



## Evolución de los accidentes de trabajo en España (2012-2018)

**Edita:** Confederación Sindical de CCOO

**Informe elaborado por:** Secretaria Confederal de Salud Laboral de CCOO

**Maquetación y diseño:** Secretaría Confederal de Comunicación de CCOO.

**Ilustraciones:** Freepik.

Madrid. Abril 2019

## ÍNDICE



|   |    |
|---|----|
| <b>Presentación</b> .....                               | 5  |
| <b>Accidentes de trabajo en 2018</b> .....              | 7  |
| <b>Sectores y secciones de la actividad</b> .....       | 7  |
| <b>Comunidades autónomas</b> .....                      | 14 |
| <b>Sexo</b> .....                                       | 16 |
| <b>Edad</b> .....                                       | 17 |
| <b>Ocupación</b> .....                                  | 19 |
| <b>Situación y tipo de contrato</b> .....               | 21 |
| <b>Antigüedad</b> .....                                 | 23 |
| <b>Nacionalidad</b> .....                               | 24 |
| <b>Forma o contacto que ocasiona el accidente</b> ..... | 25 |
| <b>Existencia de evaluación de riesgos</b> .....        | 28 |
| <b>Conclusiones</b> .....                               | 29 |



## Presentación

Los accidentes y las enfermedades causadas por el trabajo son la expresión más dramática del conflicto capital/trabajo, y su registro es un indicador socioeconómico clave para comprender las dinámicas de las transformaciones en las relaciones laborales y sus efectos en las condiciones de trabajo y en la salud del conjunto de la clase trabajadora.

Tras la entrada en vigor de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en 1996 vieron unos años de asentamiento en su aplicación y en la de la normativa que la desarrolla, a lo que hubo que añadir el impulso por parte de las Administraciones Públicas de políticas activas en materia de seguridad y salud en el trabajo. Como consecuencia de todo ello, al inicio del siglo XXI arrancó una década de reducción del número de accidentes de trabajo, en la que la siniestralidad laboral descendió de manera intensa y en todos los sectores de la producción y lo hizo tanto en el periodo de fuerte crecimiento económico previo al estallido de la crisis económica en 2008, como en el periodo posterior de recesión y de aumento del desempleo.

El año 2012 fue el último de este ciclo de reducción de la siniestralidad en España y a partir de ese momento el número de AATT no ha dejado de crecer. Desde CCOO hemos venido sosteniendo que este cambio de tendencia responde a un cambio de paradigma en el sistema de relaciones laborales en nuestro país, asociado a la extensión de la precariedad. 2012 también fue el año de aprobación de la reforma laboral del Partido Popular, la más alta expresión a nivel normativo de este nuevo paradigma y la herramienta más eficaz para generalizar un modelo de relaciones laborales basado en la precariedad en el empleo, en la desarticulación de la negociación colectiva, en el refuerzo de la capacidad unilateral del empresario y en dificultar a amplias capas de la población trabajadora el ejercicio efectivo de derechos, incluidos el de la salud y la seguridad en el trabajo.

El objetivo de este informe es analizar, recurriendo a las estadísticas del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, la evolución de la siniestralidad laboral en el periodo de incremento de los accidentes de trabajo que va de 2012 a 2018, prestando especial atención a aquellos factores asociados a la precariedad. Además, 2018 es la última oportunidad que tenemos para hacer un informe de este tipo ya que a partir de 2019 se producirá una ruptura de las series estadísticas producto de la introducción de dos cambios metodológicos. El primero de ellos está relacionado con la definición de accidente mortal, ya que se adopta la de ESAW, la estadística de accidentes de trabajo de Eurostat (Accidente mortal: el que ocasiona la muerte de una víctima en el plazo de un año del mismo). El segundo, que tendrá un impacto mucho mayor en las estadísticas, proviene de la aprobación del Real Decreto-ley 28/2018 que establece la cobertura obligatoria de contingencias profesionales para todas las personas afiliadas al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA). Hasta

2018, el Ministerio sólo registraba los accidentes de las personas que cotizaban por estas coberturas, que hasta ese momento sólo eran obligatorias para los trabajadores por cuenta ajena, mientras que para los autónomos eran cotizaciones voluntarias y que solo las hacían efectivas un 20% del total. A partir de 2019 se han incorporado los accidentes de trabajo del resto de trabajadores autónomos, por lo que cabe suponer que los registros se incrementarán notablemente.

Otra cuestión metodológica que tenemos que resaltar es que vamos a utilizar las estadísticas del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social con los datos consolidados de AATT de los años 2012 al 2017. Sin embargo, para el año 2018 sólo contamos con el avance de estadísticas enero-diciembre publicado por el Ministerio en su web. Este avance está mucho menos desglosado que el informe de datos consolidados, que para 2018 no estará disponible hasta dentro de algunos meses, por lo que en algunos casos las comparativas sólo podrán llegar hasta 2017.

Además, hay que tener en cuenta que los datos consolidados siempre recogen un mayor número de accidentes que los avances, por lo que las comparativas que incluyan datos de 2018 no serán completamente rigurosas, aunque a juicio de CCOO si merece la pena incluirlos.

# ACCIDENTES DE TRABAJO EN 2018

En 2018 se han producido un total de 1.333.002 AATT, de los cuales 730.686 son sin baja y 602.316 con baja. De los accidentes con baja 4.939 son graves y 652 mortales. Respecto del año anterior el número de accidentes con baja ha aumentado un 3,2%, siendo este aumento también del 3,2% en jornada y del 3,3% in itinere. En el caso de los AATT mortales su cantidad ha aumentado 5,5%, correspondiendo este aumento a un 4,5% en jornada y a un 9% in itinere.

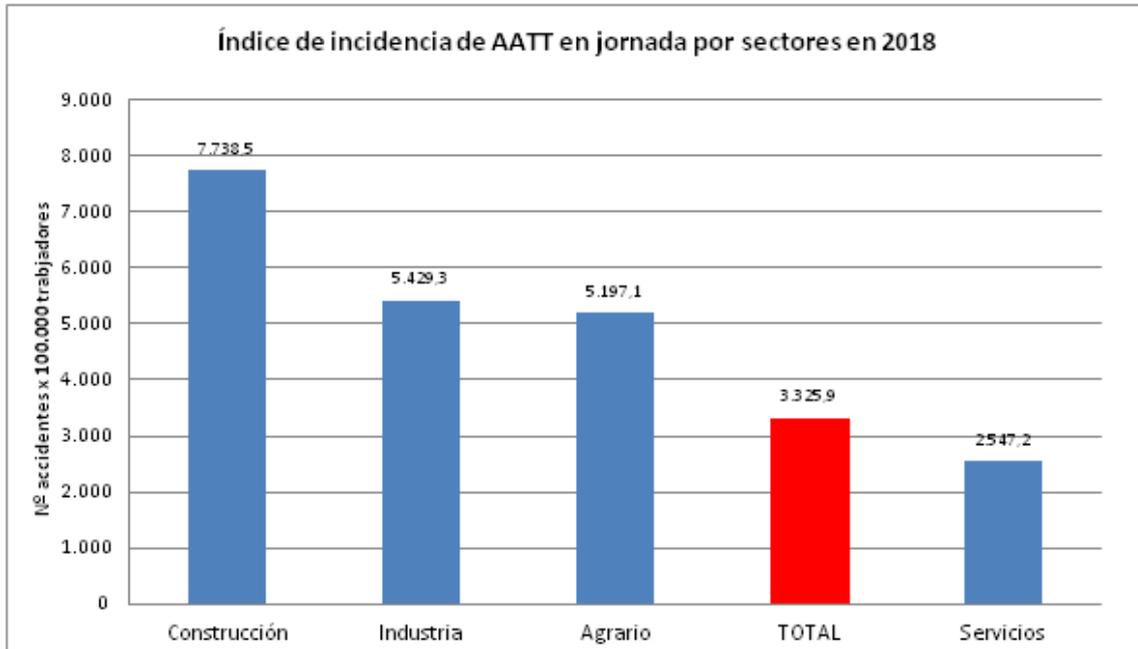
Al revisar los índices de incidencia, un índice que muestra la siniestralidad relativa expresada en número de accidentes por cada 100.000 trabajadores ocupados, se aprecia un ligero descenso anual del 0,2% tanto en jornada como in itinere. En el caso de los accidentes mortales, el índice de incidencia en jornada de trabajo ha aumentado un 1%, mientras que in itinere se mantiene al mismo nivel que en 2017<sup>1</sup>. Hay que recordar que estamos trabajando con un avance estadístico y no con datos consolidados por lo que cabe esperar que finalmente el registro de accidentes aumente y afecte al índice de incidencia, aunque nunca lo haría de manera radical por lo que podemos interpretar que la siniestralidad relativa muestra una situación de equilibrio respecto del año anterior. Y esta situación de equilibrio es posible a pesar del incremento notable del número de accidentes porque entre 2017 y 2018 hay 525.272 personas más afiliadas a la Seguridad Social con la contingencia de accidentes de trabajo cubierta, lo que supone un aumento del 3,5%.

## Sectores y secciones de la actividad

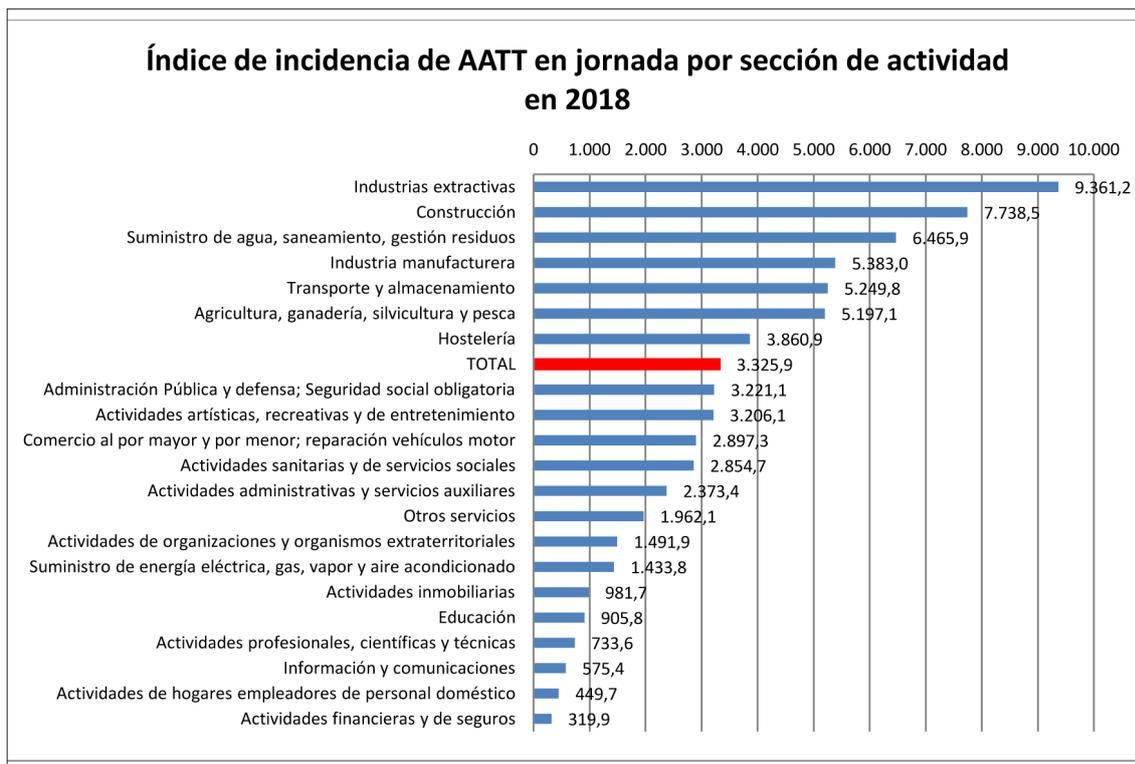
El sector servicios es el que acumula un mayor número de AATT en España, independientemente de su gravedad y de si se produce en jornada o in itinere, debido a que supone las tres cuartas parte de la población ocupada. Por este motivo, para comparar la siniestralidad entre los diferentes sectores es más adecuado recurrir a los índices de incidencia. En primer lugar vamos a analizar los índices de incidencia de los accidentes en jornada.

Atendiendo a este criterio hacemos una foto fija de los niveles de siniestralidad en jornada en España en 2018, con la construcción encabezándola de manera destacada, triplicando los niveles de los servicios, único sector que mantiene una siniestralidad inferior al conjunto de la estructura productiva. El diferencial con los otros sectores también es importante: la industria y el agrario duplican el índice de incidencia de los servicios.

1- En los avances de estadísticas del periodo enero-diciembre de cada año no se ofrecen los índices de incidencia de los accidentes in itinere. La variación de estos índices para los accidentes in itinere que se ofrece en este informe ha sido calculada por la secretaría de Salud Laboral de la CS de CCOO a partir de los datos de los avances de estadística publicados por el Ministerio de Trabajo, Emigraciones y Seguridad Social.

