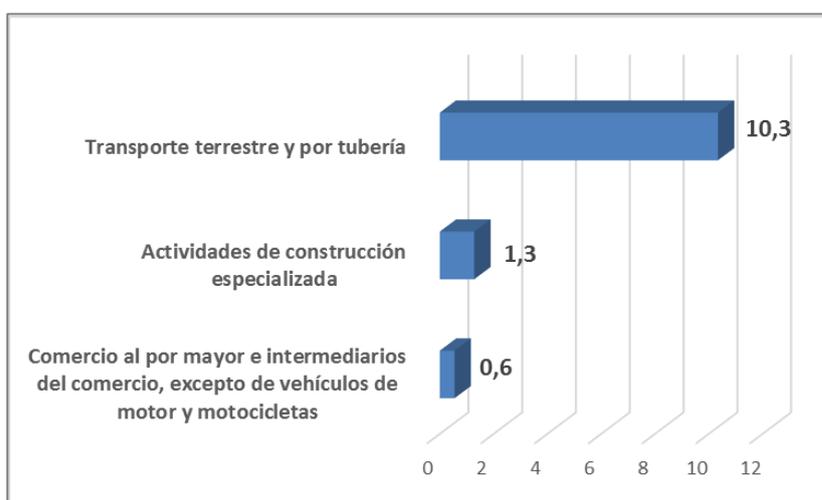
Gráfico 20.- Índice de incidencia de ALT MORTALES en jornada según sector



2.3.7. División de actividad de la empresa

A continuación se presentan las divisiones de actividad (CNAE 2009- 2 dígitos) que han superado el índice de incidencia medio de ALT mortales en jornada de trabajo (0,6) y que, además, han superado la media de accidentes (4 accidentes mortales en jornada) de las actividades que han tenido al menos uno. Se observa la gran diferencia del riesgo que presenta el Transporte terrestre y por tubería y el resto de actividades.

Gráfico 21.- Selección de divisiones de actividad con índice de incidencia de ALT mortales en jornada mayor a la media y nº ALT mortales en jornada superior a la media



La tabla completa se muestra en anexo aparte al final del capítulo (ANEXO III).

2.4. MORTALIDAD DEL ALT IN ITINERE

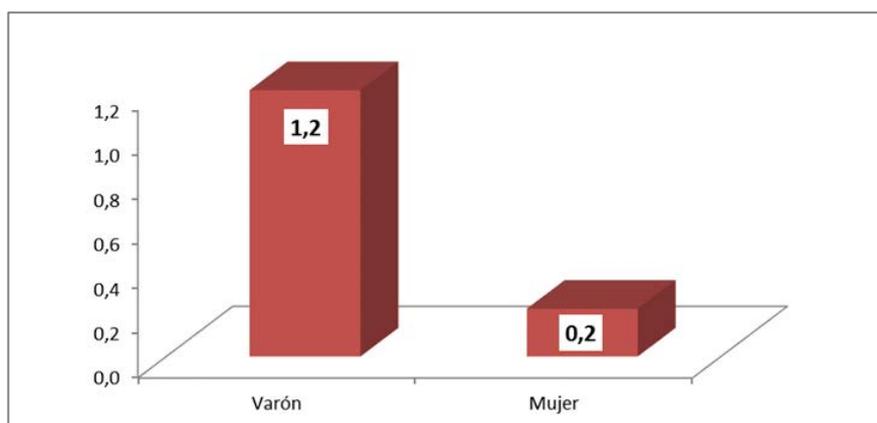
2.4.1. Sexo

El 85,9% de los ALT mortales in itinere los sufren hombres. Además, el riesgo de fallecer en este tipo de accidentes es mucho mayor para los hombres, ya que el sexo masculino presenta una incidencia 6 veces mayor que el sexo femenino.

Tabla 27.- Distribución porcentual de ALT MORTALES in itinere según sexo

Sexo	ALT mortales In itinere	%	Índice de Incidencia
Varón	85	85,9	1,2
Mujer	14	14,1	0,2
Total	99	100,0	0,7

Gráfico 22.- Índice de incidencia de ALT MORTAL in itinere según sexo



Se valora a continuación la actividad que estaba realizando el trabajador en el momento del accidente, en el sentido de considerar si era el conductor del vehículo, un pasajero, o estaba en las inmediaciones del suceso viéndose involucrado en él (ver tabla 28).

La actividad de conducir es menos frecuente en las mujeres implicadas en el accidente de tráfico mortal in itinere que en los hombres, y llama la atención que no hay ninguna pasajera entre las fallecidas y que el 21,4% de las mujeres fallecidas realizaban actividades distintas a la conducción frente al 11,8% de los hombres.

Tabla 28.- Distribución % de ALT MORTALES in itinere según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente

Sexo	Actividad	ALT mortales in itinere	%
Varón	Conducir	71	83,5
	Ser pasajero	4	4,7
	Otra actividad	10	11,8
	Total	85	100,0
Mujer	Conducir	11	78,6
	Ser pasajero	0	0,0
	Otra actividad	3	21,4
	Total	14	100,0

2.4.2. Edad

La media de edad de los trabajadores que han sufrido un ALT mortal in itinere en 2014 es 42,1 años, mientras que, en el grupo de trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo mortal que no es ALT, la media de edad es 47,5 años, por lo que se puede decir que los fallecidos laborales de tráfico en jornada de trabajo son, en media, 5,4 años más jóvenes que los fallecidos laborales que no son de tráfico.

Tabla 29.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según edad

Edad	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	0	0,0	0,0
De 20 a 24 años	4	4,0	0,7
De 25 a 29 años	7	7,1	0,5
De 30 a 34 años	13	13,1	0,7
De 35 a 39 años	18	18,2	0,8
De 40 a 44 años	18	18,2	0,9
De 45 a 49 años	14	14,1	0,8

Edad	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
De 50 a 54 años	11	11,1	0,7
De 55 a 59 años	12	12,1	1,1
De 60 a más años	2	2,0	0,3
Total	99	100,0	0,7

Las edades de 35 a 39 años y de 40 a 44 años presentan el mayor porcentaje de ALT mortales in itinere, en ambos casos el 18,2%.

Al estudiar los índices de incidencia, y por tanto las edades de mayor riesgo, se encuentra que los mencionados trabajadores mayores, entre 55 y 59 años, presentan el mayor índice.

2.4.3. Nacionalidad

Los fallecidos en ALT in itinere son mayoritariamente españoles. Sin embargo el índice de incidencia de los trabajadores extranjeros es 1,6 veces mayor, presentando por tanto mayor riesgo de fallecimiento en estos sucesos.

Tabla 30.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según nacionalidad

Nacionalidad	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Española	84	84,8	0,7
Extranjera	15	15,2	1,1
Total	99	100,0	0,7

2.4.4. Ocupación del trabajador

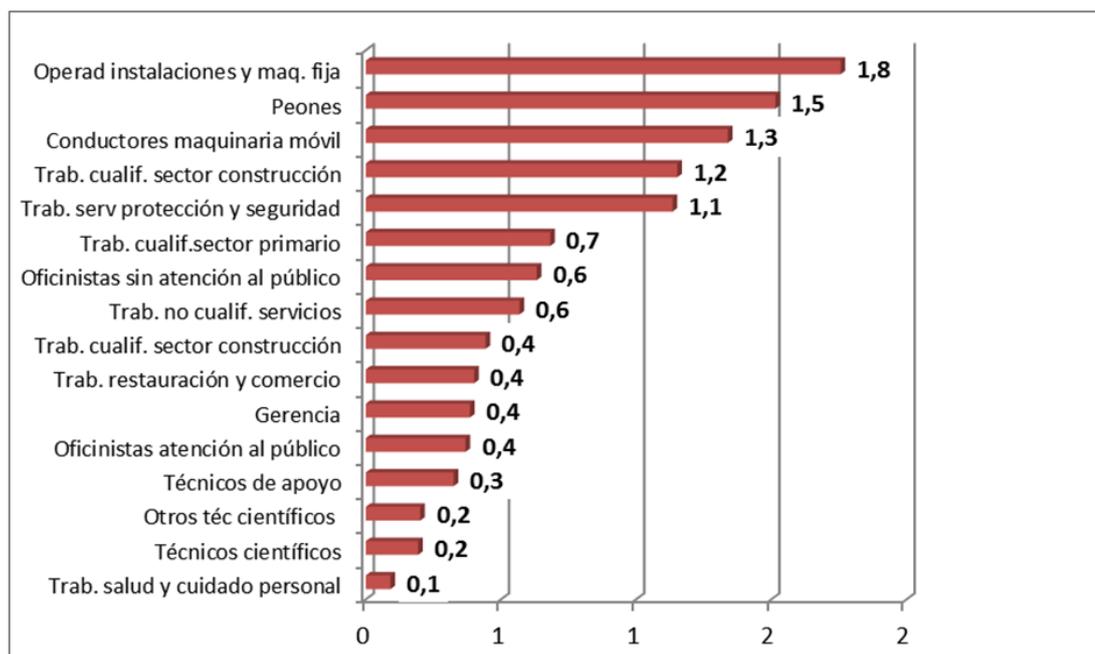
Los Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras son las ocupaciones que han notificado más ALT mortales in itinere, con el 14,1% de estos accidentes; los Peones reúnen el 12,1% y Conductores y operadores de maquinaria móvil el 11,1%.

En las profesiones con mayor incidencia y por tanto mayor riesgo destacan los Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores y los Peones.

Tabla 31.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según ocupación del trabajador

Ocupación	ALT mortales in itinere	%	Tasa de incidencia
Directores y gerentes	3	3,0	0,4
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales de la salud y la enseñanza	3	3,0	0,2
Otros técnicos y profesionales científicos e intelectuales	3	3,0	0,2
Técnicos; profesionales de apoyo	6	6,1	0,3
Empleados de oficina que no atienden al público	6	6,1	0,6
Empleados de oficina que atienden al público	3	3,0	0,4
Trabajadores de los servicios de restauración y comercio	10	10,1	0,4
Trabajadores de los servicios de salud y el cuidado de personas	1	1,0	0,1
Trabajadores de los servicios de protección y seguridad	5	5,1	1,1
Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero	3	3,0	0,7
Trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas	3	3,0	0,4
Trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas	14	14,1	1,2
Operadores de instalaciones y maquinaria fijas, y montadores	8	8,1	1,8
Conductores y operadores de maquinaria móvil	11	11,1	1,3
Trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes)	8	8,1	0,6
Peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes	12	12,1	1,5
Total	99	100	0,6

Gráfico 23.- Tasas de incidencia de ALT MORTALES in itinere según ocupación



2.4.5. Tipo de contratación

El 67,7% de los ALT mortales en jornada registrados en 2014 los sufrieron trabajadores asalariados con contrato indefinido. Sin embargo, en la información que proporciona el índice de incidencia se observa que para los asalariados temporales la tasa de incidencia de ALT mortales en jornada es 1,2 veces mayor que para los asalariados con contrato indefinido.

Tabla 32.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según tipo de contratación¹⁰

Tipo de contratación	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia ALT
Asalariado. Indefinido	67	67,7	0,7
Asalariado. Temporal	32	32,3	0,8
Autónomos	0	0,0	- (*)
Desconocido / No consta	0	0,0	-
Total	99	100,0	0,7

(*) No se puede calcular el índice de incidencia por no disponer del número de autónomos económicamente dependientes en el denominador.

¹⁰ Se ha distinguido por un lado a los autónomos y por otro lado los asalariados con contrato indefinido y asalariados con contrato temporal. Para los S.E. Agrario y Hogar los afiliados son estimados tomando porcentajes de indefinido/temporal de la EPA, de las secciones CNAE A y T, respectivamente. En autónomos apenas hay accidentes *in itinere* debido a que dentro del RETA únicamente tienen cobertura de estos accidentes los autónomos económicamente dependientes.

2.4.6. Sector de actividad de la empresa

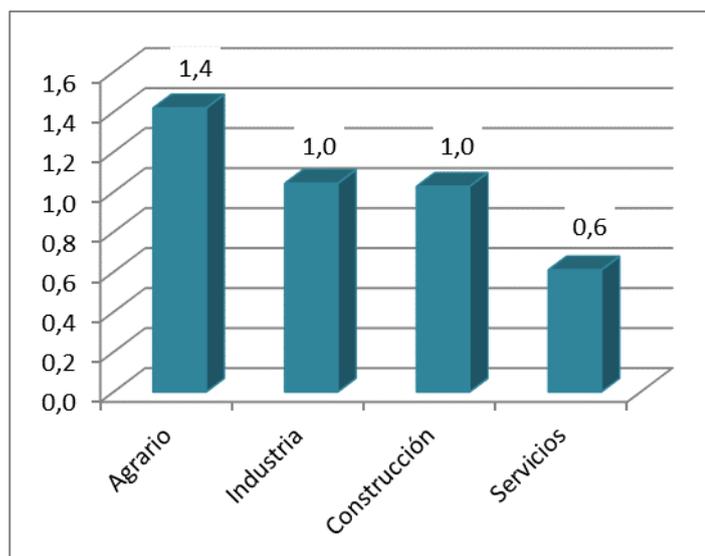
Se observa que la gran mayoría de los ALT mortales in itinere ocurren en el sector Servicios (ver tabla 33). Sin embargo los índices de incidencia colocan los sectores de riesgo mayor a menor en el siguiente orden: Agrario, Industria y Construcción, y Servicios.

