



UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ (ELCHE)
MÁSTER EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

**“ESTUDIO DE ACCIDENTABILIDAD IN ITINERE EN ESPAÑA
ENTRE 2018-2023”.**

Tutor: José Luis Carretero Ares.

Alumna: Nuria Guilabert Gil.

Año académico: 2023-2024.

RESUMEN

Introducción: El accidente in itinere es un riesgo al que se encuentran expuestos todos los trabajadores. El hecho que supone desplazarse al lugar de trabajo para ejercer la actividad implica el riesgo de accidentes laborales de este tipo. El interés que tiene este estudio deriva tanto de la asiduidad con la que se producen como en los efectos que tienen en la salud de los trabajadores.

Objetivo: Analizar la accidentabilidad in itinere en España durante 2018-2023.

Metodología: Para la realización de la revisión bibliográfica de este estudio se ha utilizado la estrategia PICO. Los cuatro componentes principales: Población: personas en España; Intervención: personas que han sufrido un accidente in itinere durante el período de estudio; Comparación: si han aumentado o disminuido los accidentes entre 2018 y 2023 y cómo ha afectado la pandemia a la materialización de estos accidentes; Resultado: número de accidentes que han derivado en incapacidad laboral, qué sexo es el más afectado, la forma o contacto que produjo la lesión y si ha habido aumento o no de accidentes in itinere en esos años. En el nivel uno nos basamos en los resultados obtenidos de las bases de datos de ILOSTAT, Instituto Nacional de Estadística (INE), Sistema Nacional de Salud (SNS), además del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), en el nivel dos los resultados serán obtenidos de literatura gris a través de Google Scholar, publicaciones de diferentes mutuas, sindicatos y la Dirección General de Tráfico (DGT).

Resultados: Los datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES) en su Estadística de accidentes de trabajo (EAT) establecen las principales tendencias de evolución con un descenso significativo de accidentes en 2020 con respecto a los años anteriores con más de 20.000 accidentes menos, en cuanto a la gravedad de los mismos la gran mayoría son leves y una pequeña parte llegan a ser mortales, la principal causa de los accidentes son de tráfico, los cuales son la causa además de más del 90% de la mortalidad en este tipo de accidentes. Las mujeres son el género que más ha sufrido este tipo de accidentes en todos los años que abarca el estudio siendo los años 2019 y 2023 donde encontramos mayor diferencia entre ambos sexos. La forma principal de los accidentes in itinere son los accidentes de tráfico que suponen la gran mayoría de estos, mientras que un porcentaje considerable también lo tienen los choques contra objetos móviles. Las Comunidades Autónomas en las que se han producido mayor número de accidentes son Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana.

Conclusiones: Las conclusiones a destacar de este estudio son que el año 2019 fue en el que se produjeron más accidentes in itinere; que el año 2020 fue en el que menos se produjeron debido a la pandemia del COVID-19 y las restricciones de movilidad y confinamiento que se llevaron a cabo; que el género femenino es más vulnerable a sufrir este tipo de accidentes que el masculino; las Comunidades Autónomas donde se producen más accidentes de este tipo son Andalucía, Cataluña, Comunidad Valencia y Madrid; las que menos La Rioja y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla; la causa principal de los accidentes son los accidentes de tráfico; y por último que la gran mayoría de los accidentes son de carácter leve.

Palabras clave: accidente in itinere, accidente de tráfico, salud, incapacidad temporal, pandemia.



ÍNDICE

1. Introducción (marco normativo).....	6
2. Justificación.....	11
3. Objetivos.....	13
3.1. Objetivos generales	
3.2. Objetivos específicos	
4. Material y métodos.....	14
5. Resultados.....	17
6. Discusión.....	22
7. Conclusiones.....	28
8. Bibliografía.....	30
9. Anexos. Datos complementarios de los accidentes in itinere.....	33

1. INTRODUCCIÓN.

Como establece la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (1) en sus noticias de finales de 2023, los accidentes laborales suponen una mortalidad de unas 330.000 pérdidas de vida al año, lo que generan daños y absentismo laboral. Esto implica que cada 15 segundos, un trabajador muere a causa de accidentes relacionados con el trabajo, y que cada 15 segundos 115 trabajadores puedan sufrir un accidente laboral. Además, la OIT estima que 395 millones de trabajadores en todo el mundo sufrieron lesiones laborales no mortales.

En Europa, la estadística de accidentes laborales ESAW (2), sitúa a Bulgaria, Lituania y Rumanía como los principales países que más accidentes laborales han tenido para el año 2021, situándose nuestro país por debajo de la media europea (Gráfico 1).

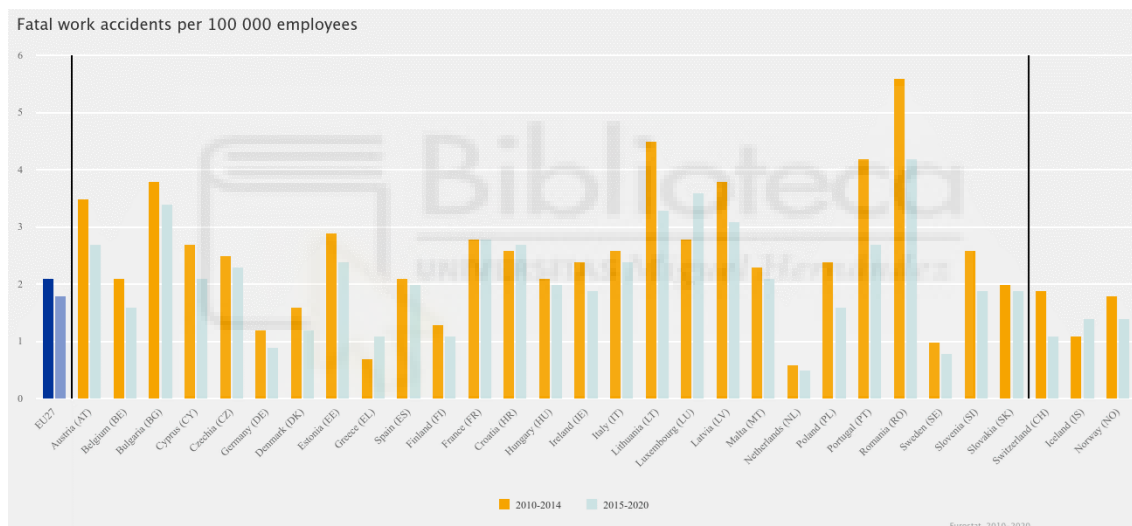


Gráfico 1. Estadística de accidentes 2010-2014 y 2015-2020 países europeos. Fuente: Eurostat. European statistics on accidents at work (ESAW) .

En España de acuerdo con la Estadística de Accidentes de Trabajo (EAT) del Ministerio de Trabajo y Economía Social del 2023 (3), el número de accidentes de trabajo in itinere con baja fue 85.327, mientras que para el mismo periodo en la Comunidad Valenciana se registraron un total de 8.880 accidentes in itinere según el Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT) (4). De forma más localizada, 2.808 se produjeron en la provincia de Alicante, 5.159 en la provincia de Valencia y 913 en la de Castellón.

La casuística de accidentes *in itinere* es pluricausal. Este tipo de accidentes no sólo se ocurren en medios de transporte, sino que se han llegado a considerar accidentes *in*

itinere, desde los sufridos por personas con un infarto en la parada del autobús, una reunión con un cliente fuera del centro de trabajo, y hasta incluso la caída por la escalera del edificio de la vivienda de un trabajador. Además, los accidentes *in itinere* no solo afectan a empresas y trabajadores por cuenta ajena; también incluye a las personas que teletrabajan en casa y a los que trabajan por cuenta propia.

Las estadísticas señalan que el aumento de la frecuencia en los desplazamientos se relaciona directamente con la posibilidad de sufrir un accidente *in itinere*. Algunas de las causas que lo explican son:

- El auge de los contratos por días, lo que produce el aumento de los desplazamientos.
- Las distancias de estos desplazamientos aumenta también por la limitación de opciones que tiene el empleado para escoger el lugar de trabajo.
- Las largas jornadas de trabajo influyen en que los desplazamientos se realicen en condiciones físicas y psíquicas no muy favorables, aumentando así la posibilidad de sufrir un accidente.

La definición oficial de accidente de trabajo viene recogida por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (5), en el cual se describe en su artículo 156.1 como *“toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”*. En su punto número dos encontramos todas las características que se tienen que reunir en un accidente para ser considerado como tal. El accidente *in itinere* se encuentra clasificado en el apartado 2.a) *“Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”*. Pero esta definición conlleva una serie de requisitos para su consideración como son:

- Que ocurra en el *camino de ida o vuelta entre el centro de trabajo y su domicilio*.
- Que ese traslado sea exclusiva *consecuencia del trabajo*.
- Que se utilice el *itinerario habitual, medio de transporte convencional y proporcional a la distancia*.
- Que el *tiempo sea razonable y cercano* a la hora de entrada o salida.

Existe por parte de los poderes públicos de nuestro país una encomienda legal de protección de la salud y de velar por la seguridad de los trabajadores, establecido como principios rectores de la política social y económica en los artículos 40.2 y 43 de la Constitución Española (6). Estos mandatos constitucionales llevan consigo la necesidad de desarrollo de una política de protección de los riesgos y la salud de los trabajadores que se lleva a cabo mediante la prevención de los riesgos derivados de la actividad laboral, y es aquí donde encuentra su fundamento la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) 31/1995, de 8 de noviembre (7), que establece un marco general en que se desarrollan actuaciones de garantía y responsabilidades en materia preventiva en coherencia con la legislación europea.

La LPRL en su artículo segundo establece su objeto de promover la seguridad y la salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo. En el artículo cuatro encontramos la definición de «riesgo laboral» como la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo. Además, esta ley recaba las actuaciones que deben llevar a cabo las Administraciones públicas competentes en materia laboral, que en cumplimiento de lo dispuesto en ella desarrollarán funciones de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los sujetos comprendidos en su ámbito de aplicación de la normativa de prevención de riesgos laborales, y sancionarán las infracciones a dicha normativa.

El artículo 14 recoge el deber del empresario de garantizar a los trabajadores el derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, igualmente establecido en el artículo 17 d) de la Ley 55/2003, de 16 de diciembre, del Estatuto Marco del personal estatutario de los servicios de salud (8), también en el artículo 19 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (9), y finalmente en el artículo 14 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público (10).

La responsabilidad de notificar a la autoridad laboral por los daños a la salud de los trabajadores a su servicio recae sobre el empresario según lo establecido en el artículo 23.3 LPRL. Los plazos para remitir la documentación por parte del empresario a la Entidad gestora o colaboradora que tenga a su cargo la protección por accidente de trabajo, en el plazo máximo de cinco días hábiles, contados desde la fecha en que se produjo el accidente o desde la fecha de la baja médica, y en los que no se produce

baja se remitirán en los cinco primeros días hábiles del mes siguiente al que se refieren los datos conforme a lo establecido en la Orden de 16 de diciembre de 1987 (11) por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de accidentes de trabajo y se dan instrucciones para su cumplimentación y tramitación.

A nivel europeo encontramos la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo (12). Esta directiva establece que los empresarios son responsables de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores en todos los aspectos relacionados con el trabajo. Asimismo, establece una serie de medidas que los empleadores deben tomar para prevenir los accidentes laborales, como la evaluación de riesgos, la implementación de medidas de protección y la formación de los trabajadores en materia de seguridad.

La directiva expone que los trabajadores tienen derecho a recibir información sobre los riesgos para su salud y seguridad en el trabajo, así como a participar en la toma de decisiones relacionadas con la prevención de accidentes laborales. La normativa europea también establece que los Estados miembros deben establecer sistemas de registro de accidentes laborales y enfermedades profesionales, con el fin de recopilar datos y establecer medidas preventivas para reducir la incidencia de estos accidentes.

Cabe destacar también la *“Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020”* (13) aprobada en Consejo de Ministros con fecha 24 de abril de 2015. Esta estrategia establece medidas y actuaciones para promover la prevención de riesgos laborales y la mejora de las condiciones de trabajo en el país y se centra en promover la cultura preventiva, la formación de trabajadores en seguridad y salud, la vigilancia de la salud en el ámbito laboral, la evaluación de riesgos, la mejora de la coordinación entre administraciones y agentes sociales y la promoción de ambientes de trabajo seguros y saludables. El objetivo final es reducir la siniestralidad laboral y proteger la salud de los trabajadores en España.

A nivel internacional el Convenio 155 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (14) establece que los Estados miembros deben adoptar medidas para prevenir y reducir los accidentes laborales y enfermedades ocupacionales. También señala que los trabajadores y sus representantes deben ser consultados y participar en la elaboración e implementación de medidas de prevención de riesgos laborales. Además, el convenio establece que los empleadores deben proporcionar información y formación sobre seguridad y salud en el trabajo a sus empleados, así como proporcionar equipos de

protección adecuados. También establece que los Estados deben garantizar que existan sistemas de inspección y supervisión para verificar el cumplimiento de las normas de seguridad y salud en el trabajo.



2. JUSTIFICACIÓN.

La importancia de este estudio radica en varios factores. En primer lugar, los accidentes in itinere representan una proporción significativa del total de accidentes laborales. En segundo lugar, prevenir los accidentes laborales in itinere es crucial porque estos incidentes pueden tener consecuencias devastadoras tanto para los trabajadores y sus familias como para las empresas. Estos accidentes traen consigo lesiones físicas, incapacidades temporales o permanentes e incluso la pérdida de vidas. Estos accidentes pueden generar costes adicionales para las empresas, como indemnizaciones, gastos médicos y legales, así como la disminución de la productividad debido a la ausencia de trabajadores lesionados. Y, por último, el contexto de movilidad de los trabajadores está en constante evolución debido a cambios en las infraestructuras, el aumento de la movilidad urbana, y las nuevas formas de organización del trabajo, como el teletrabajo parcial o completo. Estos cambios plantean nuevos desafíos y oportunidades para la prevención de accidentes in itinere.

La seguridad y la salud en el trabajo son componentes esenciales de un trabajo digno, y el motivo principal que motiva este análisis es el importante coste humano, social y económico que generan los accidentes, y como sociedad debe existir la obligación moral de tratar de eliminarlos garantizando que todos los lugares de trabajo sean seguros. Por lo tanto, es fundamental implementar medidas de prevención, como promover el uso de equipos de protección personal, fomentar la seguridad vial y ofrecer alternativas de transporte seguro, para garantizar la salud y la seguridad de los trabajadores y el buen funcionamiento de las organizaciones.