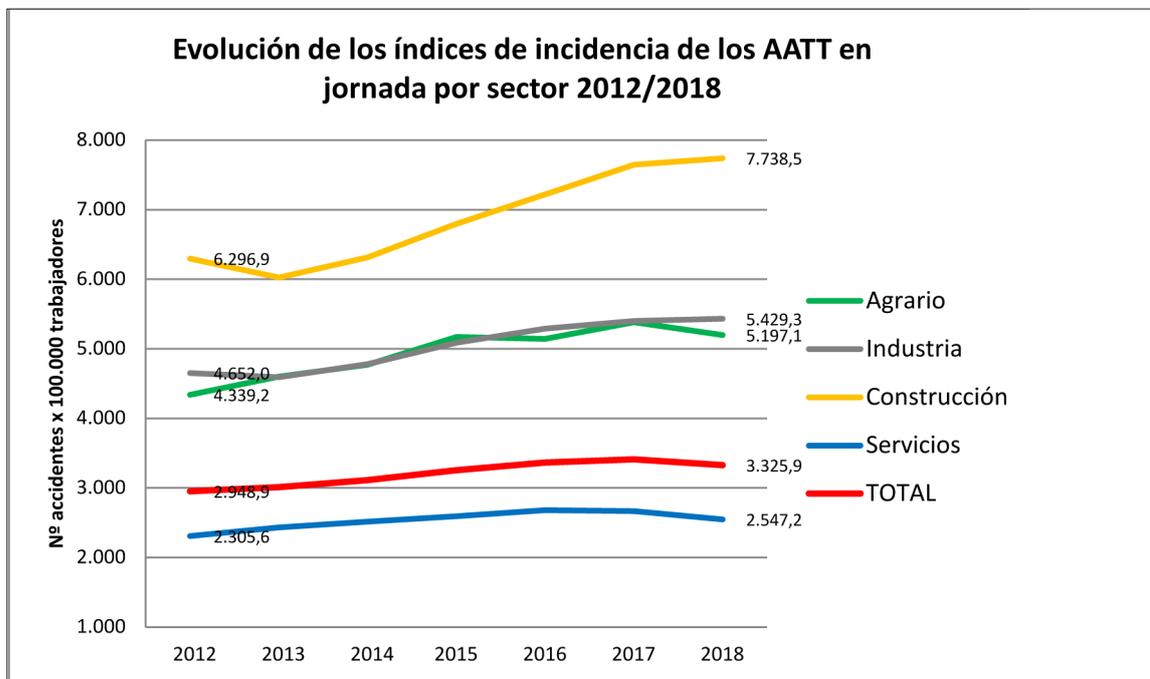


Pero para poder observar esa foto fija con más detalle tenemos que descender a un nivel inferior de desagregación. Al efectuar esta operación observamos, por un lado, que aumenta el diferencial entre las secciones de actividad y, por otro, que hay secciones del sector servicios que aparecen en los niveles más altos de siniestralidad, como sucede con el transporte y almacenamiento y con la hostelería que figuran entre las 7 que superan el índice general, aunque las que encabezan el ranking con diferencia son las industrias extractivas y la construcción.



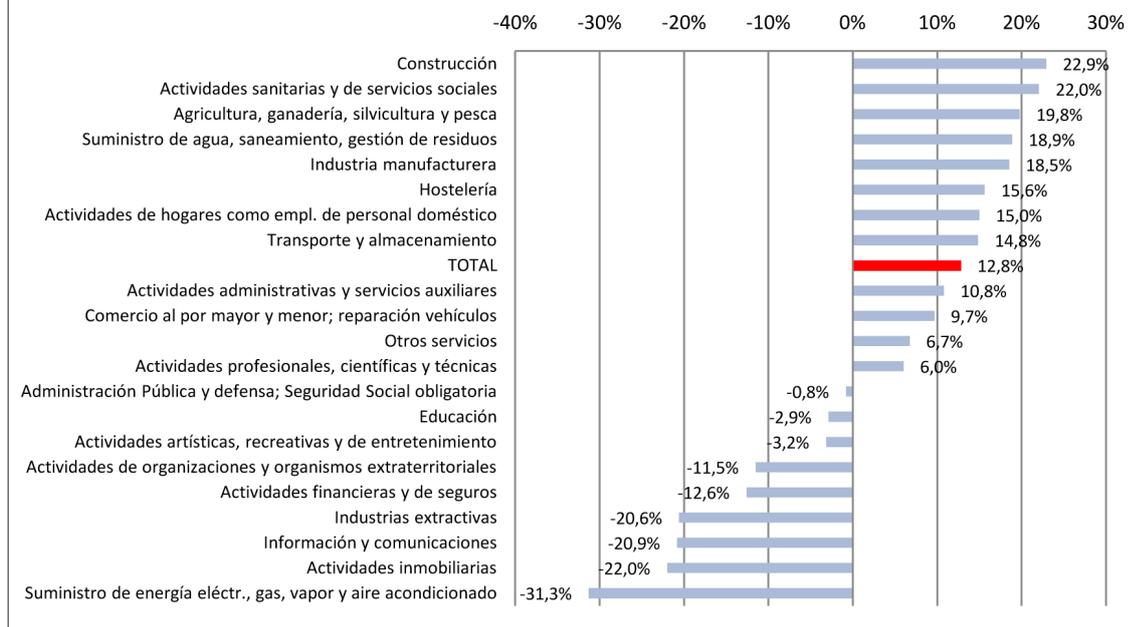
## Evolución de los accidentes de trabajo en España (2012-2018)

Estas fotos fijas nos permiten conocer en detalle la siniestralidad a día de hoy y cuáles son los sectores y secciones con mayor riesgo de accidente, pero si comparamos los índices de incidencia de AATT desde 2012 podremos establecer cómo ha evolucionado la siniestralidad en este periodo de aumento de la actividad económica y de la precariedad y en qué actividades se ha producido un mayor deterioro de las condiciones de trabajo y, en consecuencia, de la seguridad y salud. Desde 2012 este deterioro lo han sufrido todos los sectores y buena prueba de ello es que la siniestralidad en jornada ha aumentado de manera generalizada, pero quien lo ha hecho con mayor intensidad vuelve a ser la construcción con un 22,9% de incremento acumulado del índice de incidencia en estos años, 10 puntos por encima del incremento del conjunto de los sectores (12,8%). A continuación se sitúan el sector agrario (19,8%) y la industria (16,7%), siendo una vez más los servicios quien experimenta un crecimiento menor (10,5%).



Pero al descender al nivel de sección de actividad las diferencias aumentan de manera drástica, apreciándose que en una serie de actividades no sólo no ha aumentado la siniestralidad sino que ha descendido. Entre las secciones que han incrementado su siniestralidad por encima de conjunto, vuelven a aparecer varias de las que tienen un índice mayor, lo que demuestra que además de ser las más inseguras son de las que mayor deterioro han sufrido en el periodo: construcción (1), agrario (3), suministro de agua, saneamiento y gestión de residuos (4), industria manufacturera (5), hostelería (6) y transporte y almacenamiento (8). Y sorprende la aparición de 2 secciones del sector servicios como son las actividades sanitarias y de servicios sociales (2) y las actividades de hogares como empleadores de personal doméstico (7).

**Incremento del índice de incidencia de AATT en jornada por sección de actividad 2012-2018**

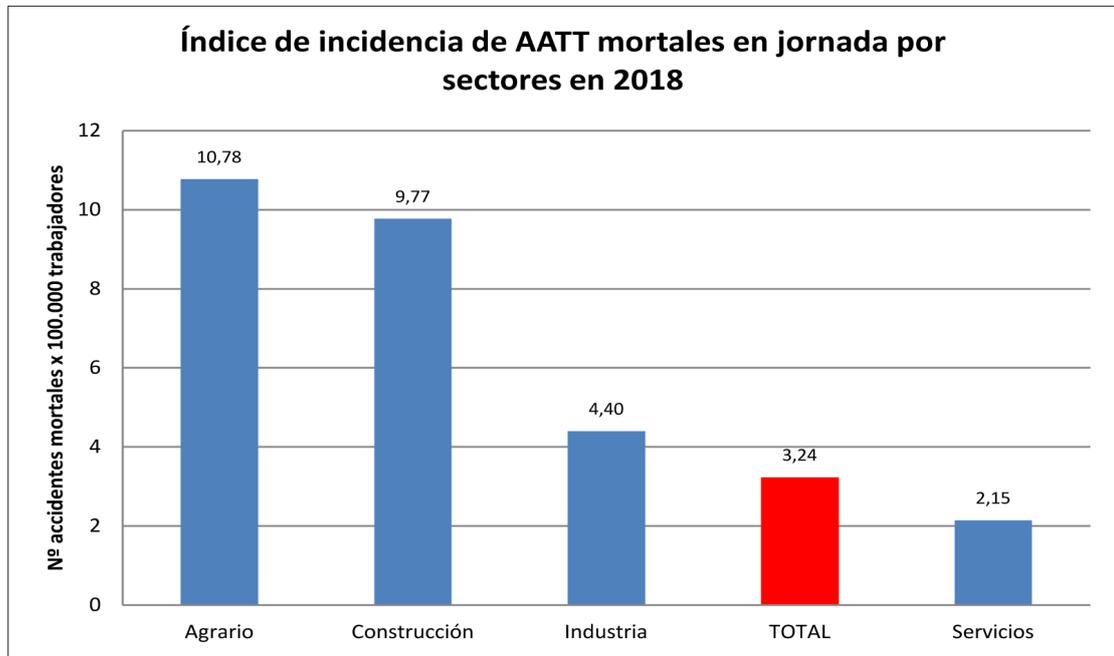


Calculando esta evolución de la siniestralidad en jornada bajando un escalón más de desagregación (CNAE a 2 dígitos) entre 2012 y 2017 (último año del que hay datos disponibles) se aprecia que las actividades que han acumulado un mayor incremento son las de servicios sociales sin alojamiento (88,9%), que integran las tareas de asistencia de personas dependientes, un colectivo fuertemente feminizado y que en este periodo ha sufrido una importante intensificación de la carga y los ritmos de trabajo. A continuación se sitúan las actividades relacionadas con el empleo (78,8%), que engloban las empresas de trabajo temporal, uno de los paradigmas de las relaciones de trabajo precarias. Las 10 actividades con un incremento acumulado de la siniestralidad se muestran en la Tabla I.

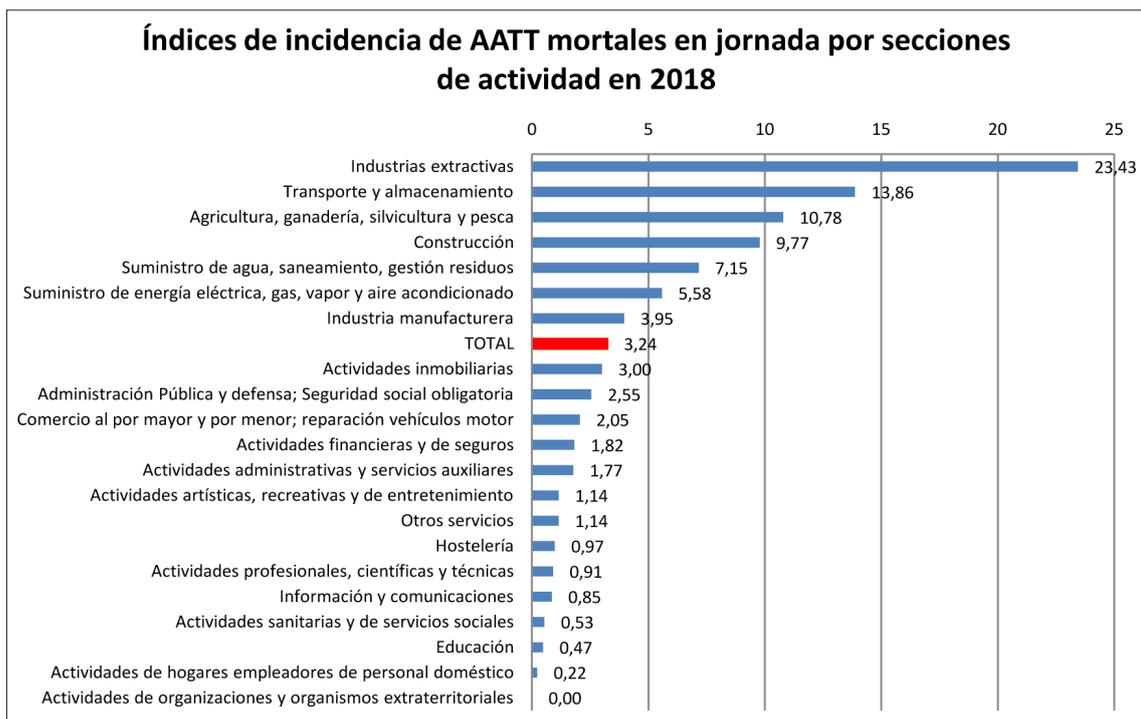
**TABLA I**

| ACTIVIDAD   | Δ%    |
|---|-------|
| Actividades de servicios sociales sin alojamiento   | 88,9% |
| Actividades relacionadas con el empleo  | 78,8% |
| Extracción de crudo de petróleo y gas natural   | 63,8% |
| Actividades de apoyo a las industrias extractivas   | 39,3% |
| Otras actividades profesionales, científicas y técnicas   | 34,7% |
| Actividades de alquiler   | 33,1% |
| Coquerías y refino de petróleo  | 32,4% |
| Industria textil  | 31,4% |
| Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismos | 30,0% |
| Construcción de edificios   | 28,8% |

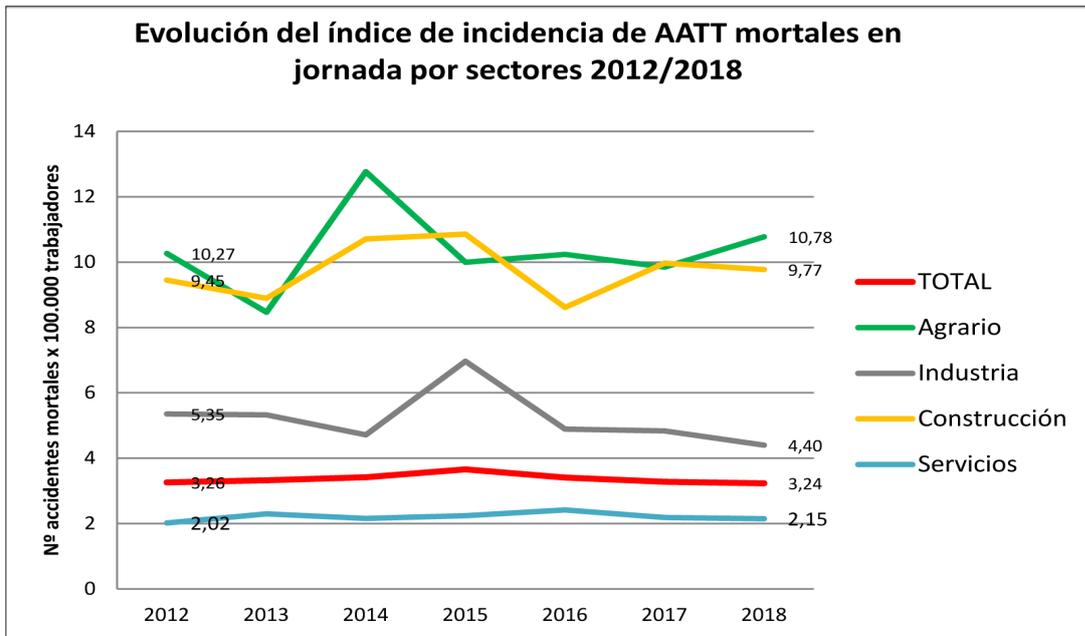
Atendiendo a los AATT mortales en jornada la distribución por sectores muestra algunas diferencias. El sector agrario es el que encabeza la lista a escasa distancia de la construcción. Ambos sectores duplican de largo el índice de la industria y quintuplican el de los servicios, que vuelve a situarse por debajo del índice general.