Tabla 33.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales in itinere según sector

Sector	ALT mortales in itinere	%	Índice de incidencia
Agrario	9	9,1%	1,4
Industria	19	19,2%	1,0
Construcción	7	7,1%	1,0
Servicios	64	64,6%	0,6
Total	99	100,0%	0,7

El sector Agrario presenta el mayor índice de incidencia en cuanto a los accidentes mortales in itinere, duplicando el índice medio.

Gráfico 24.- Índice de incidencia de ALT MORTALES in itinere según sector

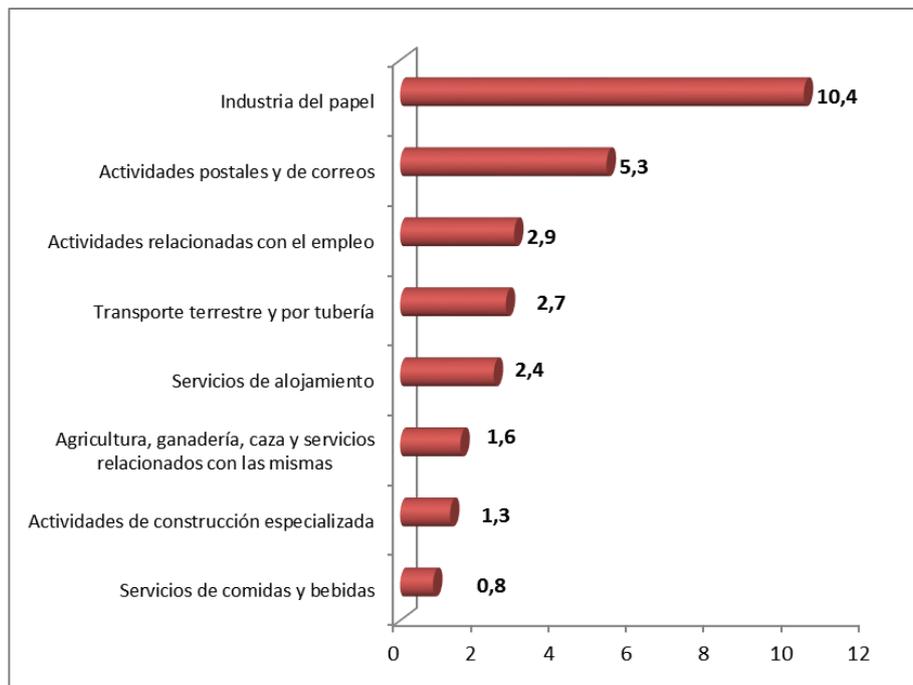


2.4.7. División de actividad de la empresa

Respecto a la actividad económica de la empresa en los accidentes laborales de tráfico, se detallan a continuación las divisiones de actividad (CNAE 2009- 2 dígitos) que han superado el índice de incidencia medio de ALT mortales in itinere de trabajo (0,5) y que, además, han superado la media de accidentes (3 accidentes mortales en jornada) de las actividades que han tenido al menos uno.

Se observa que los mayores índices los presentan la Industria del papel, las Actividades postales, las Actividades relacionadas con el empleo, el Transporte terrestre, los Servicios de alojamiento, la Agricultura, las Actividades de construcción especializadas y los Servicios de comidas y bebidas.

Gráfico 25.- Selección de divisiones de actividad con índice de incidencia de ALT mortales in itinere superior a la media y nº ALT mortales en jornada superior a la media



La tabla completa se muestra en anexo aparte al final del capítulo (ANEXO IV).

3. ANEXO I: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT EN JORNADA DE TRABAJO SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	180	1,24	580.142	31,0
Silvicultura y explotación forestal	20	0,14	15.911	125,7
Pesca y acuicultura	7	0,05	38.282	18,3
Extracción de antracita, hulla y lignito	2	0,01	4.142	48,3
Extracción de crudo de petróleo y gas natural	0	0,00	219	0,0
Extracción de minerales metálicos	1	0,01	2.169	46,1
Otras industrias extractivas	5	0,03	14.241	35,1
Actividades de apoyo a las industrias extractivas	2	0,01	1.711	116,9
Industria de la alimentación	237	1,64	296.177	80,0
Fabricación de bebidas	34	0,23	44.371	76,6
Industria del tabaco	0	0,00	2.250	0,0
Industria textil	5	0,03	37.544	13,3
Confección de prendas de vestir	16	0,11	37.589	42,6
Industria del cuero y del calzado	10	0,07	36.467	27,4
Industria de la madera y del corcho, excepto muebles cestería y espartería	26	0,18	41.857	62,1
Industria del papel	12	0,08	38.481	31,2
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	29	0,20	55.584	52,2
Coquerías y refino de petróleo	0	0,00	8.893	0,0
Industria química	24	0,17	81.419	29,5
Fabricación de productos farmacéuticos	37	0,26	43.045	86,0
Fabricación de productos de caucho y plásticos	29	0,20	81.864	35,4
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	41	0,28	81.731	50,2

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Metalurgia fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	20	0,14	69.454	28,8
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	108	0,75	191.819	56,3
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	4	0,03	28.124	14,2
Fabricación de material y equipo eléctrico	18	0,12	42.138	42,7
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	61	0,42	98.925	61,7
Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	13	0,09	140.618	9,2
Fabricación de otro material de transporte	11	0,08	49.054	22,4
Fabricación de muebles	24	0,17	44.054	54,5
Otras industrias manufactureras	28	0,19	25.079	111,6
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	64	0,44	58.814	108,8
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	18	0,12	37.533	48,0
Captación, depuración y distribución de agua	74	0,51	39.708	186,4
Recogida y tratamiento de aguas residuales	8	0,06	4.918	162,7
Recogida, tratamiento y eliminación de residuos valorización	181	1,25	82.137	220,4
Actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	3	0,02	1.428	210,0
Construcción de edificios	275	1,90	250.812	109,6
Ingeniería civil	66	0,46	41.765	158,0
Actividades de construcción especializada	770	5,32	389.056	197,9
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	423	2,92	225.096	187,9
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	975	6,73	724.799	134,5

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	641	4,43	1.321.972	48,5
Transporte terrestre y por tubería	1.827	12,62	367.320	497,4
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	3	0,02	11.340	26,5
Transporte aéreo	27	0,19	31.281	86,3
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	207	1,43	165.055	125,4
Actividades postales y de correos	750	5,18	56.429	1.329,1
Servicios de alojamiento	64	0,44	248.886	25,7
Servicios de comidas y bebidas	1.778	12,28	825.850	215,3
Edición	34	0,23	48.752	69,7
Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	20	0,14	26.412	75,7
Actividades de programación y emisión de radio y televisión	19	0,13	22.374	84,9
Telecomunicaciones	63	0,44	77.320	81,5
Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	76	0,52	179.575	42,3
Servicios de información	32	0,22	21.024	152,2
Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	72	0,50	225.421	31,9
Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	35	0,24	56.423	62,0
Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	57	0,39	56.508	100,9
Actividades inmobiliarias	76	0,52	78.625	96,7

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Actividades jurídicas y de contabilidad	120	0,83	217.921	55,1
Actividades de las sedes centrales actividades de consultoría de gestión empresarial	33	0,23	62.540	52,8
Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería ensayos y análisis técnicos	108	0,75	162.089	66,6
Investigación y desarrollo	21	0,15	65.392	32,1
Publicidad y estudios de mercado	78	0,54	78.105	99,9
Otras actividades profesionales, científicas y técnicas	75	0,52	58.966	127,2
Actividades veterinarias	14	0,10	12.475	112,2
Actividades de alquiler	143	0,99	78.889	181,3
Actividades relacionadas con el empleo	101	0,70	136.250	74,1
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismo	15	0,10	41.624	36,0
Actividades de seguridad e investigación	157	1,08	113.912	137,8
Servicios a edificios y actividades de jardinería	410	2,83	488.561	83,9
Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	185	1,28	215.990	85,7
Administración Pública y defensa Seguridad Social obligatoria	2.016	13,93	971.687	207,5
Educación	277	1,91	715.020	38,7
Actividades sanitarias	316	2,18	885.136	35,7
Asistencia en establecimientos residenciales	100	0,69	224.591	44,5
Actividades de servicios sociales sin alojamiento	281	1,94	203.428	138,1
Actividades de creación, artísticas y espectáculos	18	0,12	29.799	60,4

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales	5	0,03	13.381	37,4
Actividades de juegos de azar y apuestas	21	0,15	26.477	79,3
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	59	0,41	140.604	42,0
Actividades asociativas	58	0,40	118.120	49,1
Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	72	0,50	34.801	206,9
Otros servicios personales	96	0,66	166.189	57,8
Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico	51	0,35	472.904	10,8
Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	5	0,03	3.000	166,7
Total	14477	100,00	13.647.833	106,1

A continuación, se desagregan las siguientes actividades:

Actividad 53. Actividades postales y de correos

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
53. Actividades postales y de correos	750	56.428	1.329,1
532. Otras actividades postales y de correos	292	19.179	1.522,5
531. Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal	458	37.249	1.229,6

Actividad 49. Transporte terrestre y por tubería

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
49. Transporte terrestre y por tubería	1.832	367.332	498,7
493. Otro transporte terrestre de pasajeros (*)	828	121.240	682,9
494. Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	996	223.756	445,1
Otras actividades de la división 49 ...	8	22.336	35,8

(*) Transporte terrestre de pasajeros, excluido el transporte interurbano por ferrocarril.

Actividad 56. Servicios de comidas y bebidas

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
56. Servicios de comidas y bebidas	1.784	825.884	216,0
562. Provisión de comidas preparadas para eventos y otros servicios de comidas	339	97.593	347,4
561. Restaurantes y puestos de comidas	701	349.395	200,6
563. Establecimientos de bebidas	744	378.896	196,4

Actividad 84. Administración pública y Defensa; Seguridad Social obligatoria

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
84. Administración pública y Defensa; Seguridad Social obligatoria (*)	2.035	971.447	209,5
842. Prestación de servicios a la comunidad en general (**)	316	88.438	357,3
841. Administración Pública y de la política económica y social	1700	839.884	202,4
843. Seguridad Social obligatoria	19	43.125	44,1

(*) Se incluyen datos de accidentes sufridos por afiliados a la Seguridad Social. No se incluyen datos de accidentes sufridos por mutualistas de MUFACE, MUGEJU e ISFAS.

(**) Incluye: Asuntos exteriores, Defensa, Justicia, orden público y seguridad y protección civil.

Actividad 38. Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
38. Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización	180	82.140	219,1
381. Recogida de residuos	143	65.938	216,9
383. Valorización	3	7.447	40,3
382. Tratamiento y eliminación de residuos	34	8.755	388,4

Actividad 45. Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
45. Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	442	225.093	196,4
453. Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	199	36.120	550,9
454. Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios	22	4.567	481,7
452. Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	168	135.748	123,8
451. Venta de vehículos de motor	53	48.659	108,9

Actividad 95. Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
95. Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	71	34.800	204,0
952. Reparación de efectos personales y artículos de uso doméstico	48	17.268	278,0
951. Reparación de ordenadores y equipos de comunicación	23	17.532	131,2

Actividad 80. Actividades de seguridad e investigación

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
80. Actividades de seguridad e investigación	139	113.914	122,0
802. Servicios de sistemas de seguridad	18	6.085	295,8
801. Actividades de seguridad privada	115	105.294	109,2
803. Actividades de investigación	6	2.535	236,7

Actividad 42. Ingeniería civil

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
42. Ingeniería civil	69	41.765	165,2
422. Construcción de redes (*)	19	17.269	110,0
421. Construcción de carreteras y vías férreas, puentes y túneles	39	17.562	222,1
429. Construcción de otros proyectos de ingeniería civil (**)	11	6.934	158,7

(*) Esta actividad comprende la construcción de redes de fluidos (suministro de agua, sistemas de alcantarillado, gasoductos, oleoductos), redes eléctricas y redes de telecomunicaciones.

(**) Esta actividad comprende las obras hidráulicas (construcción de puertos, presas, diques, ...) y la construcción de otros proyectos de ingeniería civil no contemplados en otras partes.

Actividad 37. Recogida y tratamiento de aguas residuales

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
37. Recogida y tratamiento de aguas residuales (*)	8	4.918	162,7
370. Recogida y tratamiento de aguas residuales	8	4.918	162,7

(*) Esta actividad no tiene desagregación en varias actividades a 3 o 4 dígitos de CNAE.