Analizar detalladamente cada accidente nos permite identificar patrones, tendencias y factores de riesgo comunes que pueden estar presentes en el entorno laboral. Esta información nos ayuda a tomar medidas preventivas específicas y efectivas para evitar que se repitan situaciones similares en el futuro. Además, el estudio de los accidentes laborales nos permite mejorar los procedimientos de seguridad, capacitar al personal en la identificación y gestión de riesgos, y promover una cultura de prevención en la empresa. En resumen, el análisis de los accidentes laborales es una herramienta clave para identificar y corregir deficiencias en materia de seguridad y salud en el trabajo, contribuyendo así a la protección de la integridad física y mental de los trabajadores.

Con este estudio se busca identificar la magnitud de accidentes in itinere en el ámbito nacional, y más específicamente, en cuanto a la gravedad de las consecuencias que

producen en base a la mortalidad o incapacidad temporal que provocan, en qué géneros se presenta más esta tipología de accidentes, y de qué manera se originan en términos de forma o contacto que producen la lesión ya sean accidentes de tráfico, choques contra objetos móviles/inmóviles o sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético. Con estos datos se pretende asociar los factores que han tenido mayor incidencia en la materialización de los accidentes durante el período de seis años que abarca el estudio (2018-2023).



1. OBJETIVOS.

2.1. **Objetivos generales.**

El objetivo general de este trabajo es analizar la accidentabilidad in itinere en España durante el periodo comprendido entre 2018-2023.

2.2. **Objetivos específicos.**

- Identificar la forma o contacto que ha llevado a la materialización de los accidentes in itinere.
- Comparar la tasa de accidentes in itinere con respecto a la situación pre y post pandemia originada por la COVID-19.
- Determinar la gravedad de este tipo de accidentes en base a la mortalidad e incapacidad temporal que han causado.



3. MATERIAL Y MÉTODOS.

Se va a realizar un estudio cuantitativo, descriptivo y retrospectivo, con el fin de conocer los accidentes in itinere que se han producido en los trabajadores dentro de España durante el período comprendido entre 2018-2023.

Como variables resultado se han incluido accidentes de trabajo in itinere en España de los trabajadores por cuenta ajena. Como variables descriptoras del accidente se han incluido el año en qué se producen los accidentes y la gravedad de estos.

Otras variables que se han utilizado para caracterizar los accidentes de trabajo han sido la forma o contacto que originó la lesión y las Comunidades Autónomas donde tuvieron lugar los accidentes. También se han incluido características sociodemográficas como el sexo de los accidentados.

Los datos analizados proceden del fichero informatizado de los partes oficiales de notificación de accidente de trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES) de los años 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023, registrados en la base de datos ESTADEL. La información de accidentes de trabajo viene recogida de la explotación mensual que efectúa la Subdirección General de Estadística y Análisis Sociolaboral de los partes de accidentes de trabajo notificados a través del Sistema Delt@, una vez han sido recibidos por las autoridades laborales provinciales. En las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco se han establecido otros procedimientos que se utilizan como alternativa a Delt@, mediante el uso de los registros CoNTA en Cataluña e IGATT en el País Vasco.

Metodología de la búsqueda bibliográfica

Para la realización de la revisión bibliográfica de este estudio se ha utilizado la estrategia PICO. El primer paso consiste en identificar los cuatro componentes principales: población o problema (P), intervención (I), comparación (C) y resultados (O de *outcomes*).

-Población: personas en España;

-Intervención: personas que han sufrido un accidente in itinere durante el período de estudio;

-Comparación: si han aumentado o disminuido los accidentes entre 2018 y 2023 y cómo ha afectado la pandemia a la materialización de estos accidentes;

-Resultado: número de accidentes que han derivado en incapacidad laboral, qué sexo es el más afectado, la forma o contacto que produjo la lesión y si ha habido aumento o no de accidentes in itinere en esos años.

En el nivel uno nos basamos en los resultados obtenidos de las bases de datos, en el nivel dos los resultados serán obtenidos de literatura gris. En un primer momento se realiza una revisión en las principales bases de datos sobre accidentes de trabajo como son: ILOSTAT, principal fuente de estadísticas laborales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el apartado de condiciones de trabajo y derechos laborales, y seguidamente en seguridad y salud en el trabajo, mediante las siguientes ecuaciones de búsqueda: “Work accident” AND “Community accident” AND “Road accident”. También se realizó una búsqueda en la base de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) sobre accidentes en trayectos. Y una búsqueda en la base de datos de indicadores clave del Sistema Nacional de Salud (SNS), utilizando el indicador de víctimas mortales de accidentes de tráfico con los filtros “años”, “CC.AA.” y “sexo”. Se introdujo como límites aquellas estadísticas entre los años 2018-2023 y que fueran escritas en los idiomas español e inglés.

Para la búsqueda de la evidencia se ha accedido principalmente al Observatorio del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), en el apartado de indicadores evolutivos, accidentes de trabajo y otros daños a la salud, a los informes anuales de accidentes laborales de tráfico para los años 2018-2023.

Se ha consultado el Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa de la Dirección General de Tráfico (DGT), además de artículos de la revista online que dispone en la sección de noticias.

Se ha accedió al Observatorio de siniestralidad de la Mutua Universal establecido en su página web, igualmente se ha hecho con el informe del Observatorio de la siniestralidad vial laboral de la Mutua de Accidentes ASEPEYO.

Asimismo han sido consultadas las páginas oficiales tanto del sindicato Unión Sindical Obrera (USO) y Unión General de Trabajadores (UGT) para contrastar los datos que informan los mismos sobre la siniestralidad laboral de tráfico.

Se ajustaban a la búsqueda doce artículos, de los cuales tras screening se han seleccionado siete artículos utilizando las bases de datos del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) y Google Scholar. Sólo se incluirán trabajos publicados en inglés o español. La búsqueda se limitará a estudios publicados desde el

1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2023, se incluirá la revisión bibliográfica de los artículos seleccionados. Para la búsqueda bibliográfica se utilizarán las siguientes palabras clave: “Accidente in itinere”, “Accidentes de tráfico”, “Accidentes de trabajo” y “Sinistralidad vial laboral”.

El programa informático Microsoft Excel ha sido utilizado para el procesamiento de los datos obtenidos de las fuentes de información mencionadas en este apartado.

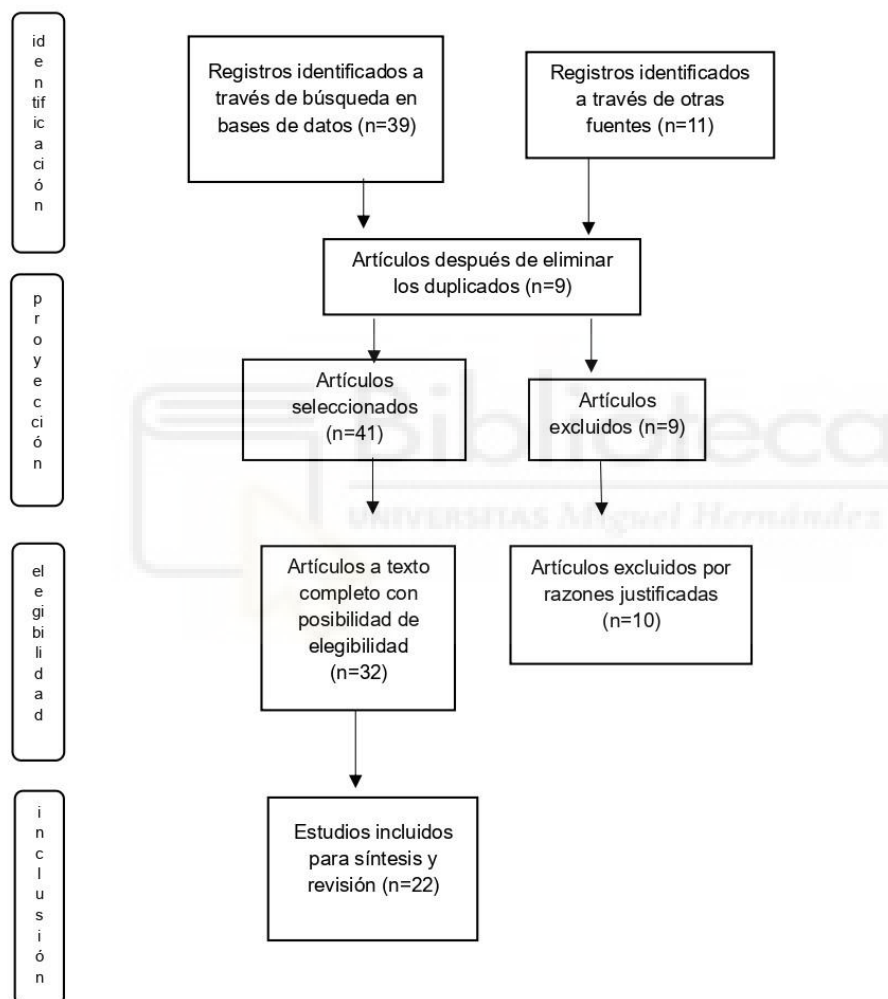


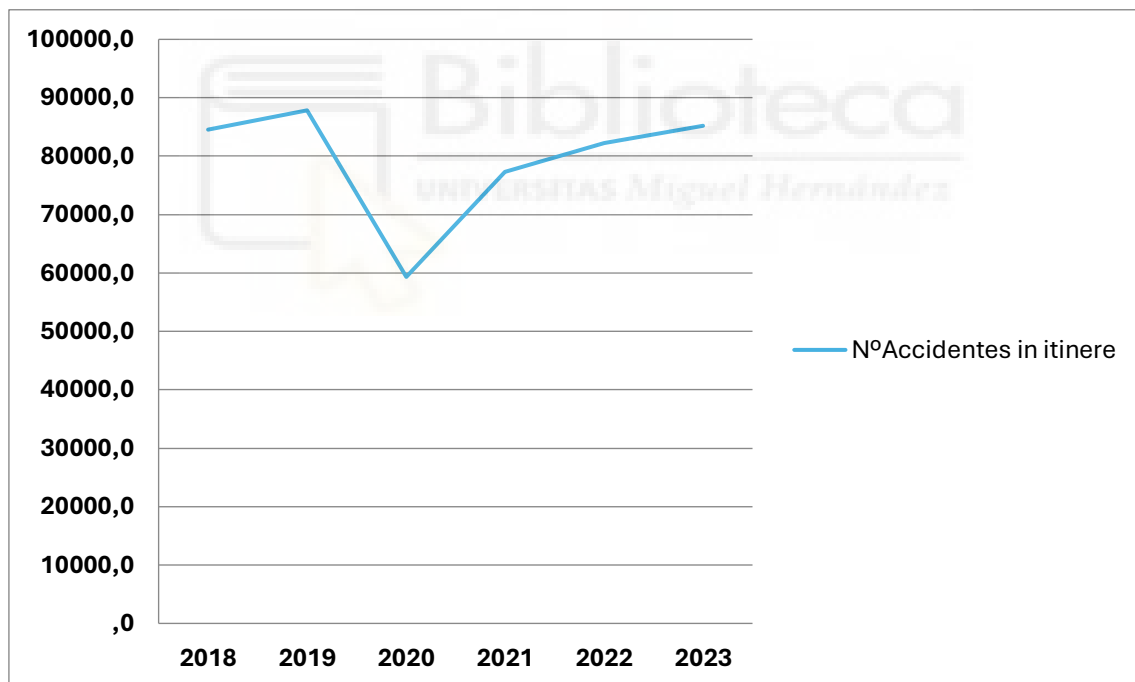
Diagrama PRISMA. Fuente: Elaboración propia.

4. RESULTADOS.

Los datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES) en su Estadística de accidentes de trabajo indican como se puede observar en los siguientes gráficos que el pico más alto en cuanto al número de accidentes in itinere con baja sucede en el año 2019 con 87.846 y el que menos en el año 2020 con 59.933.

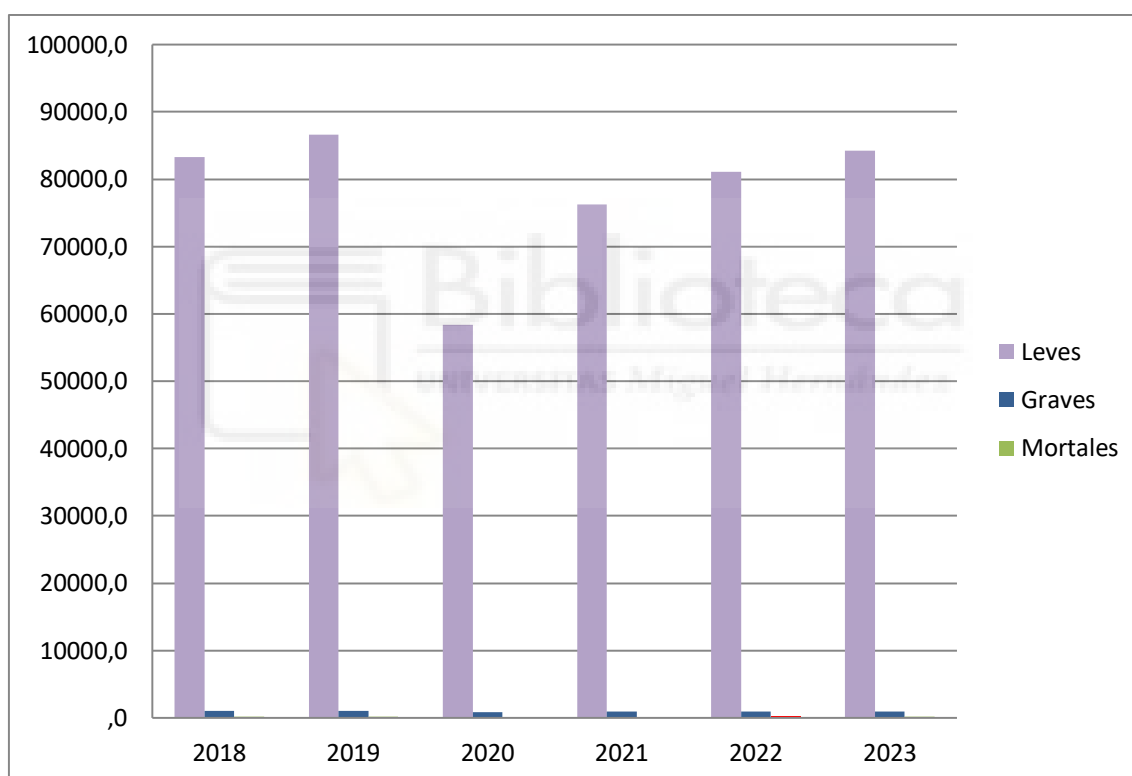
Se puede apreciar como la tendencia de los accidentes in itinere se mantiene constante, resaltando el punto de inflexión que se produce durante los años 2020-2021 como consecuencia de la pandemia mundial producida por el COVID-19 que podría justificarse por las restricciones de movilidad que se impusieron además de la implantación del teletrabajo, lo que acabó reduciendo los desplazamientos y la actividad laboral, aunque a partir del año 2021 vuelven a aumentar año tras año.