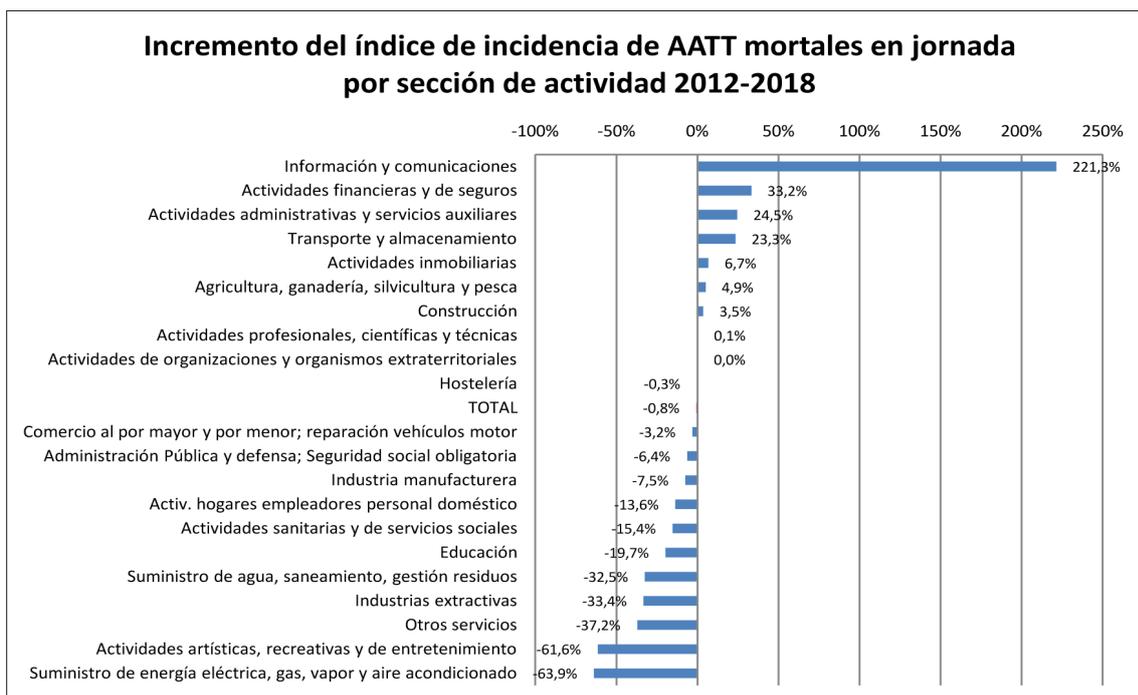
Las secciones de actividad que muestran un índice de incidencia de AATT mortales superior al índice general son las que tradicionalmente han venido ocupando estas posiciones. Las industrias extractivas vuelven a ser la sección con una siniestralidad mortal más elevada y el transporte y almacenamiento se sitúa en segunda posición, debido al gran peso de los accidentes de tráfico en el conjunto de los accidentes mortales en jornada.



La siniestralidad mortal en jornada en el periodo 2012-2018 se ha mostrado mucho más estable que la general. El índice de incidencia del conjunto de los sectores ha descendido dos centésimas mostrando un perfil de equilibrio durante todo el periodo. En los sectores agrario, construcción e industria se han apreciado oscilaciones entre los diferentes ejercicios, mientras que los servicios han mostrado un perfil más equilibrado en todos estos años.

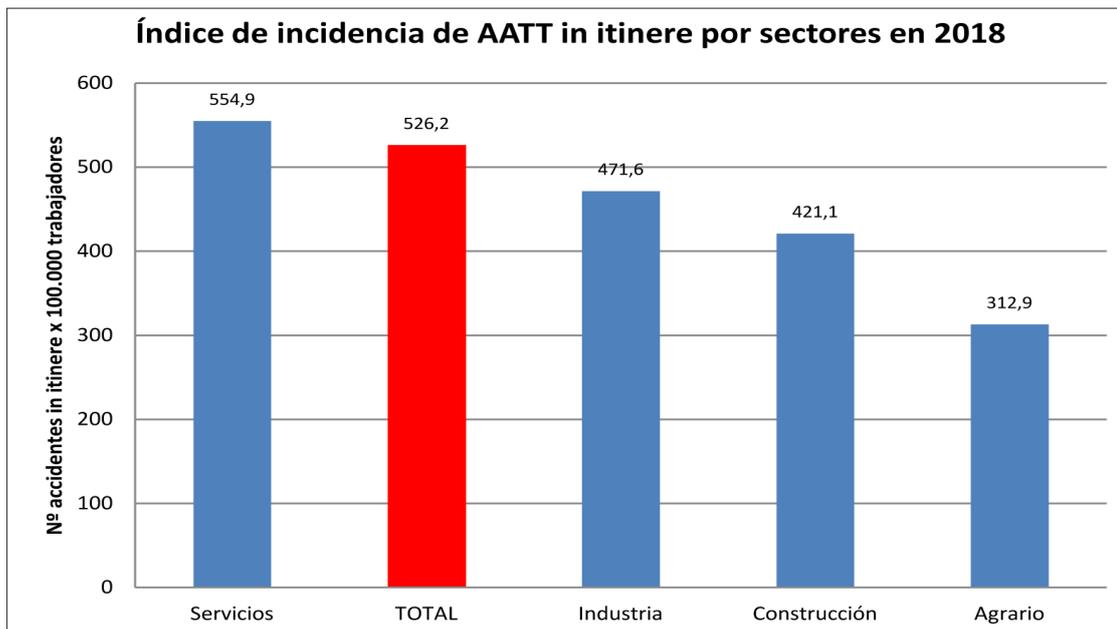


Y a nivel de secciones de actividad la evolución en esos años ha sido muy dispar. La sección Información y comunicaciones presenta un incremento acumulado del 221%, debido a que ocupa a poca población y un número pequeño de accidentes puede provocar diferencias interanuales muy grandes.

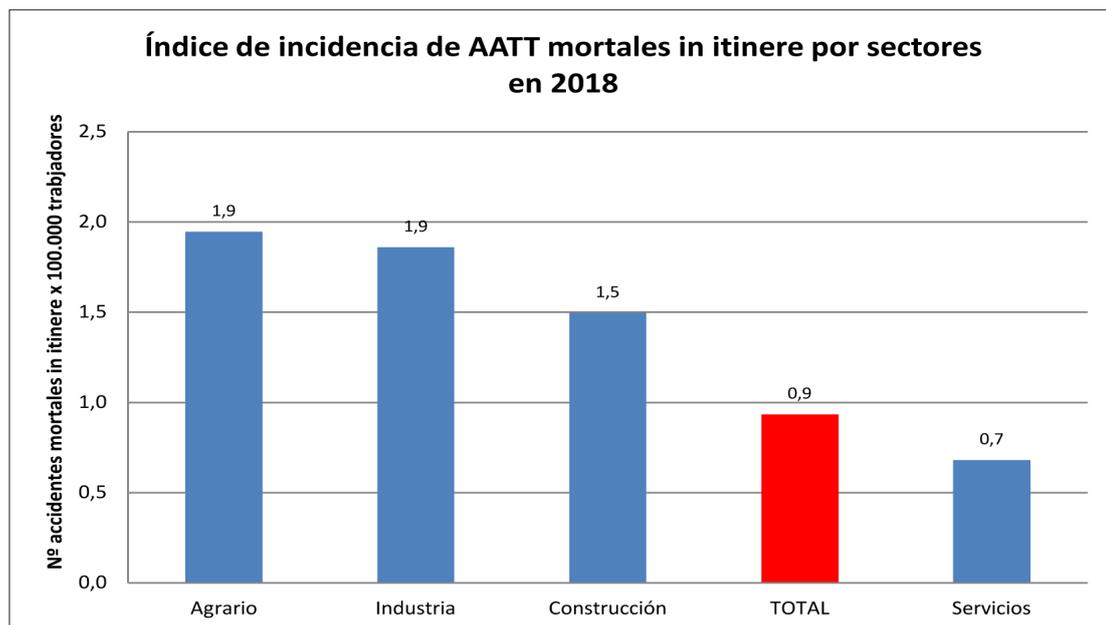


## Evolución de los accidentes de trabajo en España (2012-2018)

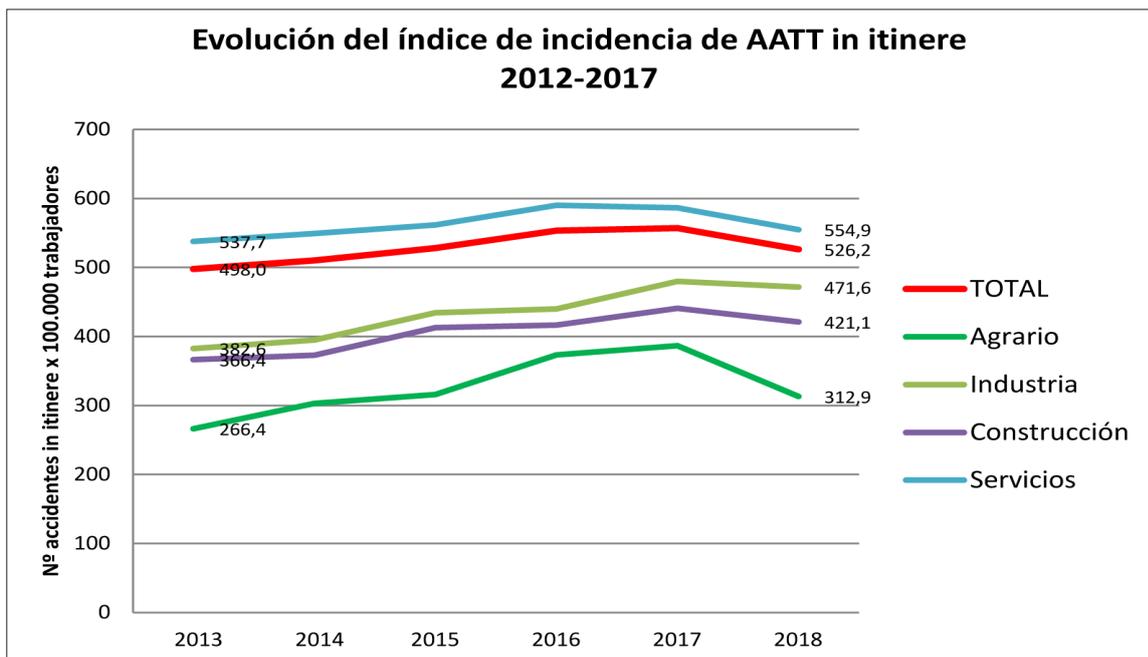
El patrón de distribución de los accidentes in itinere es muy diferente al de los sucedidos en jornada de trabajo. El sector servicios es el que acumula la mayoría, tanto en valores absolutos (el 77% de estos accidentes en 2018 fueron en este sector) como en índices de incidencia. Se trata del único sector que supera el índice general y se sitúa a gran distancia del resto. Si descendemos a secciones de actividad, el índice más alto en 2018 corresponde a las actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales, pero es una sección que emplea a una población muy pequeña, por lo que se trata de un dato con poca consistencia estadística. A continuación las secciones con una incidencia más alta son las actividades sanitarias y de servicios sociales (745,5), hostelería (678) y las actividades administrativas y servicios auxiliares (603,5).



En cambio, el patrón de la accidentalidad mortal in itinere por sectores se invierte, situando al sector de servicios a la cola y por debajo del índice general.



Finalmente, la evolución de la siniestralidad in itinere en el periodo 2012 y 2017, último año del que se disponen datos, muestra un repunte 5,7%, aunque con un descenso en el último año. Los importantes incrementos acumulados de la industria (23,3%), el sector agrario (17,4%) y la construcción (14,9%) se han visto compensados por la estabilidad de los servicios que sólo han aumentado un 3,2%.