4. ANEXO II: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT IN ITINERE SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014

División de actividad	ALT in itinere	%	Población	Índice de incidencia
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	1026	2,57	580.142	176,9
Silvicultura y explotación forestal	55	0,14	15.911	345,7
Pesca y acuicultura	32	0,08	38.282	83,6
Extracción de antracita, hulla y lignito	13	0,03	4.142	313,9
Extracción de crudo de petróleo y gas natural	0	0,00	219	0,0
Extracción de minerales metálicos	12	0,03	2.169	553,3
Otras industrias extractivas	12	0,03	14.241	84,3
Actividades de apoyo a las industrias extractivas	3	0,01	1.711	175,4
Industria de la alimentación	713	1,79	296.177	240,7
Fabricación de bebidas	94	0,24	44.371	211,9
Industria del tabaco	5	0,01	2.250	222,2
Industria textil	66	0,17	37.544	175,8
Confección de prendas de vestir	72	0,18	37.589	191,5
Industria del cuero y del calzado	93	0,23	36.467	255,0
Industria de la madera y del corcho, excepto muebles cestería y espartería	82	0,21	41.857	195,9
Industria del papel	86	0,22	38.481	223,5
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	149	0,37	55.584	268,1
Coquerías y refino de petróleo	16	0,04	8.893	179,9
Industria química	184	0,46	81.419	226,0
Fabricación de productos farmacéuticos	130	0,33	43.045	302,0
Fabricación de productos de caucho y plásticos	202	0,51	81.864	246,8
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	135	0,34	81.731	165,2
Metalurgia fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	167	0,42	69.454	240,4

División de actividad	ALT in itfnere	%	Población	Índice de incidencia
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	514	1,29	191.819	268,0
Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	84	0,21	28.124	298,7
Fabricación de material y equipo eléctrico	94	0,24	42.138	223,1
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	247	0,62	98.925	249,7
Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	415	1,04	140.618	295,1
Fabricación de otro material de transporte	171	0,43	49.054	348,6
Fabricación de muebles	83	0,21	44.054	188,4
Otras industrias manufactureras	89	0,22	25.079	354,9
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	196	0,49	58.814	333,3
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	43	0,11	37.533	114,6
Captación, depuración y distribución de agua	75	0,19	39.708	188,9
Recogida y tratamiento de aguas residuales	15	0,04	4.918	305,0
Recogida, tratamiento y eliminación de residuos valorización	321	0,80	82.137	390,8
Actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	5	0,01	1.428	350,0
Construcción de edificios	521	1,30	250.812	207,7
Ingeniería civil	120	0,30	41.765	287,3
Actividades de construcción especializada	1.064	2,66	389.056	273,5
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	838	2,10	225.096	372,3
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	2.070	5,18	724.799	285,6
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	4.440	11,12	1.321.972	335,9

División de actividad	ALT in itfnere	%	Población	Índice de incidencia
Transporte terrestre y por tubería	858	2,15	367.320	233,6
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	21	0,05	11.340	185,2
Transporte aéreo	113	0,28	31.281	361,2
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	632	1,58	165.055	382,9
Actividades postales y de correos	214	0,54	56.429	379,2
Servicios de alojamiento	1.153	2,89	248.886	463,3
Servicios de comidas y bebidas	3.101	7,76	825.850	375,5
Edición	149	0,37	48.752	305,6
Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	80	0,20	26.412	302,9
Actividades de programación y emisión de radio y televisión	69	0,17	22.374	308,4
Telecomunicaciones	307	0,77	77.320	397,1
Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	589	1,47	179.575	328,0
Servicios de información	72	0,18	21.024	342,5
Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	529	1,32	225.421	234,7
Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	178	0,45	56.423	315,5
Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	172	0,43	56.508	304,4
Actividades inmobiliarias	184	0,46	78.625	234,0
Actividades jurídicas y de contabilidad	416	1,04	217.921	190,9

División de actividad	ALT in itfnere	%	Población	Índice de incidencia
Actividades de las sedes centrales actividades de consultoría de gestión empresarial	217	0,54	62.540	347,0
Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería ensayos y análisis técnicos	428	1,07	162.089	264,1
Investigación y desarrollo	127	0,32	65.392	194,2
Publicidad y estudios de mercado	285	0,71	78.105	364,9
Otras actividades profesionales, científicas y técnicas	149	0,37	58.966	252,7
Actividades veterinarias	41	0,10	12.475	328,7
Actividades de alquiler	265	0,66	78.889	335,9
Actividades relacionadas con el empleo	983	2,46	136.250	721,5
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismo	125	0,31	41.624	300,3
Actividades de seguridad e investigación	577	1,44	113.912	506,5
Servicios a edificios y actividades de jardinería	1.531	3,83	488.561	313,4
Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	1.132	2,83	215.990	524,1
Administración Pública y defensa Seguridad Social obligatoria	2.694	6,75	971.687	277,2
Educación	1.536	3,85	715.020	214,8
Actividades sanitarias	2.815	7,05	885.136	318,0
Asistencia en establecimientos residenciales	867	2,17	224.591	386,0
Actividades de servicios sociales sin alojamiento	664	1,66	203.428	326,4
Actividades de creación, artísticas y espectáculos	65	0,16	29.799	218,1
Actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales	30	0,08	13.381	224,2

División de actividad	ALT in itfnere	%	Población	Índice de incidencia
Actividades de juegos de azar y apuestas	92	0,23	26.477	347,5
Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	456	1,14	140.604	324,3
Actividades asociativas	274	0,69	118.120	232,0
Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	114	0,29	34.801	327,6
Otros servicios personales	529	1,32	166.189	318,3
Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico	342	0,86	472.904	72,3
Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	12	0,03	3.000	400,0
Total	39939	100,00	13.647.833	292,6

5. ANEXO III: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT MORTALES EN JORNADA DE TRABAJO SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014

Nota: el sombreado claro marca las actividades cuyo II es mayor que el II medio. El sombreado oscuro marca las actividades cuyo II es mayor que el II medio y, además, cuyo nº de ALT es mayor que la media de las actividades que han tenido alguno.

División de actividad	ALT en jornada	%	Población	Índice de incidencia
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	2	2,82	580.142	0,3
Industria de la alimentación	1	1,41	296.177	0,3
Fabricación de bebidas	1	1,41	44.371	2,3
Confección de prendas de vestir	1	1,41	37.589	2,7
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	1	1,41	81.731	1,2
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	1	1,41	191.819	0,5
Construcción de edificios	2	2,82	250.812	0,8
Ingeniería civil	1	1,41	41.765	2,4
Actividades de construcción especializada	5	7,04	389.056	1,3
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	2	2,82	225.096	0,9
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	4	5,63	724.799	0,6
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	3	4,23	1.321.972	0,2
Transporte terrestre y por tubería	38	53,52	367.320	10,3
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	2	2,82	165.055	1,2
Actividades postales y de correos	1	1,41	56.429	1,8
Servicios de alojamiento	1	1,41	248.886	0,4
Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	1	1,41	26.412	3,8
Servicios a edificios y actividades de jardinería	1	1,41	488.561	0,2
Administración Pública y defensa Seguridad Social obligatoria	1	1,41	971.687	0,1
Actividades de servicios sociales sin alojamiento	1	1,41	203.428	0,5
Actividades asociativas	1	1,41	118.120	0,8
Total	71	100	13.647.833	0,5

A continuación se desagrega a nivel de 3 dígitos de la CNAE la actividad de transporte terrestre y por tubería.

Actividad 49. Transporte terrestre y por tubería

Actividad	ALT en jornada	Afiliados AT/EP	Índ. Inc. ALT
49. Transporte terrestre y por tubería	38	367.332	10,3
494. Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	38	223.756	17,0
493. Otro transporte terrestre de pasajeros (*)	-	121.240	-
Otras actividades de la división 49 ...	-	22.336	-

(*) Transporte terrestre de pasajeros, excluido el transporte interurbano por ferrocarril.

6. ANEXO IV: INDICE DE INCIDENCIA DE ALT MORTALES IN ITINERE SEGÚN DIVISIÓN DE ACTIVIDAD. AÑO 2014

Nota: el sombreado claro marca las actividades cuyo II es mayor que el II medio. El sombreado oscuro marca las actividades cuyo II es mayor que el II medio y, además, cuyo nº de ALT es mayor que la media de las actividades que han tenido alguno.

División de actividad	ALT in itinere	%	Población	Índice de incidencia
Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	9	9,09	580.142	1,6
Industria de la alimentación	2	2,02	296.177	0,7
Fabricación de bebidas	1	1,01	44.371	2,3
Industria textil	1	1,01	37.544	2,7
Confección de prendas de vestir	1	1,01	37.589	2,7
Industria del cuero y del calzado	1	1,01	36.467	2,7
Industria de la madera y del corcho, excepto muebles cestería y espartería	1	1,01	41.857	2,4
Industria del papel	4	4,04	38.481	10,4
Coquerías y refino de petróleo	1	1,01	8.893	11,2
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	1	1,01	81.731	1,2
Metalurgia fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	1	1,01	69.454	1,4
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	1	1,01	191.819	0,5
Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	1	1,01	140.618	0,7
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	1	1,01	58.814	1,7
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	1	1,01	37.533	2,7
Recogida, tratamiento y eliminación de residuos valorización	1	1,01	82.137	1,2
Construcción de edificios	2	2,02	250.812	0,8
Actividades de construcción especializada	5	5,05	389.056	1,3
Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	2	2,02	225.096	0,9
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	4	4,04	724.799	0,6
Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	3	3,03	1.321.972	0,2

División de actividad	ALT in itinere	%	Población	Índice de incidencia
Transporte terrestre y por tubería	10	10,10	367.320	2,7
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	2	2,02	165.055	1,2
Actividades postales y de correos	3	3,03	56.429	5,3
Servicios de alojamiento	6	6,06	248.886	2,4
Servicios de comidas y bebidas	7	7,07	825.850	0,8
Edición	1	1,01	48.752	2,1
Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	1	1,01	179.575	0,6
Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	1	1,01	56.508	1,8
Actividades de alquiler	1	1,01	78.889	1,3
Actividades relacionadas con el empleo	4	4,04	136.250	2,9
Actividades de seguridad e investigación	1	1,01	113.912	0,9
Servicios a edificios y actividades de jardinería	2	2,02	488.561	0,4
Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	2	2,02	215.990	0,9
Administración Pública y defensa				
Seguridad Social obligatoria	4	4,04	971.687	0,4
Educación	1	1,01	715.020	0,1
Actividades sanitarias	5	5,05	885.136	0,6
Asistencia en establecimientos residenciales	2	2,02	224.591	0,9
Actividades asociativas	2	2,02	118.120	1,7
Total	99	100,00	13.647.833	0,7

OTROS DATOS RECOPIRADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO

1. ALCOHOL, DROGAS Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

El efecto del consumo de alcohol y las drogas sobre la capacidad de conducir es innegable. Está estudiado por multitud de autores y los datos que periódicamente difunde la DGT así lo demuestran.

1.1 CONSUMO Y TRABAJO

El Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías, dependiente del Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, en el año 2008 incluyó un módulo laboral en la Encuesta domiciliaria sobre el consumo de alcohol y drogas en España (EDADES). De la explotación de este módulo específico se origina la publicación “Encuesta 2007-2008 sobre el consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España”¹¹. En su segunda edición, 2013-2014¹², se han actualizado los datos de la primera encuesta, que arroja resultados muy interesantes en este campo.

El ámbito poblacional de la encuesta es la población residente en España, en hogares familiares, con edades comprendida entre 16 y 64 años y potencialmente activa, es decir empleados o parados con experiencia laboral (a partir de ahora llamada población laboral).

El consumo de drogas, tanto legales como ilegales, entre la población laboral es un reflejo de lo que sucede en la población general española, tanto en el porcentaje y características de los consumidores como en la evolución temporal.

Los datos de la encuesta indican que en ambas poblaciones, las sustancias con mayor prevalencia de consumo son el alcohol, el tabaco, los hipnosedantes y el cannabis y se observa un aumento del consumo (últimos 12 meses) de alcohol e hipnosedantes y un descenso del consumo de cannabis y cocaína durante el período 2013-2014. La población laboral registra, en 2013, mayor porcentaje de consumidores de alcohol y tabaco y menor de hipnosedantes que la población general.

¹¹

<http://www.pnsd.msssi.gob.es/profesionales/sistemasInformacion/sistemaInformacion/pdf/Encuesta2007-2008AmbitoLaboral.pdf>

¹²<http://www.pnsd.msssi.gob.es/profesionales/publicaciones/catalogo/catalogoPNSD/publicaciones/pdf/EncuestaLaboral2013.pdf>

En esta encuesta se define consumidor de sustancias psicoactivas al trabajador que ha realizado alguno de los siguientes consumos:

- Bebidas alcohólicas. Consumo diario (últimos 30 días). Trabajador que ha consumido alguna bebida alcohólica todos los días, en los 30 días previos a ser encuestado.
- Bebidas alcohólicas. Consumo de riesgo (últimos 12 meses). Trabajador que ha consumido alguna bebida alcohólica en los 12 meses previos a ser encuestado y en la escala AUDIT (Alcohol Use Disorders Identification Test), validada a nivel internacional y en España, obtiene una puntuación igual o superior a 8 puntos.
- Tabaco. Fumador diario (últimos 30 días). Trabajador que ha fumado tabaco todos los días en los 30 días previos a ser encuestado.
- Tabaquismo pasivo en el trabajo (últimos 12 meses). Trabajador que ha respirado en su trabajo el humo del tabaco fumado por otras personas, ya sean compañeros o clientes, en los 12 meses previos a ser encuestado.
- Hipnosedantes (últimos 30 días). Trabajador que ha consumido hipnosedantes en los 12 meses previos a ser encuestado. Los hipnosedantes incluyen tranquilizantes (que tienen por objetivo calmar los nervios o la ansiedad) y/o los somníferos (cuyo objetivo es facilitar y prolongar el sueño). Los resultados incluyen tanto con receta médica como sin ella. Se considera que se están usando hipnosedantes sin receta médica: (1) cuando han sido recetados por el médico a otra persona de la familia y no al entrevistado, (2) cuando han sido recetados por el médico al entrevistado, en alguna ocasión, y éste a seguido consumiendo sin el debido control médico y (3) cuando el entrevistado los ha conseguido por otros medios distintos a la receta médica.
- Cannabis (últimos 30 días). Trabajador que ha consumido cannabis en los 30 días previos a ser encuestado.
- Cocaína (últimos 12 meses). Trabajador que ha consumido cocaína en los 12 meses previos a ser encuestado.

