

Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales: estrategias para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo



→ estudios

**Jóvenes, accidentes debidos al tráfico
y riesgos laborales: estrategias para
mejorar las condiciones de seguridad
y salud en el trabajo**

DIRECTOR: Prof. Dr. Antonio López Peláez
Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN: Antonio López Peláez (UNED)
y Sagrario Segado Sánchez-Cabezudo (UNED)

Diseño Gráfico

Pep Carrió / Sonia Sánchez

Antonio Fernández

Edición

@ Instituto de la Juventud

Redacción

Observatorio de la Juventud en España

Servicio de Documentación y Estudios

C/ Marqués del Riscal, 16

28010 Madrid

Tel. 91 363 78 09

E-mail: estudios-injuve@migualdad.es

web injuve: www.injuve.migualdad.es



Papel reciclado al 60% libre
de cloro



ISBN: 978-84-96028-74-6

NIPO: 802-09-008-X

Dep. Legal: M-16.497-2009

Impresión: LERKO PRINT, S.A.

Las opiniones publicadas en éste estudio
corresponden a sus autores.
El Instituto de la Juventud no comparte
necesariamente el contenido de las mismas.

1. Introducción 	5
2. Hacer visible lo invisible: ¿los/as jóvenes tienen que poner en riesgo su salud para integrarse en el mercado laboral? 	7
3. De la sociedad de los flujos a la sociedad de los accidentes de tráfico: nuestra investigación sobre los accidentes in itinere y en misión 	11
4. Análisis bibliográfico sobre los accidentes in itinere y en misión de los/as trabajadores/as jóvenes 	15
4.1. Relación de la bibliografía seleccionada	15
4.2. Principales resultados alcanzados	19
4.3. Jóvenes trabajadores/as y accidentes en misión y en itinere en la Unión Europea	23
5. ¿Realmente son invisibles? Análisis cuantitativo sobre los accidentes en misión y los accidentes in itinere 	25
5.1. Evolución de la siniestralidad laboral-vial en España.	25
5.2. Datos desagregados por Comunidades Autónomas	39
6. El discurso de expertos y trabajadores/as jóvenes sobre los accidentes en misión y en itinere 	91
6.1. Coincidencias y semejanzas en torno a los accidentes en misión y los accidentes in itinere: ¿hablan de los mismos <i>riesgos laborales</i> los expertos y los/as trabajadores/as jóvenes?	92
6.1.1. Riesgos laborales vinculados con el transporte	92
6.1.2. Riesgos laborales vinculados con el transporte que afectan a los/as trabajadores/as jóvenes	93
6.1.3. Actitud de los/as trabajadores/as jóvenes ante los riesgos laborales relacionados con el tráfico (in itinere y en misión)	96
6.1.4. Estrategias de prevención.	97
6.2. Juventud, trabajo temporal, transporte y salud: ¿es posible lograr la cuadratura del círculo? El discurso de los expertos sobre los riesgos laborales-viales de los/as trabajadores/as jóvenes ..	98
6.2.1. Factores organizacionales	99



ÍNDICE

6.2.2. Factores relacionados con el puesto de trabajo.....	101
6.2.3. Factores personales.....	103
6.2.4. Demandas para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo.....	104
6.3. ¿Aman el riesgo? El discurso de los/as trabajadores/as jóvenes sobre los accidentes en misión y los accidentes in itinere.....	107
6.3.1. Factores organizacionales.....	108
6.3.2. Factores relacionados con el puesto de trabajo.....	109
6.3.3. Factores personales.....	110
6.3.4. Demandas para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo.....	111
7. Conclusiones 	113
8. Bibliografía 	117

Uno de los principales problemas que afrontamos en las sociedades contemporáneas es la invisibilidad de los nuevos riesgos laborales a los que tenemos que hacer frente. En el caso de las personas jóvenes, esta situación se refuerza por la convicción, tácitamente asumida, de la fortaleza intrínseca de la juventud, y su capacidad para afrontar cualquier tipo de riesgo confiando en su propia potencia física. Quizás por ello, podemos constatar una relativa carencia de investigaciones sobre los riesgos laborales de la población joven trabajadora (López Peláez, 2007), que contrasta con el incremento progresivo de la preocupación por la salud laboral de los y las jóvenes en las instituciones europeas (EASHW, 2008b). Desde hace años, estamos llevando a cabo un programa de investigación sobre los riesgos laborales que afectan a los jóvenes, y que busca, ante todo, poner de relieve el potencial exclusógeno que tienen dichos riesgos para su desarrollo vital y su integración en la sociedad (López Peláez y Segado Sánchez-Cabezudo, 2007; Segado Sánchez-Cabezudo y López Peláez, 2007; López Peláez y Pinilla, 2006; López Peláez y Ponce de León, 2005; López Peláez, 2005; López Peláez, 2004).

Se trata de una temática que no ha tenido hasta ahora el tratamiento adecuado, en parte por la dificultad para obtener y desagregar datos en las fuentes de información estadística disponibles, y en parte por la propia invisibilidad de la situación laboral de los jóvenes, un colectivo que se identifica con el paro, la contratación temporal, y cuya situación se analiza desde el paradigma de la integración progresiva, hasta concluir paradójicamente en resultados obvios y a la vez superfluos: la temporalidad se acaba reduciendo por la propia evolución vital de los jóvenes: cuando pasan de los treinta años, se reduce significativamente dicha temporalidad. Se silencia, dramáticamente, el coste que dicha situación temporal tiene sobre su trayectoria vital futura. Y se invisibiliza el coste en términos de salud física y psíquica que dicha situación contractual, y también las características de los trabajos concretos que se desempeñan, conllevan para los/as jóvenes. Al igual que la temporalidad se “soluciona” con el paso del tiempo, ¿también las enfermedades laborales que se cronifican en la juventud “desaparecen” cuando se supera cierto límite de edad?

Cuando se analiza con detalle las ocupaciones de los trabajadores accidentados, queda de manifiesto la relación entre la precariedad laboral, la siniestralidad, y la edad: “las ocupaciones de los trabajadores accidentados son, en su mayoría, las peor situadas dentro de la división del trabajo de las empresas, concentrándose las tres cuartas partes de los accidentes. Estos

puestos de trabajo están ocupados por personas sin demasiada experiencia, jóvenes en su inmensa mayoría, con contratos temporales, y con una gran exigencia y carga de trabajo” (Amable y Benach, 2007: 290). Con una diferencia importante: se puede mejorar en la carrera profesional, accediendo a un contrato fijo, tras una serie de contratos temporales, y obteniendo con ello un trabajo no precario. Sin embargo, el accidente o la enfermedad, una vez producidos, pueden no remitir, acompañarnos toda la vida, o simplemente suponer, en el caso de los accidentes mortales, el final de nuestro proyecto vital.

En definitiva, desde nuestro punto de vista, es necesario superar el paradigma de la invisibilidad (poniendo de relieve la situación laboral de los jóvenes y los riesgos para su seguridad y salud en el trabajo) y el paradigma de la integración (profundizando en la consecuencias negativas que tiene, para la salud física y psíquica, el modelo de integración laboral en el que estamos inmersos, y que puede afectar de forma más o menos intensa a sus trayectorias futuras). En este sentido, en esta investigación presentamos los resultados que hemos obtenido sobre uno de los entornos en los que se producen más accidentes laborales: los accidentes en misión (aquellos que se producen durante la jornada laboral, cumpliendo objetivos vinculados a la realización de las tareas previstas) y los accidentes in itinere (aquellos accidentes que se producen en el desplazamiento del hogar al puesto de trabajo).

2

Hacer visible lo invisible: ¿los/as jóvenes tienen que poner en riesgo su salud para integrarse en el mercado laboral?

Es difícil discutir que el bien máspreciado de cualquier persona es su propia salud física y psicológica. Con una salud deteriorada, es muy difícil desarrollar un proyecto personal, y es muy complicado integrarse en el mercado de trabajo, y desarrollar una adecuada vida social. La dimensión de la salud, por lo tanto, debe considerarse como una de las dimensiones básicas que nos permiten analizar la vulnerabilidad estructural que afecta a los jóvenes, y en la que operan factores de integración y factores de riesgo. ¿Cuáles son las dimensiones básicas que, junto a la salud, afectan a los jóvenes? Hay una amplia literatura sobre la exclusión, desventaja y juventud (Kronauer, 1998; Stokes, 2004; Tezanos, 2008). Podemos sintetizar las distintas aportaciones diferenciando seis dimensiones básicas:

La primera dimensión hace referencia a la formación y los recursos educativos de que disponen los jóvenes, y que condicionan tanto su acceso al mercado de trabajo, cuanto las expectativas que tienen sobre su inserción laboral y su futuro profesional. La segunda dimensión el carácter temporal o indefinido del individuo en el mercado de trabajo, el tipo de empleo que obtiene o las barreras que encuentra para poder desempeñar un puesto de trabajo. La tercera dimensión es la dimensión económica y los bajos salarios: tanto en los jóvenes desempleados como en aquellos que desempeñan empleos precarios, es relevante analizar la procedencia de la renta de la que disfrutan. La cuarta dimensión hace referencia a las relaciones sociales, y específicamente a los vínculos familiares. La quinta dimensión la constituye la relación de los jóvenes con las instituciones sociales que tratan problemas relativos a la inserción en el mercado de trabajo, el desempleo y la pobreza. Y la sexta dimensión hace referencia a su salud psíquica y física: el empeoramiento de su salud es una variable básica que favorece los procesos de exclusión social. Por ello, establecer estrategias para afrontar proactivamente las demandas a las que se enfrentan los jóvenes en su proceso de integración permitiría reducir los niveles de estrés, y mejorar su salud psicofísica tanto en el ámbito laboral como en su vida cotidiana. En cada una de estas dimensiones operan factores de integración y los factores de riesgo que influyen en la evolución vital de los jóvenes (tabla n.º 1).