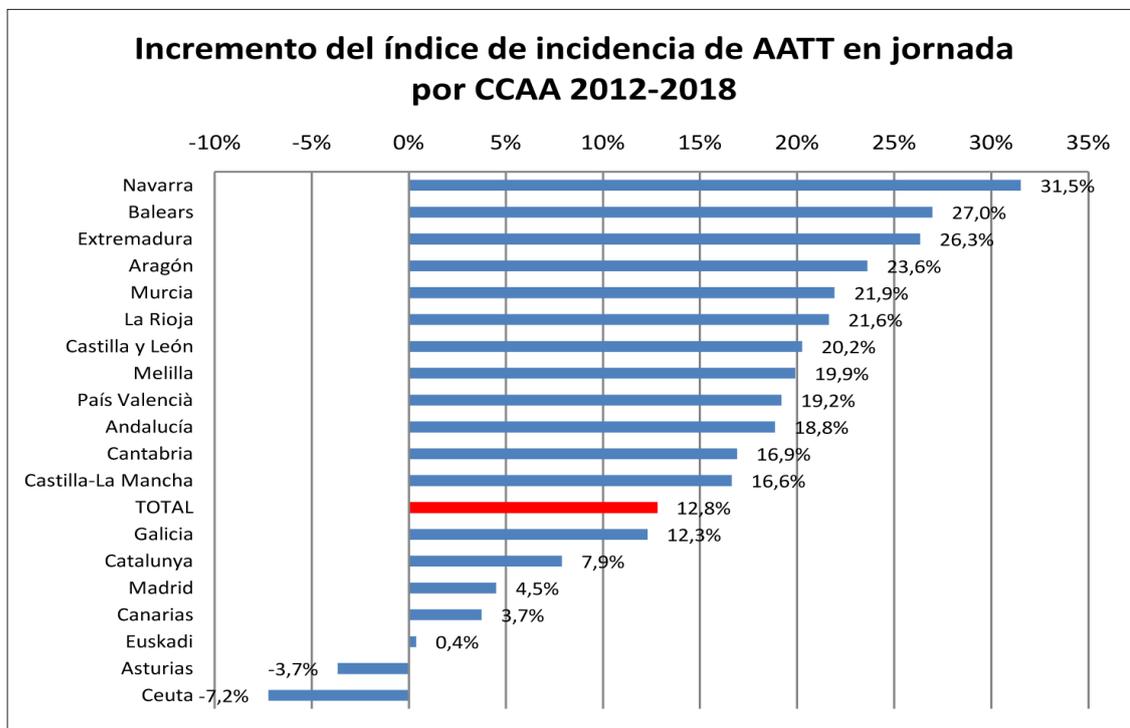
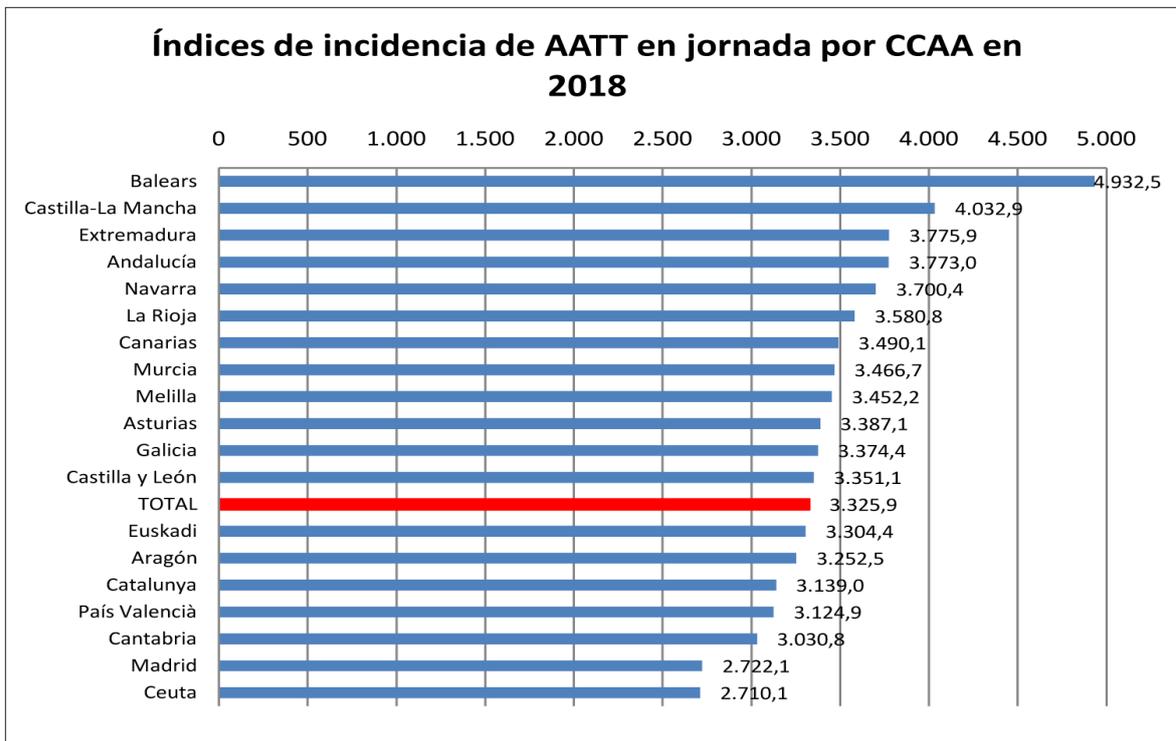


## Comunidades autónomas

A nivel territorial también se aprecian diferencias entre los niveles de siniestralidad de las CCAA, pero estas diferencias son menos acusadas que por sectores.

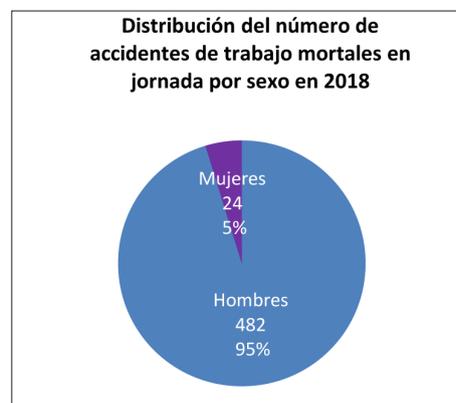
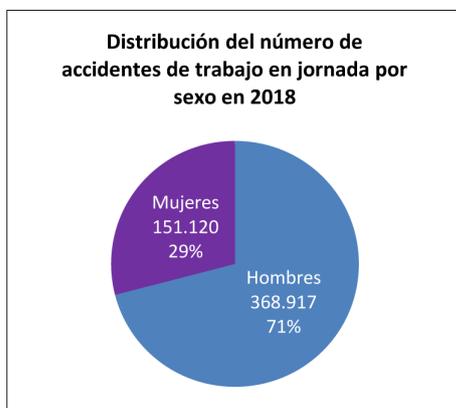
La comunidad con un índice más elevado en 2018 no llega a duplicar el nivel de Ceuta o Madrid, que son las que se sitúan al final de la lista. Por provincias, el ranking lo encabezan Guadalajara con 4.997 AATT por cada 100.000 trabajadores, Baleares con 4.932 y Toledo con 4.214.

Entre 2012 y 2018, los índices de AATT en jornada han aumentado en todas las CCAA salvo en Ceuta y Asturias, siendo Navarra, Baleares y Extremadura aquellas en el que la siniestralidad en jornada se ha deteriorado en mayor medida.



## Sexo

El perfil del accidente en jornada de trabajo es marcadamente masculino. En 2018 el 71% de los accidentes en jornada correspondieron a hombres, porcentaje que crece a medida que aumenta la gravedad del siniestro, alcanzando el 95% en el caso de los mortales. Esta distribución de los accidentes por sexo se mantiene estable en el periodo 2012-2018 y, a nuestro juicio, responde a las diferencias existentes entre hombres y mujeres dentro del mercado de trabajo. Tradicionalmente los varones ocupan las actividades con un mayor nivel de siniestralidad y de siniestralidad mortal (minería, construcción, gestión de residuos, industria manufactureras, transporte...) y que, al menos hasta la llegada de la crisis económica y de la extensión de la precariedad, contaban con mayores niveles de reconocimiento y de remuneración.

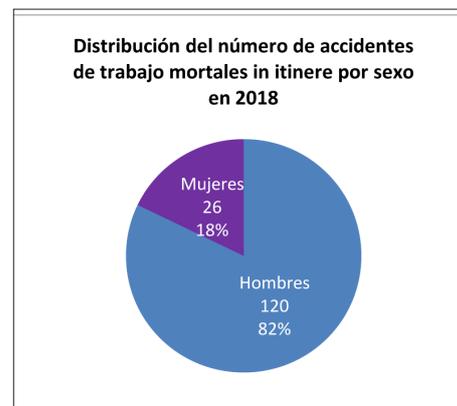
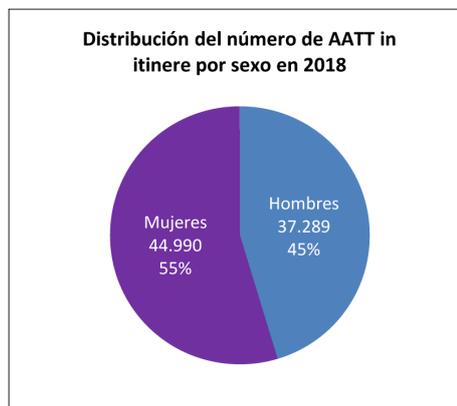


Esto no significa que las trabajadoras no sufran accidentes de trabajo, sino que su diferente posición dentro del mercado de trabajo implica que sus accidentes tengan unas características particulares. Un indicador que lo demuestra son los accidentes in itinere: desde hace años se producen en términos absolutos un número mayor de accidentes al ir o volver del trabajo entre las trabajadoras a pesar de suponer una proporción de población ocupada inferior al de los hombres. Es una tendencia que se aprecia desde 2009, primer año en el que es superior el número de accidentes in itinere declarados en mujeres, y desde 2012 el porcentaje en la distribución se mantiene estable. Creemos que es necesario profundizar en la investigación de las causas de este fenómeno, pero nos permitimos apuntar dos circunstancias que creemos que sin duda influyen:

- La especial incidencia de la contratación a tiempo parcial no deseada en las trabajadoras (3 de cada 4 personas ocupadas a tiempo parcial son mujeres). En estos casos, para mantener un nivel de ingresos adecuado se ven obligadas a compaginar varios empleos, aumentando el número de desplazamientos en una misma jornada y aumentando la posibilidad de accidentes.
- La “doble presencia” ya que todavía son las mujeres trabajadoras las que asumen en mayor medida las responsabilidades de los cuidados de la familia y el hogar, sin que se hayan desarrollado adecuadamente políticas activas de conciliación de la vida laboral y familiar y de flexibilización en la

distribución del tiempo de trabajo, lo que influye en las condiciones en las que se realizan estos desplazamientos y aumentan la posibilidad de materialización de accidentes.

Sin embargo, el perfil masculino vuelve a aparecer al analizar la siniestralidad mortal in itinere, debido al especial peso que tiene el tráfico como causa de los accidentes mortales in itinere (93%) y a que todos los estudios de movilidad indican que son los hombres los que mayoritariamente utilizan el automóvil particular como medio para desplazarse del domicilio al centro de trabajo.



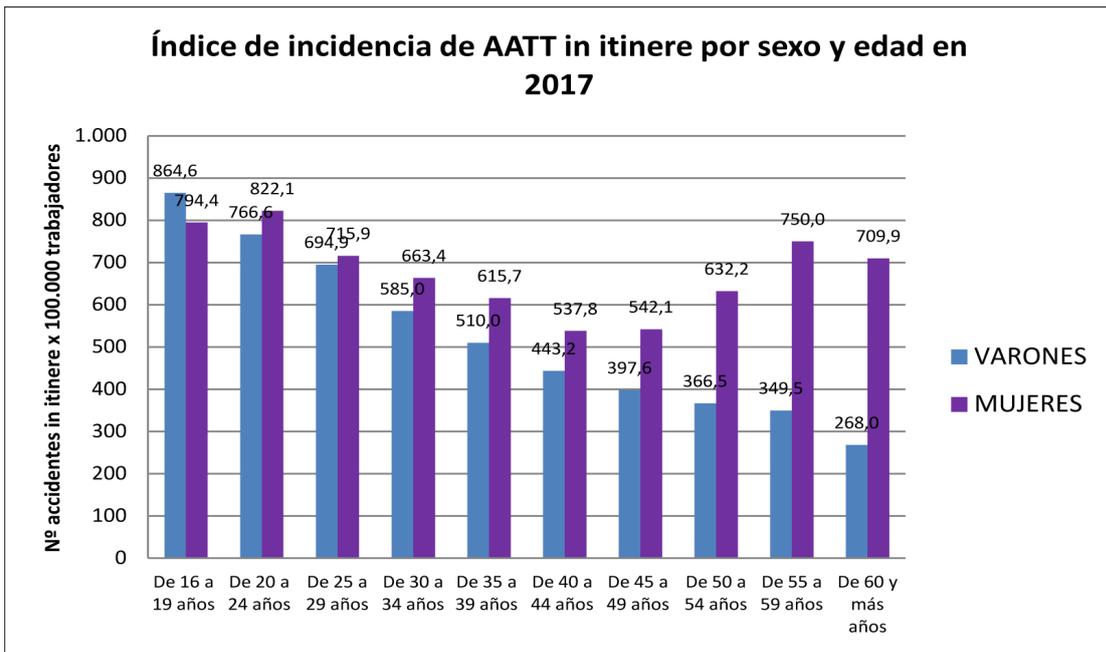
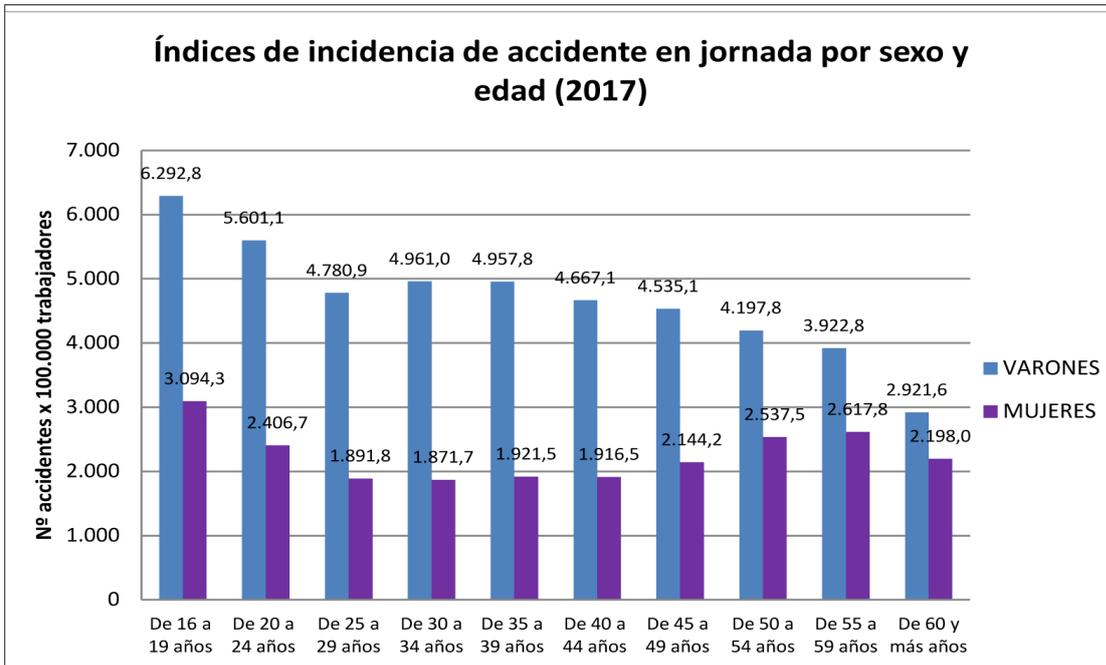
Al revisar cómo ha evolucionado la siniestralidad por sexos entre 2012 y 2017 (aún no disponemos de datos para 2018) vemos que el incremento acumulado del índice de incidencia en jornada ha sido superior para las mujeres (17,4%) que para los hombres (14,7%), al igual que sucede con los accidentes mortales con un 0,7% para las trabajadoras por un 0,4% para los trabajadores.