Gráfico 2. Evolución del número de accidentes in itinere con baja entre 2018-2023.



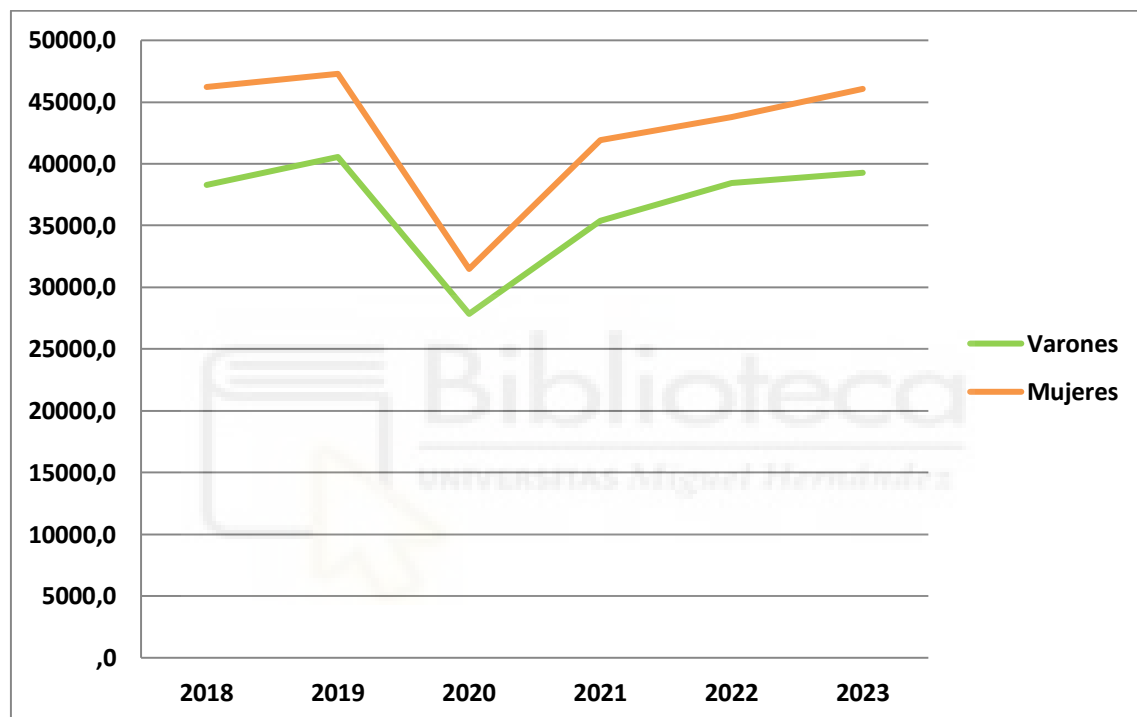
Sobre la gravedad de este tipo de accidentes, la mayoría en todo el periodo que abarca este estudio es de carácter leve suponiendo en todos los años más del 90% de los accidentes, si bien se puede apreciar que el número de accidentes graves es más elevado en los años anteriores a la pandemia siendo el 2018 el año en que más se producen en proporción al número de accidentes totales, mientras que a partir del año 2020 va disminuyendo la cantidad de este tipo, y en cuanto a los mortales cabe destacar que el 2022 es el año en que hay mayor número de accidentes mortales en relación con la totalidad de accidentes aunque es en 2019 el año con mayor mortalidad por ser el año en que se produjeron más accidentes in itinere con baja.

Gráfico 3. Evolución por gravedad de los accidentes in itinere con baja entre 2018-2023.



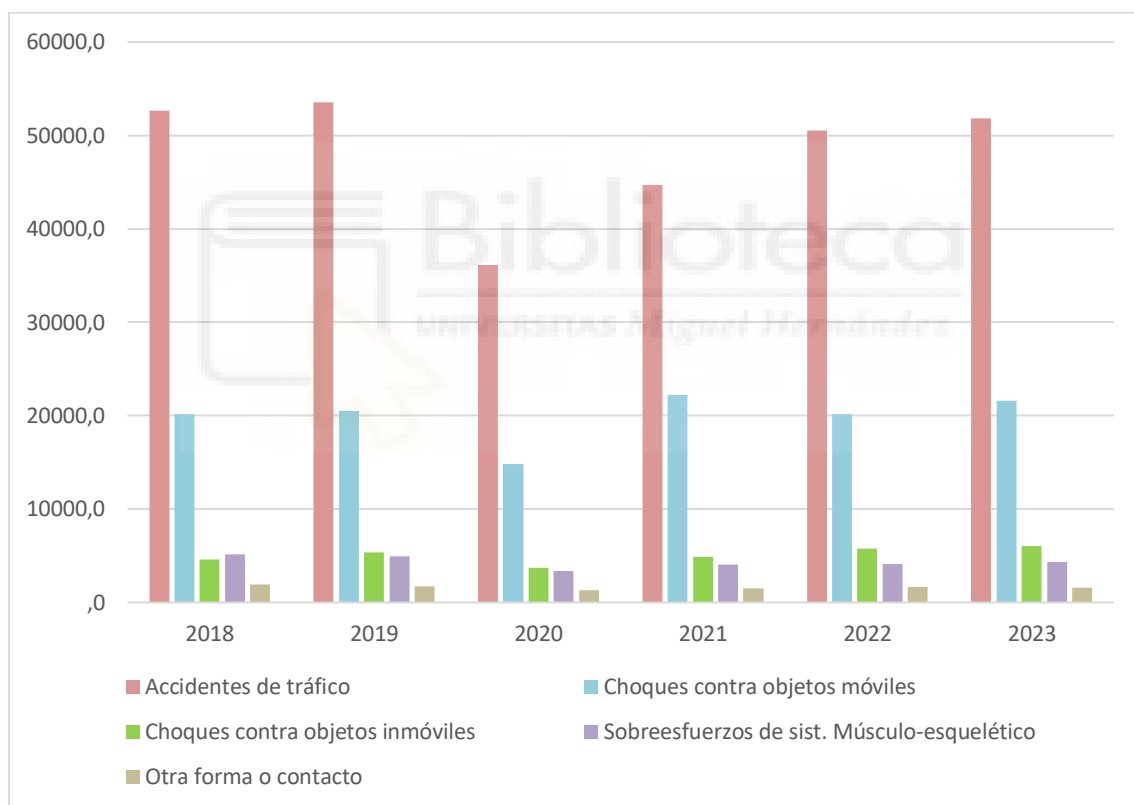
En relación con el género más afectado por los accidentes in itinere se observa claramente como han sido las mujeres las más afectadas, aunque la proporción se mantiene más o menos estable en todos los años, el año 2018 es en el que existe mayor diferencia entre ambos sexos llegando a haber un 10 por ciento de diferencia, después en 2019, 2021 y 2023 se mantienen con unos porcentajes de 54/46, mientras que en 2020 y 2022 son los periodos de menos distancia entre ellos, pero nunca se da una diferencia mayor del 10% en ningún año.

Gráfico 4. Evolución por género que ha sufrido accidentes in itinere con baja entre 2018-2023.



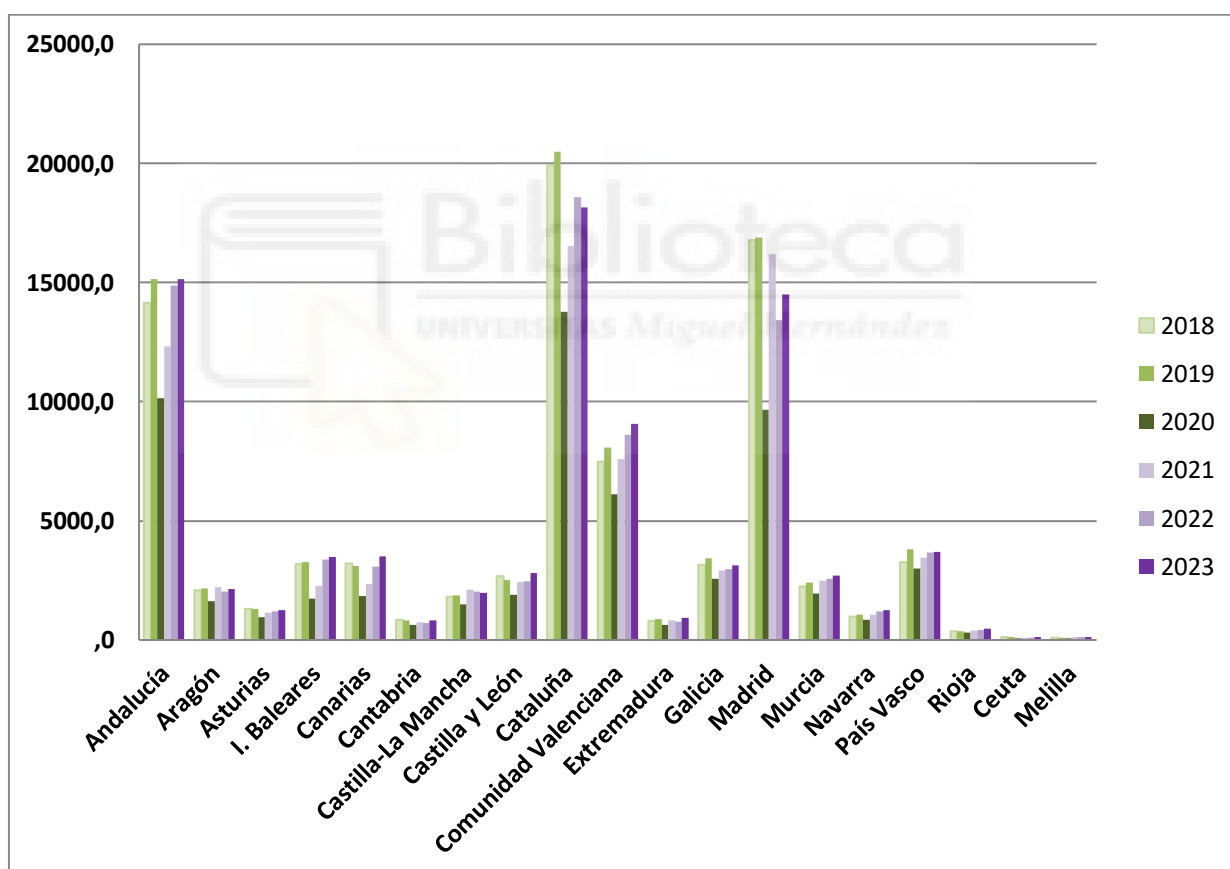
Sobre la forma de producción de los accidentes in itinere con baja se ve claramente la causa mayoritaria que produce estos accidentes, siendo los accidentes de tráfico la mayor causa de ellos con una gran diferencia respecto a las otras formas de producción, es en 2019 y 2023 los años en que más se producen con respecto al número total. En cuanto a la segunda causa más significativa con un porcentaje también elevado se encuentran los choques contra objetos inmóviles siendo el año 2021 en el que más se da esta forma de lesión. Sobre el resto de las formas o contactos, los choques contra objetos móviles, los sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético, y otras formas tienen un menor porcentaje en este tipo de accidentes.

Gráfico 5. Evolución por forma o contacto en que se produjo la lesión de los accidentes in itinere con baja entre 2018-2023.



En cuanto a las Comunidades Autónomas que mayor número de accidentes in itinere con baja han tenido en los seis años analizados se observa una notable diferencia de las comunidades de Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana como las más afectadas, también es cierto que son más grandes en cuanto a densidad de población, los lugares donde hay mayor concentración de actividad económica, mayores son las distancias a la hora de desplazarse al lugar de trabajo. Sobre las menos afectadas son la comunidad de La Rioja, y las comunidades autónomas de Ceuta y Melilla, que al ser más pequeñas en cuanto a tamaño y población requieren menos desplazamientos laborales.

Gráfico 6. Evolución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas entre 2018-2023.



6. DISCUSIÓN.

Los resultados de este estudio muestran que las estadísticas de accidentes laborales en España en los últimos años mantienen una tendencia preocupante. Si ya en 2019 se registraron un 3,8% más de accidentes in itinere que en 2018, y aunque en 2020 disminuyeran un 32,5% con respecto al año anterior debido a la menor actividad a causa de la pandemia mundial de la COVID-19, en 2021 se registró un aumento de un 23,3% de accidentes de este tipo en comparación a 2020, y las cifras no han parado de crecer ya que en 2022 aumentaron un 6,4% más que en 2021, y los datos del año 2023 siguen con la consiguiente tendencia alza con un 3,6% más de accidentes que en el período de 2022.

A través de los gráficos se observa en el periodo que abarca este estudio como la gran mayoría de los accidentes in itinere son de carácter leve, después los de índole grave y con muy poco porcentaje se encuentran los mortales. Esto sucede porque suelen ocurrir en trayectos cortos y rutinarios. En estas situaciones, los conductores suelen estar más relajados y confiados, lo que puede llevar a mayores descuidos y distracciones al volante. Además, estos accidentes suelen ocurrir a baja velocidad, lo que reduce la gravedad de las lesiones en caso de colisión. Sin embargo, es importante tener en cuenta que, aunque la mayoría sean de carácter leve, no se debe minimizar la importancia de estos accidentes, ya que pueden tener consecuencias graves para la salud y la seguridad de los trabajadores.