Los procesos exclusógenos que afectan a los jóvenes están, pues, fuertemente vinculados al mercado de trabajo, a los accidentes laborales, y a las enfermedades profesionales derivadas de la tarea que se desarrolla. Investigaciones relevantes muestran que, en los países desarrollados, la incidencia de los riesgos laborales de carácter tradicional (accidentes de trabajo y enfermedades específicas o provocadas por una sola causa) está relativamente estancada,

mientras que la incidencia de enfermedades multi-causales relacionadas con el trabajo aumenta (EASHW, 2008a). Podemos resaltar las siguientes conclusiones derivadas de la *Tercera Encuesta Europea sobre las Condiciones de Trabajo*:

Tabla n.º 1. **La dinámica de la vulnerabilidad social en los jóvenes**

VARIABLES	Factores de protección	Factores de riesgo
Educativa	Estudios de nivel medio o superior Cualificación elevada	Baja cualificación Sin estudios o estudios de nivel bajo Inadecuación de la formación obtenida a las ofertas del mercado de trabajo.
Laboral	Empleo fijo o estable Empleo bien remunerado	Carencia de experiencias laborales previas Empleo precario Empleo irregular que le permiten obtener ingresos para los gastos personales Ausencia de cobertura de la Seguridad Social
Económica	Ingresos procedentes del trabajo Prestaciones por desempleo Ingresos aportados por la red familiar	No recibir prestaciones por desempleo Salarios muy bajos Falta de apoyo económico familiar Carencia de vínculos familiares fuertes.
Familiar	Apoyo de los padres y/o de la pareja	Debilitamiento de los lazos familiares Aislamiento
Institucional	Utilización de los recursos de las instituciones públicas: cursos de formación, prestaciones por desempleo, orientación profesional.	Desconocimiento y desvinculación de las actividades de apoyo de las instituciones públicas.
Salud	Estrategias de aprendizaje preactivas Nivel de formación adecuado Capacidad para afrontar las demandas de puestos de trabajo polivalentes	Incapacidad para desarrollar un proceso de aprendizaje adecuado Falta de formación Baja autoestima

Fuente: Segado Sánchez-Cabezudo, S., López Peláez, A. (2007): "Condiciones de trabajo y estilos de vida de los jóvenes españoles: ¿cómo afrontar los riesgos derivados del trabajo a turnos y en horario nocturno?", en López Peláez, A. (coord.), *Monográfico Jóvenes y riesgos laborales, Revista de Estudios de Juventud*, n.º 79, diciembre de 2007, p. 95.

- Existe una relación directa entre los problemas de salud y unas condiciones de trabajo adversas, derivadas en particular de un trabajo muy intenso y del trabajo repetitivo.
- La exposición a factores físicos de riesgo (ruidos, vibraciones, sustancias peligrosas, calor, frío, etc.) y la realización del trabajo en puestos mal diseñados (manipulación de cargas pesadas y posturas difíciles) siguen siendo frecuentes.
- El trabajo se hace cada vez más intenso: más del 50% de los trabajadores realiza su labor a un ritmo elevado y con plazos muy justos durante al menos el 25% de su tiempo de trabajo.
- La flexibilidad está muy extendida en todos los aspectos del trabajo como en: la jornada laboral (trabajo "ininterrumpido" y trabajo a tiempo parcial), la organización del trabajo (polivalencia, trabajo en equipo y capacitación) y la precariedad del empleo (el 18 por ciento de todos los asalariados están con contratos eventuales).

- Los trabajadores temporales (asalariados con contratos de duración determinada y contratados por empresas de trabajo temporal) siguen informando de una mayor exposición a los riesgos que los que disponen de contratos fijos.
- En lo referente a los horarios laborales, los límites entre trabajo y ocio ya no están determinados de manera rígida y fija por el horario normal de trabajo diurno. Las horas de trabajo no solo se han extendido a las últimas horas de la tarde, a la noche e incluso a las horas del fin de semana, sino que las formas horarias se han hecho más variables (ejemplo, el horario partido, turnos de 6 y 12 horas, turnos rotatorios irregulares, semanas de trabajo con horarios comprimidos, etc).

Dentro de este contexto, tenemos que tomar en consideración las siguientes variables, para poder analizar con precisión la relación entre juventud, empleo, salud y exclusión social:

- En primer lugar, los datos sobre las condiciones de salud y seguridad en el trabajo de los jóvenes son muy irregulares.
- En segundo lugar, los trabajadores jóvenes acumulan factores que favorecen los procesos de exclusión social: la presión del desempleo, los empleos precarios, el empleo a tiempo parcial no querido, y la concentración de ofertas de empleo en determinadas áreas de actividad (Vogel, 2007: 18). En este sentido, las políticas de salud laboral se enfrentan a las consecuencias negativas para la salud derivadas del mercado laboral. Por ejemplo, la temporalidad: “algunos colectivos de trabajadores como el de las mujeres y el de los jóvenes, con grandes dificultades para insertarse laboralmente, son los que poseen mayores niveles de contratación temporal (...). Más allá de los mecanismos causales que intervengan, está claro que los trabajadores temporales poseen entre dos y tres veces más riesgo de sufrir lesiones mortales o no mortales por accidentes de trabajo, respectivamente” (Amable y Benach, 2007: 289).
- En tercer lugar, la salud y la seguridad de los jóvenes no está suficientemente protegida cuando comienzan a trabajar por primera vez, y aceptan situaciones peligrosas, tanto por la presión de factores estructurales como los que ya hemos descrito, como por la propia buena salud y elevada confianza en su capacidad física y psíquica, característica de los jóvenes: “según cifras europeas, un trabajador joven sufre un accidente grave cada minuto, y muere más de un joven cada dos días en su lugar de trabajo” (Copsey y Schneider, 2007: 35).
- En cuarto lugar, la concentración de la oferta de empleo para los jóvenes en determinadas áreas del sector servicios, como la hostelería, los centros de atención telefónica, o los servicios de mensajería, conlleva que el patrón de riesgos al que hacen frente se diferencia del que afecta a otros grupos de edad, y exige un análisis específico. Por ello, presentamos en los siguientes epígrafes los resultados sobre la investigación que hemos llevado a cabo sobre los accidentes in itinere y en misión.

De acuerdo con el informe *Young workers in figures*, publicado en 2008 por la *Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo* (EASHW, 2008b), podemos diferenciar cuatro ámbitos clave en el análisis de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo de los jóvenes europeos:

- En primer lugar, la vulnerabilidad derivada de los contratos a los que acceden: el nivel de desempleo, y el porcentaje de contratos temporales, es mucho mayor entre los trabajadores jóvenes que entre el resto de trabajadores. La precariedad estructural en la que se encuentran, y la rotación entre un puesto de trabajo, el desempleo y otro puesto de trabajo, no permite que desarrollen una formación adecuada en el puesto de trabajo, y tampoco que puedan reclamar sus derechos, puesto que están muy presionados por el contexto de incertidumbre en el que se encuentran inmersos. En este sentido, el discurs-

so individualizador, competitivo y neoliberal dominante hace que experimenten como un fracaso personal el no lograr determinado tipo de empleo, cuando la realidad es que el deterioro del mercado de trabajo no puede ser resuelto desde una perspectiva exclusivamente individual (Alonso, 2007).

- En segundo lugar, el tipo de riesgos a los que hacen frente: los jóvenes suelen estar más expuestos a ruidos, manejo de sustancias peligrosas, fuerte demanda física, malas posturas, y trabajos repetitivos. De acuerdo con este perfil de riesgos, las enfermedades más habituales son los trastornos multiesqueléticos, las enfermedades pulmonares, infecciosas, y las alergias e irritación de la piel. Aumentan las enfermedades de tipo psico-social, como el estrés. Y sufren un mayor número de accidentes mortales (especialmente en el sector de la construcción) y no mortales.
- En tercer lugar, el tipo de jornada laboral que tienen los jóvenes trabajadores: acceden a trabajos en horarios nocturnos y a turnos, en muchos casos sin una prevención adecuada. En este sentido, los jóvenes españoles, igual que les ocurre al resto de jóvenes europeos, se encuentran intensamente afectados por la flexibilización de la jornada de trabajo: cuanto más joven se es, mayor probabilidad de trabajar en turno rotatorio o nocturno. No podemos olvidar, al observar este patrón de acceso al mercado de trabajo, que los efectos del trabajo a turnos y en horario nocturno sobre el bienestar psicológico y físico de los trabajadores están ya muy documentados en la literatura científica (Costa, 1994).
- Las diferencias de género en el trabajo se mantienen y reproducen las diferencias observadas en otros grupos de edad. Esto implica que las medidas de prevención deben tomar en consideración la especialización de los jóvenes, según género, en determinados tipos de empleo, como, por ejemplo, las peluquerías (en el caso femenino) o la construcción (en el caso masculino).

Nos encontramos, por lo tanto, con una población joven heterogénea, con trayectorias laborales muy diferentes, y que afrontan nuevas y viejas situaciones de riesgo para su salud en el puesto de trabajo. Por ejemplo, en el caso español, la situación de los trabajadores jóvenes ha empeorado en los últimos diez años: la tasa de accidentes laborales *augmentó* un 7% entre los trabajadores menores de 24 años, entre 1996 y 2004, y disminuyó en los demás grupos de edad (tabla n.º 1). Estos datos son similares a los que nos ofrece Eurostat para toda la Unión Europea. Por ejemplo, en 2003, “el 16,4% de los accidentes laborales con resultado de más de tres días de baja implicó a trabajadores menores de 25 años, que constituyen solo el 10% de la población trabajadora en la Unión Europea” (Vogel, 2007: 23).