## Edad

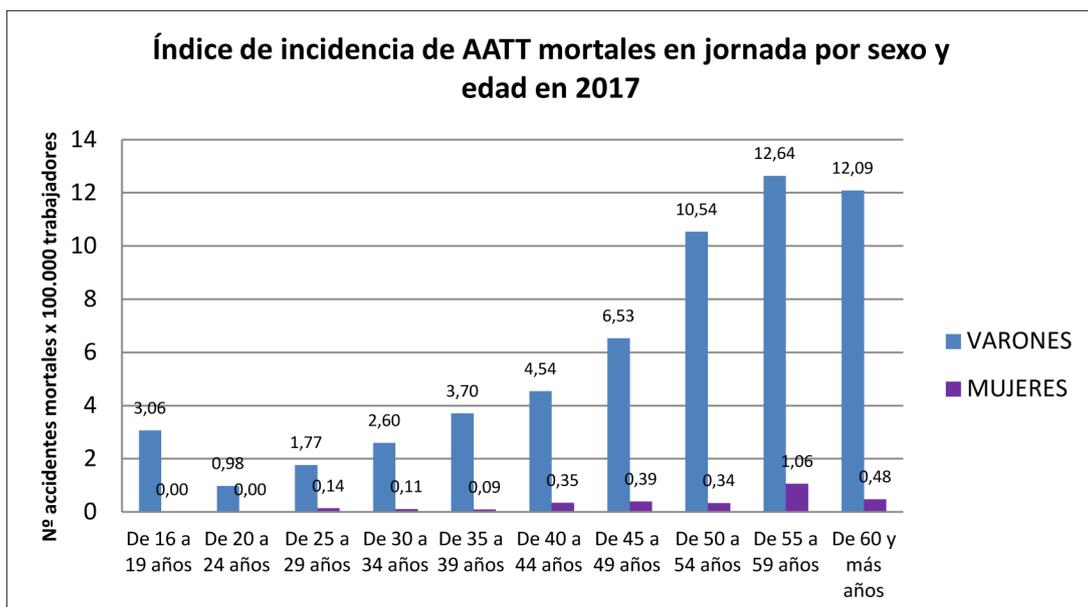
Si prestamos atención a los valores absolutos de AATT, los grupos de edad centrales (aquellos que van de los 35 a los 50 años) son los que tradicionalmente acumulan un número más elevado, tanto en jornada como in itinere, debido a que son los grupos que concentran un mayor volumen de población ocupada. Por ello, para identificar qué grupos sufren un nivel de siniestralidad relativa más alto es preferible fijar la atención en los índices de incidencia, aunque se deba recurrir a datos de 2017 porque en el avance de estadísticas de 2018 no se incluye el desglose por edades.

Estos índices muestran su nivel más alto, en el caso de los hombres, en el grupo de los 16 a los 19 años y van reduciéndose progresivamente a medida que avanzan en edad, probablemente debido a la falta de experiencia laboral pero también a condiciones de trabajo más precarias. Esta curva descendente también se aprecia en las trabajadoras

pero a partir de los 45 años se produce un repunte significativo tanto en jornada como in itinere. En los últimos años hemos asistido a un deterioro de las condiciones de trabajo en actividades altamente feminizadas (camareras de piso, limpieza, actividades sociosanitarias, etc.) con mayores exigencias en ritmos y cargas de trabajo. Este deterioro supone un desgaste psicofísico mayor entre las trabajadoras de mayor edad que, sin duda, está relacionado con accidentes provocados por sobreesfuerzos y otro tipo de trastornos musculoesqueléticos. Desgraciadamente, las estadísticas publicadas no desglosan por sexo los accidentes debidos a estas causas.



La tendencia se invierte en los índices de incidencia de accidentes mortales en jornada (no hay datos in itinere) ya que los niveles de siniestralidad mortal aumentan a medida que avanza la edad, acumulándose los índices más altos a partir de 50 años en los varones y los 55 en las mujeres. La siniestralidad mortal muestra un acusado perfil masculino y de avanzada edad, fenómeno que se explica en buena parte porque un 65% de las muertes en jornada laboral se deben a patologías no traumáticas, mucho más prevalentes en varones de mayor edad, y a accidentes de tráfico, también más habituales en hombres que en mujeres.

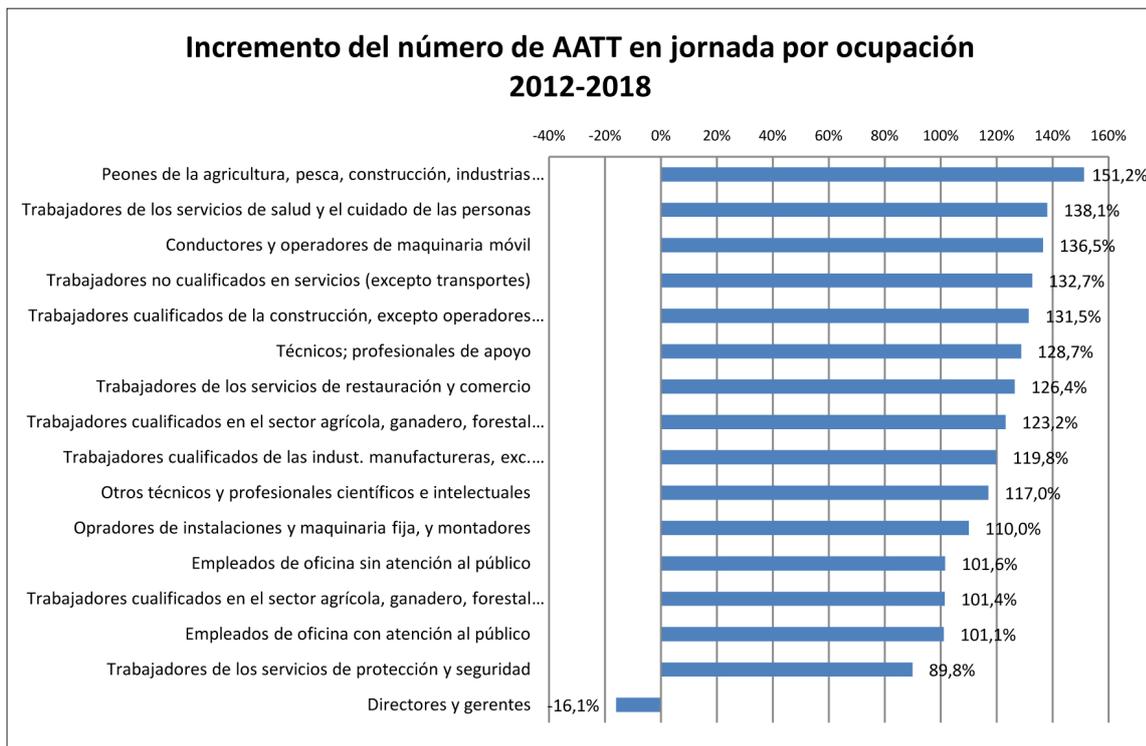


## Ocupación

Lamentablemente, a día de hoy no contamos con índices de incidencia de AATT en función de la ocupación de la persona accidentada debido a que la Seguridad Social no publica un registro de trabajadores afiliados desagregados por ocupación, que es lo que se necesitaría como denominador para realizar el cálculo. Se trata de una carencia importante de las estadísticas de siniestralidad españolas ya que la ocupación es la variable que mejor determina las desigualdades en función de la clase social, mucho mejor que alguna otra que está ampliamente estudiada, como pueda ser el sector en el que la persona está encuadrada. Dentro de un mismo sector se trabaja en ocupaciones muy diferentes y con condiciones de trabajo, y por tanto niveles de riesgo, muy diferentes.

Sin poder contar con el dato de la siniestralidad relativa, no nos queda otra opción que determinar el perfil de las trabajadoras y trabajadores accidentados en función de las ocupaciones que concentran un mayor número de accidentes. En jornada en 2018 estas fueron los peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras

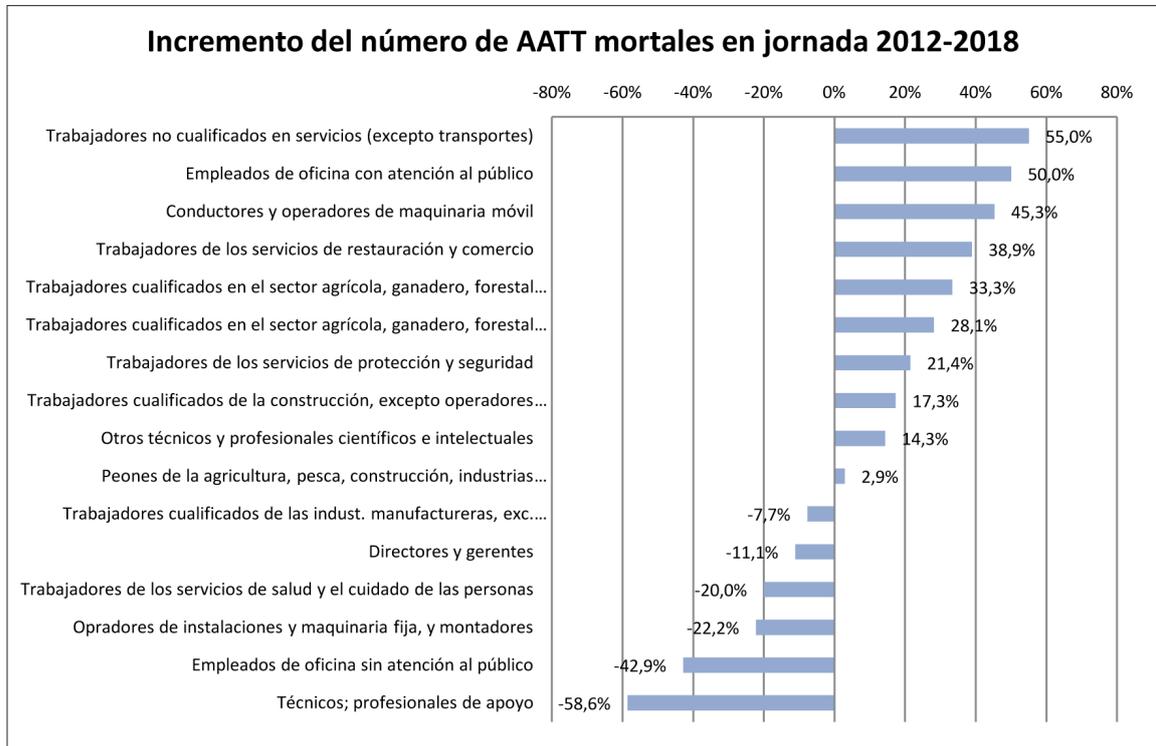
y transportes (94.650), los trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, excepto operadores de instalaciones y máquinas (70.852) y los trabajadores de los servicios de restauración y comercio (61.848). En el caso de los AATT mortales fueron los conductores y operadores de maquinaria móvil (138), los peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes (71) y los trabajadores cualificados de la construcción, excepto operadores de máquinas (61).



Aunque lo más riguroso para hacer una comparativa temporal de la siniestralidad sería estudiar la evolución de los índices de incidencia, al no disponer de ellos hemos recurrido a calcular el incremento acumulado del número de AATT por ocupaciones entre 2012 y 2018.

Es muy significativo que el número de AATT en jornada ha crecido en todas las ocupaciones salvo en una, directores y gerentes, mientras que los mayores aumentos se aprecian en los peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transportes.

En el caso de los mortales el mayor descenso corresponde a los técnicos y profesionales de apoyo y el mayor incremento a los trabajadores no cualificados en servicios (excepto transportes).