La gran mayoría de los accidentes mortales son producidos en conducción de vehículo, las causas suelen ser la velocidad inadecuada, la distracción al volante, el incumplimiento de las normas de tráfico, el estado de la carretera y las condiciones climáticas adversas. Es fundamental tomar medidas preventivas para evitar cualquier tipo de accidente en el trayecto casa-trabajo y viceversa.

Se puede constatar también como el género más afectado en este tipo de accidentes han sido las mujeres. Algunas de las razones a las que podemos vincular estos hechos son a que son mayor proporción las mujeres que utilizan medios de transporte público para desplazarse al trabajo, lo que las expone a un mayor riesgo de sufrir accidentes durante el trayecto debido a las condiciones de transporte inseguras o a la inseguridad en las calles. Algunas otras causas pueden ser la diferencia de percepción del riesgo, menor experiencia al volante, jornadas más largas, responsabilidades familiares...

Las mujeres suelen tener horarios laborales más flexibles que los hombres, lo que significa que pueden tener que desplazarse en horas de mayor riesgo, como las horas pico o por la noche, aumentando así la posibilidad de sufrir un accidente.

La distribución geográfica de los empleos puede hacer que las mujeres vivan en áreas con infraestructuras de transporte menos seguras o con mayor nivel de criminalidad, lo que aumenta el riesgo de sufrir un accidente al desplazarse al trabajo.

Existe una mayor presión social sobre las mujeres para conciliar la vida laboral y personal, lo que puede llevarlas a priorizar la rapidez en sus desplazamientos y descuidar medidas de seguridad en el transporte.

Los accidentes in itinere se producen de diversas formas, en este estudio vemos como la gran parte de estos suceden en forma de accidentes de tráfico, en todos los años estudiados la causa o forma principal de materialización ha sido los accidentes en carretera, algunas de las causas a las que podemos achacar esta relación son que los trabajadores pasan más tiempo en la carreta durante sus desplazamientos diarios al lugar de trabajo y que después de una jornada laboral, es común que los trabajadores estén cansados, lo que puede afectar su capacidad de concentración al volante. Además, las distracciones como el uso del teléfono móvil o la fatiga pueden aumentar el riesgo de accidentes. Como advierte UGT los accidentes mortales in itinere aumentaron en 2018 un 19,2% (15), siendo accidentes de tráfico la primera causa de mortalidad laboral entre este tipo de accidentes, además de que desde el año 2013 se han incrementado el número de accidentes laborales de tráfico y asocia este aumento a un cambio en las ocupaciones de los trabajadores y trabajadoras, que cada vez se incluye más el hecho de la conducción de vehículos y a la precariedad laboral.

En este sentido, respecto de la seguridad vial, los accidentes de tráfico constan como causa principal conforme a los datos publicados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2018 (16). Además, cada 33 horas, aproximadamente, falleció una persona como consecuencia de un accidente laboral de tráfico, como refleja el Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa de la Dirección General de Tráfico (DGT) (17). También quedan reflejados estos datos con lo que establece el sindicato Unión Sindical Obrera (USO) referente a la noticia “ *En 2019 se produjeron 77.496 accidentes laborales de tráfico, que supusieron un 11,9% del total de accidentes de trabajo*” (18).

En el periodo de 2020, a pesar de haberse reducido sustancialmente los accidentes, siguieron siendo la primera causa como consta en el informe de accidentes laborales de tráfico del año 2020 publicado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) en cuanto a las distintas formas de los accidentes in itinere, y que los accidentes laborales de tráfico representan el 10,3% del total de los accidentes de trabajo.

Para este periodo cabe destacar la influencia que ha tenido la pandemia del COVID-19 en la gran tasa de disminución de los accidentes in itinere en España por varias razones. Una de las principales causas fue la implementación generalizada del teletrabajo y la reducción de la movilidad de los trabajadores, lo que significó menos desplazamientos diarios hacia y desde el lugar de trabajo. Al disminuir la cantidad de personas en las carreteras y en el transporte público, se redujo la probabilidad de sufrir accidentes de tráfico en el trayecto laboral.

Además, las restricciones de movilidad impuestas durante la pandemia llevaron a muchas empresas a adoptar medidas de flexibilidad horaria y a fomentar el uso de medios de transporte alternativos, como la bicicleta o caminar, para evitar aglomeraciones en el transporte público. Estas medidas contribuyeron a una menor exposición de los trabajadores a situaciones de riesgo en sus desplazamientos.

Como establece la revista de la Dirección General de Tráfico (DGT) en su artículo ‘*La pandemia frena los accidentes laborales de tráfico*’ (19) los efectos de la pandemia han hecho que se llegue a los niveles más bajos desde el año 2013 en cuanto a número de accidentes de tráfico.

Por otro lado, la concienciación sobre la importancia de la seguridad vial y la adopción de medidas preventivas por parte de las empresas y los trabajadores también pueden haber contribuido a la reducción de los accidentes in itinere durante la pandemia. La combinación de estos factores ayudó a disminuir los incidentes en el trayecto laboral y a mejorar la seguridad de los trabajadores en sus desplazamientos.

En cuanto al año 2021 aumentaron en un 30,3% los accidentes en los trayectos laborales con respecto al año anterior con 19.990 accidentes in itinere más. Corresponde además con lo establecido en el Informe anual de accidentes laborales de tráfico para el año 2021 por el Instituto Nacional de Salud y Seguridad en el Trabajo (INSST) afirmando

que los accidentes laborales de tráfico representan el 10,9% del total de accidentes laborales.

Algunos de los factores que han podido contribuir a este gran aumento siguiendo en época de pandemia han sido la flexibilización de las restricciones impuestas por el COVID-19, ya que la cantidad de trabajadores desplazándose hacia sus lugares de trabajo fue mayor.

Otro factor puede ser un aumento de la fatiga laboral y el estrés en muchos trabajadores, lo que podría afectar su capacidad de concentración y aumentar el riesgo de sufrir un accidente durante el desplazamiento hacia el trabajo.

Es posible que los trabajadores hayan cambiado sus patrones de movilidad durante la pandemia, eligiendo medios de transporte menos seguros o caminos más peligrosos para llegar a sus lugares de trabajo.

Otras razones como las malas condiciones climáticas o el aumento del tráfico en las carreteras podrían haber contribuido al aumento de los accidentes in itinere en España durante el año 2021.

Los datos del año 2022, también reflejan en el informe de accidentes laborales de tráfico del año 2022 publicado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) (20) el número de accidentes producido por cada forma de materialización de los accidentes in itinere, y que los accidentes laborales de tráfico representan el 11,3% del total de los accidentes de trabajo.

Para el periodo de 2023 sigue aumentando un 3,6% la tasa de accidentes con 3.091 accidentes in itinere más respecto al año 2022. En cuanto a la forma de producción del accidente, los accidentes de tráfico siguen siendo la mayor causa tanto de accidentes como de tasa de mortalidad, suponiendo un 60,7% del total de las causas de accidentes y los responsables del 89% de la mortalidad in itinere. Reflejado todo esto en el Observatorio de la siniestralidad vial laboral para el primer trimestre de este mismo año de la Mutua ASEPEYO conforme establece que este tipo de accidentes constituyen el 13% del total de los accidentes laborales y la escandalosa cifra de que el 30% de la mortalidad de los accidentes son de tráfico (21).

Las Comunidades Autónomas que más accidentes presentan durante los años analizados son Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana y Madrid, esto es debido a factores como son la densidad de población de las mismas ya que al abarcar mucha

más población que el resto las posibilidades de sufrir un accidente es mayor, también se debe a las infraestructuras de transporte y a la mayor densidad de tráfico con respecto a otras comunidades con menos población, y es que la calidad de las conexiones entre los diferentes puntos de la región pueden influir en la seguridad de los desplazamientos en vehículo propio, transporte público o bicicleta, afectando así la tasa de accidentes in itinere.

También tiene su influencia que hay mayor número de empresas y actividad económica lo que mueve a un número de trabajadores superior, lo que conlleva que haya más trabajadores desplazándose diariamente a sus lugares de trabajo. Además, al ser ciudades más grandes hay mayor distancia entre el hogar y el lugar de trabajo lo que hace que aumenten las posibilidades de sufrir un accidente en el trayecto. Así lo establece además la Mutua Universal en su Observatorio de Siniestralidad (22).

Observamos de la misma manera que las Comunidades Autónomas que han sufrido menos accidentes en el periodo de estudio son La Rioja y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Esto puede ser debido a que al ser ciudades con menor presencia de población la densidad de tráfico es menor, y al ser más pequeñas en tamaño, al contrario que en la grandes, hay menor distancia del trabajo al hogar, además de que hay un menor uso de los medios de transportes públicos y privados.

Se han de tener en cuenta otros factores que pueden explicar estas tendencias, como puede ser que cuenten con infraestructuras de transporte más seguras, y es que algunas comunidades pueden tener una mejor red de carreteras y transportes públicos más seguros, lo que reduce la probabilidad de sufrir un accidente in itinere.

Además, la importancia de una cultura de seguridad en el trabajo, y como en algunas zonas, las empresas y los trabajadores pueden tener una cultura más enfocada en la seguridad laboral, lo que implicaría menor siniestralidad.

También influyen las condiciones laborales, ya que las condiciones laborales pueden ser mejores, con jornadas laborales más razonables, lo que reduce la fatiga y el estrés de los trabajadores y disminuye la probabilidad de sufrir un accidente.

Cabe destacar que algunos lugares cuentan con mayor concienciación y formación en seguridad vial, algunas comunidades autónomas, se pueden llevar a cabo más campañas de concienciación y formación en seguridad vial, lo que hace que los trabajadores estén más informados sobre cómo prevenir accidentes in itinere.

Y, por último, otra razón que cabe mencionar son las medidas de prevención en las empresas, por el hecho de que algunas empresas pueden implementar medidas de prevención más efectivas, como programas de teletrabajo, horarios flexibles o sistemas de transporte seguro para sus empleados, lo que conlleva menor riesgo de accidentes.



7. CONCLUSIONES.

Como conclusiones de este estudio cabe destacar que:

1. En el año 2020 disminuyó significativamente el número de accidentes in itinere.

Esto fue debido a la pandemia del COVID-19 por el teletrabajo y medidas de distanciamiento social implementadas, además de la reducción de la actividad económica y de la producción en algunos sectores.

2. Tras la pandemia los accidentes no han parado de aumentar.

Podemos asociar esta problemática a la combinación de factores como cambios de hábitos en los desplazamientos al usar menos transporte público y más vehículos particulares, mayor tráfico en las carreteras, el estrés, la fatiga y las distracciones asociadas a la situación postpandemia.

3. Las mujeres sufren más accidentes en los trayectos que los varones.

En general, los factores socioeconómicos y de género pueden influir en la exposición de las mujeres a un mayor riesgo de sufrir accidentes laborales in itinere en comparación con los hombres.

4. La mayoría de los accidentes son en forma de accidentes de tráfico.

Tiene su causa en que la principal forma de desplazamiento de los trabajadores para llegar a su lugar de trabajo es a través de medios de transporte como automóviles, motocicletas, bicicletas, etc. Esto hace que estén expuestos a los riesgos inherentes a la circulación vial, como el exceso de velocidad, la imprudencia al manejar, el estado de las carreteras, entre otros factores. Además, el aumento del tráfico en las ciudades y las largas distancias que algunas personas deben recorrer para llegar a su trabajo, aumentan la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico en el trayecto.

5. Las Comunidades Autónomas más afectadas son Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana y Madrid.

Algunas de las razones son la mayor densidad de población, lo que significa que hay más personas desplazándose diariamente hacia y desde su lugar de trabajo, lo que aumenta las posibilidades de que ocurran accidentes. Las infraestructuras de transporte, ya que cuentan con una mayor densidad de tráfico y una infraestructura de transporte más congestionada y también la mayor presencia de empresas y actividad

económica al ser las regiones más desarrolladas económicamente de España, lo que implica que más personas se desplacen diariamente para ir a trabajar.

6. Las Comunidades Autónomas con menos accidentes son Ceuta, Melilla y La Rioja.

Por la menor densidad de tráfico, la menor distancia entre el hogar y el lugar de trabajo, ello implica menos uso de medios de transporte al poder ir caminando a los lugares de trabajo.

7. La gran mayoría de estos accidentes son clasificados como leves.

Es decir, se trata de accidentes que suelen ocurrir en trayectos cortos y rutinarios. En estas situaciones, los conductores suelen estar más relajados y confiados, lo que puede llevar a mayores descuidos y distracciones al volante, además de que suelen ocurrir a poca velocidad, lo que hace que las consecuencias de estos accidentes no sean muy graves.

8. El año que más accidentes in itinere ocurrieron fue 2019.

Estos datos los podemos asociar a un aumento de la población activa, es posible que haya habido un aumento en la cantidad de personas que se desplazan diariamente al trabajo debido a factores como el crecimiento económico o la creación de nuevos empleos; una mayor congestión de tráfico para ese periodo; unas malas condiciones de las carreteras: Puede ser que en 2019 las carreteras estuvieran en peor estado que en otros años; o debido a una mayor tasa de distracción en la conducción, sobre todo con el uso de dispositivos electrónicos.