Tabla n.º 2. **Tasa de accidentes laborales por cada 1000 trabajadores, años 1996 y 2004**

Grupo de edad	1996	2004
16-19 años	115	139
20-24 años	87	90
25-29 años	77	63
30-39 años	66	56
40-65 años	57	49

Fuente: UGT (2007): *Influencia de la precariedad en la siniestralidad laboral en España*, Comisión Ejecutiva Federal – Secretaría de Salud.

3

De la sociedad de los flujos a la sociedad de los accidentes de tráfico: nuestra investigación sobre los accidentes in itinere y en misión

Nuestra sociedad de la información y las nuevas tecnologías no es solo una sociedad virtual. Aparentemente, hablamos de los flujos y la vida en la red. En realidad, la expansión de las comunicaciones a través de Internet se ha visto acompañada por un incremento exponencial del tráfico de mercancías, y las empresas de mensajería han incrementado su volumen de facturación de forma muy notable en los últimos años. Nos encontramos en una sociedad siempre abierta, siempre en movimiento, y en la que se consume, se trabaja y se descansa a lo largo de toda la jornada, de tal forma que las trayectorias laborales se van individualizando cada vez más, y es más difícil conciliar la vida personal y la vida laboral. En este contexto, la confluencia del teletrabajo, la ampliación de horarios, el incremento de las demandas de transporte, y la prestación de servicios 24 horas al día, hace que los desplazamientos dentro de la jornada de trabajo sean cada vez más numerosos, y que se genere un tipo de siniestralidad específica. Por otra parte, determinados sistemas de transporte básicos en la sociedad avanzada, como la mensajería, parecen reclutar trabajadores jóvenes o muy jóvenes, y es interesante observar cuáles son los riesgos que afrontan, sus demandas, y como se desarrolla su carrera profesional.

Los objetivos de nuestra investigación, desde este punto de partida, son los siguientes:

- Analizar la siniestralidad que afecta a los trabajadores jóvenes, desagregando los datos por sexo, edad, tipo de actividad, formación, tipo de contrato (temporal o indefinido). Y, específicamente, analizar el porcentaje de trabajadores jóvenes que tienen accidentes de tráfico desplazándose al puesto de trabajo, o a lo largo de la actividad laboral diaria.
- Analizar las principales estrategias de prevención y formación que se dan en este tipo de puestos de trabajo.

Para alcanzar estos objetivos, hemos triangulado tres fuentes de información: la bibliografía internacional sobre este tema, los datos estadísticos disponibles, y el discurso de los trabajadores jóvenes y expertos (14 entrevistas semiestructuradas a jóvenes trabajadores y 5 entrevistas semiestructuradas a expertos en este campo).

A lo largo del año 2008, las fases de la investigación han sido las siguientes:

1. Análisis bibliográfico de la información disponible a nivel internacional y nacional sobre esta temática.

1.1. Criterios para la búsqueda:

- Documentación relativa a **riesgos laborales y salud** en el trabajo de los **trabajadores jóvenes**.
- Documentación relativa a **riesgos laborales y salud** en el trabajo de los trabajadores jóvenes relacionados con el **transporte, tanto in itinere como en misión**.
- Documentación relativa a **riesgos laborales y salud** de los trabajadores en áreas de actividad como **transporte, mensajería, embalaje, en los que la actividad de transporte forma parte intrínseca del puesto de trabajo, y comparar estos datos** con la siniestralidad de los trabajadores jóvenes asociada al transporte en **otras áreas de actividad**.
- Documentación relativa a **riesgos laborales, salud y prevención** en función del **contrato, tipo de actividad, formación, género, y edad**.

1.2. Resultados:

- Relación de bibliografía consultada
- Análisis de los principales resultados obtenidos

2. Análisis estadístico de las fuentes de información disponibles:

2.1. Criterios para el análisis:

- Análisis desagregado de los accidentes laborales de los jóvenes en España, analizando las correlaciones existentes entre
 - o Edad
 - o Género
 - o Tipo de contrato
 - o Formación
 - o Salario
 - o Sector de actividad
 - o Transporte: in itinere y en misión
- Fuentes: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*; Dirección General de Tráfico, *Estadística de accidentes de tráfico*.

2.2. Resultados:

- Análisis de los resultados estadísticos obtenidos:
 - o Evolución de las series temporales: ¿los riesgos y las enfermedades disminuyen, aumentan, afectan a determinadas áreas de actividad? ¿se concentran los jóvenes en determinados sectores, y con determinadas características (tipo de contrato, jornada laboral, salario)? ¿existen correlaciones claras entre ambas dimensiones?
 - o Análisis de los resultados específicos relacionados con los accidentes relacionados con el transporte (in itinere y en misión) de los trabajadores jóvenes, comparándolos con otros grupos de edad.
- Propuestas para mejorar la información estadística disponible.

3. *Análisis cualitativo*: el discurso de trabajadores jóvenes y expertos sobre la evolución de los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo en el ámbito de las empresas de mensajería, transporte y embalaje.

3.1. Entrevistas¹:

- 14 entrevistas a trabajadores jóvenes en los sectores especificados (7 mujeres y 7 hombres):
 - o 5 entrevistas a trabajadores jóvenes en empresas de mensajería².
 - o 5 entrevistas a trabajadores jóvenes en empresas de transporte³.
 - o 4 entrevistas a trabajadores jóvenes en empresas de embalaje y paquetería⁴.
 - o Destacamos dos grupos de factores:
 - Perfil personal: edad, sexo, formación, posición en la empresa, situación, rol familiar, estado civil, carga familiar directa o indirecta, permanencia del vínculo familiar y geográfico en el tiempo, condiciones individuales de su salud.
 - Perfil prevencionista: condiciones de trabajo, riesgos a los que hacen frente, formación para la prevención (tanto personal, como la que establece institucionalmente la empresa), estrategias personal y profesionales para hacer frente a los riesgos, principales enfermedades que detectan, demandas y posibles estrategias para mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo.
- 5 entrevistas a expertos en el campo de la prevención de riesgos en los trabajadores jóvenes⁵:
 - o Nuevos y viejos riesgos en este tipo de actividades.
 - o Perspectiva sobre la actitud y la formación de los trabajadores jóvenes ante este tipo de riesgos específicos in itinere.
 - o Estrategias de prevención.

3.2. Resultados:

- Análisis del discurso de los trabajadores jóvenes.
- Tipos de riesgos que se perciben.
- Demandas para mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo.

3.3. Guión para la entrevista a trabajadores jóvenes:

A) Perfil personal:

- a) edad,
- b) sexo,
- c) formación,
- d) posición en la empresa,
- e) situación.

¹ Las entrevistas se realizaron en Madrid, Barcelona y Sevilla entre mayo y septiembre de 2008.

² Denominadas T1, T2, T3, T4 y T5.

³ Denominadas T6, T7, T8, T9 y T10.

⁴ Denominadas T11, T12, T13 y T14.

⁵ Denominadas E1, E2, E3, E4 y E5.

- f) rol familiar,
- g) estado civil,
- h) carga familiar directa o indirecta,
- i) permanencia del vínculo familiar y geográfico en el tiempo,
- j) condiciones individuales de su salud,
- k) distancia que recorre para llegar a su puesto de trabajo.

B) Perfil prevencionista:

- a) condiciones de trabajo,
- b) tiempo dedicado al transporte en su trabajo,
- c) características de los trayectos que realiza,
- d) objetivos de su puesto de trabajo relacionados con el transporte (entregar paquetes en el menor tiempo posible, conseguir determinados objetivos, etc.),
- e) riesgos a los que hacen frente,
- f) riesgos específicos relacionados con el transporte in itinere y en misión,
- g) formación para la prevención (tanto personal, como la que establece institucionalmente la empresa),
- h) estrategias personal y profesionales para hacer frente a los riesgos,
- i) principales enfermedades que detectan,
- j) demandas y posibles estrategias para mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo.

3.4. Guión para la entrevista a expertos:

A) Riesgos asociados al transporte:

- a) In itinere.
- b) En misión.

B) Perfil específico de los riesgos que afectan a los trabajadores jóvenes

- a) En el mercado de trabajo.
- b) En los sectores específicos relacionados con mensajería, transporte y embalaje.
- c) Relacionados con sus desplazamientos hasta y en el puesto de trabajo.
- d) Nuevos y viejos riesgos a los que hacen frente.

C) Actitud y la formación de los trabajadores jóvenes ante este tipo de riesgos específicos relacionados con el transporte in itinere y en misión.

- a) Formación y prevención.
- b) Tipología de los trabajos a los que acceden los trabajadores jóvenes.
- c) Dificultades específicas para mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo derivadas de su contratación: contratos temporales, alta rotación, trabajo en horario a turnos y en horario nocturno, bajo salario, precariedad..., trabajo por objetivos que implica una mayor intensidad en la ejecución de las tareas, que implica también mayor velocidad en el desplazamiento para alcanzar los objetivos (por ejemplo, en el sector de la mensajería).
- d) Dificultades o ventajas derivadas de la percepción colectiva que los jóvenes tienen del transporte: el culto a la velocidad, no considerar como tiempo de trabajo el tiempo de desplazamiento, etc.

D) Estrategias de prevención y nuevas medidas que deben adoptarse por parte de los trabajadores, las empresas y las instituciones públicas.

4

Análisis bibliográfico sobre los accidentes en misión y en itinere de los/as trabajadores/as jóvenes

Podemos agrupar los resultados del análisis bibliográfico en tres apartados: en primer lugar, la descripción de los accidentes en misión y en itinere, y la relación final de investigaciones seleccionadas. En segundo lugar, las conclusiones más relevantes que se derivan de los resultados publicados. Y, en tercer lugar, la descripción de la evolución comparada de este tipo de accidentes en el contexto de la Unión Europea.