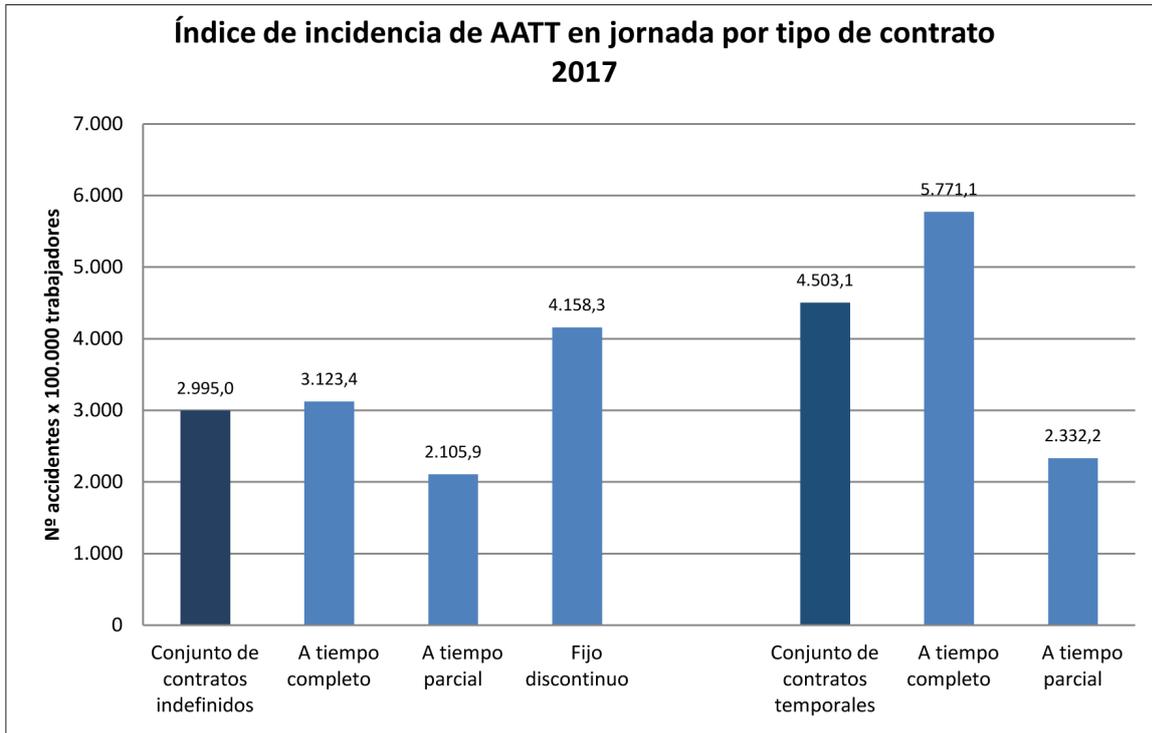


## Situación y tipo de contrato

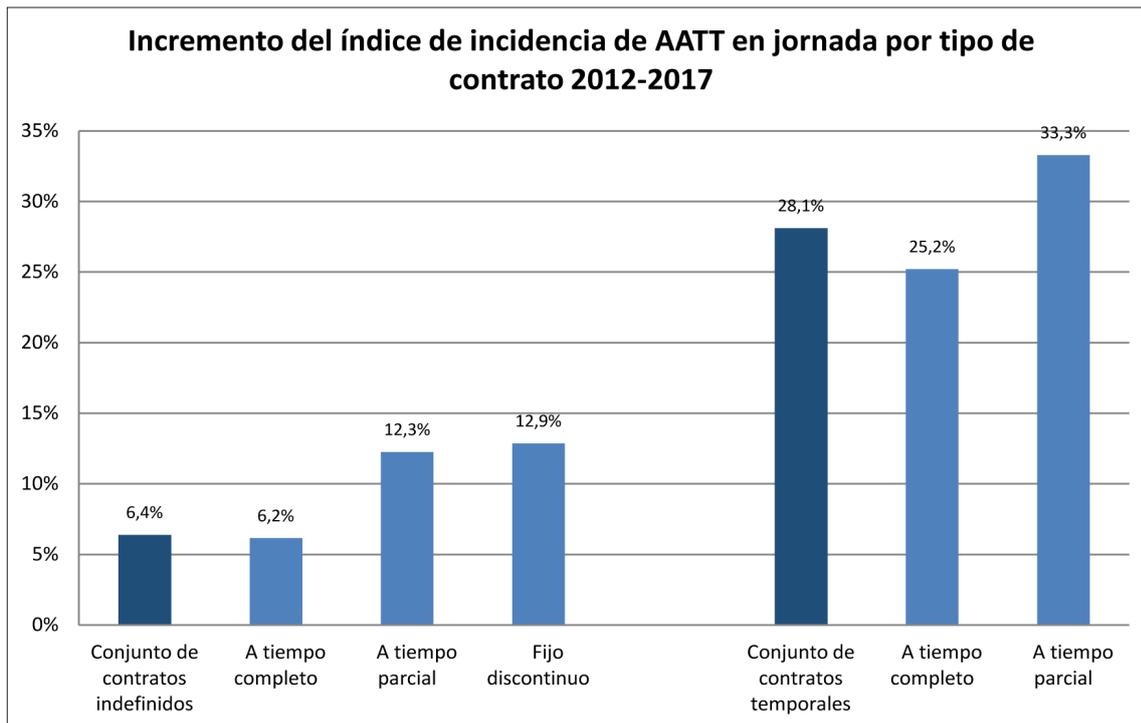
De nuevo nos encontramos con un desglose de las estadísticas de AATT que no figura en el avance de estadística de 2018, por lo que deberemos recurrir a los datos consolidados de 2017.

Casi la totalidad de los accidentes en jornada de trabajo notificados lo fueron en trabajadores asalariados (98% del total en jornada y 97% de los mortales, y 99% del total de los in itinere y 100% de los mortales in itinere). Esto se debe a que en el Sistema Delta y hasta 2018 sólo computaban los accidentes de aquellos trabajadores autónomos que cotizaban a la Seguridad Social por la prestación de contingencias profesionales, los cuales sólo suponía un 20% del total de trabajadores afiliados al RETA. A partir del 1 de enero de 2019 la cotización por contingencias profesionales es obligatoria para la totalidad de los autónomos, lo que supone el ingreso de 2,5 millones de trabajadores en la población objeto de registro de AATT y un impacto considerable en las estadísticas

Con los datos de que disponemos de 2017, se observa que los accidentes en jornada sufridos por personas con contratos temporales presentan un índice muy superior a los producidos entre personas con contratos indefinidos (un 50% más), mientras que los contratos a tiempo completo superan de largo a los a tiempo parcial. Este último dato responde a que los contratos a tiempo parcial suponen jornadas de trabajo reducidas y por lo tanto la duración de la exposición al riesgo es menor. También destaca el índice de los contratos fijos discontinuos.

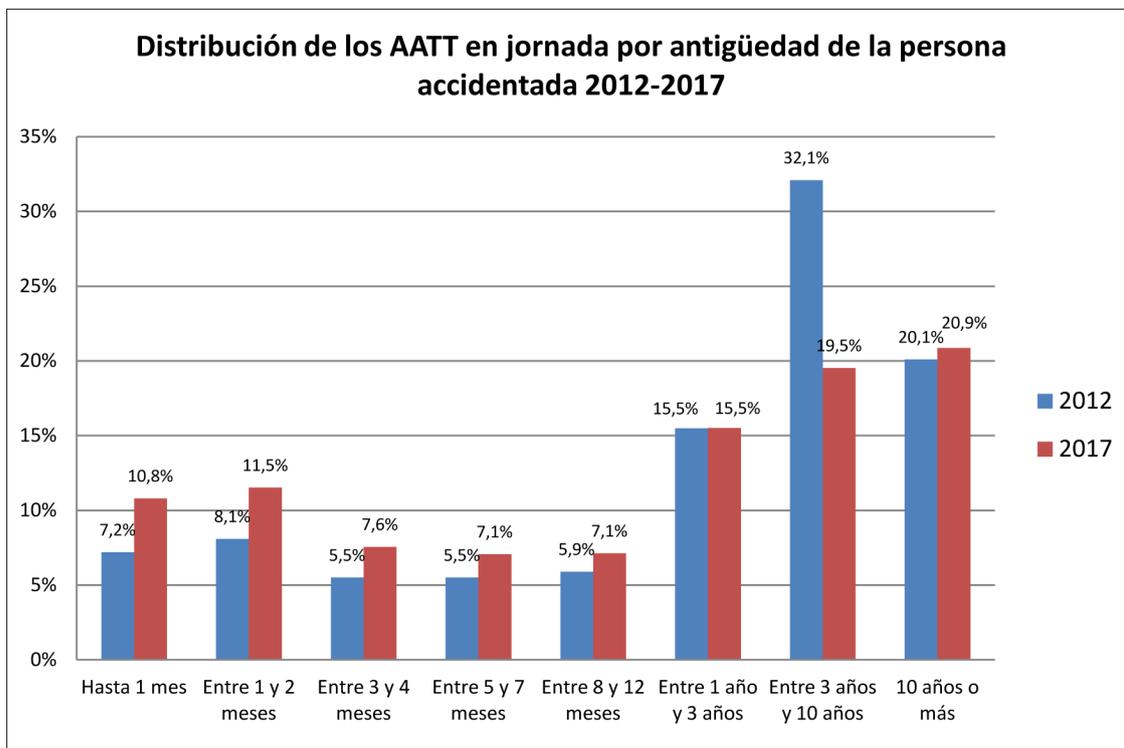


Si ponemos el foco en la evolución de estos datos desde 2012, observamos que los incrementos acumulados aumentan a medida que las formas de contratación son más precarias. Los contratos temporales casi quintuplican el índice de los indefinidos, y dentro de estos últimos los firmados a tiempo parcial duplican a los a tiempo completo. Y entre los contratos temporales el fenómeno se repite: son los contratos temporales a tiempo parcial los que muestran un índice más elevado con gran diferencia.



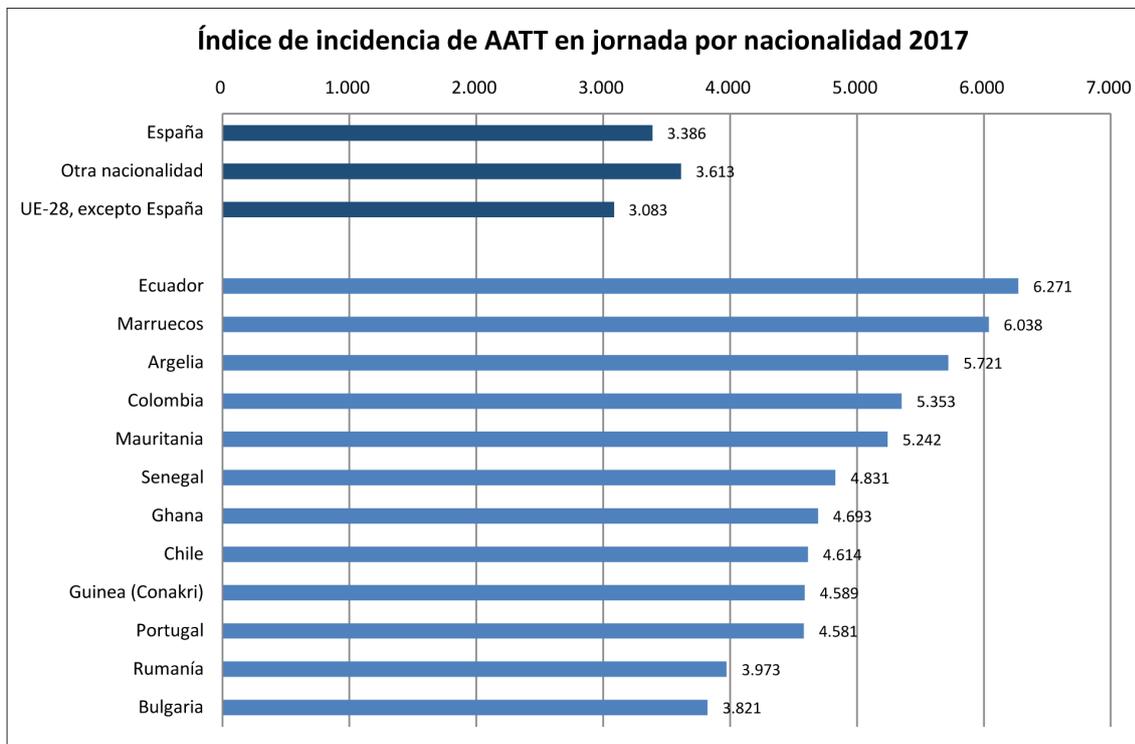
## Antigüedad

La antigüedad en el puesto de trabajo de la persona accidentada es una variable clave para explicar la siniestralidad al estar directamente relacionada con la rotación de contratos, un factor de precariedad laboral evidente. Lamentablemente tampoco disponemos de índices de incidencia por antigüedad, lo que nos impide comparar con rigor su evolución en un periodo de tiempo, por lo que debemos recurrir a estudiar cómo se distribuye el total de accidentes en función de los periodos de antigüedad que se analizan en las estadísticas del Ministerio en 2017 (último años del que se disponen datos) y comparar como era esa distribución en 2012. Lo que se observa es que en 2017 es significativamente mayor el porcentaje de accidentes en trabajadores con menos de un año de antigüedad en el puesto de trabajo que en 2012 y además este diferencial es más acusado en los tramos de menor antigüedad, menos de 1 mes y entre 1 y 2 meses. Todo ello apunta a que en este periodo la siniestralidad está creciendo con mayor intensidad en la población con menor antigüedad en su puesto de trabajo, del mismo modo que ha aumentado la rotación de contratos: la estadísticas del Servicio Público de Empleo Estatal muestran que en 2012 la duración media de un contrato era de 59 días, reduciéndose a los 51 en 2017. Además, los contratos de menos de una semana de duración, difícilmente compatibles con una información y una formación rigurosas de los riesgos y las medidas preventivas, han pasado de 22% al 26% del total de los contratos firmados en España.