En 2013, el 11% de la población laboral consume bebidas alcohólicas a diario en los últimos 30 días, cifra similar a la de 2007. Por otra parte, se estima que el 5% de la población laboral realiza un consumo de alcohol de riesgo (escala AUDIT).

El tabaco es, tras el alcohol, la droga legal con mayor proporción de consumidores entre la población laboral. En 2013, se registra un 34% de fumadores diarios, cifra similar a la de 2007. Sin embargo, el tabaquismo pasivo ha disminuido de manera muy importante desde 2007, aunque lo sufre el 12% de los trabajadores en su lugar de trabajo.

En los últimos años se viene observando en España una tendencia ascendente en el consumo de hipnosedantes, con y sin receta médica, incremento también presente entre la población laboral, habiendo ascendido el porcentaje de las personas que los han consumido en el último mes del 5% en 2007 al 7% en 2013.

El cannabis es la droga ilegal más extendida entre la población laboral. Así, en 2013, el 7% lo ha consumido en el último mes y el 2% realiza un consumo de riesgo. El porcentaje de consumidores muestra una tendencia descendente desde 2007.

La segunda droga ilegal más consumida es la cocaína. Aunque se observa una tendencia ligeramente descendente desde 2007, el 2% de la población laboral la ha consumido en los últimos 12 meses.

La prevalencia de consumo, en los últimos 12 meses, de otras drogas como anfetaminas, éxtasis, alucinógenos o inhalables volátiles se sitúa por debajo del 1%.

En 2013, el 3% de la población laboral ha probado nuevas sustancias psicoactivas alguna vez en su vida. El Sistema Español de Alerta Temprana lleva a cabo la monitorización y vigilancia activa de la aparición y consecuencias del uso de este tipo de sustancias en España.

Los autores de la Encuesta han realizado un estudio bivariado y análisis de regresión logística para poder determinar la existencia de interacción entre las diferentes variables de interés.

El consumo de sustancias psicoactivas está influido, entre otros factores, por las **características sociodemográficas**. Así, la proporción de hombres consumidores es mayor que la de mujeres para todas las drogas, excepto para los hipnosedantes, donde se aprecia un predominio femenino. La edad también influye en el patrón de consumo, siendo los menores de 35 años los que, en mayor proporción, realizan consumos de alcohol y cannabis de riesgo, y en los que se concentra el mayor porcentaje de consumidores de cocaína. A partir de esa edad, es más prevalente el consumo de bebidas alcohólicas a diario, sobre todo entre los hombres, y el de hipnosedantes, sobre todo en las mujeres.

De igual manera, el nivel educativo juega un papel importante, siendo el consumo mayor de todas las drogas legales e ilegales analizadas entre aquellos que tienen menor nivel educativo.

La situación laboral es un factor relevante a tener en cuenta, en 2013, el porcentaje de consumidores entre los parados es el doble que entre los empleados, registrando las cifras más elevadas entre los parados que buscan su primer empleo (consumen cerca de 2 de cada 10), lo que podría estar en relación con la concentración de personas jóvenes en este grupo.

Tabla 34. -Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT ≥ 8) en la población de 16 a 64 años según situación laboral. España 2013

Empleados (trabajando actualmente o temporalmente ausentes)	4,5
Empleados trabajando actualmente	4,5
Empleados temporalmente ausentes	4,2
Parados (con trabajo previo o buscando su primer empleo)	5,5
Parados con trabajo previo	5,5
Parados buscando su primer empleo)	11,5

Fuente: Encuesta 2013-2014 sobre consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España - EDADES. Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

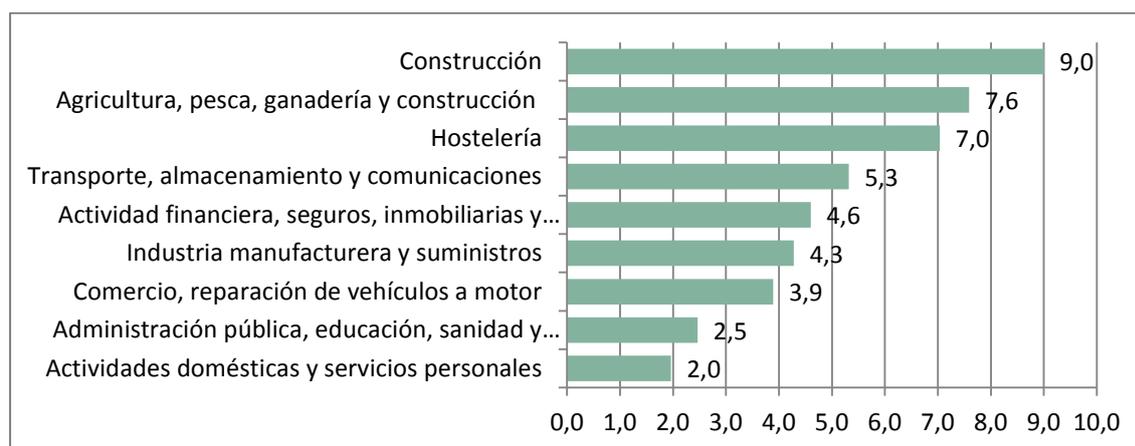
El **sector de la construcción** es donde se encuentra el mayor porcentaje de consumidores de alcohol (diario y de riesgo), de tabaco (fumadores diarios y fumadores pasivos) y de cannabis, siendo también elevado el porcentaje de consumidores de cocaína.

El sector de la agricultura/pesca/ganadería/extracción, registra consumos superiores a la media y se encuentra entre los tres sectores con mayor proporción de consumidores de alcohol (diario y de riesgo) y de tabaco (diario y fumadores pasivos).

También destaca el sector de la hostelería, que se sitúa entre los cuatro sectores de actividad con mayor proporción de consumidores en todas las drogas analizadas y por encima de la media de la población laboral.

El consumo de hipnosedantes se concentra en los trabajadores de actividades domésticas/servicios personales y de la administración pública/educación/sanidad/servicios sociales. Por último, aquellos que desempeñan sus trabajos en actividades artísticas, recreativas y deportivas registran consumos de cocaína y cannabis muy por encima de la media.

Gráfico 26.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT ≥ 8) en la población laboral según SECTOR DE ACTIVIDAD. España 2013.



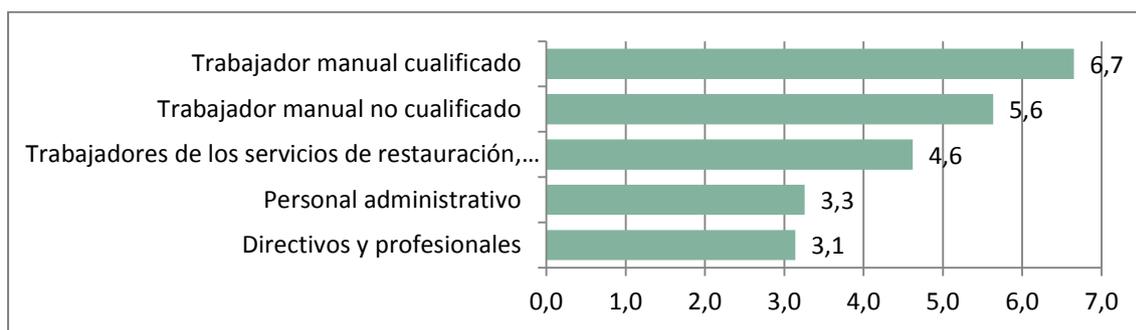
Fuente: Encuesta 2013-2014 sobre consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España - EDADES. Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

Los **trabajadores manuales**, especialmente los cualificados, ocupan el primer lugar para el consumo de alcohol (diario y de riesgo), tabaco (diario y fumadores pasivos), cannabis y cocaína.

Los directivos y profesionales registran valores inferiores a la media para el consumo de todas las drogas analizadas.

El consumo de hipnosedantes, que muestra un patrón de distribución diferente, se concentra en el personal administrativo y aquellos que trabajan en servicios de restauración, personales, protección y vendedores.

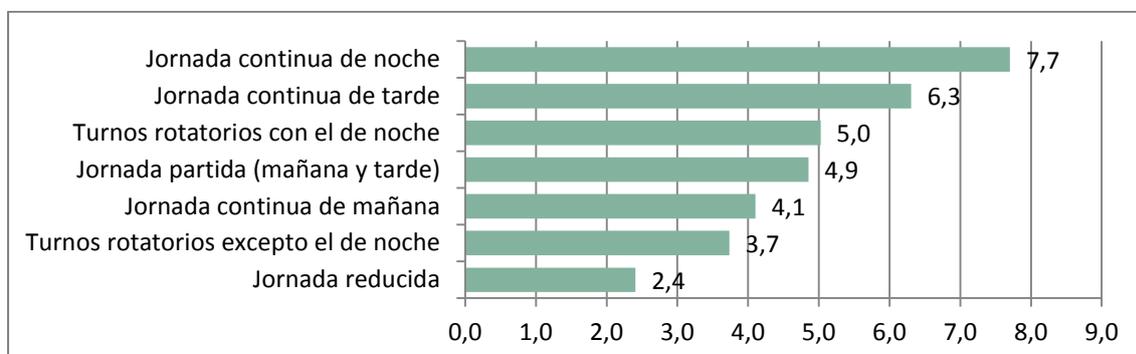
Gráfico 27.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT ≥8) en la población laboral según CATEGORÍA OCUPACIONAL. España 2013



Fuente: Encuesta 2013-2014 sobre consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España - EDADES. Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

Con respecto al tipo de **jornada laboral**, los trabajadores de jornada continua de noche ocupan los primeros puestos para el consumo de alcohol (diario y de riesgo), tabaco (diario y fumadores pasivos), hipnosedantes, cannabis y cocaína. Los trabajadores con jornada reducida concentran la mayor proporción de consumidores de hipnosedantes, y aquellos con jornada partida de mañana y tarde son los que registran el porcentaje más elevado para el consumo de bebidas alcohólicas a diario.

Gráfico 28.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT ≥8) en la población laboral según JORNADA DE TRABAJO. España 2013



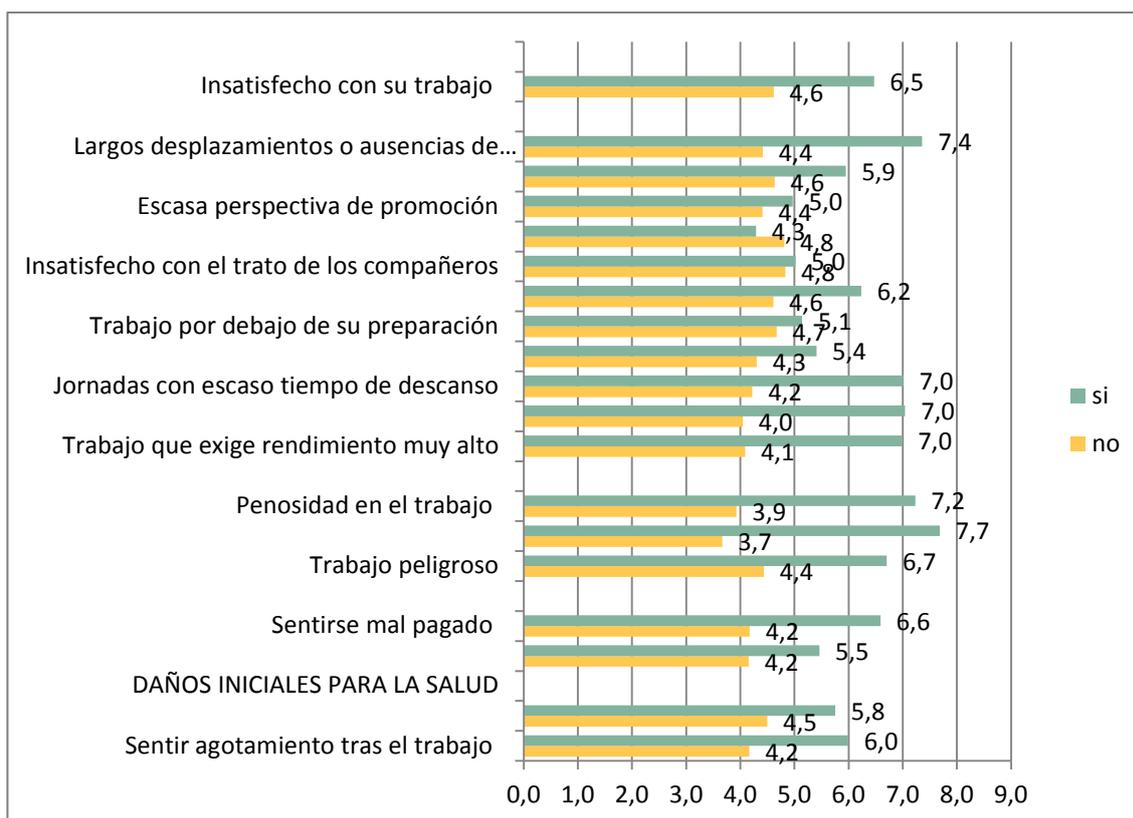
Fuente: Encuesta 2013-2014 sobre consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España - EDADES. Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

La encuesta laboral proporciona información sobre el porcentaje de consumidores de sustancias psicoactivas según perciban o no que están expuestos a diferentes **factores de riesgos**. Entre estos factores, la encuesta analiza insatisfacción en el trabajo, riesgos psicosociales, riesgos de seguridad, condiciones de empleo y daños para la salud.