4.1. Relación de la bibliografía seleccionada

Pueden diferenciarse dos tipos de accidentes viales relacionados con el trabajo: los accidentes en itinere y los accidentes en misión. Para diferenciarlos con precisión, podemos recurrir a nuestro actual ordenamiento jurídico. Su primer reconocimiento normativo tuvo lugar en 1966, en la ley de Seguridad Social, artículo 84.2. En la actualidad su reconocimiento aparece en la Ley General de Seguridad Social, en el artículo 115.2.a. La descripción del accidente en itinere resulta de lo más imprecisa, y va unida a la definición de accidente laboral: “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”, y se añade: “Tendrán consideración de accidentes de trabajo:... los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”. Dicha formulación es muy escueta y suscita muchos interrogantes en cuanto a los posibles tipos de trayecto. De esta definición se desprenden algunas consecuencias. La primera es que “la caracterización conceptual del accidente de trabajo en itinere es en la actualidad puntual, asimétrica y dispersa” (Ballester Pastor, 2007: 10), y por ello “los intentos por sistematizar y encontrar algún sentido lógico a la determinación del alcance del accidente de trabajo en itinere han ido progresivamente reduciéndose a determinar, por ejemplo, cual era la ruta habitual, si una desviación podía estar o no justificada, si una visita familiar rompía la vinculación laboral del trayecto, cual era el tiempo o la distancia razonable, etc.” (Ballester Pastor, 2007: 8). Más recientemente los dilemas conceptuales en torno al accidente de trabajo en itinere han estado relacionados con la influencia de los accidentes cardiovasculares durante el trayecto o con la intervención dolosa de terceros por acontecimientos ajenos al trabajo.

En cuanto al accidente en misión, desde el punto de vista de la jurisprudencia se considera “un accidente de trabajo” sin otras connotaciones distintas. Y sin hallar referencias explícitas

en el artículo 115 (que se refiere al concepto del accidente de trabajo). De esto se deduce que el accidente en misión y del accidente in itinere son de naturaleza distinta y su consecuencia jurisprudencial ha sido la aplicación de un régimen jurídico diferente para cada uno. En definitiva, la aplicación al accidente en misión de la presunción de laboralidad (en art.115.3 LGSS) constituye el elemento diferencial más relevante, “lo que ha permitido que dolencias endógenas desencadenadas en misión pudieran ser calificadas de accidentes de trabajo” (Ballester Pastor, 2007: 53).

Una vez establecida la definición de accidente en misión y accidente in itinere, y de acuerdo con los criterios de búsqueda establecidos, tras un análisis de la documentación local, autonómica, estatal y europea disponible, seleccionamos un total de 77 publicaciones relevantes relacionadas con la temática de nuestra investigación. Son las siguientes:

- Alexander, E.A., Kallail, K.J., Burdsal, J.P. y Ege, D.J. (1990). Multifactorial Causes of Adolescent Driver Accidents: Investigation of Time as a Major Variable. *Journal of Adolescent Health Care*, 11, 413-417.
- Armor, D. A., y Taylor, S. E. (1998). Situated optimism: Specific outcome expectancies and self-regulation. *Advances in Experimental Social Psychology*, 30, 309-379.
- Armor, D.A., y Taylor, S.E. (2002). When predictions fail: The dilemma of unrealistic optimism. In T. Gilovich, D.W. Griffin, y D. Kahneman (Eds.), *Heuristics and biases: The psychology of intuitive judgment*. New York: Cambridge University Press. pp.334-347.
- Ballester Pastor, A. (2007). *Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*. Bormazo, Albacete.
- Beirness, D.J., 1993. Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol Drugs Driving* 9, 129-143.
- Berg, H.Y., 1994. Lifestyle, Traffic and Young Drivers. An Interview Study. VTI-rapport, No. 389A, Sweden.
- Brown, I.D. y Groeger, J.A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31 (4), 585-597.
- Buehler, R., Griffin, D., y Ross, M. (2002). Inside the planning fallacy: The causes and consequences of optimistic time predictions. En T. Gilovich, D.W. Griffin, y D. Kahneman (Eds.), *Heuristics and biases: The psychology of intuitive judgment*. New York: Cambridge University Press, pp. 250-270.
- Burger, J. M. y Burns, L. (1988). The Illusion of Unique Invulnerability and the Use of Effective Contraception. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 14 (2), 264-270.
- Butchart, A., Kruger, J., Lekoba, R., 2000. Perceptions of injury causes and solutions in a Johannesburg township: implications for prevention. *Social Science & Medicine*, 50, 331-344.
- Campbell, K. L. (1991). Fatal accident involvement rates by driver age for large trucks. *Accident Analysis and prevention*, 23, 287-295.
- Chiron, M., Lafont, S. Bernard, M, Chastang, J. F., Zins, M., y Lagarde, E. (2005) : Accidents corporels de la circulation routière liés à l'exercice d'une profession. Etude au sein de la Cohorte Gazel. Rapport n° 502, Inrets.
- Chiron M., Bernard M., Lafont S., Lagarde, E. (2008). Tiring job and work related injury road crashes in the GAZEL cohort. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (3), 1096-1104.
- Clarke, D.D., Ward, P., Truman, W., 2002. In-depth accident causation study of young drivers. TRL Report TRL542, Transport Research Laboratory, Berkshire, UK.
- Clarke, D. D., Ward, P., Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 523-529.
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C. e Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, 14, 217-22.
- Cone, J. E., Daponte, A., Makofsky, D., Reiter, R., Becker, C., Harrison, R. J. y Balmes, J. (1991). Fatal injuries at work in California. *Journal of Occupational and Environmental Medicine*; 33 (7), 813-817.

- Cummings, K. M., Becker, M. H. y Maile, M. C. (1980). Bringing the models together: An empirical approach to combining variables used to explain health actions. *Journal of Behavioral Medicine*, 3, 123-145.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 4, 225-236.
- DeJoy, D.M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 237-246.
- (DGT, 2007). Epidemia y Silenciosa. *Tráfico y Seguridad Vial*, 26.
- Dobbie, K., 2002. An analysis of fatigue-related crashes on Australian roads using an operational definition of fatigue, Report OR23, AustralianTransport Safety Bureau, ACT.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. y MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day and day of the week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52.
- Dunsire, M., Baldwin, S., 1999. Urban-rural comparisons of drink-driving behaviour among late teens: A preliminary investigation. *Alcohol Alcoholism*, 34, 59-64.
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. Y Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training*. Literature review. VTI rapport 491A. Swedish National Road and Transport Research Institute. http://62.119.60.67/templates/Report____2797.aspx?reportid=2508
- Engstrom, I., Gregersen, N., Ganstrom, K. y Nyberg, A.(2008). Young drivers-Reduced crash risk with passengers in the vehicle. *Accident Analysis and prevention*, 40 (1), 341-348.
- Evans, L., Gerrish, P.H. (2001). *Gender and age influence on fatality risk from the same physical impact determined by using two-car crashes*. Society of Automotive Engineers. Estudio 011174.
- Finn, P., Bragg, B.W.E., 1986. Perception of the risk of an accident by young and older drivers.. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.
- Forsstrom, A. (1982). Commuting Accidents. A study of commuting accidents and casualties in some Swedish regions during 1971. Publications edited by the Departments of Geography, Series B No. 69, University of Gothenburg, Goteborg.
- Gregersen, N.P., 1996. *Young Car Drivers. Why Are They Over Represented in Traffic Accidents? How Can Driver Training Improve Their Situation?* VTI rapport 409A, Sweden
- Gregersen, N.P., Berg, H.Y., 1994. Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 26 (3), 297-303.
- Harrison, J.E., Mandryk, J.A., Frommer, M.S., 1993. Workrelated road fatalities in Australia, 1982-1984. *Accident Analysis & Prevention*, 25 (4), 443-451.
- Janz, N.K., and Becker, M. H. (1984). The Health Belief Model: A decade later. *Health Education Quarterly*. 11(1), 1-47.
- Informe SARTRE 3 (2004). *European drivers and road risk*. Report on principal results. Paris: INRETS.
- Jessor, R., 1987. Risky driving and adolescent problem behavior: an extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs Driving* 3 (3/4), 1-11.
- Jonah, B.A., 1997. Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (2), 651-665.
- Kirscht, J. P. (1988). The Health Belief Model and predictions of health actions. En D. S. Gochman (Eds), *Health behaviour: emerging research perspectives*. New York: Plenum Publishing Corporation, pp. 27-41.
- Lenne, M. G., Triggs, T. J., Redman, J. R. (1997). Time of day variations in driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (4), 431-437.
- Lin, L. y Cohen, H. (1997). Accidents in the trucking industry. *International Journal of Industrial ergonomics*, 20, 287-300.
- López, M. (2007). Epidemia Silenciosa. Revista de la DGT: *Tráfico y Seguridad Vial*, 26.
- Maiman, L. A. y Becker, M. H. (1974). The health belief model: Origins and correlates in psychological theory. *Health Education Monographs*, 2, 336-353.