8. BIBLIOGRAFÍA.

1. Organización Internacional del Trabajo. (2023). Casi 3 millones de personas mueren por accidentes y enfermedades relacionadas con el trabajo. Recuperado de: <https://www.ilo.org/es/resource/news/casi-3-millones-de-personas-mueren-por-accidentes-y-enfermedades>.
2. Eurostat. (Octubre, 2023) European statistics on accidents at work (ESAW). Recuperado de: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Accidents_at_work_statistics.
3. Ministerio de Trabajo y Economía Social. (2023). Estadística de accidentes laborales[Informe].Recuperado de: https://www.mites.gob.es/es/estadisticas/condiciones_trabajo_relac_laborales/EAT/welcome.htm#
4. INSTITUT VALENCIÀ DESEGURETAT I SALUTEN EL TREBALL (INVASSAT). Estadísticas de accidentes de trabajo en la Comunitat Valenciana: enero–diciembre 2022 [en línea]. Jorge Cervera Boada, José Ignacio Villarroya Bayarri, Miguel Poquet Peiró, coaut. Burjassot: INVASSAT, 2022. 135 p. [Consulta: 15.05.2024].
5. Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
6. Constitución Española. «BOE» núm. 311, de 29/12/1978.
7. Ley 31/1995, de 8 de noviembre, Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
8. Ley 55/2003, de 16 de diciembre, del Estatuto Marco del personal estatutario de los servicios de salud.
9. Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

10. Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público.
11. Orden de 16 de diciembre de 1987, por la que se establecen nuevos modelos para la notificación de accidentes de trabajo y se dan instrucciones para su cumplimentación y tramitación.
12. Directiva Europa 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo.
13. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. (2015). Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020.
14. Organización Internacional del Trabajo. (1981). Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (número de convenio 155).
15. *Accidentes mortales in itinere aumentan un 19,2%, siendo accidentes de tráfico la primera causa de mortalidad laboral entre éstos.* (s/f). UGT. Recuperado el 12 de junio de 2024, de <https://www.ugt.es/accidentes-mortales-itinere-aumentan-un-192-siendo-accidentes-de-trafico-la-primera-causa-de>.
16. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2018). Informe de accidentes laborales de tráfico de 2018. Madrid, España.
17. Dirección General de Tráfico. (2020). Plan tipo de movilidad segura y sostenible en la empresa.
18. Prensa, U. S. O. (2020, diciembre 28). *En 2019 se produjeron 77.496 accidentes laborales de tráfico.* Sindicato USO; Unión Sindical Obrera. <https://www.uso.es/en-2019-se-produjeron-77-496-accidentes-laborales-de-trafico/>.

19. Tráfico y Seguridad Via, R. (s/f). *La pandemia frena los accidentes laborales de tráfico*. Dgt.es. Recuperado el 12 de junio de 2024, de <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/11NOVIEMBRE/1125-Accidentes-laborales.shtml>.
20. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. (2022). Informe de accidentes laborales de tráfico de 2022. Madrid, España.
21. ASEPEYO. (2023). Observatorio de la siniestralidad vial laboral.
22. *Mutua Universal reconoce a más de 70 empresas asociadas sus méritos en la prevención de la siniestralidad laboral*. (s/f). Mutuauniversal.net. Recuperado el 12 de junio de 2024, de <https://www.mutuauniversal.net/es/actualidad/noticias/noticia/Mutua-Universal-reconoce-a-mas-de-70-empresas-asociadas-sus-meritos-en-la-prevencion-de-la-siniestralidad-laboral/>.
23. Observatorio del Ministerio de Trabajo y Economía Social. (2022). Indicador de accidentes laborales de tráfico (ALT) [Datos estadísticos]. Recuperado de [<https://www.insst.es/el-observatorio/indicadores-evolutivos/accidentes-de-trabajo-y-otros-danos-a-la-salud/accidentes-laborales-de-trafico>].

9. ANEXOS.

DATOS COMPLEMENTARIOS DE ANALISIS DE LOS ACCIDENTES IN ITINERE

Para el año **2018** se produjeron **84.511 accidentes in itinere con baja**, lo que supone un 13,7% de los accidentes laborales totales de ese año. De estos accidentes 83.315 fueron leves, 1.041 fueron graves, mientras que 155 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a **38.282 varones y 46.229 mujeres**. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (52.662, de los cuales 145 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (20.148), choques contra objetos móviles (4.630), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (5.179) y otras formas o contactos (1.892).

Gráfico 7. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2018.

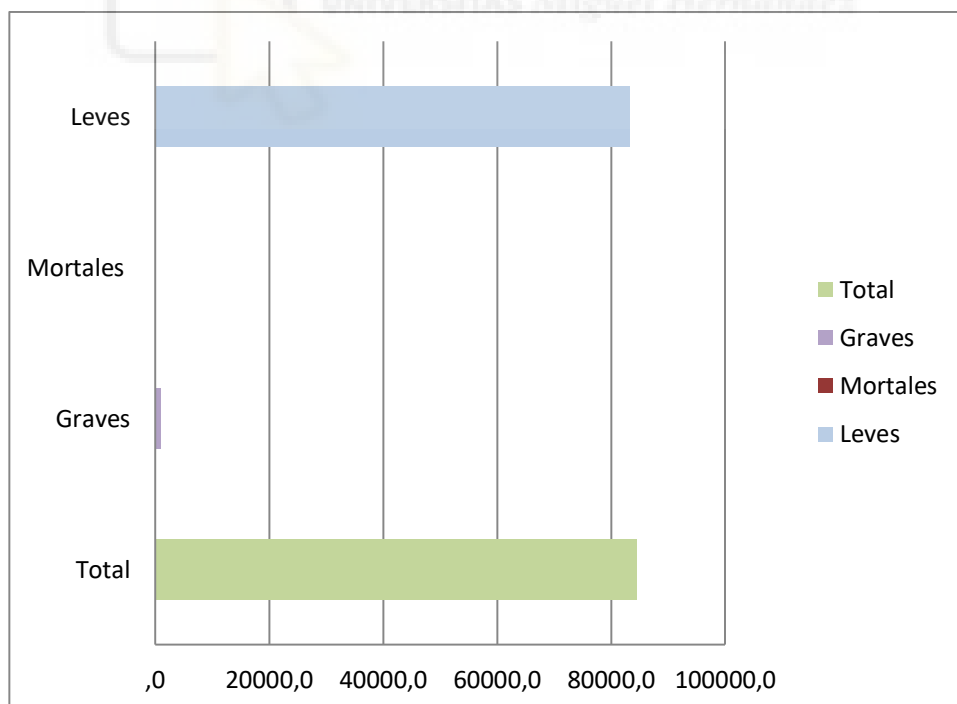


Gráfico 8. Distribución de accidentes por sexo en 2018.

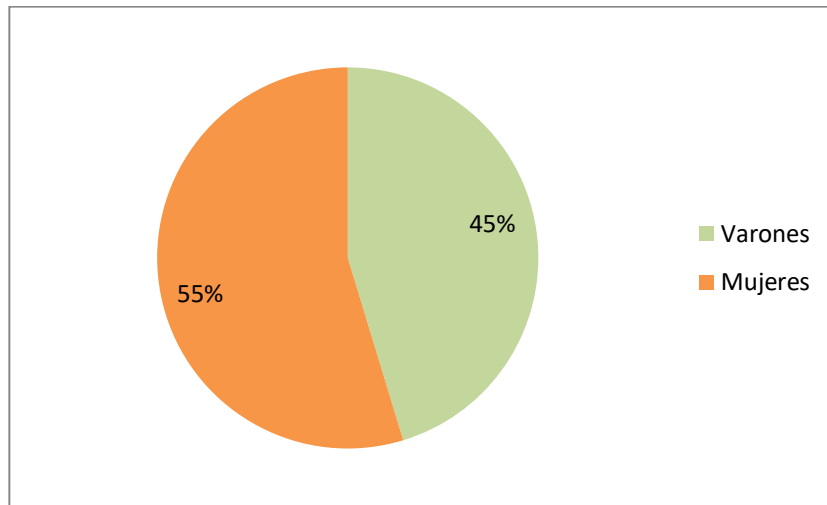


Gráfico 9. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de los accidentes en 2018.

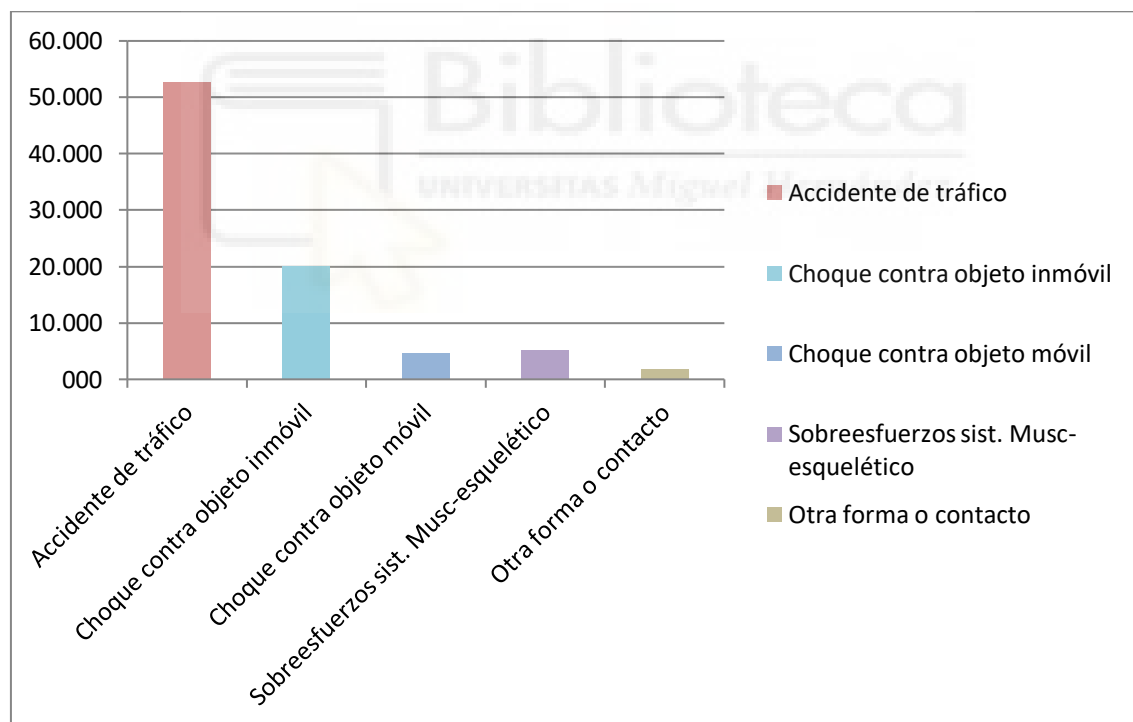
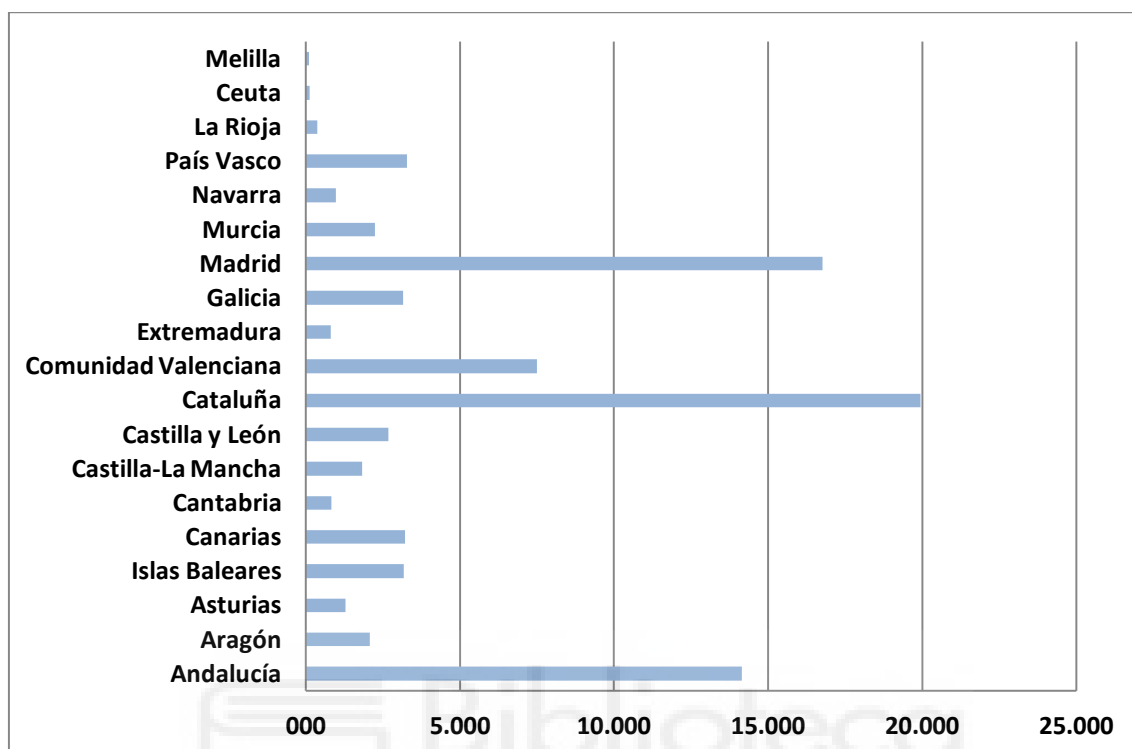


Gráfico 10. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2018.



En cuanto al año **2019**, en este periodo se produjeron **87.846 accidentes in itinere con baja**, lo que supone un 13,5% de los accidentes laborales totales de ese año. De estos accidentes 86.624 fueron leves, 1.062 fueron graves, mientras que 160 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a *40.556 varones y 47.290 mujeres*. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (55.312, de los cuales 136 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (20.521), choques contra objetos móviles (5.369), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (4.914) y otras formas o contactos (1.730).

Gráfico 11. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2019.

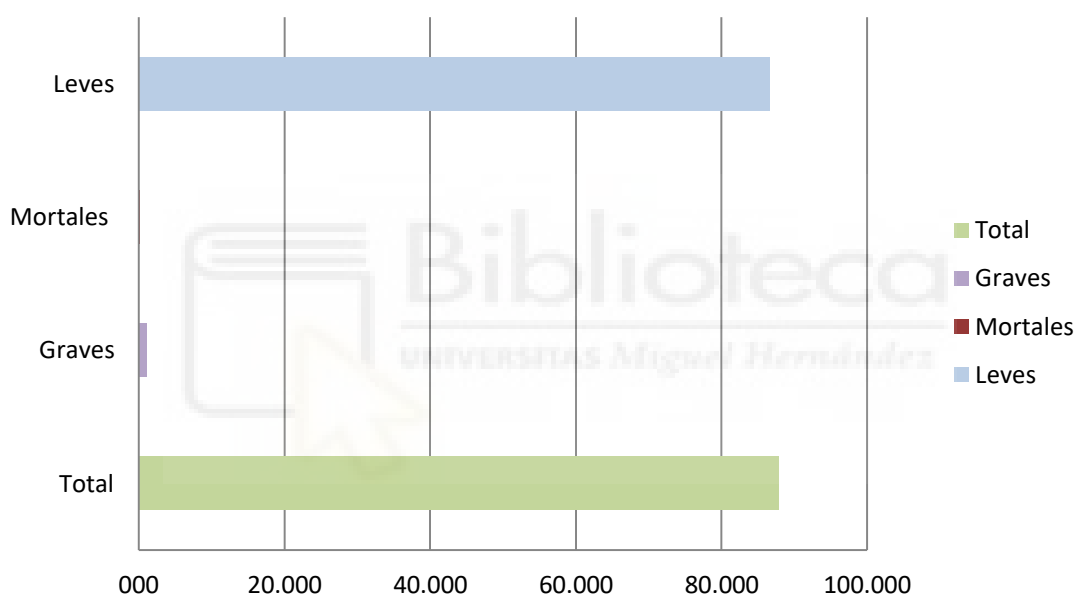


Gráfico 12. Distribución de accidentes por sexo en 2019.