En términos generales, el porcentaje de consumidores de sustancias psicoactivas es mayor entre los que afirman estar expuestos a ciertos riesgos laborales. Así, por ejemplo, para el consumo de cocaína se registran prevalencias más altas entre los que tienen jornadas prolongadas o con escaso tiempo de descanso o en los trabajos que exigen rendimiento muy alto. Igualmente, los

porcentajes más elevados de consumidores de hipnosedantes se observan entre los que tienen estrés o tensión en el trabajo o se sienten agotados tras el mismo. Por último, es entre los que dicen tener un trabajo peligroso o en condiciones de calor o frío donde se identifica la mayor proporción de consumidores de alcohol de riesgo.

Gráfico 29.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT ≥8) en la población laboral según presenten o no diferentes RIESGOS LABORALES. España 2013



Fuente: Encuesta 2013-2014 sobre consumo de sustancias psicoactivas en el ámbito laboral en España - EDADES. Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

1.2 CONSUMO Y ACTIVIDAD DE CONDUCIR

Para estudiar la relación entre la actividad conductora y el consumo de sustancias psicoactivas en la población general disponemos de información facilitada por la DGT, procedente del proyecto europeo DRUID¹³ (Driving Under Influence of alcohol and Drugs), concluido en 2013.

El 9,22% de los conductores que participaron en el estudio presentaron resultado positivo en el consumo de al menos una de las sustancias analizadas.

Alcohol y cannabis (separadamente), fueron las sustancias que determinaron la mayor parte de los resultados positivos (el 3.41% y el 3.16% respectivamente). Los casos positivos en cocaína y

¹³ <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/2015/20150600.-Informe-2013-drogas-alcohol-y-medicamentos.pdf>

los positivos en la combinación de varias drogas fueron igualmente frecuentes (0.89%), seguidos de los positivos en alcohol + drogas (0.69%). Los positivos en cada una de las restantes agrupaciones fueron, para cada una de ellas en el total de la muestra, inferiores al 0.1%.

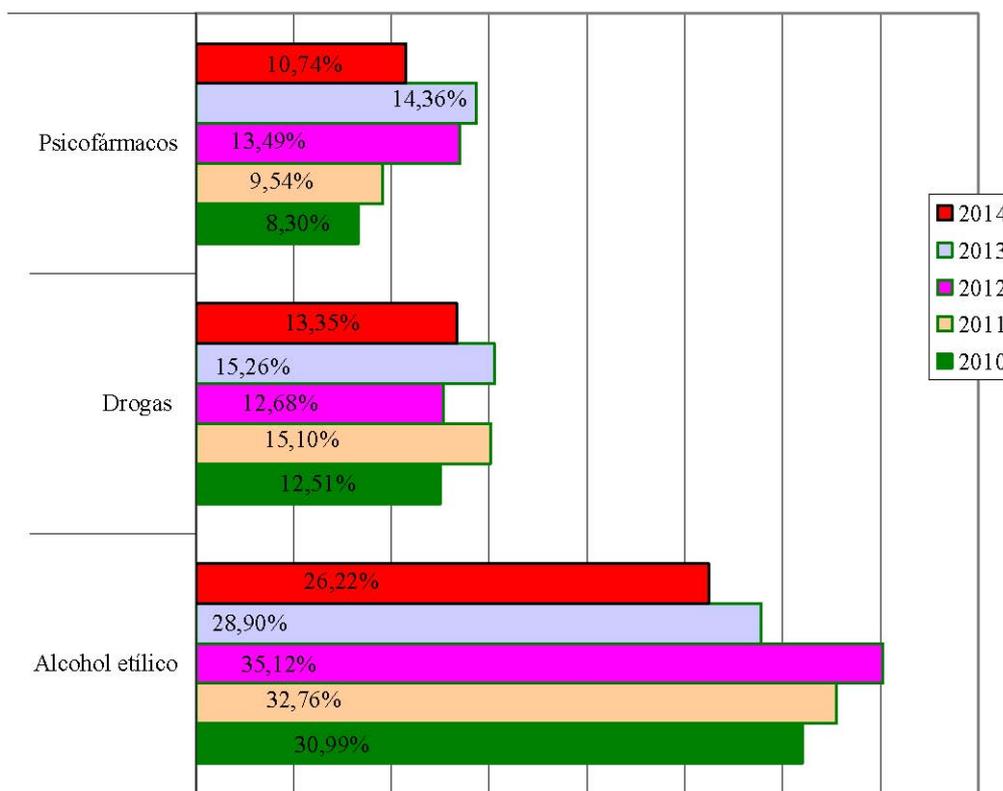
Tabla 35.- Distribución de casos positivos según agrupaciones de sustancias y sexo

	Sexo				Total (N= 2907)	
	Hombre (N= 2286)		Mujer (N=621)			
	N	% [IC 95%]	N	% [IC 95%]	N	% [IC 95%]
Negativos	2052	89.76 [88.49-90.98]	587	94.52 [92.84-96.40]	2639	90.78 [89.66-91.76]
THC	85	3.72 [2.94-4.49]	7	1.13[0.29-1.95]	92	3.16 [2.50-3.76]
Anfetaminas	1	0.04 [0.00-0.15]	1	0.16 [0.00-0.37]	2	0.07 [0.00-0.25]
Alcohol>0.05	82	3.59 [2.84-4.37]	17	2.74 [1.41-3.97]	99	3.41 [2.75-4.07]
Cocaína	22	0.96 [0.56-1.37]	4	0.64 [0.00-1.16]	26	0.89 [0.54-1.21]
Opiáceos	1	0.04 [0.00-0.12]	0	[-]	1	0.03 [0.00-0.09]
Benzodiazepinas	1	0.04 [0.00-0.14]	1	0.16 [0.00-0.63]	2	0.07 [0.00-0.20]
Varias Drogas	25	1.09 [0.67-1.52]	1	0.16 [0.00-0.57]	26	0.89 [0.55-1.24]
Alcohol+drogas	17	0.74 [0.39-1.10]	3	0.48 [0.00-0.96]	20	0.69 [0.42-1.04]

Fuente: Proyecto europeo DRUID. 2013

La evolución de los análisis toxicológicos realizados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses muestra, en lo referido a conductores fallecidos en accidente de tráfico, una tendencia a la baja en los dos últimos años en el caso del alcohol. En el caso de las drogas ilegales y los psicofármacos presentan también tendencia a la baja en el último año.

Gráfico 30.- Evolución porcentual de los conductores fallecidos analizados con presencia de alcohol o drogas. Años 2010-2014. Fuente: INTCF



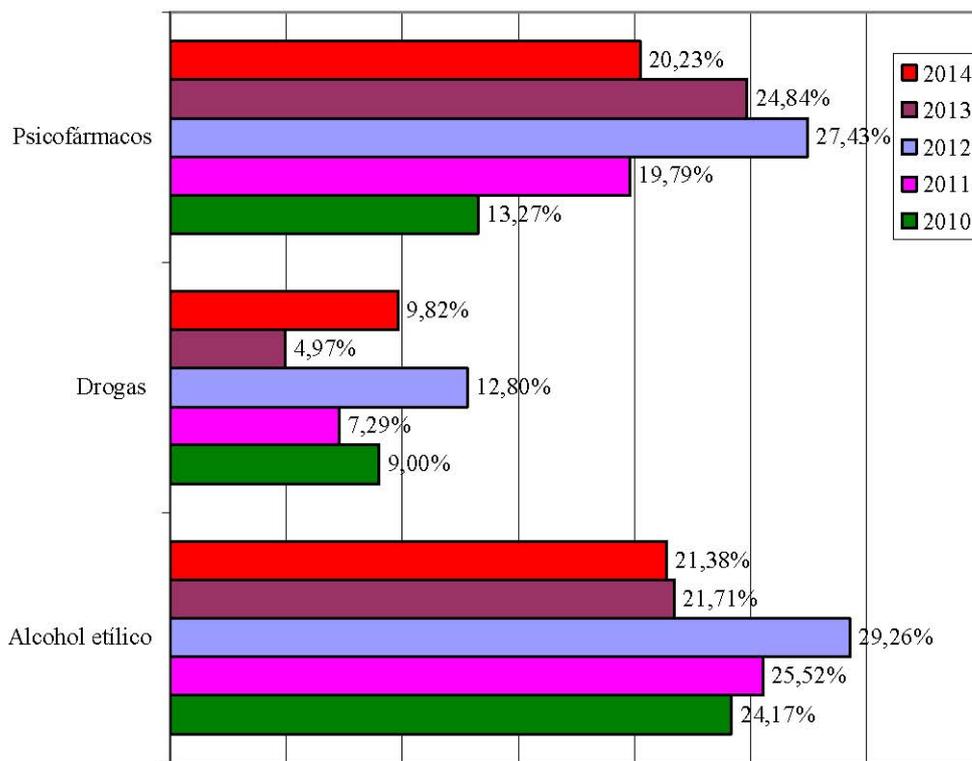
Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses

Número de muestras analizadas: 2010=855; 2011=702; 2012=615; 2013=557; 2014=614

En los peatones se observa una tendencia a la baja en los últimos años en el caso del alcohol y los psicofármacos. En el consumo de drogas ilegales el número asciende en el último año.

Cuantitativamente los porcentajes encontrados en los peatones, en comparación con los conductores, son menores en el caso del alcohol (29,3% frente a 35,1%) y en el caso de las drogas ilegales (12,8% por 15,3%) y mayores en los psicofármacos (27,4% y 14,4% respectivamente).

Gráfico 31.- Evolución porcentual de los peatones fallecidos analizados con presencia de alcohol o drogas. Años 2010-2014. Fuente: INTCF



Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses
 Número de muestras analizadas: 2010=211; 2011=192; 2012=164;2013=161;2014=173

Por último, y para insistir aún más en la relación entre siniestralidad vial y consumo de alcohol, se presentan datos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil¹⁴, que realizó durante 2014 un total de 5.536.613 controles preventivos. El porcentaje de pruebas de alcoholemia positivas a causa de un accidente triplica el porcentaje de positivos realizados en controles preventivos.

Tabla 36.- Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil¹⁵. Año 2014

Pruebas	Por accidente	Por infracción	Control preventivo
Número total de pruebas	102.182	698.202	5.536.613
Pruebas con resultado positivo	4.854	5.724	87.683
Porcentaje de pruebas positivas	4,8%	0,8%	1,6%

¹⁴ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

¹⁵ Cuya actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña así como los Municipios con policía propia.

2. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE MÓVIL

Por otro lado, la DGT ha elaborado un informe cuya finalidad es presentar una descripción detallada de la antigüedad del parque móvil existente en España con fecha de referencia el 31 de diciembre de 2014.

En el informe se definen tres grupos de análisis: parque móvil completo, parque con una antigüedad inferior a 25 años y parque con una antigüedad inferior a 15 años. Estos grupos de análisis podrían considerarse como una aproximación al parque real circulante.

Los vehículos que componen el parque móvil se clasificaron en las siguientes categorías: turismos, motocicletas y ciclomotores, autobuses, camiones de menos de 3500 Kg, camiones de más de 3500 Kg, furgonetas y otros vehículos.

La siguiente tabla muestra el número total de vehículos de alta por año de matriculación considerando un grupo que recoge aquellos que tienen una antigüedad igual o superior a 25 años. Las dos últimas columnas representan las cifras en términos porcentuales y el porcentaje acumulado considerando la antigüedad.