- Massie, D. L., Campbell, K. L. y Williams, A. F. (1995). Traffic accident involvement rates by driver age and gender. *Accident Analysis y Prevention*, 27(1), 73-87.
- Mayhew, D.R., Donelson, A. C., Beirness, D. J., H. M. Simpson, H- M. (1986). Youth alcohol and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis y Prevention*, 18 (4), 273-287.
- McCall, B. P., Horwitz, I. B., Carr, B. (2007). Adolescent occupational injuries and workplace risks: An analysis of Oregon workers' compensation data 1990-1997. *Journal of Adolescent Health*, 41, 248-255.
- McKenna, F. P., Warburton, D. M. y Winwood, M. (1993). Exploring the limits of optimism: the case of smokers' decision making. *British Journal of Psychology*, 84, 389-394.
- Moller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention* 36, 1081-1088.
- Mørch, S., (2003). Youth and education. *Young Nordic Journal of Youth Research*, 11 (1), 49-73.
- Murray, Å., 1998. The home and the school background of young drivers involved in traffic accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 24 (2), 117- 131.
- Nouvelas, E. (1999). *Psicología Social y Salud*. En, F. Morales; C.Huici (Coor); M.Moya; E. Gaviria; López-Sáez y E. Nouvilas, *Psicología Social*. Madrid, Mc-Graw Hill.
- Ore, T. (1998). Women in the U.S. construction industry: An analysis of fatal occupational injury experience, 1980 to 1992. *American Journal of Industrial Medicine*, 33(3), 256-262.
- Perloff, L.S. (1983). Perceptions of vulnerability to victimization. *Journal of Social Issues*, 39, 41-61.
- Perloff, L. S., y Fetzer, B. K. (1986). Self-other judgements and perceived vulnerability to victimization. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50(3), 502-510.
- Peterson, C., y De Avila, M. (1995). Optimistic explanatory style and the perception of health problems. *Journal of Clinical Psychology*, 51(1), 128-132.
- Quadrel, M. J., Fischhoff, B. y Davis, W. (1993). Adolescent (in)vulnerability. *American Psychologist*, 48, 102-116.
- Rosenbloom, T., Shahar, A., Elharar, A. y Danino, O(2008). Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 607-703.
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2, 328-335.
- Rothengatter, T., 1997. Psychological aspects of road user behaviour. *Applied psychology: an international review* 46 (3), 223-234.
- Salminen, S. (2000). Traffic accidents during work and work commuting. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 26 (1), 75-85, pág, 75.
- Salminen, S. y Lahdeniemi, E. (2002). Risk factors in work-related traffic. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(1), 77-86.
- Wells, S. y Macdonald, S. (1999). The relationship between alcohol consumption patterns and car, work, sports and home accidents for different age groups. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 663-665.
- Shope, J.T., Waller, P.F., Raghunathan, T.E. y Patil, S.M. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 649-658.
- Taylor, S. E., y Brown, J. D. (1988). Illusion and well-being: A social psychological perspective on mental health. *Psychological Bulletin*, 103, 193-210.
- Ulfarsson, G.F.; F.L. Mannering (2004). Differences in male and female injury severities in sport-utility vehicle, minivan, pickup and bpassenger car accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 36 (2), 135- 147.
- Vasallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (1), 376-386.

- Vasallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S. y McIntyre, A. (2007). Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates. *Accident analysis and Prevention*, 39, 444-458.
- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, A. y Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis and Prevention* 40 (1), 376-386
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 806-820.
- Weinstein, N. D. (1993). Testing four competing theories of health-protective behavior. *Health Psychology*, 12, 324-333.
- Wells, S. y Macdonald, S. (1999). The relationship between alcohol consumption patterns and car, work, sports and home accidents for different age groups. *Accident Analysis & Prevention*, 31 (6), 663-665.
- Williams, A.F., 1998. Risky driving behavior among adolescents. In: Jessor, R. (Ed.), *New Perspectives on Adolescent Risk Behavior*. Cambridge University Press, New York. pp. 221-237.
- World health Organization (2004). *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. WHO. Ginebra.
- World health Organization (2006). *The European Alcohol Action Plan*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe.
- Yagil, D., 1998. Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30 (4), 417-424.
- Yen_Hui, L., Chih-Yong, C. y Jin-Lan, L. (2008). Gender and age distribution of occupational fatalities in Taiwan. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (4), 1604-1610.
- Zhang, J, Fraser, S., Lindsay, J., Clarke, K. y Mao, Y. (1998). Age-specific patterns of factors related to fatal motor vehicle traffic crashes: focus on young and elderly drivers. *Public Health*, 112 (5), 289-295.
- Zhang,W., Huang, Y.H., Roetting, M.,Wang, Y.,Wei, H., 2006. Driver's views and behaviors about safety in China. What do they not know about driving? *Accident Analysis and Prevention*,38, 22-27.

4.2. Principales resultados alcanzados

Podemos agrupar los resultados más relevantes que se derivan de la bibliografía analizada, diferenciando cinco apartados:

- En primer lugar, una constatación clara: los jóvenes trabajadores constituyen un grupo de riesgo diferenciado del resto de trabajadores. Los conductores jóvenes de 18 a 24 años tienen más probabilidad de sufrir un accidente de tráfico que cualquier otro grupo de edad (Alexander, Kallail, Burdsal y Ege, 1990; Ångstrom, Greguersen, Hernetkoski, Keskinen, Nyberg, 2003; Clarke, Ward, Truman, 2002; Doherty, Andrey y MacGregor, 1998; Gregersen, 1996; Vasallo, Smart, Sanson, Harrison, Harris, Cockfield y McIntyre, 2007). Para los jóvenes españoles la principal causa de lesiones y mortalidad son los accidentes de tráfico. Cada día fallecen en España cuatro personas de entre 15 y 29 años en accidentes de tráfico (DGT, 2007). Es decir, aunque los jóvenes representan el 20% aproximado de la población constituyen más de un tercio de las personas que fallecen y el 40% de las personas heridas en los accidentes de tráfico (López, 2007). A su vez los accidentes de tráfico causan el 40% de las muertes en jornada de trabajo (DGT, 2007).
- En segundo lugar, las investigaciones sobre accidentes de tráfico, en misión o en itinere, diferencian tres ámbitos íntimamente relacionados: el ambiente físico, las condiciones del vehículo, y el estado del conductor. De estos tres factores, es el estado del conductor

el que explica aproximadamente un 80% de los accidentes de tráfico (Rothengatter, 1997). Por ello, investigar las percepciones de los jóvenes sobre la conducción, y analizar los tipos de conducta que llevan a cabo cuando conducen, se convierte en una cuestión estratégica. La metodología cualitativa, tal y como se utiliza también en nuestra investigación, resulta particularmente adecuada, y así se ha puesto de relieve en relevantes estudios sobre esta temática (Butchart, Kruger y Lekova, 2000; Zhang, Huang, Roetting, Wang y Wei, 2006).

- En tercer lugar, la motivación de los jóvenes al conducir se ha convertido en uno de los objetos de estudio más relevantes en relación con la mejora de la seguridad y salud en este ámbito. Al analizar las motivaciones de los jóvenes al conducir, la investigación de tipo conductual entorno a los jóvenes conductores ha puesto de manifiesto un amplio rango de conductas que pueden agruparse en cuatro categorías amplias (Gregersen y Berg, 1994): 1) nivel de conocimiento y habilidades; 2) grado o cantidad de experiencia –dentro de esta categoría las características de la conducción de los conductores jóvenes novatos han sido objeto de una gran cantidad de investigación (Engstrom, 2003)–; 3) grado de madurez (Mayhew, Donelson, Beirness y Simpson, 1986); 4) su situación social y estilo de vida. La relación entre este tipo de conductas y la conducción está mediada por los denominados factores motivacionales. Yagil (1998) identifica dos tipos de motivaciones especialmente relevantes en el caso de los conductores jóvenes: por un lado la falta de motivaciones para practicar una conducta segura, por otro aquellas que conducen deliberadamente a la conducción peligrosa.

- o Cuando se menciona la falta de motivación para practicar una conducción de tipo seguro, se hace referencia a la sobreestimación o el menosprecio del riesgo de sufrir un accidente (Finn y Bragg, 1986). Un estudio longitudinal de Vasallo, Smart, Sanson, Cockfield, Harris, McIntyre y Harrison (2008) entre 1055 jóvenes para identificar que tipo de conductas problemáticas estaban relacionadas con la conducción de riesgo, encontró una fuerte asociación tanto con el abuso de sustancias (Dunsire y Bladwin, 1999) como con las conductas antisociales: el 70% de los conductores jóvenes de riesgo practicaban a la vez que la propia conducción de riesgo al menos otro tipo más de conducta de riesgo. Por otro lado es un hecho que los conductores jóvenes aparecen más relacionados con los accidentes causados por un exceso de velocidad (Clarke, Ward y Truman, 2002), fatiga del conductor (Dobbie, 2002), consumo de alcohol (Dunsire y Baldwin, 1999) y la falta de uso del cinturón de seguridad (Ångstrom, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen, Nyberg, 2003).