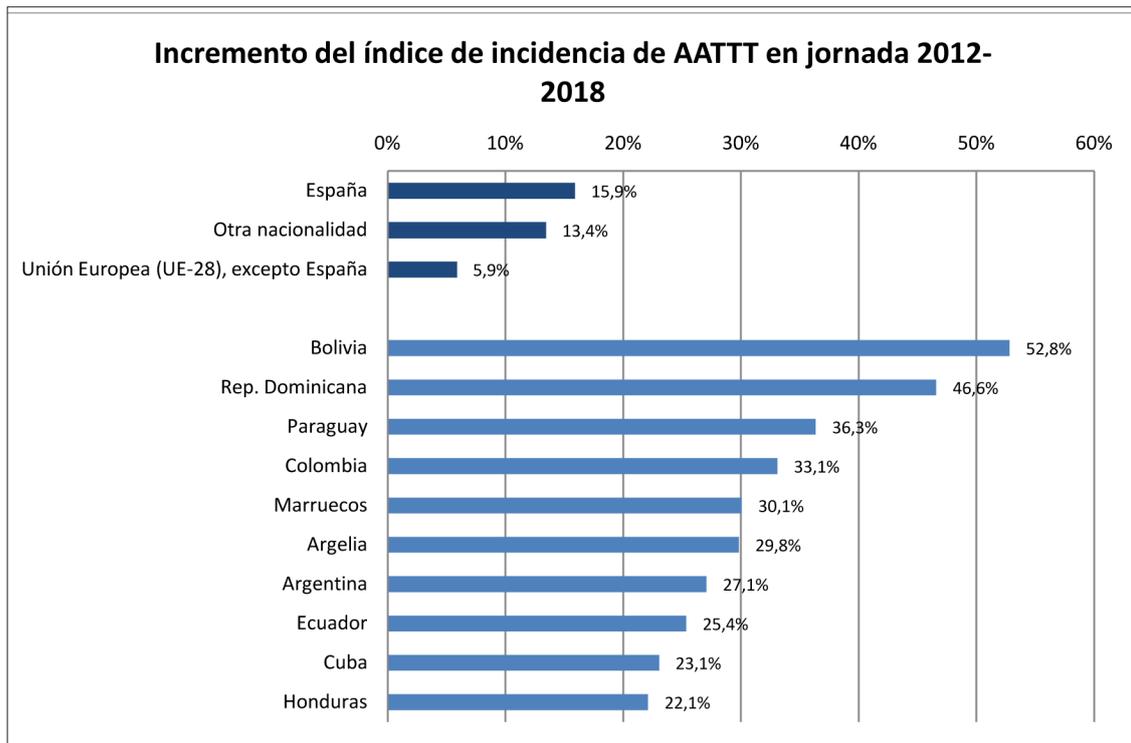


## Nacionalidad

Al analizar la siniestralidad en función de la nacionalidad de la persona accidentada se aprecian importantes desigualdades. El índice de incidencia de los AATT en jornada para la nacionalidad española es significativamente inferior al de las personas extranjeras, aunque es todavía más bajo el de los nacionales de países de la UE exceptuando España. Los tres países con mayor índice de incidencia son Ecuador, que casi duplica el índice general, Marruecos y Argelia. Es significativo que el índice de todos los países del continente africano que aparecen en los datos del Ministerio se sitúen por encima del índice general, algo que también sucede con otros países de Latinoamérica y tres países europeos: Portugal, Rumanía y Bulgaria.



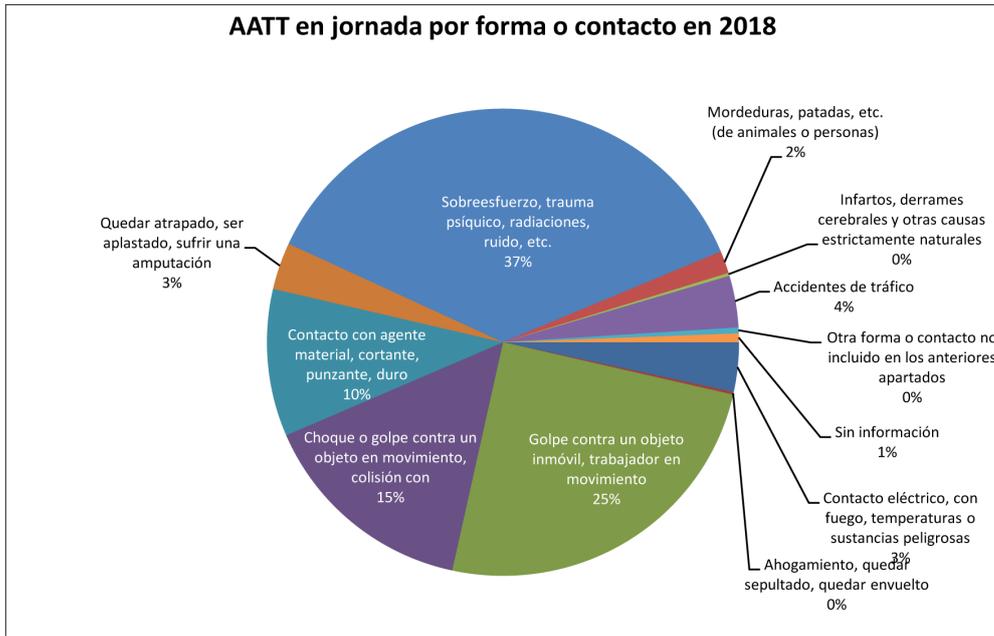
Y no sólo es evidente que la siniestralidad está más acentuada en función de la nacionalidad de la persona accidentada, bien porque los sectores de más alta siniestralidad ocupen en gran número a migrantes, bien por la mayor dificultad de este colectivo para hacer efectivos sus derechos, sino que las 4 nacionalidades con índices más elevados (Ecuador, Marruecos, Argelia y Colombia) han evolucionado desde 2012 de manera más negativa que en el conjunto de la población, rondando el doble de incremento acumulado del índice de incidencia, cuando no superándolo.



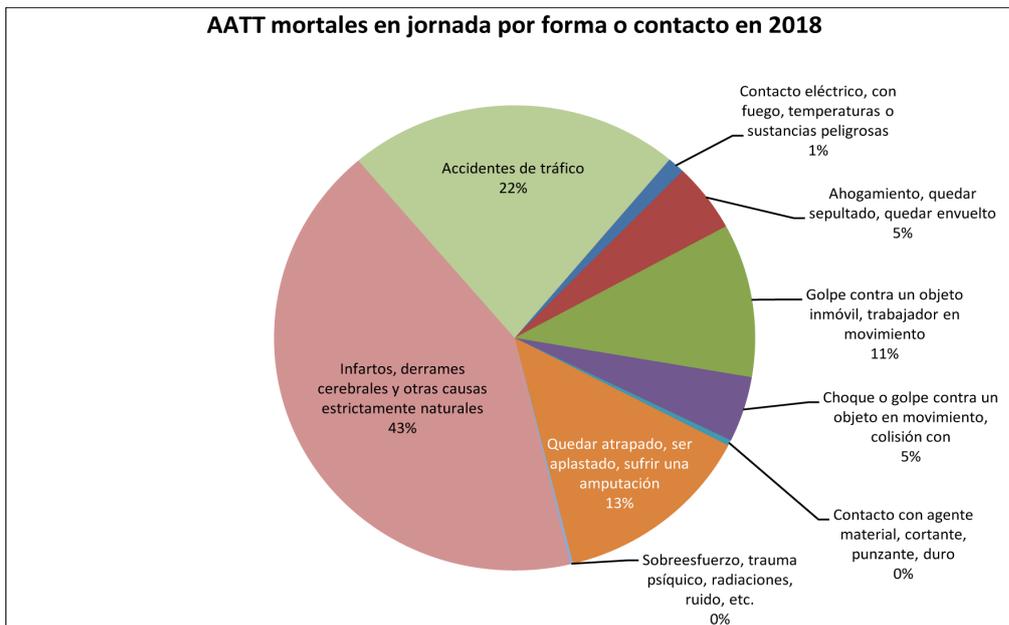
## Forma o contacto que ocasiona el accidente

Existen grandes diferencias en cómo se distribuyen los AATT por forma o contacto que generó la lesión en función de su gravedad y lugar donde se producen. Los sobreesfuerzos, traumas psíquicos, radiaciones y ruido, junto a los golpes contra objeto inmóvil o trabajador en movimiento y los choques o golpes contra un objeto en movimiento acumulan el 77% de los accidentes en jornada, porcentaje que se mantiene invariable desde 2012. Lo mismo sucede con los accidentes de tráfico y los infartos, derrames cerebrales y otras causas estrictamente naturales, que en común no llegan a sumar un 4%.

Esta situación se invierte por completo en los accidentes mortales, ya que estas dos últimas categorías están detrás del 65% de los fallecimientos en jornada, correspondiendo un 22% a los accidentes de tráfico y un 43% a las patologías no traumáticas. Es preciso señalar que en este caso el porcentaje de estas causas se ha incrementado sensiblemente desde 2012: 3 puntos para los accidentes de tráfico y 4 puntos para las patologías no traumáticas.

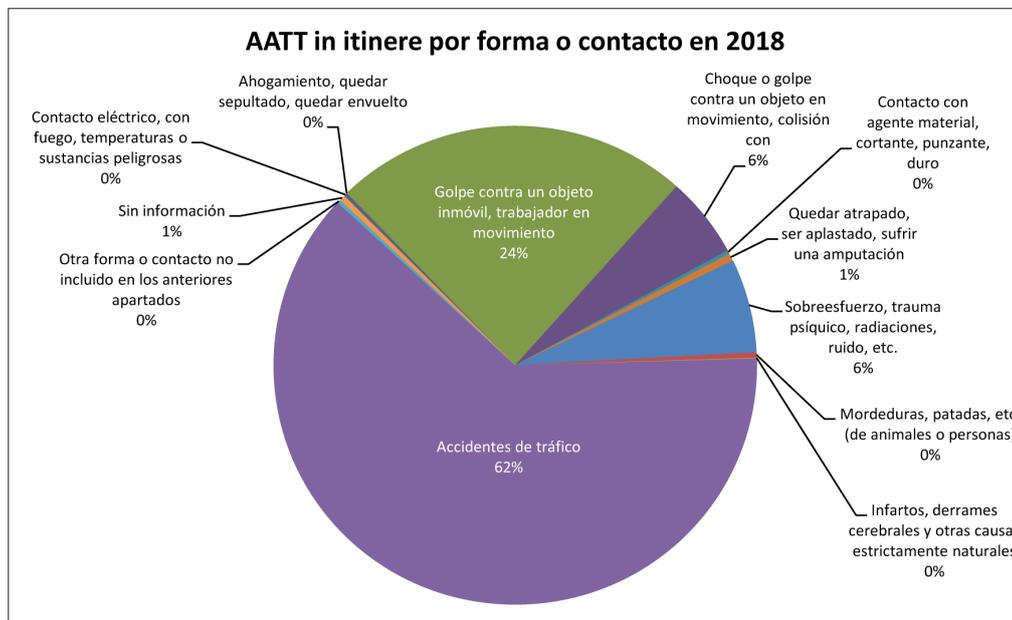


El aumento de los accidentes de tráfico laborales ha venido parejo del incremento del conjunto de la siniestralidad vial en este periodo, pero creemos que además de factores generales, como el recorte en el mantenimiento de vías y señalización o la antigüedad del parque de vehículos industriales, también hay componentes exclusivamente laborales como la intensificación de cargas y ritmos de trabajo en sectores vinculados al transporte o al tráfico, la generalización de sistemas de distribución de mercancías y servicios a domicilio o la escasa integración de la seguridad vial laboral en la prevención de riesgos en las empresas. Algo similar sucede con las patologías no traumáticas que, a nuestro juicio, están asociadas a la gran intensificación del trabajo que se ha producido desde el inicio de la crisis económica y a un modelo de gestión de la mano de obra que desde la aplicación de la reforma laboral facilita al empresario la determinación unilateral de las condiciones de trabajo.

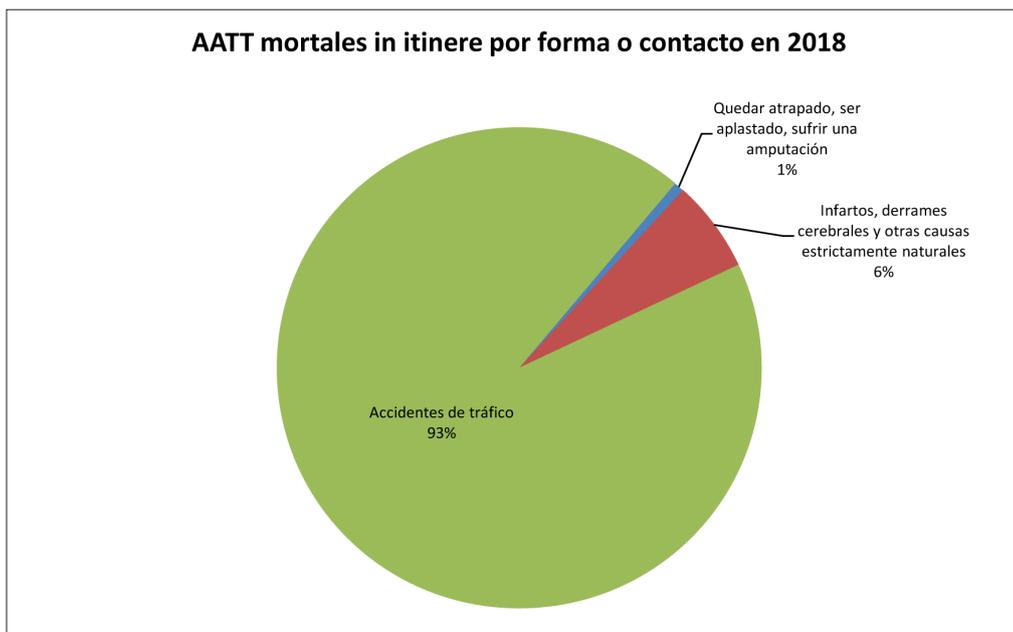


## Evolución de los accidentes de trabajo en España (2012-2018)

Los accidentes de tráfico son la forma que determina la siniestralidad in itinere. Casi dos de cada tres de estos accidentes lo son de tráfico, muy lejos de la siguiente causa que son los golpes con objetos inmóviles o trabajador en movimiento. El porcentaje de accidentes de tráfico ha crecido poco más de un punto desde 2012.