Tabla 37.- Número total de vehículos de alta por año de matriculación

AÑO DE MATRICULACIÓN	ANTIGÜEDAD	Nº	%	% ACUM
Anterior a 1990	25 y más	3.376.042	10,9%	100,0%
1990	24	318.921	1,0%	89,1%
1991	23	334.217	1,1%	88,1%
1992	22	388.337	1,3%	87,0%
1993	21	312.531	1,0%	85,7%
1994	20	397.099	1,3%	84,7%
1995	19	411.843	1,3%	83,4%
1996	18	527.071	1,7%	82,1%
1997	17	710.941	2,3%	80,4%
1998	16	958.086	3,1%	78,1%
1999	15	1.267.163	4,1%	75,0%
2000	14	1.352.040	4,4%	70,9%
2001	13	1.466.848	4,7%	66,5%
2002	12	1.428.686	4,6%	61,8%
2003	11	1.619.636	5,2%	57,2%
2004	10	1.907.365	6,2%	52,0%
2005	9	2.118.669	6,8%	45,8%
2006	8	2.179.113	7,0%	39,0%
2007	7	2.150.456	6,9%	32,0%
2008	6	1.486.208	4,8%	25,1%
2009	5	1.192.785	3,9%	20,3%
2010	4	1.207.642	3,9%	16,4%
2011	3	999.508	3,2%	12,5%
2012	2	841.827	2,7%	9,3%
2013	1	888.632	2,9%	6,6%
2014	0	1.134.381	3,7%	3,7%
TOTAL		30.976.047		

Además de las medidas estadísticas citadas anteriormente, resulta de gran interés un estudio de los percentiles para cada una de las clases de vehículos que permite conocer qué porcentaje de vehículos tienen una antigüedad inferior determinada. Así, por ejemplo, a partir de la siguiente tabla se puede asegurar que el 50 % de los turismos del parque móvil de España tiene una antigüedad inferior a 10 años.

Tabla 38- Percentiles por tipo de vehículo

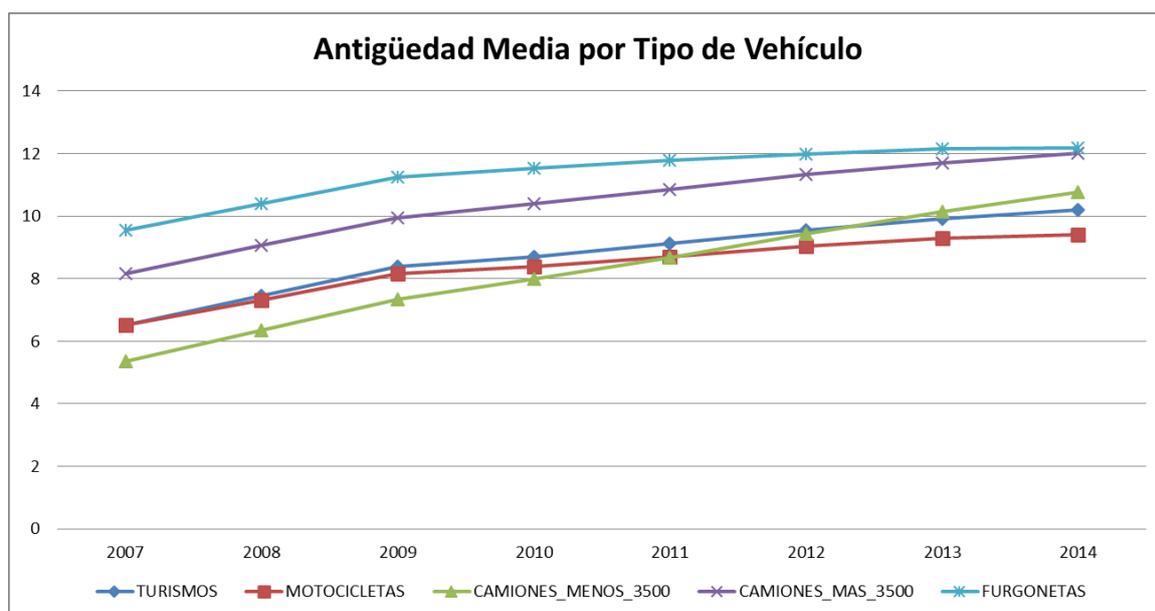
TIPO DE VEHICULO	P_10	P_20	P_30	P_40	P_50	P_60	P_70	P_80	P_90	P_100
TURISMOS	3.5	5.5	7.5	9.5	10.5	12.5	14.5	16.5	24.5	112.5
MOTOCICLETAS	2.5	5.5	6.5	8.5	9.5	11.5	17.5	24.5	34.5	111.0
AUTOBUSES	3.5	5.5	7.5	8.5	10.5	12.5	14.5	17.5	31.5	109.0
CAMIONES_menos_3500kg	4.5	7.5	8.5	9.5	10.5	12.5	13.5	15.5	18.5	109.5
CAMIONES_mas_3500kg	6.5	7.5	9.5	11.5	13.5	16.5	22.5	27.5	41.5	112.5
FURGONETAS	3.5	7.5	9.5	11.5	13.5	16.5	20.5	24.5	29.5	110.5
TOTAL	3.5	5.5	7.5	9.5	10.5	12.5	14.5	17.5	25.5	112.5

Tabla 39- Evolución de la antigüedad media del parque móvil

AÑO	CAMIONES MENOS 3500	CAMIONES MÁS 3500	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TODOS
2007	5,37	8,17	9,54	6,62	6,53	6,52	6,67
2008	6,35	9,06	10,39	7,56	7,46	7,32	7,58
2009	7,33	9,96	11,25	8,5	8,39	8,16	8,5
2010	7,98	10,39	11,54	8,7	8,7	8,39	8,84
2011	8,68	10,86	11,78	8,85	9,12	8,69	9,26
2012	9,44	11,32	12,00	9,15	9,55	9,03	9,68
2013	10,14	11,70	12,16	9,43	9,92	9,29	10,05
2014	10,78	12,00	12,17	9,71	10,2	9,41	10,32

Del análisis de la gráfico 39 se desprende que la edad media del parque de vehículos ha aumentado casi cuatro años en 2014 con respecto a la situación del año 2007. Las furgonetas es el tipo de vehículo que menos ha envejecido en este periodo de tiempo mientras que por el contrario los camiones de menos de 3500 Kg son los que han experimentado un mayor incremento en su antigüedad. En 2014 las motocicletas son los vehículos más nuevos del parque.

Gráfico 32.- Antigüedad media por tipo de vehículo



ACCIONES DESARROLLADAS E IDENTIFICADAS POR EL GRUPO TÉCNICO DE LA AGE

Una vez analizado el mandato de la CNSST en la reunión constitutiva del Grupo de Trabajo “Seguridad Vial Laboral”, se acordó establecer una metodología de trabajo que comienza por la recopilación de información procedente, por una parte, de la base de datos de accidentes de tráfico de la DGT y, por otra, de la base de datos donde se recogen los accidentes laborales, el sistema ESTADEL gestionado por la Subdirección General (SG) de Estadística del MEYSS. A partir de aquí, se intenta hacer un **cruce de ambas bases de datos** para realizar un análisis estadístico conjunto.

Para ello se planteó la creación de un grupo técnico de la Administración General del Estado (AGE) y, se convino que los resultados obtenidos se presentasen al Grupo de Trabajo “Seguridad Vial Laboral” de la CNSST.

A partir de este compromiso, el grupo técnico de la AGE, compuesto por representantes de la DGT, la SG de Estadística del MEYSS, el INSHT, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) y la ITSS, comenzaron su labor conjunta.

En una primera aproximación, se trató de situar los puntos comunes y discordantes entre el sistema ARENA de grabación de datos de accidentes de tráfico de la DGT y el sistema ESTADEL, donde se registran los partes oficiales de accidentes de trabajo. Como herramienta de trabajo se utilizó un fichero Excel donde se identificaron las distintas variables que intervienen en la codificación tanto, de un accidente laboral de tráfico, como en el accidente de tráfico. Fruto del análisis de este fichero y de los intercambios de información entre los componentes del grupo técnico de la AGE, se desprenden una serie de evidencias.

❖ En el ámbito normativo:

Al inicio de este trabajo, la normativa principal de referencia para la SG de Estadística del **MEYSS** es la Ley General de la Seguridad Social (LGSS), la O.M. TAS/2926/2002 de 19 de noviembre, por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y se posibilita su transmisión por procedimiento electrónico y Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno de 18 febrero de 1993¹⁶, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación (donde se define el accidente de tráfico).

La normativa que aplica para la **DGT** es el R.D. 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la Orden Ministerial, que data del año 1993, sobre el citado sistema ARENA, donde no se diferencia dentro del concepto de accidente de tráfico por motivo laboral, si se trata de un

¹⁶ Derogada por la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

accidente “en misión” o un accidente “in itinere”, e incluye en este concepto únicamente los accidentes ocurridos en vías con acceso público. Este Real Decreto ha sido modificado por la Ley 6/2014¹⁷, una de las mejoras que conlleva, es la introducción obligatoria del DNI, o NIE en extranjeros; por lo que ya se dispondrá de los datos de identificación personal en todos los casos, y la Orden TIN/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior.

❖ En el ámbito conceptual y recogida de información:

Publicación de la “*Guía de cumplimentación del parte de accidente de trabajo (PAT)*”, que ofrece ayuda a los agentes intervinientes en el sistema ESTADEL para que puedan determinar con claridad si tienen que marcar “SÍ” o “NO” en esta pregunta de accidente de tráfico, en base a las definiciones que ya existen en la normativa de tráfico, de modo que cuando se cruce información entre las bases de datos ARENA y ESTADEL los conceptos manejados sean lo más parejos posible.

Los accidentes registrados por la DGT hacen referencia al evento en sí, registrando los datos de las personas (pasajeros y/ o peatones) y los vehículos implicados. La Guardia Civil de Tráfico o los policías locales son los encargados de recoger la información in situ relacionada con los accidentes de tráfico. En consecuencia, existen diferentes matices a la hora de codificar el accidente de tráfico, según lo realice la DGT o el MEYSS.

Esta discordancia también se hace patente en los datos relacionados con la “gravedad” recogidos por la DGT y registrados en el momento del accidente a través del agente de policía. Si a posteriori, el accidente comporta otras consecuencias no se asientan en el registro. En el caso de las “lesiones”, la mayoría de las veces no se registran y de hacerlo, también se recogen en el momento del accidente, sin valorar posibles consecuencias derivadas del mismo.

La DGT se enfrenta a un inconveniente a la hora de la recogida de los datos según el lugar donde se produzca el accidente, dado que los policías locales no reportan con la misma fiabilidad que la Guardia Civil de Tráfico. En general, se echa en falta la información en las zonas urbanas, y además, a medida que la gravedad del accidente es menor la información disponible es más escasa, porque el reporte policial se relaja mucho en las zonas urbanas. Por tanto, a medida que aumenta la gravedad del accidente se tienen datos con más fiabilidad.

Sin embargo, en el PAT recogido en el sistema ESTADEL, el grado de lesión es el mismo que figura en el parte médico de baja de la Seguridad Social, y su codificación será: leve, grave, muy grave y mortal. En relación a la parte del cuerpo lesionada se codifica según la Orden TAS/2926/2002, Tabla 6, Anexo II. A la vez que los accidentes mortales y muy graves deben de ser notificados a la ITSS por parte de la empresa.

Para registrar el “lugar del accidente”, la DGT recoge el dato y, en el momento que registra el “motivo del desplazamiento” se indica, si procede, que tiene relación laboral.

¹⁷ Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial, aprobado por el RD legislativo 339/1990 de 2 de marzo (BOE 08/04/14)

Una vez analizada la situación real, se realiza el **estudio de viabilidad del cruce de la información** sobre accidentes de tráfico contenida en el sistema ARENA de la DGT con la información sobre accidentes de trabajo con baja declarados en el sistema ESTADEL que consten como accidentes de tráfico.

El ámbito temporal del estudio se ajusta a los años 2010 y 2011. En enero de 2013 se procede a la ejecución del estudio.

La DGT informa que en un 35% de los casos no se dispone de la identificación de la persona accidentada, en particular en aquellos casos en que el accidente ocurría en Cataluña, País Vasco o zonas urbanas del resto de España. Este déficit de información de datos personales dificulta enormemente el éxito del cruce de datos que se quiere realizar.

Se acordó entre las partes implicadas que fuese la SG de Estadística del MEYSS quien enviase a la DGT un fichero extraído de ESTADEL consistente únicamente en los “identificadores de persona física” y “fecha del accidente” de aquellos accidentes de trabajo que constasen en el Sistema Delt@ como accidentes de tráfico dentro del periodo de estudio, donde se incluyen tanto accidentes en jornada como accidentes in itinere. Una vez realizado el cruce de datos por la DGT, ésta devolvería a la SG de Estadística del MEYSS un fichero con el listado de los registros del Sistema Delt@ que consiguieron cruzar.

Esta cesión de datos personales se ajustó a los casos contemplados en la declaración del fichero de ESTADEL ante la Agencia de Protección de Datos, al tratarse de un estudio en materia estadística y siendo el destinatario un órgano público de ámbito estadístico. Se ha tenido en cuenta la legislación en materia de protección de datos personales y la legislación sobre secreto estadístico.