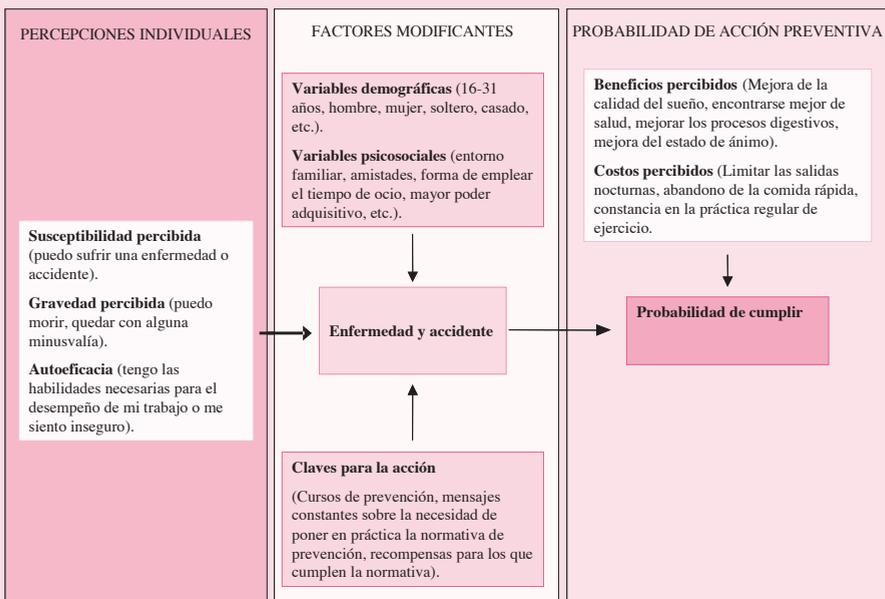
- o El segundo tipo de motivaciones orientan de forma deliberada hacia la conducción peligrosa (Williams, 1998), y están relacionadas con la búsqueda de sensaciones (Jonah, 1997), la búsqueda de aventuras o como una forma de desahogar la agresividad (Berg, 1994). Clarke, Ward y Truman (2005) revisaron una muestra de 3437 accidentes de jóvenes en el Reino Unido llegando a la conclusión de que dichos accidentes se debían en su mayor parte a la elección de conductas de riesgo por parte de los jóvenes más que a una falta de habilidades específicas para la conducción (la falta de habilidades consolidadas respecto a la conducción es una causa de accidentes entre los jóvenes muy repetitiva en la literatura). Un gran porcentaje de los accidentes resultó ser consecuencia de dos o tres fallos derivados de la adopción voluntaria de conductas de riesgo. También dentro de este tipo de motivaciones se sitúa otro estudio longitudinal de Vasallo, Smart, Sanson, Harrison, Harris, Cockfield, McIntyre (2007), es un estudio que comenzó en 1983 con 2443 familias y donde se siguió el desarrollo a nivel psicológico y social de los niños desde su infancia hasta la juventud (19-20 años), pretendía indagar en el tipo de características o circunstancias que tienen lugar al comienzo de la vida de los niños y que pueden ejercer influencia más tarde en las formas de conducción que adopten más adelante. Esta idea es consis-

tente con otros estudios longitudinales que la apoyan en sus conclusiones (Beirness, 1993; Shope, Waller, Raghunathan y Patil, 2001). Según el estudio era posible distinguir ya desde mediados de la infancia (5-8 años) a los jóvenes con mayor posibilidad de practicar conductas de riesgo de aquellos que tenían mayor posibilidad de practicar conductas más seguras a la hora de conducir. Dichas diferencias quedaban reflejadas en aspectos tales como: 1) el tipo de temperamento, donde un factor predictor sería la poca persistencia a la hora de realizar una tarea o la falta de una orientación clara hacia la misma; 2) la existencia de problemas de conducta, como conductas agresivas o antisociales; 3) el nivel de competencia social, en aspectos tales como la baja cooperación, poca responsabilidad y empatía; 4) una baja autovaloración que tienen de su situación escolar; 5) el tipo de relaciones interpersonales, por ejemplo, la mayor afinidad con compañeros poco sociables. El estudio muestra en definitiva que hay un rango de características propias de la infancia y la juventud que están asociadas con niveles altos de conducción de riesgo en la etapa posterior de la juventud.

- En cuarto lugar, las percepciones sobre el riesgo. En este sentido, diversas investigaciones analizan cómo perciben los jóvenes una variedad de factores externos en relación a la conducción. Por ejemplo, se ha estudiado el efecto que tienen los pasajeros sobre los conductores (Engstrom, Gregersen, Ganstrom, Nyberg, 2008), y se concluyó que el riesgo de accidente es mayor para aquellos que conducen solos (cuanto mayor sea el número de pasajeros más segura es la conducción). En los conductores jóvenes este efecto se mantiene, si bien entre los conductores de 18 a 24 años resulta ser menos influyente. Dentro de este grupo de edad, son los varones los que están menos influenciados. En relación con los días de la semana, aunque el efecto permanece a lo largo de toda ella, es más fuerte de viernes a domingo para todos los conductores independientemente de la edad. Se ha analizado también el efecto que tenía recibir entrenamiento avanzado en la conducción sobre una serie de factores como el reconocimiento, la evitación y la capacidad para manejar riesgos, concluyendo que los niveles de riesgo percibido aumentaban tras el entrenamiento, en comparación con los niveles preexistentes antes del entrenamiento. El riesgo percibido fue mayor para los adultos que para los jóvenes, también fue mayor para las mujeres en comparación con los hombres, hallando además unos niveles relativamente similares de riesgo percibido dos meses después del entrenamiento (Rosenbloom, Shahar, Elharar y Danino 2008).
- En quinto lugar, los modelos teóricos desde los que se analiza habitualmente la accidentabilidad laboral relacionada con los accidentes de tráfico (in itinere y en misión). En este sentido, los investigadores que se han dedicado a esta cuestión han adoptado principalmente dos tipos de teorías. Por un lado, las teorías de la salud. Por otro lado, las teorías de la percepción de riesgo, y dentro de estas, fundamentalmente la teoría del optimismo ilusorio o ilusión de invulnerabilidad.
 - o Entre los modelos teóricos más usados para intentar explicar la ocurrencia de la conducta protectora de la salud y preventiva del accidente, el Modelo de Creencias de Salud ha sido el más usado (Champion y Miller, 1992), siendo muy variado el objeto de los diversos estudios (para una revisión ver: Cummings, Becker y Maile, 1980; Janz y Becker, 1984; Kirscht, 1988; Weinstein, 1993). El modelo de creencias de la Salud es un modelo que trata de explicar y predecir conductas de salud y preventivas de accidentes. De acuerdo a este modelo se puede predecir la ocurrencia de una conducta preventiva ante la posibilidad de un accidente cuando el sujeto en cuestión se siente amenazado, lo valora como grave y considera que la acción que puede emprender será beneficiosa y no demasiado costosa (Weinstein, 1993).

Los *componentes básicos* del Modelo de Creencias de Salud (tabla n.º 3) serían los siguientes: la susceptibilidad percibida, la severidad percibida, los beneficios percibidos y las barreras percibidas (Rosenstock, 1974). La susceptibilidad percibida se refiere a que cada individuo tiene una percepción propia (que varía de unos a otros) en relación con la probabilidad de experimentar un suceso que afecte de manera adversa a salud. Puede describirse como un continuo en cuyo extremo podemos situar a aquellas personas que niegan la posibilidad de que les ocurra cualquier tipo de accidente, y en el lado opuesto situamos a los individuos que sienten un peligro real y manifiesto de experimentar un accidente. La gravedad percibida tiene que ver con las creencias de una persona acerca de los efectos que un determinado accidente tendría en su vida. Por ejemplo, dolor, pérdida del trabajo, grandes costes económicos, dificultades con la familia, dificultades en las relaciones sociales... Los beneficios percibidos consisten en la propia capacidad de reaccionar de manera preventiva. Se trata de un paso lógico cuando una persona ha aceptado la posibilidad de sufrir un accidente y ha reconocido su seriedad. Los costes percibidos muestran cómo a veces la acción no tiene lugar incluso cuando la persona está convencida de que los beneficios que se derivan de adoptar dicha acción serán realmente efectivos. Y pueden derivarse diversas consecuencias negativas, tanto en términos físicos como psíquicos.

Tabla n.º 3: **Modelo de creencias sobre la salud y accidentabilidad laboral**



Fuente: Elaboración propia a partir de Rosentock, 1974; Becker y Maiman, 1974; Clarke y cols, 1991.

Además de estos cuatro componentes del modelo original, estudios posteriores han añadido dos variables más al modelo. En primer lugar, las claves para la acción, que son

estímulos imprescindibles para desencadenar el proceso de toma de decisiones, (p.ej., Janz y Becker, 1984; Rosenstock, 1974) y pueden ser internas (por ejemplo, síntomas físicos o percepciones corporales) o externas (recomendaciones de los medios de comunicación de masas, recordatorios de los servicios de salud, consejos de amigos, etc.). En segundo lugar, la auto-eficacia. Se trata de la última de las variables, y ha demostrado ser importante en aquellos estudios donde la posesión de habilidades es un requisito (por ejemplo, el manejo adecuado de un vehículo de transporte en una empresa de mensajería). Este modelo ha sido aplicado en el estudio de diversas conducta relacionadas con la salud de los jóvenes como el hábito de fumar (Li, Unger, Schuster, Rohrbach, Howard-Pitney y Norman, 2003), el uso del casco al llevar una bicicleta (Lajunjen y Rasanen, 2004) y el uso del cinturón de seguridad en la conducción de vehículos (Simsekoglu, Lajunen, 2008). Se trata de un modelo que funciona de manera lógica contemplando un hipotético análisis personal de costes y beneficios. Sin embargo una de las limitaciones que se ha señalado de este modelo es que no considera ciertos sesgos que pueden estar influyendo sobre la percepción de vulnerabilidad (Nouvilas, 1999), entre los cuales podemos destacar el “*optimismo ilusorio*”.

- o El optimismo ilusorio explica de otra forma la falta de éxito en la prevención de los accidentes de tráfico entre los jóvenes. Puede afirmarse que, en general, existe un cierto consenso en considerar poco exactos y precisos los juicios que emiten las personas acerca de todo tipo de sucesos tanto reales como hipotéticos. Numerosísimos estudios han mostrado que los juicios que emiten las personas tienden a ser optimistas de una forma irreal e ilusoria (Weinstein, 1980; Armor y Taylor, 2002; Buehler, Griffin y Ross, 2002.). Incluso las personas que experimentan un alto riesgo de que les ocurra algún suceso en particular, como resultado de la práctica de conductas poco saludables (por ejemplo, un accidente de tráfico) manifiestan que, desde su punto de vista, tienen menos riesgo de sufrir las consecuencias relacionadas con esas prácticas (por ejemplo, una amputación) que otras personas que realizan las mismas prácticas (McKenna, Warburton y Winwood, 1993). Este sesgo en la percepción, cuando se refiere al riesgo, ha recibido en la literatura otras denominaciones, como “*illusion of invulnerability*” (Perloff, 1983; Perloff y Fetzer, 1986) o “*invulnerabilidad única*” (Burger y Burns, 1988). La creencia popular atribuye con frecuencia las conductas de riesgo en los jóvenes a unos sentimientos exagerados de invulnerabilidad, estimando además que estos sentimientos son mayores entre los jóvenes que entre los adultos. En la literatura científica encontramos posturas tanto a favor (Cohn, Macfarlane, Yanez e Imai, 1995) como en contra de esta afirmación (Quadrel, Fischhoff y Davis, 1993). En esta línea, Gregersen (1996) encuentra que los conductores jóvenes tienden a sobreestimar sus destrezas conduciendo, lo que aumenta su riesgo de sufrir accidentes. De hecho, una gran cantidad de estudios sobre percepción de riesgo en jóvenes conductores concluyen que la percepción de peligros, así como el *optimismo ilusorio* sobre las destrezas conduciendo, constituyen el núcleo de los factores causales de los accidentes de tráfico (por ejemplo: Brown y Groeger, 1988; Deery, 1999; Gregersen, 1996).