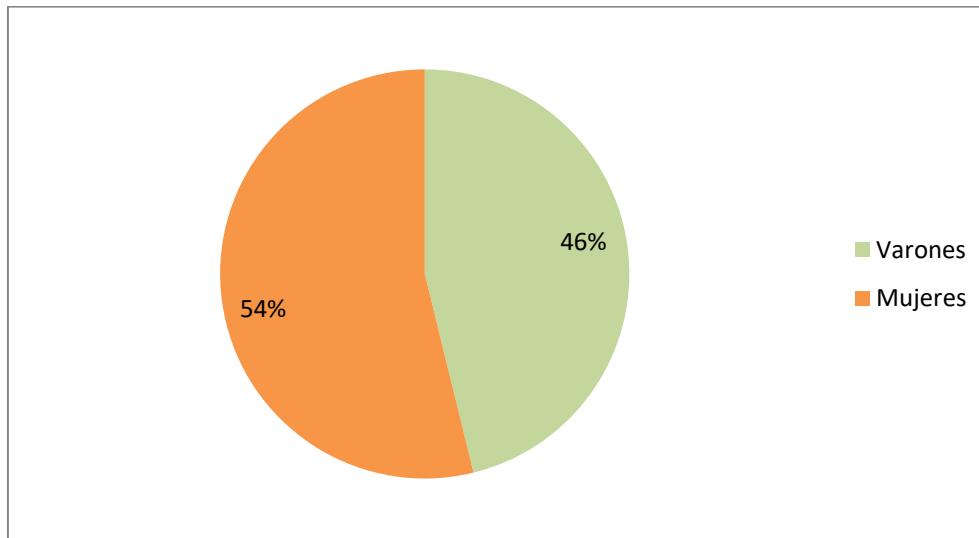


Gráfico 13. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de accidentes en 2019.

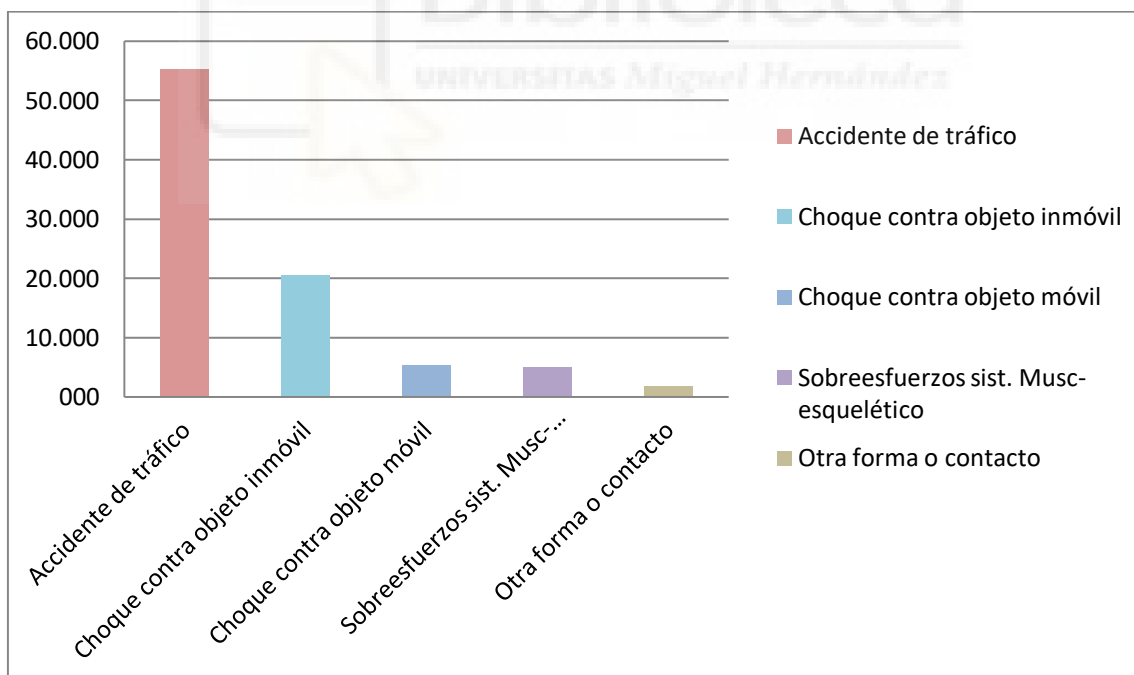
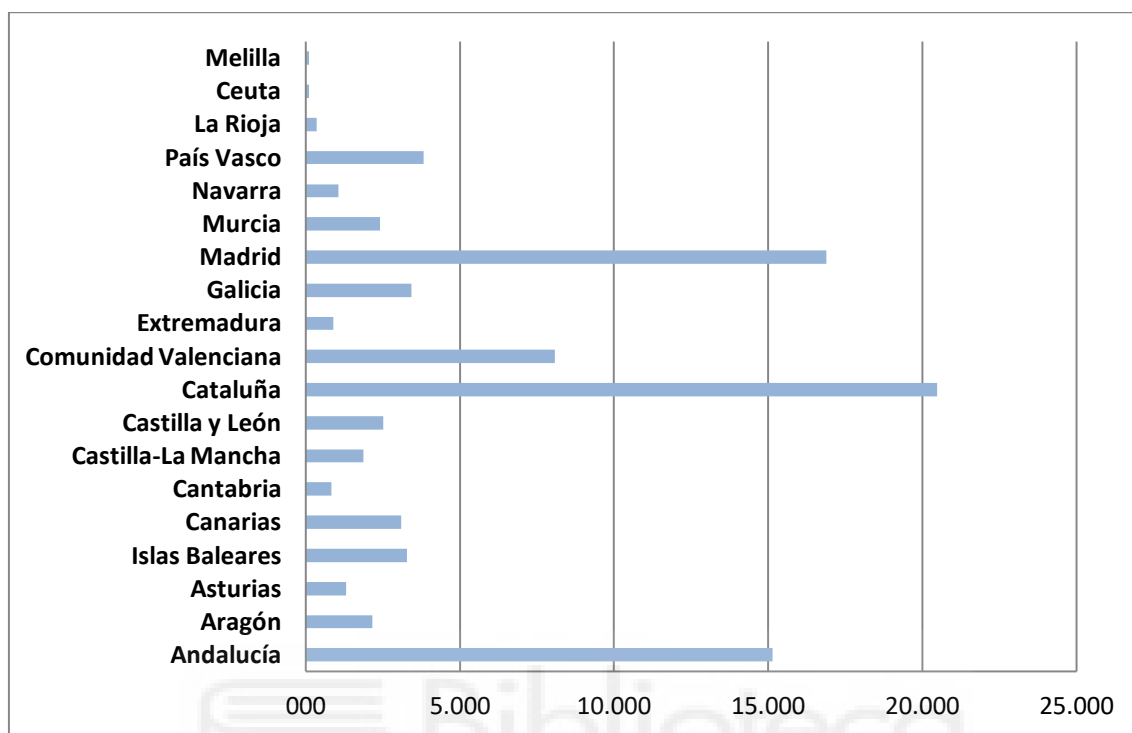


Gráfico 14. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2019.



En el año **2020** se produjeron **59.333 accidentes in itinere con baja**, lo que supone un 11,7% de los accidentes laborales totales de ese año, y disminuyeron un 20,3% respecto al año anterior. De estos accidentes 58.383 fueron leves, 832 fueron graves, mientras que 118 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a **27.849 varones y 31.484 mujeres**. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (36.139, de los cuales 110 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (14.817), choques contra objetos móviles (3.727), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (3.375) y otras formas o contactos (1.275).

Gráfico 15. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2020.

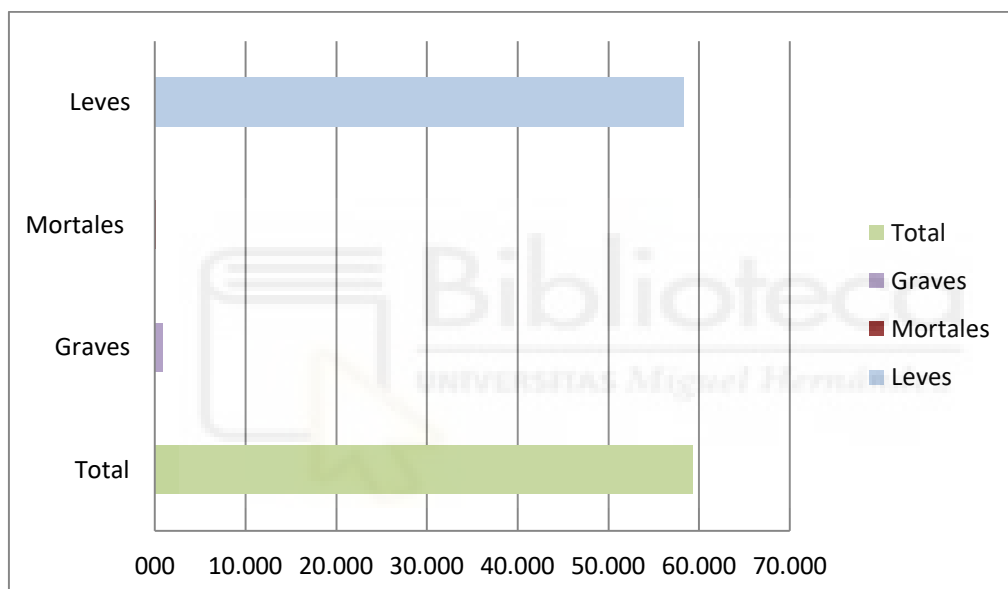


Gráfico 16. Distribución de accidentes por sexo en 2020.

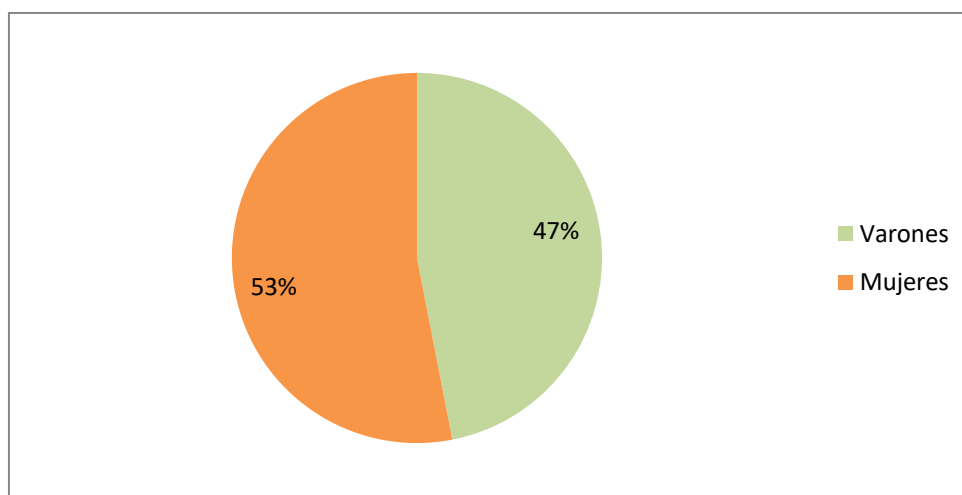


Gráfico 17. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de accidentes en 2020.