En total se han producido dos cesiones de ficheros a lo largo de este estudio y, por consiguiente dos cruces de datos entre las bases de datos implicadas:

- En el primer cruce, el fichero enviado desde la SG de Estadística del MEYSS consta de los campos “identificador de persona física” y “fecha del accidente”; con el objetivo de abarcar casos donde pudiera haber cierto desfase en la fecha declarada, se consideraron los casos en los que el desfase es de 7 días o menor. El éxito en este primer cruce de datos ha sido de un **9,7 %** (12.025 casos) respecto al total de ESTADEL.
- El segundo intento de cruce de datos se realiza en las mismas condiciones y se añaden tres campos más al fichero extraído del sistema ESTADEL, “nombre”, “primer apellido” y “segundo apellido” del trabajador accidentado. El aporte de estos nuevos datos es prácticamente nulo al éxito del cruce.

Parte del fracaso de estos cruces, se atribuye a la falta de identificación de la persona física en los atestados de la DGT, sobre todo en zonas urbanas, Cataluña y País Vasco. La incipiente modificación de la mencionada Orden Ministerial solucionará el problema del déficit de recogida de datos por parte de los responsables, dado que se verán obligados a pasar los datos a la DGT. Por lo que es esperable en el futuro, que el porcentaje de cruce sea significativamente superior.

Dado que el porcentaje de cruce en algunas zonas es mayor, como es el caso de la **Comunidad Autónoma de Aragón**, se decide explorar los accidentes de tráfico de esta comunidad en el período 2011-2012.

El éxito obtenido en este estudio es de aproximadamente **25%** de los registros con 2 variables coincidentes, "NIF del accidentado" y "fecha del accidente" (hasta 24 horas de desfase). En cifras absolutas, se ha obtenido el cruce de 581 de los 2.297 accidentes.

A la vista de los resultados obtenidos, en las circunstancias actuales no sería aconsejable la realización del cruce entre estas dos bases de datos. Además, es conveniente tener en cuenta que la información agregada que se pudiera obtener estaría muy sesgada, ya que no se puede realizar el cruce en parte del territorio nacional y, en el resto de éste el cruce se encuentra muy comprometido ante la ausencia de datos en zona urbana.

Las modificaciones que se están realizando en el sistema de información de la ITSS (INTEGRA) a través del proyecto SIGMA permitirá mejorar la información disponible sobre los accidentes de trabajo que se investigan por la Inspección.

De un lado porque ello permitirá el volcado en el Sistema de información de los datos de accidentes comunicados por las empresas mediante Delt@. Con ello se podrá cotejar la información trasladada mediante Delt@ con los datos obtenidos por la ITSS en la investigación. A modo de ejemplo, se podrán incluir datos referentes al contrato de trabajo del accidentado o a la existencia previa de formación o información de dicho accidentado en materia de prevención de riesgos laborales.

También se podrá obtener la información temprana sobre accidentes de trabajo mortales (avances de información enviados por las Inspecciones de trabajo en el plazo de 48 horas desde la fecha del accidente), sin perjuicio del informe definitivo cuando se complete la investigación.

Por otro lado, el Real Decreto 404/2010¹⁸, de 31 de marzo, regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

A tal fin, la empresa deberá acreditar el desarrollo o la realización, durante el periodo de observación, de dos, al menos, de las siguientes acciones:

- Incorporación a la plantilla de recursos preventivos propios (trabajadores designados o servicio de prevención propio), aun cuando no esté legalmente obligada a efectuarlo, o ampliación de los recursos propios existentes.
- Realización de auditorías externas del sistema preventivo de la empresa, cuando ésta no esté legalmente obligada a ello.

¹⁸ [Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral](#)

- Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes «in itinere».
- Acreditación de la disminución, durante el período de observación, del porcentaje de trabajadores de la empresa o centro de trabajo expuestos a riesgos de enfermedad profesional.
- Certificado de calidad de la organización y funcionamiento del sistema de prevención de riesgos laborales de la empresa, expedido por entidad u organismo debidamente acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), justificativo de que tales organización y funcionamiento se ajustan a las normas internacionalmente aceptadas

La evolución del número de solicitudes presentadas y el porcentaje de las que alegaban que tenían un plan de movilidad vial se recogen en la siguiente tabla:

Tabla 40.- Número de solicitudes presentadas y porcentaje que alegaban que tenían un plan de movilidad vial

Año	Nº solicitudes	% con plan movilidad vial
2009	7.942	67,17 %
2010	6.452	68,27 %
2011	6.590	67,98 %
2012(*)	8.685	61,34 %
2013	8.186	65,82 %

Fuente: Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social

(*)El año 2012 fue el primero en que las pequeñas empresas, según definición del art. 3 del R.D. 404/2010, presentaron solicitudes. A estas pequeñas empresas no les es de aplicación lo referente al plan de movilidad.

ACCIONES DESARROLLADAS POR LAS ADMINISTRACIONES AUTONÓMICAS

A continuación se presenta un recopilatorio de la diferente documentación que las Comunidades Autónomas han puesto a disposición del grupo de trabajo, y que hacen referencias a las actuaciones relativas a la Seguridad Vial Laboral que desarrollan en el ámbito de sus competencias.

Estos documentos se han organizado según las categorías que se han considerado necesarias para una mejor identificación de los contenidos de los mismos, según se citan a continuación:

- Campañas
- Estadísticas/Estudios
- Formación y Divulgación
- Otros

Campañas

CAMPAÑA	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Campaña de sensibilización y formación en contenidos de Seguridad Vial - 2013	Asturias	Descargar
Campaña sensibilización Seguridad y Salud Vial	Castilla La Mancha	Descargar
Diseño de un pie de firma específico (“Al volant cap risc”) sobre la Seguridad Laboral Vial para utilizar en todos los correos electrónicos enviados por el personal del Instituto de Seguridad y Salud Laboral (2014-2015)	Cataluña	Descargar
Campaña para prevenir a fatiga na conducción: "Un refresco, o teu mellor combustible"	Galicia	Descargar
Campaña sobre los peligros del manejo del tractor y de sus aparejos. Publicación de tríptico y cartel informativos (2014-2015)	Galicia	Descarga
Campaña de visitas a empresas del sector del transporte de mercancías para el asesoramiento en la gestión de los riesgos psicosociales - 2013	La Rioja	No disponible en web
Campaña de información y sensibilización para la prevención de accidentes de tráfico con relación laboral - 2012 (Material disponible en la página web: www.prevencionlaboralvial.com)	Madrid	Descargar
Campaña de concienciación dirigida a los conductores de furgonetas (dípticos con consejos preventivos, adhesivos con BBPP, cursos de formación on line gratuitos y demostración sobre seguridad en la conducción de furgonetas en el Circuito del Jarama)	Madrid	No disponible en web
Campaña de adhesión a la carta Europea de la Seguridad Vial (2007-2009)	Navarra	No disponible en web
Campaña “Prevención de los riesgos ergonómicos, psicosociales y de seguridad vial del sector de transporte de pasajeros y mercancías por carretera (2013-2014)	Navarra	No disponible en web

Estadísticas y estudios

ESTADÍSTICAS/ESTUDIOS	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Estadísticas de Siniestralidad Laboral (Accidentes de trabajo con baja in itinere, distribución según comarcas por sectores de actividad y sexo, y distribución por provincias (Datos comparados 2012-2013) ¹⁹	Aragón	Descargar
Informe estadístico de la siniestralidad laboral en Asturias 2011 (incluye accidentes de trabajo por tráfico)	Asturias	Descargar
Informe estadístico de la siniestralidad laboral en Asturias 2012 (incluye accidentes de trabajo por tráfico)	Asturias	Descargar
Siniestralidad Laboral Trabajadores/as autónomos/as	Asturias	Descargar
Accidentes de trabajo – tráfico en Cantabria año 2011	Cantabria	Descargar
Accidentes de trabajo – tráfico en Cantabria año 2012	Cantabria	Descargar
Accidentes de trabajo – tráfico en Cantabria año 2013	Cantabria	Descargar
Accidentes de trabajo – tráfico en Cantabria año 2014	Cantabria	Descargar
Análisis de siniestralidad laboral relacionada con el tráfico en Castilla La Mancha (2008-2013)	Castilla la Mancha	Descargar
Accidentes de trabajo con baja declarados como accidentes de tráfico durante el año 2010, en el ámbito territorial de Catalunya	Cataluña	Descargar
Accidentes de trabajo con baja declarados como accidentes de tráfico durante el año 2011, en el ámbito territorial de Catalunya	Cataluña	Descargar
Accidentes de trabajo con baja declarados como accidentes de tráfico durante el año 2012, en el ámbito territorial de Catalunya	Cataluña	Descargar
Lesions per accidents de treball associades al trànsit a Catalunya (2004-2010)	Cataluña	Descargar
Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera	Cataluña	Descargar
Lesiones por accidentes de trabajo asociadas al tráfico en Cataluña (2004-2010)	Cataluña	Descargar

¹⁹ Hace referencia a los accidentes in itinere pero no especifica la causa, si son o no de tráfico.

ESTADÍSTICAS/ESTUDIOS	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Análisis de los costes de la siniestralidad laboral relacionada con el tráfico en Cataluña para el año 2010	Cataluña	Descargar
En el “Programa de Gestión de la prevención de riesgos laborales en las empresas”, desarrollado por el ISSL, inclusión de preguntas orientadas a recopilar información sobre la gestión que hacen las empresas de los riesgos relacionados con el tráfico en el entorno laboral - 2014	Cataluña	Descargar
Programa de identificación de los factores de riesgo de los accidentes de tráfico en el entorno laboral	Cataluña	No disponible en web
Evolución de la siniestralidad laboral relacionada con el tráfico en Cataluña	Cataluña	Descargar
Análise da sinistralidade laboral por accidentes de tráfico ano 2010	Galicia	Descargar
Estadísticas de siniestralidad laboral en Galicia en los años 2011 a 2015 (incluye desglose de accidentes in itinere y en desplazamiento por gravedad, sexo y provincia)	Galicia	Descargar
Análise da sinistralidade laboral por accidentes de tráfico anos 2011-2012	Galicia	Descargar
Estadísticas de Siniestralidad Laboral. Análisis de los accidentes de trabajo “in itinere” y en desplazamiento. Evolución de los accidentes “in itinere” y en desplazamiento entre los años 2006 -2015	La Rioja	Descargar
Análisis y evaluación de los accidentes de tráfico con relación laboral en la C. de Madrid en los años 2007 -2009	Madrid	Descargar
La siniestralidad y la seguridad de las furgonetas en el entorno laboral - 2013	Madrid	Descargar
Análisis de los accidentes de tráfico con relación laboral en el período de 2004 a 2012	Madrid	Descargar
Estudio sobre los accidentes laborales de tráfico graves y mortales en la región de Murcia en 2012	Murcia	No disponible en web
Estudio de la evolución de los accidentes laborales de tráfico en Euskadi 2007-2011	País Vasco	Descargar
Planes de Actuación de Lucha contra la siniestralidad laboral empresas de la Comunitat Valenciana en base a los accidentes de años anteriores (Encuesta sobre sensibilización de los accidentes in itinere, pág.57 en adelante)	Valencia	Descargar

ESTADÍSTICAS/ESTUDIOS	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Encuesta general del sistema general de gestión (Estudio del riesgo por accidente laboral de tráfico, epígrafe 17)	Valencia	No disponible en web

Formación y divulgación

FORMACIÓN/DIVULGACIÓN		CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
"No permitas que tu vida de un vuelco" 2011/2012	Cartel	Asturias	Descargar
Seguridad vial	Cartel	Asturias	Descargar
Es tu/su vida	Curso	Asturias	Descargar
Centro de educación vial del Principado de Asturias (actividad extraescolar)	Otros	Asturias	Descargar
"Prevención de riesgos laborales en el tráfico". Cursos gratuitos de formación durante 2012 (6 horas)	Otros	Aragón	No disponible en web
Jornada formativa sobre seguridad vial laboral (26/02/2012)	Otros	Aragón	Descargar
Jornada técnica sobre la fatiga y los accidentes de tráfico laborales (27/03/2012)	Otros	Aragón	Descargar
Jornada técnica sobre la seguridad vial en la empresa. IV encuentro de buenas prácticas (14/03/2013)	Otros	Aragón	Descargar
Prevención del accidente laboral de tráfico 2011	Otros	Cantabria	Descargar
Campaña de formación para la Prevención de Accidentes de Tráfico Laborales - 2012	Cursos	Castilla La Mancha	Descargar
Jornada técnica sobre Seguridad en la conducción durante la jornada de trabajo	Otros	Cataluña	No disponible en web
Jornadas técnicas en cada capital de provincia de Cataluña sobre "Seguridad en la conducción durante la jornada de trabajo" - 2012	Otros	Cataluña	No disponible
Jornadas técnicas en cada capital de provincia de Cataluña sobre "La gestión de los accidentes de tráfico en el entorno laboral"- año 2015	Otros	Cataluña	No disponible
Convenio de colaboración entre el ISSL, el Servicio Catalán de Tráfico y el Consorcio para la Formación Continua de Cataluña para la inclusión de dos módulos formativos (de 6h y 15h) de carácter intersectorial y transversales en seguridad vial en el entorno laboral	Convenio	Cataluña	No disponible
Publicación del artículo "La seguridad laboral vial" en la revista MC Salud Laboral, Octubre del 2014, y en la revista digital Travesía nº 45	Artículo	Cataluña	Descargar Descargar