4.3. Jóvenes trabajadores/as y accidentes *in itinere* y en misión en la Unión Europea

La mayor prevalencia de accidentes viales en los jóvenes trabajadores es una realidad constatada en todos los países miembros de la Unión Europea. La prevención de los accidentes de tráfico constituye tradicionalmente un objetivo europeo prioritario (World Health Organization, 2004). La reducción del riesgo de los conductores jóvenes es uno de los objetivos euro-

peos más importantes, y ya en el período 2000-2001 hubo una reducción del 50% de víctimas mortales (Papel Blanco, 2001, Política Europea del Transporte para 2010). Basándonos en datos del IRTAD (la base de datos de tráfico y accidentes internacional), puede constatarse también una disminución significativa de las víctimas de entre 18 y 24 años en el periodo 2000-2003 en todos los países de la Unión en comparación con años anteriores (Twisk y Stacey, 2007).

Puede afirmarse que tanto a nivel europeo como a nivel nacional las personas que emplean un estilo más peligroso a la hora de conducir son jóvenes, especialmente los varones. Si se compara la zona norte con el sureste europeo, encontramos en esta última zona una mayor proporción de consumidores de alcohol entre los conductores jóvenes (Informe Sartre 3), y de consumo de drogas. Por ejemplo en Holanda, según diversas investigaciones, uno de cada seis conductores de entre 18 y 24 años de edad había consumido drogas (Mathijssen y Houwing, 2005). En los últimos años, las diferencias entre hombres y mujeres están disminuyendo, y el consumo de alcohol no ha aumentado (aunque el consumo de drogas si lo ha hecho, superando a veces el consumo mismo de alcohol) (Twisk y Stacey, 2007). Algunas de las iniciativas europeas puestas en marcha para combatir estos problemas son las siguientes:

- Facilitar transportes públicos alternativos al uso del vehículo privado para aquellas personas que han consumido alcohol (World Health Organization, 2006, www.who.dk/document/E82659.pdf).
- La implantación de la “tasa cero de alcohol” para los conductores novatos, algo que por ejemplo, ya se está haciendo en Holanda y Austria.
- La implantación del sistema de pérdida de puntos (ya introducido en nuestro país), sistema que ha demostrado su eficacia con los jóvenes conductores en países como Finlandia (Hatakka, Keskinen, Katila, Laapotti, y Peräaho, 2000), aunque sin embargo en otros no ha resultado del todo eficaz, como en el caso de Reino Unido (Simpson, Chinn, Stone, Elliott, y Knowles, 2002).
- Y también la aplicación de nuevas tecnologías para reducir la conducción nocturna entre los jóvenes o el consumo de alcohol (Twisk y Stacey, 2007).

5

¿Realmente son invisibles? Análisis cuantitativo sobre los accidentes en misión y los accidentes in itinere

En este apartado, analizamos la evolución de los accidentes viales-laborales en España. En el primer epígrafe, exponemos los resultados generales derivados de la explotación estadística que hemos realizado. En el segundo epígrafe, presentamos los principales resultados desagregados por Comunidades Autónomas.

5.1. Evolución de la siniestralidad laboral-vial en España

Los accidentes de tráfico-laborales suponen más del 39% de las víctimas mortales ocasionadas por el desempeño laboral. En la literatura científica se ha dado relevancia a este hecho, y, por ejemplo, Chiron, Lafont, Bernatd, Chastang, Zins y Lagarde (2005) advierten que, en términos generales, los accidentes en itinere representan un 28% del total de accidentes de tráfico, junto al 20% del total que representan los accidentes en misión. Sumando ambos porcentajes, podemos concluir que los accidentes de tráfico-laborales constituyen casi la mitad de los accidentes de tráfico. En España según la DGT (2007), el 70% de los accidentes laborales de tráfico son in itinere, es decir en el trayecto de casa al trabajo o en la vuelta desde el trabajo a casa.

Como ya hemos señalado, los estudios sobre los accidentes de tráfico laborales son escasos, a pesar de que se ha determinado que los accidentes de tráfico son “la causa más importante de accidentes laborales” (Salminen, 2000: 75). Ocasionan multitud de pérdidas de vidas humanas, y las pérdidas económicas son igualmente muy cuantiosas. Lin y Cohen (1997), por ejemplo, estimaron que el costo de los accidentes de tráfico era de dos a seis veces mayor que el costo de los accidentes en el lugar de trabajo. Al analizar los accidentes de tráfico laborales, la literatura científica resalta la mayor prevalencia de accidentes entre los jóvenes (Clark, Ward y Truman, 2002; Evans, Gerrish, 2001; Wells y Macdonald, 1999; Zhang, Huang, Roetting, Wang y Wei, 2006).

En el caso de los accidentes en misión, se constata igualmente que los jóvenes tienen una probabilidad mucho más elevada de sufrir un accidente (Massie, Campbell y Williams, 1995), incluso hasta seis veces mayor para los menores de 21 años (Campbell, 1991). Sin embargo, otros estudios otorgan mayor probabilidad a las personas mayores (Harrison, Mandryk y Fromer, 1993). Este tipo de accidentes no afecta por igual a todos los sectores. En los Estados Unidos

de América, por ejemplo, el sector más afectado es el de la construcción, y dentro del mismo las mujeres son las que sufren más accidentes (Ore, 1998). Factores tales como la presión horaria, el cansancio, el pensar en asuntos relacionados con el trabajo y el uso del teléfono móvil se han mostrado como factores de riesgo a la hora de sufrir un accidente en misión (Salminen y Lahdeniemi, 2002).

En cuanto a los accidentes in itinere, se constata igualmente que no afectan en la misma medida a todos los trabajadores. Diversas investigaciones han mostrado que la conducción de camiones es una de las ocupaciones de mayor riesgo en relación a los accidentes mortales (Cone, Daponte, Makofsky, Reiter, Becker, Harrison y Balmes, 1991; Leigh, 1995, McCall, Horwitz y Carr, 2007). En cuanto al género, se establece una mayor prevalencia de accidentes in itinere en las mujeres (Massie, Campell y Williams, 1995), si bien en el caso de accidentes fatales son los hombres los que tienen mayor probabilidad (Massie y cols, 1995; Yen_Hui, Chih-Yong y Jin-Lan, 2008). En cuanto al grado de severidad del accidente varía para hombres y mujeres dependiendo del tipo de vehículo utilizado (Ulfarsson y Mannering, 2004). En cuanto a los sectores de mayor incidencia, Salminen (2000: 77) señala un 30% más de accidentes in itinere entre los trabajadores manuales, como mineros y los artesanos, por encima de sectores como el transporte que en un principio podría pensarse que es uno de los sectores más afectados. También se han hecho estudios para averiguar la franja horaria con más probabilidad de sufrir un accidente (Lenne, Trigos y Redman, 1997), así como el día de la semana (Doherty, Andrew y McGregor, 1998) o el estado civil. Las personas casadas tienen menor probabilidad de sufrir un accidente de este tipo (Salminen, 2000) mientras que las viudas o divorciadas tienen una probabilidad mayor (Forsstrom, 1982).

A continuación presentamos los resultados de la explotación estadística de dos fuentes que aportan información relevante sobre los accidentes laborales in itinere y en misión de los jóvenes españoles durante el periodo temporal comprendido entre los años 2002 y 2006: los datos anonimizados sobre accidentes con baja laboral procedentes del Ministerio de Trabajo, y los datos correspondientes al Anuario Estadístico de la Dirección General de Tráfico de los años 2002-2006. Hay que tomar en consideración que los trabajadores que pueden dar lugar a una declaración de accidente o una enfermedad profesional son solo aquellos que cuentan con la cobertura de estas contingencias. La tasa de incidencia se calcula en base al número de casos de accidentes mortales por cada 100.000 trabajadores.

Es necesario diferenciar entre los accidentes de tráfico, los accidentes laborales, y los accidentes en los que se vincula el trabajo y el tráfico, los accidentes laborales-viales, tal y como ya se ha establecido en anteriores estudios sobre los accidentes de tráfico en España (Rodríguez Mondelo, P. Terrés de Ercilla, F. Sorin, J. Pedragosa Radua, J. L. González Morlans, R., 2006). De esta forma, podemos analizar la evolución, desde el año 2002 al año 2006, analizando la evolución de los tres tipos de accidente sin víctimas mortales (gráfico n.º 1) y con víctimas mortales (gráfico n.º 2). En los accidentes sin víctimas mortales, podemos observar una evolución paradójica, que pone de relieve la importancia de analizar los accidentes en misión y en itinere en sociedades en las que la movilidad y el transporte del trabajador tanto para ir al trabajo como para desempeñar sus funciones, aumenta notablemente. En el periodo temporal considerado, tanto los accidentes de tráfico como los accidentes laborales se mantienen o disminuyen ligeramente. Sin embargo, la evolución que muestran los accidentes laborales-viales es opuesta: aumentan desde el año 2002 de forma continuada (gráfico n.º 1). Al analizar los accidentes de tráfico con víctimas mortales, los tres tipos de accidentes que hemos diferenciado muestran una evolución decreciente (gráfico n.º 2). Sin embargo, los accidentes laborales-viales con víctimas mortales son los que menos reducen su siniestralidad en comparación con los accidentes laborales o los de tráfico. La conclusión es clara: los accidentes laborales-viales, sin víctimas o con víctimas mortales, muestran una evolución peor (aumentan más aquellos accidentes laborales-viales que el resto de accidentes laborales o de tráfico, y disminuyen menos los accidentes laborales viales con víctimas mortales que el resto de accidentes laborales o de tráfico).