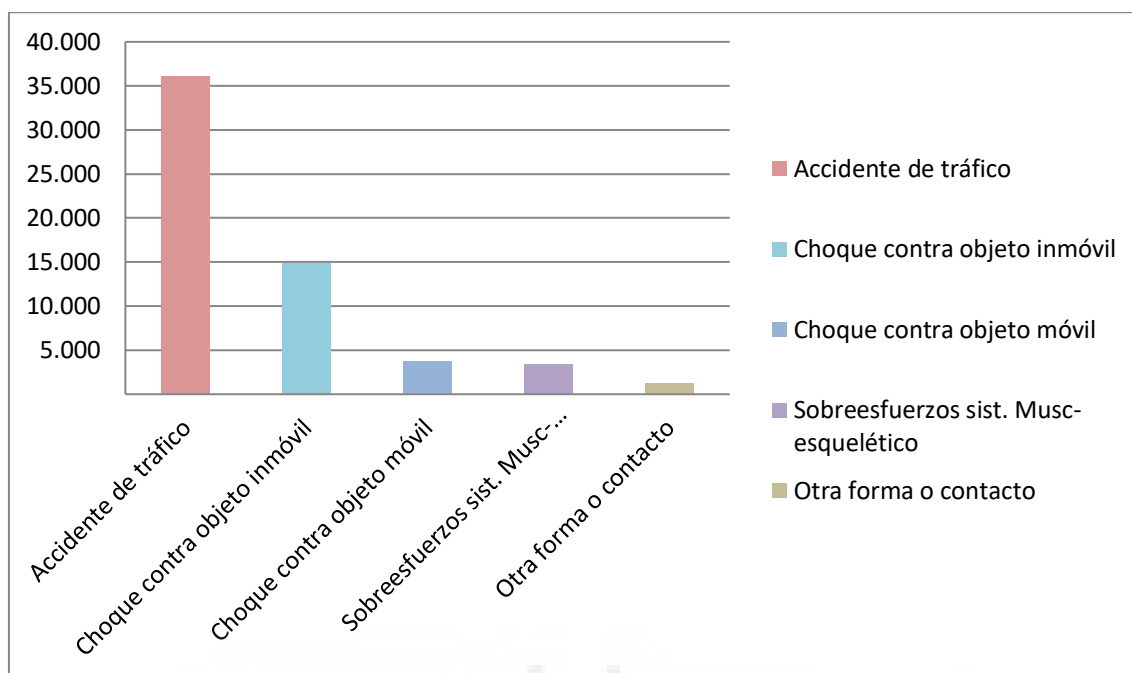
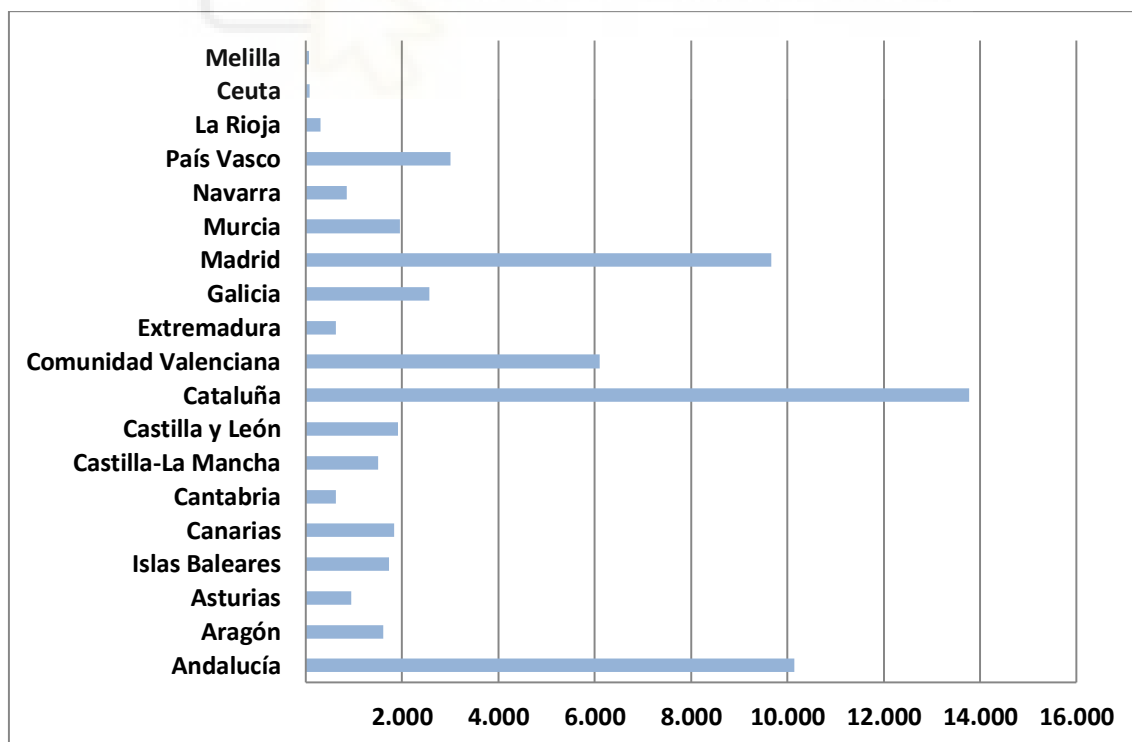


Gráfico 18. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2020.



En el año **2021** se produjeron **77.323 accidentes in itinere con baja**, un 30,3% más que en 2020, estos accidente suponen un 11,7% de los accidentes laborales totales de ese año. De estos accidentes 76.292 fueron leves, 901 fueron graves, mientras que 130 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a *35.397 varones* y *41.926 mujeres*. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (44.720, de los cuales 116 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (22.192), choques contra objetos móviles (4.882), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (4.038) y otras formas o contactos (1.491).

Gráfico 19. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2021.

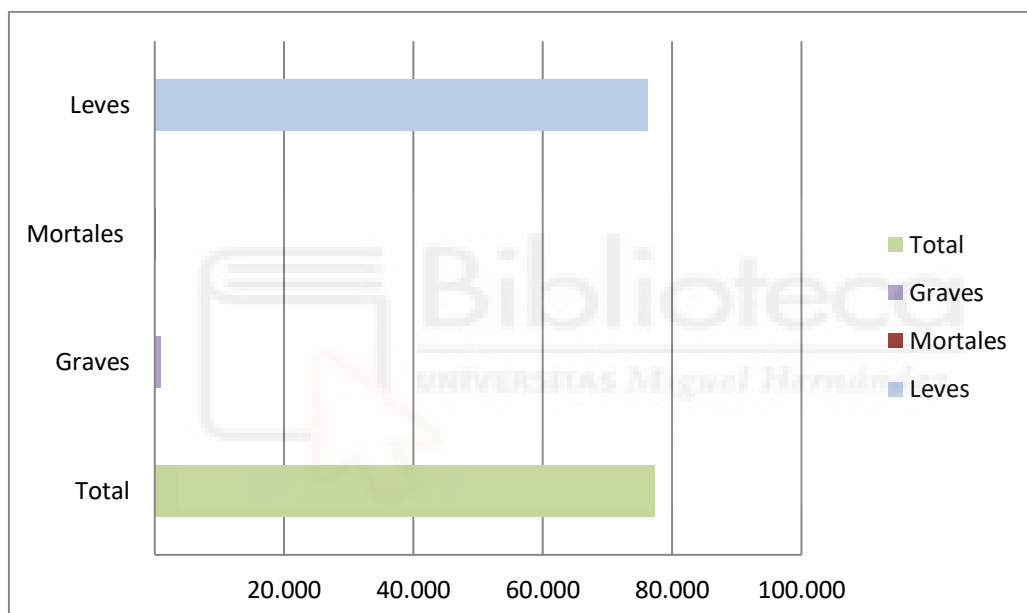


Gráfico 20. Distribución de accidentes por sexo en 2021.

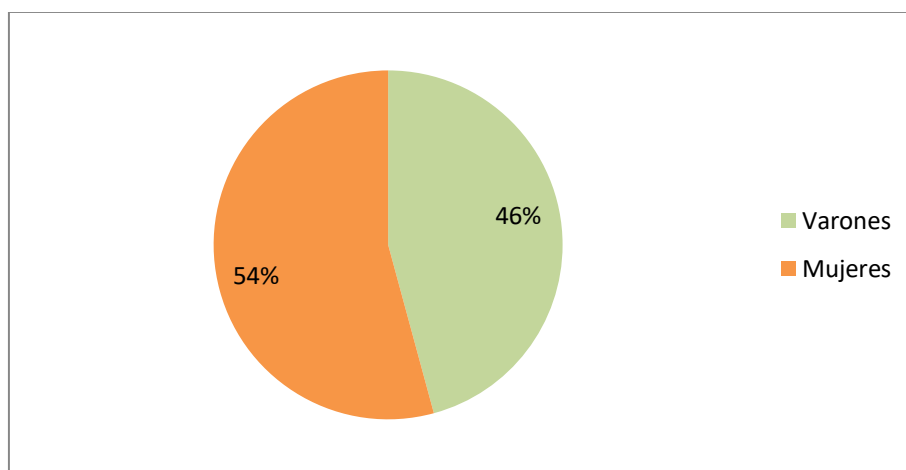


Gráfico 21. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de accidentes en 2021.

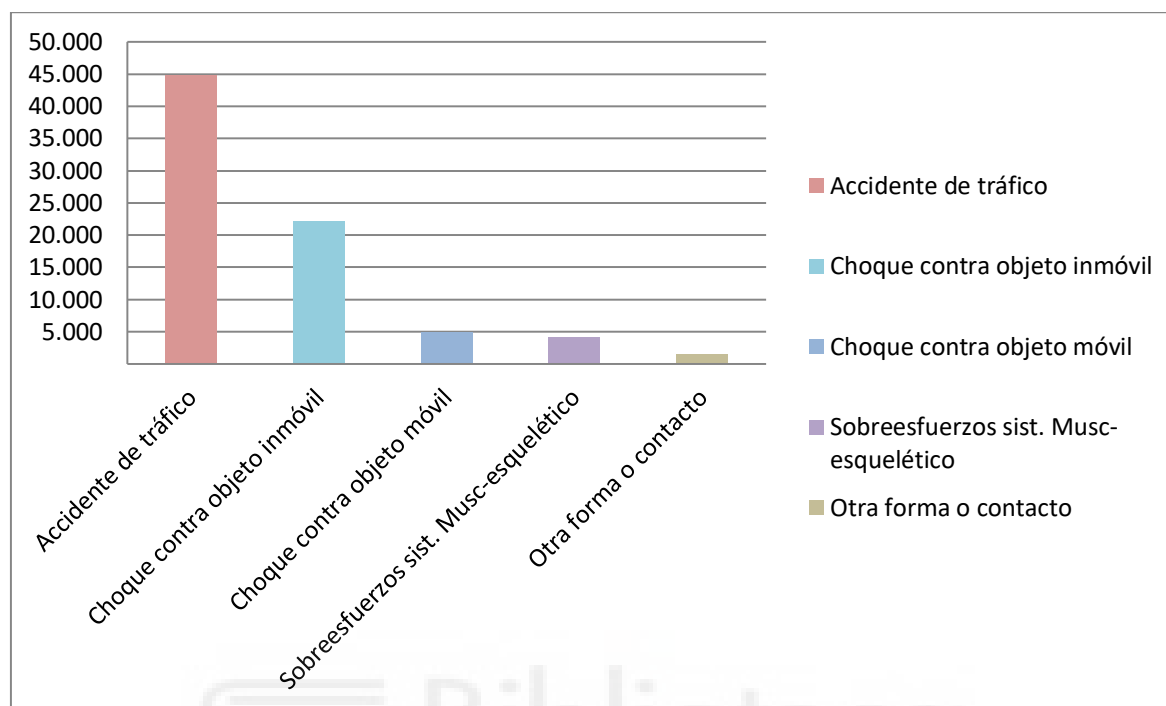
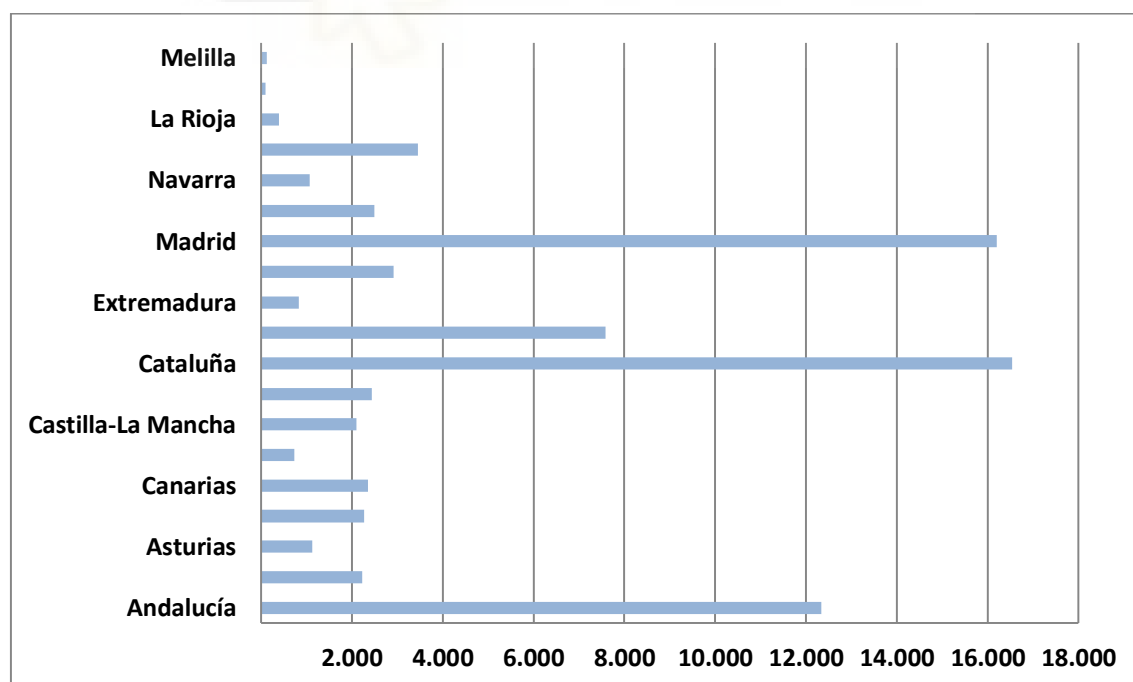


Gráfico 22. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2021.



Para el año **2022** se produjeron **82.236 accidentes in itinere con baja**, los que suponen un 12,6% de los accidentes laborales totales de ese año. De estos accidentes 81.136 fueron leves, 946 fueron graves, mientras que 154 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a **38.459 varones y 43.777 mujeres**. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (50.548, de los cuales 132 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (20.141), choques contra objetos móviles (5.756), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (4.137) y otras formas o contactos (1.654).

Gráfico 23. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2022.

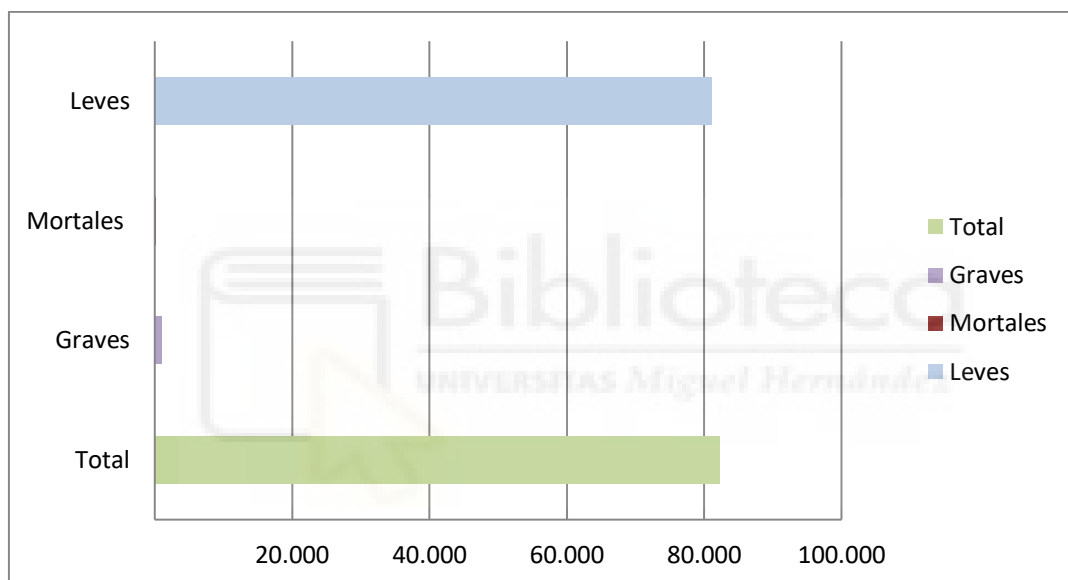


Gráfico 24. Distribución de accidentes por sexo en 2022.