FORMACIÓN/DIVULGACIÓN		CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Des del año 2014, el ISSL participa anualmente en la impartición del curso de formación “Prevención de riesgos laborales viarios”, que organiza el CNCT de Barcelona del INSHT		Cataluña	Descargar
Folla de prevención nº 34 - Prevención de riscos laborais con maquinaria agrícola (hoja)	Otros	Galicia	Descargar
Guía seguridade viaria (material escolar)	Otros	Galicia	Descargar
Puesta a disposición vía web de la Plataforma de gestión de la movilidad y la prevención de riesgos laborales en el tráfico	Otros	Galicia	Descargar
“Os atende do issga-prevención de riscos co tractor, a motoserra e a rozadoira” - 2014	Fichas	Galicia	Descargar
Fichas de investigación de accidentes en el sector agrario. Incluye varios accidentes relacionados con el uso del tractor - 2014	Fichas	Galicia	Descargar
Coopera en tu seguridad – Prevención de riesgos en el manejo de grandes máquinas agropecuarias - 2015	Fichas	Galicia	Descargar
Jornada técnica “La fatiga y los accidentes de tráfico laborales” en el Centro Issga de A Coruña - 2011	Jornada	Galicia	Descargar
Jornada técnica “Seguridade viaria y gestión de la movilidad” en el Centro Issga de A Coruña - 2012	Jornada	Galicia	No disponible
Jornada técnica: “Los accidentes laborales de tráfico” en el Centro Issga de Lugo - 2015	Jornada	Galicia	No disponible
Ficha informativa “La gestión de los riesgos psicosociales. Sector del transporte por carretera” - 2015	Otros	La Rioja	Descargar
Jornada técnica “Accidentes laboral de tráfico. Propuestas para la prevención desde la empresa” (26/11/2015)	Otros	La Rioja	No disponible en web
Curso en relación con la PRL para conductores de transporte de mercancías peligrosas	Curso	Madrid	No disponible en web
Curso sobre seguridad vial y conducción avanzada	Curso	Madrid	No disponible en web
Curso de formación on line en seguridad vial para técnicos de prevención	Cursos	Madrid	Descargar
Curso de formación on line en seguridad vial para trabajadores	Cursos	Madrid	Descargar
Boletín Electrónico Nº 1 sobre la actualidad preventiva en la Comunidad de Madrid - 2012	Otros	Madrid	Descargar

FORMACIÓN/DIVULGACIÓN		CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Colección de fichas técnicas divulgativas (FTP 20: Gestión de los desplazamientos; FTP 21: Ejemplo de ficha de normas de seguridad y lista de chequeo para vehículos comerciales e industriales); FTP 22: La Carta Europea de la seguridad vial; FTP 25: Movilidad y seguridad vial; FTP 30: Factores de riesgo relacionados con el trabajador; FTP: 31: Factores de riesgo relacionados con la vía y las condiciones meteorológicas; FTP 32: Medidas generales y FTP 33: Conducción de vehículos agrícolas)- 2009	Otros	Navarra	Descargar
Ficha técnica divulgativa FTP 46: Sector transporte por carretera. Información on-line sobre la prevención de los riesgos psicosociales, ergonómicos y de seguridad vial - 2015	Otros	Navarra	Descargar
Jornada técnica “Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el trabajo 2015. La cultura de la seguridad vial en la empresa” (30/04/2015)	Otros	Navarra	No disponible en web
Ponencia en la Jornada sobre seguridad laboral vial en el sector de la construcción - 2013	Jornada	País Vasco	Descargar
Ponencias en Curso de Verano de la Universidad del País Vasco - 2011 - “Los AT viales, una visión desde la perspectiva de la DGT” - “Estudio de AT viales en la CAE. Evolución y evaluación de los últimos 6 años” - “Perspectiva y evolución de los AT tráfico desde el año 2007”	Curso	País Vasco	Descargar
“Los riesgos laborales viales” - 2011	Artículo de divulgación	País Vasco	Descargar
“Los accidentes laborales de tráfico en Euskadi no descienden al mismo ritmo que el resto” - 2013	Artículo de prensa	País Vasco	Descargar
Prevención de Accidentes de Tráfico en el Ámbito Laboral	Otros	Valencia	Descargar
Consejos de Seguridad Vial (página web www.fesvial.es)	Otros	Valencia	Descargar

Otros

OTROS	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Diseño y puesta en marcha de aplicación informática para la elaboración e implantación de planes de movilidad sostenibles en las empresas de la comunidad autónoma	Castilla la Mancha	Descargar
Manual per a la identificació i avaluació de riscos laborals dels conductors del sector transport per carretera	Cataluña	Descargar
La seguretat en la conducció durant la jornada de treball	Cataluña	Descargar
Determinación de actividades preventivas relacionadas con la integración de la seguridad vial en las empresas a desarrollar por parte de las Mutuas colaboradoras con la Seguridad Social	Cataluña	Descargar
Manual para la identificación y evaluación de riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera - 2009	Cataluña	Descargar
La seguretat en la conducció durant la jornada de treball - 2012	Cataluña	Descargar
Programa de seguridad vial de asesoramiento a empresas desarrollada por técnicos del Issga desde el año 2011 hasta la actualidad - 2016	Galicia	No disponible en web
“Guía para la prevención de accidentes de tráfico con relación laboral” dentro de la Campaña de información y sensibilización para la prevención de accidentes de tráfico con relación laboral - 2012	Madrid	Descargar
Convenio Marco con FESVIAL para la realización de actividades y proyectos de forma conjunta (creación página web: www.cmadrid.seguridadviallaboral.es)	Madrid	No disponible en web
Guía para promover la seguridad vial en la empresa - 2012	Navarra	Descargar
Portal Web “Seguridad Vial en el entorno laboral” - 2009	Navarra	Descargar

OTROS	CC.AA.	DISPONIBLE EN WEB
Portal Web “Sector transporte por carretera” - 2015	Navarra	Descargar
Proyecto de investigación: Plataforma Tecnológica Española de Seguridad Industrial (PESI)– SEGURBIDE La seguridad vial laboral en Euskadi (mejoras en la prevención de riesgos laborales mediante estrategias e indicadores de SLV) - 2015	País Vasco	Descargar

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.- Distribución de los accidentes de trabajo según tipo de accidente	9
Gráfico 2.- Índice de incidencia de ALT en jornada de trabajo según sexo	12
Gráfico 3.- Tasas de incidencia de ALT en jornada según ocupación	16
Gráfico 4.- Índice de incidencia de ALT en jornada según sector	17
Gráfico 5.- Divisiones de actividad que superan la media del índice de incidencia de ALT en jornada.....	18
Gráfico 6.- Distribución % de los agentes materiales implicados en los ALT en jornada	18
Gráfico 7.- Distribución % de los ALT en jornada según día de la semana	20
Gráfico 8.- Distribución % de los ALT en jornada de trabajo según hora en que se produjeron ..	20
Gráfico 9.- Distribución % de los ALT en jornada de trabajo según mes en que se produjeron ...	21
Gráfico 10.- Índice de incidencia de ALT in itinere según sexo.....	22
Gráfico 11.- Tasas de incidencia de ALT in itinere según ocupación	25
Gráfico 12.- Índice de incidencia de ALT in itinere según sector	27
Gráfico 13.- Selección de las divisiones de actividad cuyo índice de incidencia de ALT in itinere es superior a 350.....	28
Gráfico 14.- Distribución % de los agentes materiales implicados en los ALT in itinere	29
Gráfico 15.- Distribución % de los ALT in itinere según día de la semana	30
Gráfico 16.- Distribución % de los ALT in itinere según hora en que se produjeron.....	30
Gráfico 17.- Distribución % de los ALT in itinere según mes en que se produjeron.....	31
Gráfico 18.- Índice de incidencia de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo	32
Gráfico 19.- Tasas de incidencia de ALT MORTALES en jornada de trabajo según ocupación.....	35
Gráfico 20.- Índice de incidencia de ALT MORTALES en jornada según sector	37
Gráfico 21.- Selección de divisiones de actividad con índice de incidencia de ALT mortales en jornada mayor a la media y nº ALT mortales en jornada superior a la media	37
Gráfico 22.- Índice de incidencia de ALT MORTAL in itinere según sexo	38
Gráfico 23.- Tasas de incidencia de ALT MORTALES in itinere según ocupación	42
Gráfico 24.- Índice de incidencia de ALT MORTALES in itinere según sector	43
Gráfico 25.- Selección de divisiones de actividad con índice de incidencia de ALT mortales in itinere superior a la media y nº ALT mortales en jornada superior a la media	44
Gráfico 26.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT \geq 8) en la población laboral según SECTOR DE ACTIVIDAD. España 2013.....	65
Gráfico 27.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT \geq 8) en la población laboral según CATEGORÍA OCUPACIONAL. España 2013	66
Gráfico 28.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT \geq 8) en la población laboral según JORNADA DE TRABAJO. España 2013.....	66
Gráfico 29.- Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT \geq 8) en la población laboral según presenten o no diferentes RIESGOS LABORALES. España 2013.....	67
Gráfico 30.- Evolución porcentual de los conductores fallecidos analizados con presencia de alcohol o drogas. Años 2010-2014. Fuente: INTCF.....	69
Gráfico 31.- Evolución porcentual de los peatones fallecidos analizados con presencia de alcohol o drogas. Años 2010-2014. Fuente: INTCF	70
Gráfico 32.- Antigüedad media por tipo de vehículo	73

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Distribución de los ALT según gravedad	9
Tabla 2.- Índices de incidencia de ALT según tipo de accidente y gravedad	10
Tabla 3.- Comparación de los índices de incidencia de ALT según sector y tipo de accidente. 2007-2014	11
Tabla 4.- Distribución % de ALT en jornada de trabajo según sexo.....	11
Tabla 5.- Distribución % de ALT en jornada según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente.....	12
Tabla 6.- Distribución de los ALT en jornada de trabajo según edad	13
Tabla 7.- Distribución de los ALT y de los índices de incidencia en jornada según nacionalidad..	14
Tabla 8.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT en jornada según ocupación ..	15
Tabla 9.- Distribución e índice de incidencia de los ALT en jornada de trabajo según tipo de contratación.....	16
Tabla 10.- Distribución de los ALT en jornada de trabajo según sector	17
Tabla 11.- Distribución de los ALT en jornada según día de la semana.....	19
Tabla 12.- Distribución % de ALT in itinere según sexo	21
Tabla 13.- Distribución % de ALT in itinere según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente.....	22
Tabla 14.- Distribución de los ALT in itinere según edad.....	23
Tabla 15.- Distribución de los ALT in itinere según nacionalidad	24
Tabla 16.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT in itinere según ocupación ...	24
Tabla 17.- Distribución e índice de incidencia de los ALT in itinere según tipo de contratación ..	26
Tabla 18.- Distribución de los ALT in itinere según sector.....	26
Tabla 19.- Distribución de los ALT según día de la semana y tipo de accidente	29
Tabla 20.- Distribución % de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo.....	31
Tabla 21.- Distribución % de ALT MORTALES en jornada de trabajo según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente.....	32
Tabla 22.- Distribución e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según edad	33
Tabla 23.- Distribución porcentual e índices de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según nacionalidad	34
Tabla 24.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según ocupación del trabajador.....	34
Tabla 25.- Distribución e índice de incidencia de los ALT MORTALES en jornada de trabajo según tipo de contratación	36
Tabla 26.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales en jornada de trabajo según sector	36
Tabla 27.- Distribución porcentual de ALT MORTALES in itinere según sexo.....	38
Tabla 28.- Distribución % de ALT MORTALES in itinere según sexo y actividad que se realizaba en el momento del accidente	39
Tabla 29.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según edad	39
Tabla 30.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según nacionalidad.....	40
Tabla 31.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES en jornada según ocupación del trabajador.....	41
Tabla 32.- Distribución porcentual y tasa de incidencia de los ALT MORTALES in itinere según tipo de contratación	42
Tabla 33.- Distribución porcentual e índice de incidencia de los ALT mortales in itinere según sector	43

Tabla 34. -Porcentaje de consumidores de alcohol de riesgo (AUDIT \geq 8) en la población de 16 a 64 años según situación laboral. España 2013	64
Tabla 35.- Distribución de casos positivos según agrupaciones de sustancias y sexo	68
Tabla 36.- Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2014	70
Tabla 37.- Número total de vehículos de alta por año de matriculación	71
Tabla 38- Percentiles por tipo de vehículo	72
Tabla 39- Evolución de la antigüedad media del parque móvil.....	72
Tabla 40.- Número de solicitudes presentadas y porcentaje que alegaban que tenían un plan de movilidad vial.....	78