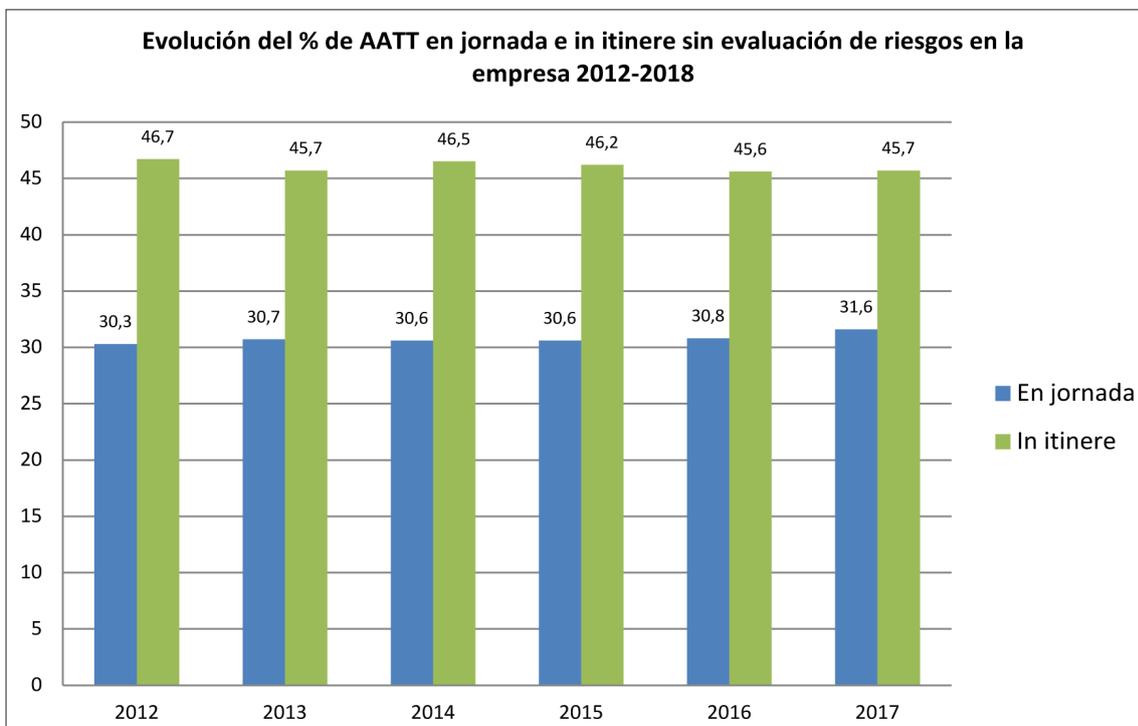


Y este fenómeno se agudiza en el caso de los mortales in itinere. El 93% de los fallecimientos al ir o volver del centro de trabajo en 2018 se debe a accidentes de tráfico, 4 puntos más que en 2012.



## Existencia de evaluación de riesgos

Una pregunta que deben responder las empresas al cumplimentar el parte de accidente de trabajo en el Sistema Delt@ hace referencia a la existencia o no de evaluación de riesgos en la empresa en la que ha ocurrido el accidente, cuestión que es una obligación empresarial desde la entrada en vigor de la LPRL en 1996. Y los datos que aparecen en las estadísticas son relevantes y preocupantes ya que en un tercio de los accidentes con baja registrados en 2017 se indicaba que no existía evaluación de riesgos. Existen serias dudas sobre la calidad de las respuestas a esta pregunta a la hora de cumplimentar el parte por lo que se sospecha que en este caso el dato estadístico no reflejaría de forma fiel la realidad. Sin embargo, al analizar la evolución de este dato en los últimos años no se aprecia la variabilidad que se esperaría en el caso de una mala calidad en la respuesta, sino una consistencia estadística que apuntaría a que el dato sí que equivale en buena medida a la realidad. En cualquier caso estamos ante un dato que genera dudas y que debería ser investigado y contrastado por parte de las autoridades laborales, ya que de confirmarse nos encontraríamos ante un gravísimo incumplimiento de la legislación por parte de un porcentaje elevado de las empresas que concentran la siniestralidad en España. Y en el caso de que no fuera así y el dato no respondiera a la realidad, sería una demostración de la falta de rigor de un gran número de empresas a la hora de gestionar la prevención.



# CONCLUSIONES

## 1. □

El número de AATT en España ha aumentado desde 2012 así como lo ha hecho la siniestralidad relativa, expresada en índices de incidencia (nº de accidentes por cada 100.000 trabajadores) y que indica el nivel de siniestralidad independientemente de las oscilaciones del mercado de trabajo. Los índices de incidencia han acumulado unos incrementos del 12,8% en los accidentes en jornada y del 5,7% en los in itinere (periodo 2013-2018, porque no se disponen índices de incidencia in itinere para ejercicios anteriores). Sólo se aprecia un ligero descenso de 2 centésimas en los índices de incidencia de accidentes mortales en jornada, cuestión pendiente de confirmación a la espera de contar con los datos consolidados de 2018, pero que en cualquier caso muestra una estabilidad en esta categoría de siniestralidad. A juicio de CCOO, este incremento de la siniestralidad durante un periodo continuado de 6 años se debe a la extensión de un modelo de relaciones laborales cada vez más caracterizado por la precariedad, por el deterioro de la negociación colectiva y por la debilidad del sistema preventivo español. A lo que hay que unir que la recuperación de la actividad productiva a partir de 2014 no ha ido aparejada de una mejora de los niveles de seguridad en las empresas.

## 2. □

Por sectores de actividad, los mayores índices de siniestralidad en jornada se producen en la construcción, que llega a triplicar a los servicios. Pero si descendemos a un nivel mayor de desagregación entre las secciones de actividad con mayor siniestralidad, además del sector agrario y de algunas industrias, aparecen servicios como el transporte o la hostelería. Desde 2012 la siniestralidad en jornada en la construcción ha acumulado un incremento del 22,9%, frente al 19,8% del agrario, al 16,7% de la industria y al 10,5% de los servicios, único sector que se sitúa por debajo del índice general. Sin embargo, al descender a un nivel mayor de desagregación sectorial aparecen algunos servicios entre las secciones con una evolución más negativa, destacando el incremento acumulado del 22% de las actividades sanitarias y de servicios sociales.

### 3

Los sectores agrario y de la construcción son los que presentan índices de incidencia más elevados de AATT mortales en jornada, duplicando los de la industria o quintuplicando los de servicios. La siniestralidad mortal en jornada en el conjunto del periodo 2012-2018 se ha mostrado mucho más estable que la general, aunque en algunos sectores se han producido importantes oscilaciones en determinados ejercicios. El descenso en la industria se ha compensado con los ligeros aumentos en el resto de sectores.

### 4

La siniestralidad in itinere ha aumentado un 5,7% en todos los sectores desde 2013 (primer año del que se dispone de índices de incidencia para este tipo de accidentes): los importantes incrementos acumulados del 23,3% de la industria, 17,4 % del sector agrario y 14,9 de la construcción se han visto compensados por el 3,2% de los servicios.

### 5

A nivel territorial, las diferencias de los niveles de siniestralidad entre las CCAA son menos acusadas que a nivel sectorial. El índice de incidencia de AATT en jornada más elevado se produce en Baleares, seguida por Castilla-La Mancha y Extremadura. A nivel provincial la lista la encabezan Guadalajara, Baleares y Toledo. Los mayores incrementos acumulados desde 2012 se producen en Navarra, Baleares y Extremadura. Los dos únicos territorios en los que han descendido los índices de incidencia son Ceuta y Asturias.

### 6

Un 71% de los accidentes en jornada lo sufren los hombres. Este perfil marcadamente masculino se incrementa a medida que aumenta la gravedad, alcanzando el 95% de los mortales. Las diferencias entre hombres y mujeres en el mercado de trabajo se reflejan en la siniestralidad. Las actividades con mayores niveles de siniestralidad están altamente masculinizadas debido a que tradicionalmente contaban con mayores niveles de reconocimiento y de remuneración (al menos hasta la llegada de la crisis económica y la extensión de la precariedad). La siniestralidad in itinere, en cambio, muestra un perfil diferente ya que desde 2009 se produce un mayor número de accidentes al ir o volver del trabajo en mujeres que en hombres. Algunas de las causas que pueden explicar este fenómeno son el mayor porcentaje de mujeres con contratación a tiempo parcial no deseada y la mayoritaria asunción por parte de las trabajadoras de las tareas

de cuidados de la familia y del hogar. La siniestralidad mortal in itinere vuelve a tener un perfil masculino, probablemente asociado al mayor uso de los varones del automóvil particular como modo de desplazamiento al trabajo. Los índices de incidencia de los AATT en jornada han crecido en mayor medida en las mujeres, mientras que in itinere lo han hecho los hombres.

7 □

La mayor probabilidad de sufrir un accidente de trabajo la tienen los trabajadores más jóvenes, descendiendo progresivamente a medida que aumenta su edad, debido a una menor experiencia laboral y condiciones de trabajo más precarias. En el caso de las trabajadoras vuelve a haber un repunte significativo a partir de los 45. En nuestra opinión este repunte se debe a los efectos para la salud de la intensificación del trabajo en sectores altamente feminizados, particularmente graves para las trabajadoras de más edad. En el caso de los accidentes mortales la tendencia es completamente diferente, observándose los mayores índices de incidencia en los grupos de edad más avanzada de los varones.

8 □

La ocupación es la variable que mejor determina las condiciones de trabajo en función de la clase social, pero lamentablemente no disponemos de índices de incidencia, por lo que no queda más opción que comparar el número total de accidentes en cada ocupación. Durante el periodo estudiado, la única que ha reducido el número de accidentes es la de directores y gerentes. Los AATT han crecido en el resto de ocupaciones, destacando aquellas con cualificaciones y remuneraciones más bajas, siendo la de peones de la agricultura, pesca, construcción, industrias manufactureras y transporte la que encabeza la relación con un 151%. En el caso de los accidentes mortales hay un mayor número de ocupaciones en los que se han apreciado descensos y vienen a coincidir en gran parte con aquellas de mayor cualificación.

9 □

El tipo de contrato es un factor determinante en la siniestralidad. Los contratos temporales tienen un índice de incidencia de AATT en jornada un 50% superior al de los contratos indefinidos. El índice de los contratos a tiempo completo supera a los de a tiempo parcial, debido a la reducción del tiempo de exposición a sufrir el accidente en estos últimos. Pero el dato más significativo es la evolución de estos índices desde 2012, ya que a medida que aumenta la precariedad en la contratación se dispara el incremento acumulado durante estos años. Dentro de los contratos in-

definidos, aquellos firmados a tiempo parcial duplican el incremento de los a tiempo completo, mientras que los contratos temporales casi quintuplican el incremento del conjunto de los contratos indefinidos. Y es el contrato temporal a tiempo parcial, el de máximo nivel de precarización, el que de largo ha sufrido un mayor incremento de siniestralidad en este periodo.

## 10 □

La antigüedad en el puesto de trabajo de la persona accidentada está ligada a la rotación de contratos, un factor de precariedad evidente. A pesar de no contar con índices de incidencia en función de esta variable, si observamos que ha aumentado la proporción de accidentes en trabajadores con menos de un año de antigüedad, fenómeno aún más acusado en los tramos de antigüedad inferiores: menos de un mes y entre uno y dos meses. Esta circunstancia va de la mano de las estadísticas del Servicio Público de Empleo Estatal que señalan como en el mismo periodo se ha reducido la duración media de los contratos y ha aumentado el porcentaje de los contratos con una duración inferior a una semana.

## 11 □

También existen importantes diferencias en los niveles de siniestralidad en función de la nacionalidad de la persona accidentada. El conjunto de los trabajadores extranjeros tiene un índice de incidencia de AATT en jornada mayor que el de los españoles, diferencia que aumenta respecto de los pertenecientes a la UE-28 exceptuando España. Pero es al observar nacionalidades concretas cuando esa diferencia aumenta considerablemente. Las trabajadoras y trabajadores de Ecuador, Marruecos y Argelia son quienes tienen un índice de siniestralidad más elevado, llegando casi a duplicar el de las personas de nacionalidad española. Es significativo que todos los países africanos cuyos datos aparecen en las estadísticas oficiales superan el índice general, algo que también sucede en algunos países de Latinoamérica y tres países europeos: Portugal, Rumanía y Bulgaria. Además, las nacionalidades con un índice más elevado también han incrementado su siniestralidad desde 2012 en mayor medida que los y las españolas, duplicando su incremento acumulado. La alta presencia de trabajadores y trabajadoras extranjeras de determinadas nacionalidades en sectores de alta siniestralidad y las dificultades que encuentran para ejercer sus derechos podrían explicar estas diferencias.

### 12 □

La distribución de los accidentes en jornada en función de la forma en que se producen ha venido a mantenerse estable durante el periodo estudiado. En cambio, en cuanto a los accidentes mortales en jornada, sí se observa cómo las dos formas más prevalentes, las patologías no traumáticas y los accidentes de tráfico, han aumentado significativamente. En ambos casos se trata de patologías asociadas al deterioro de las condiciones de trabajo producto de la intensificación de las cargas y ritmos de trabajo (fatiga, estrés, ansiedad, deterioro de la conciliación de la vida familiar, etc.) y a un modelo de gestión de la mano de obra que facilita al empresario la determinación unilateral de las condiciones de trabajo. En el caso de los accidentes de tráfico también influyen los recortes en el mantenimiento de vías y señalización, la antigüedad del parque de vehículos industriales, la generalización de sistemas de distribución de mercancías y servicios a domicilio o la escasa integración de la seguridad vial laboral en la prevención de riesgos en las empresas.

### 13 □

Un dato que se mantiene estable en el periodo es que en un tercio de los accidentes con baja la empresa no cuenta con la preceptiva evaluación de riesgos, obligación legal desde 1996 y pilar en el que se apoya la prevención de riesgos en cualquier empresa. Existen dudas sobre la calidad de las respuestas a esta pregunta a la hora de cumplimentar el parte de accidente por parte de las empresas, pero la escasa variación de los porcentajes le dota de una consistencia estadística que apuntaría a que refleja la realidad. En cualquier caso es un dato que genera dudas, pero que de confirmarse pondrían en evidencia un gravísimo incumplimiento de la legislación por parte de un porcentaje elevado de las empresas que concentran la siniestralidad en España. Y en el caso de que no fuera así y el dato no respondiera a la realidad, sería una demostración de la falta de rigor de un gran número de empresas a la hora de gestionar la prevención.

# **Evolución de los accidentes de trabajo en España (2012-2018)**