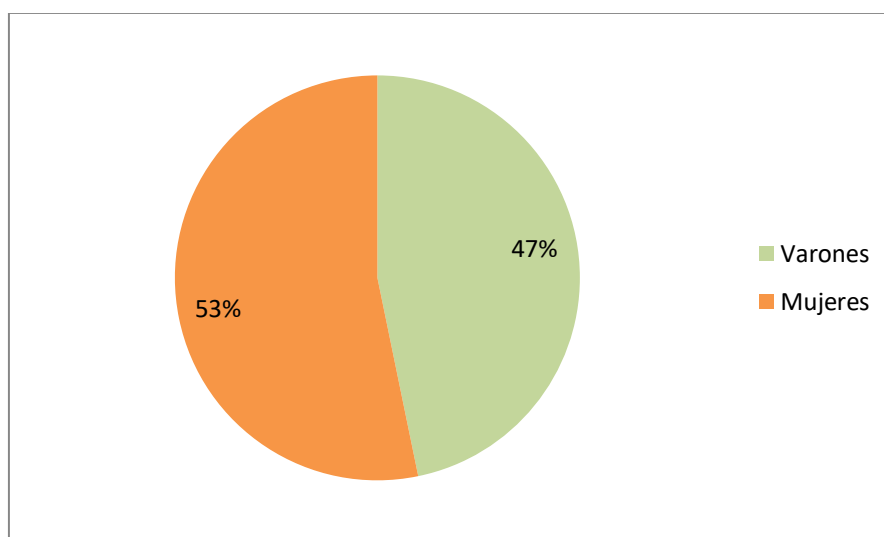


Gráfico 25. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de accidentes en 2022.

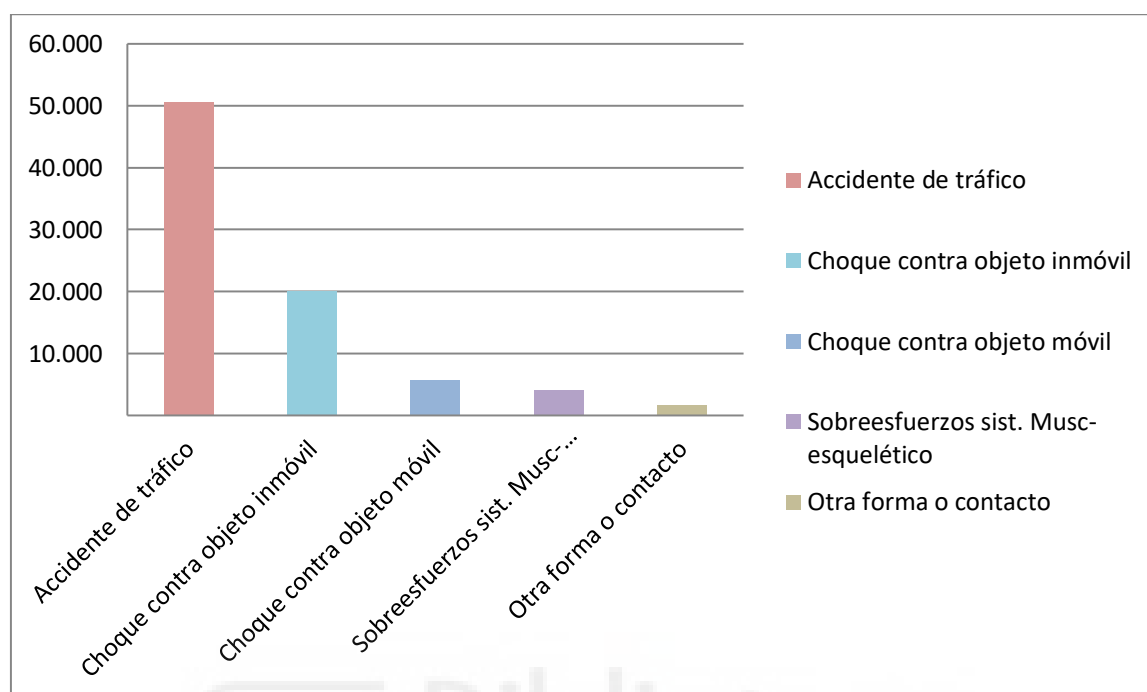
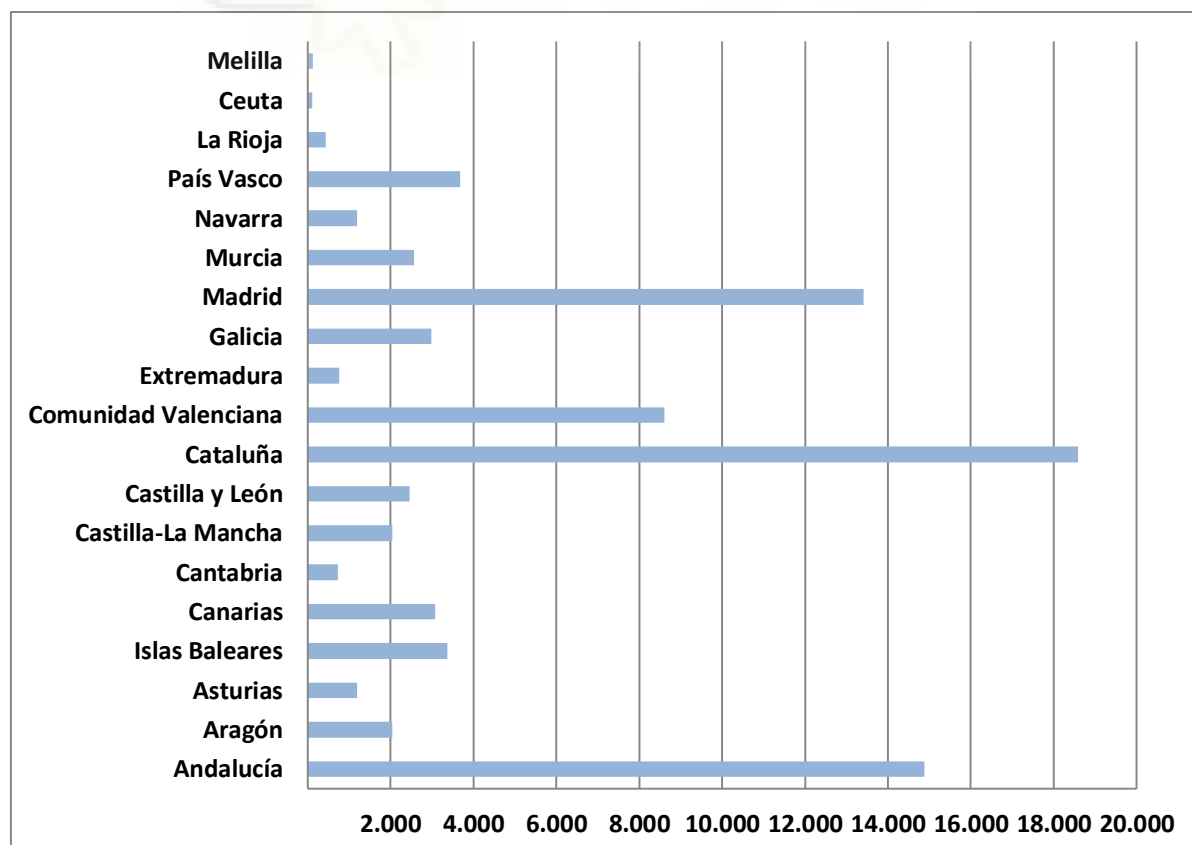


Gráfico 26. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2022.



En el año **2023** se produjeron **85.327 accidentes in itinere** con baja, estos suponen un 13,6% de los accidentes laborales totales de ese año. De estos accidentes 84.240 fueron leves, 947 fueron graves, mientras que 140 llegaron a ser mortales. Los accidentes afectaron a **39.281 varones** y **46.046 mujeres**. La distribución de la forma o contacto que originó la lesión fue en accidentes de tráfico (51.796, de los cuales 125 fueron mortales), choques contra objetos inmóviles (21.613), choques contra objetos móviles (6.072), sobreesfuerzos del sistema músculo-esquelético (4.292) y otras formas o contactos (1.554).

Gráfico 27. Distribución accidentes in itinere con baja leves, graves y mortales en 2023.

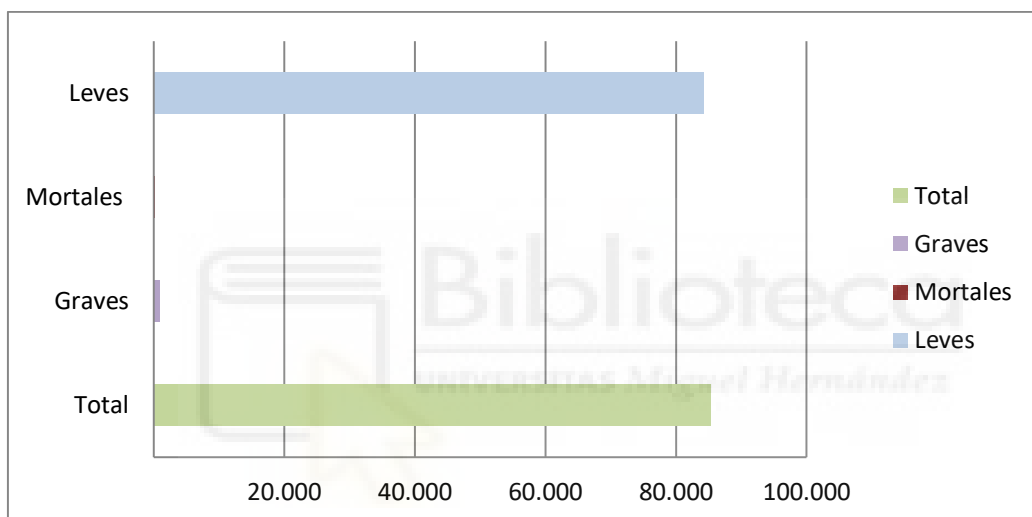


Gráfico 28. Distribución de accidentes por sexo en 2023.

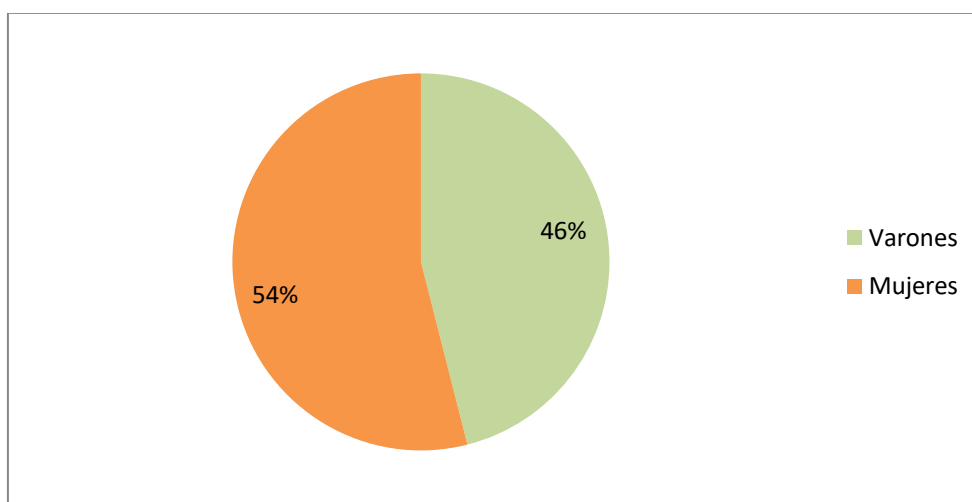


Gráfico 29. Distribución por forma o contacto que originó la lesión de accidentes en 2023.

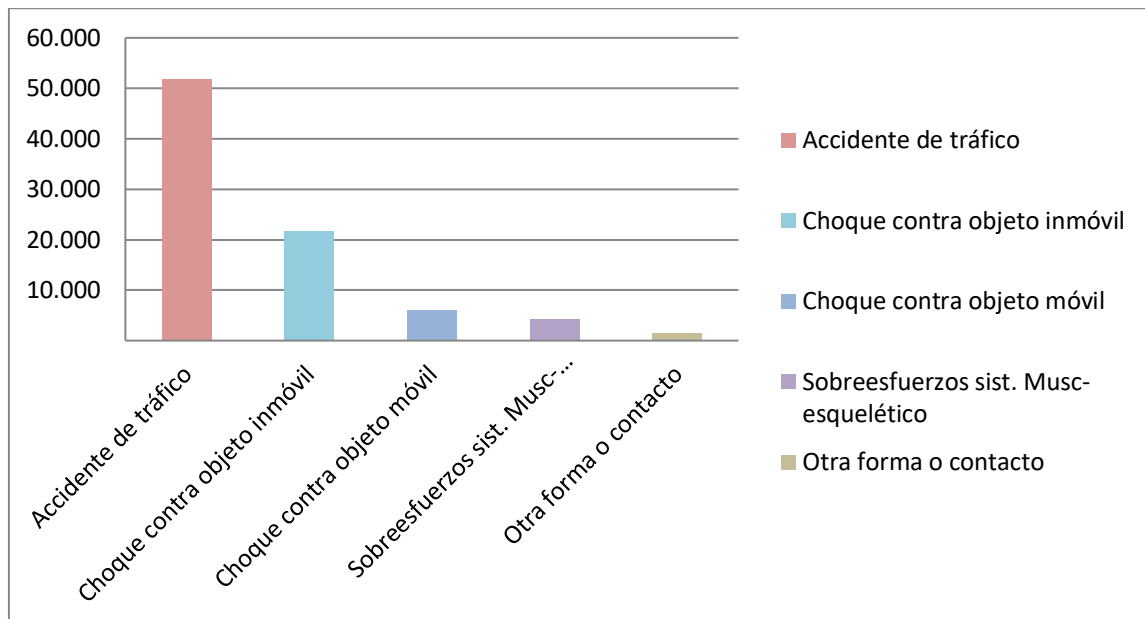


Gráfico 30. Distribución de accidentes in itinere con baja por Comunidades Autónomas en 2023.