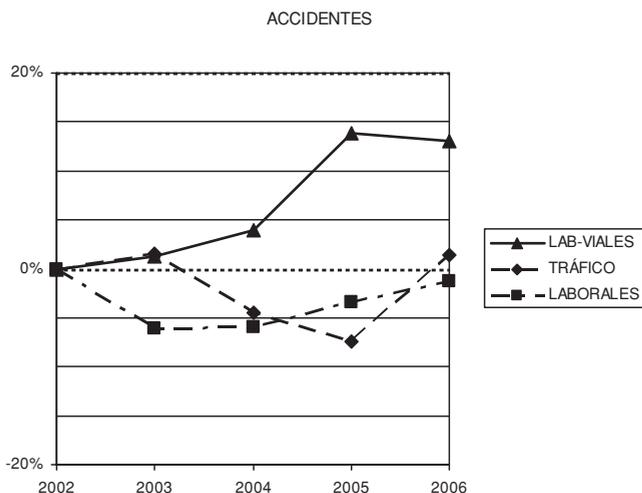


Gráfico n.º 1:
Evolución del número de accidentes de tráfico, accidentes laborales, y accidentes laborales-viales, años 2002-2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2002-2006*. Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico, 2002-2006*. Elaboración propia.

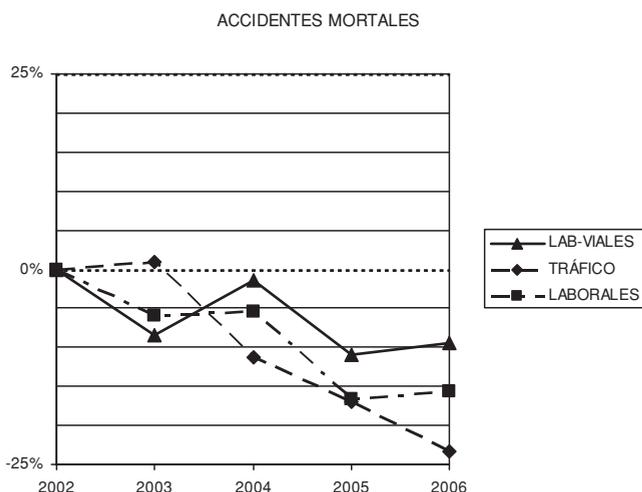


Gráfico n.º 2:
Evolución del número de accidentes laborales, de tráfico, y laborales-viales, con víctimas mortales, años 2002-2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2002-2006*. Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico, 2002-2006*. Elaboración propia.

Uno de los objetivos de nuestra investigación es analizar la evolución de los accidentes en misión y en itinere en función del género. Al abordar las diferencias de género en estos accidentes (gráfico n.º 3), podemos establecer dos conclusiones claras. En primer lugar, los trabajadores varones tienen mayor tasa de siniestralidad en ambos tipos de accidente. En segundo lugar, hay una diferencia notable entre ambos tipos de accidente: los accidentes en misión tienen una incidencia mucho más alta entre los hombres. En los accidentes en itinere, sin embargo, la diferencia se reduce, aunque sigue afectando más a los trabajadores varones.

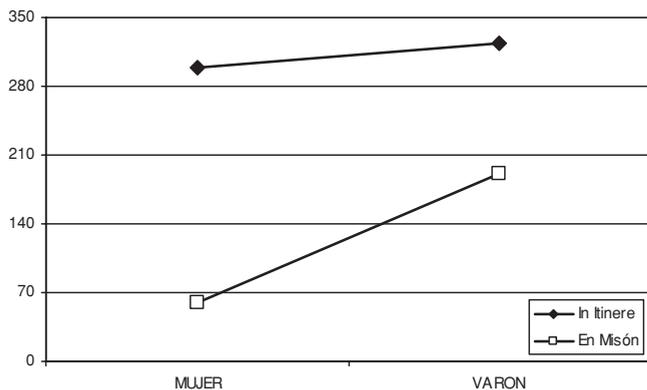


Gráfico n.º 3:

Tasa de incidencia (número de accidentes por cada 100 mil trabajadores) de los accidentes laborales viales en función del género, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

Si analizamos los accidentes en itinere y en misión en función de los tramos de edad, podemos observar con claridad que los trabajadores jóvenes son los que se ven más afectados por este tipo específico de siniestralidad laboral (gráfico n.º 4).

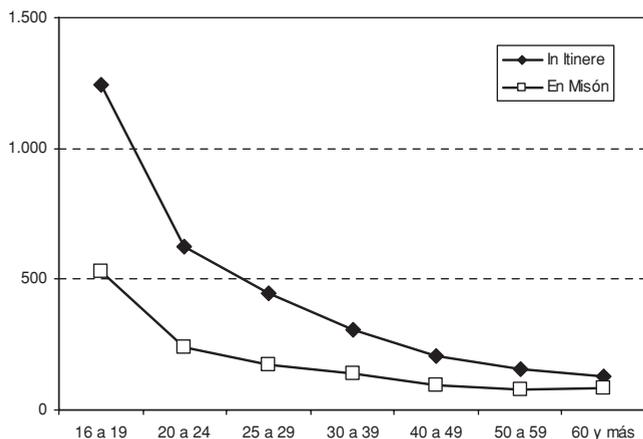


Gráfico n.º 4:

Tasa de incidencia (número de accidentes por cada 100 mil trabajadores) de los accidentes laborales-viales, por grupos de edad, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

Un análisis detallado de los accidentes mortales laborales-viales, en función del género y la edad, nos permite establecer dos conclusiones:

- En primer lugar, los trabajadores varones sufren más accidentes mortales que las mujeres trabajadoras, en un porcentaje muy notable en el ámbito de los accidentes in itinere (sufren 3 veces más accidentes), y con una diferencia trágica y espectacular en el ámbito de los accidentes en misión (sufren 13,4 más accidentes). Este dato reclama la realización de más y mejores estudios sobre los accidentes laborales en misión, puesto que

muestran una alta incidencia en términos absolutos (número de accidentes), y en términos de género (afectan notablemente más al colectivo de trabajadores varones, aunque dentro de este colectivo, la incidencia de ambos tipos de accidentes laborales-viales es similar) (gráfico n.º 5). En el caso de las mujeres trabajadoras, se constata una diferencia acusada entre ambos tipos de accidentes: apenas sufren accidentes en misión por cada cien mil trabajadoras.

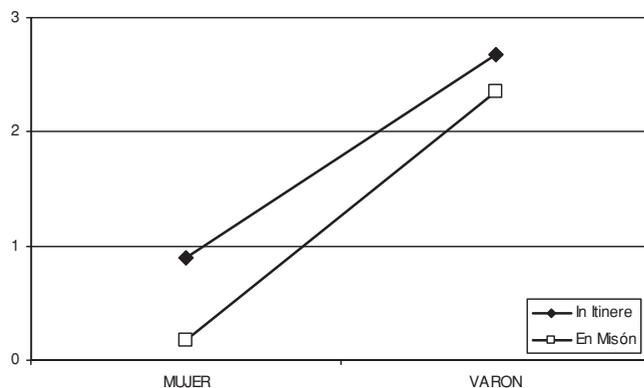


Gráfico n.º 5:
Tasa de incidencia (número de accidentes por cada 100 mil trabajadores) de los accidentes mortales laborales-viales, por género, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

- Si analizamos los datos disponibles en función de los tramos de edad, observamos una evolución diferente en ambos tipos de accidentes laborales-viales: se constata una mayor tasa de incidencia de accidentes in itinere entre los trabajadores jóvenes. Sin embargo, en los accidentes en misión se observa una evolución diferente: a medida que aumenta la edad del trabajador, aumenta la tasa de incidencia de los accidentes en misión (gráfico n.º 6).

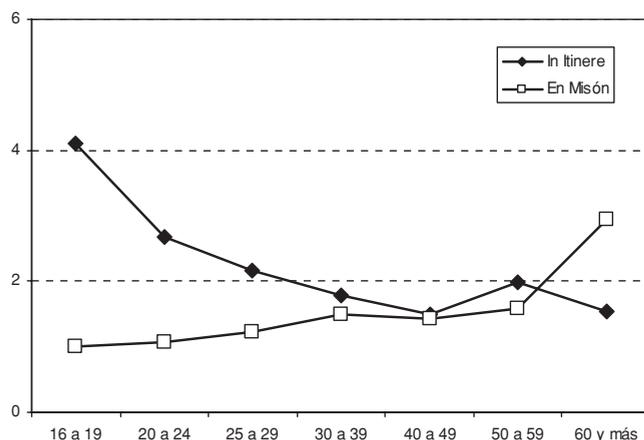


Gráfico n.º 6:
Tasa de incidencia (número de accidentes por cada 100 mil trabajadores) de accidentes mortales laborales-viales, por grupos de edad, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

En el período comprendido entre los años 2002 y 2006 (tabla n.º 3), podemos constatar la diferente evolución entre el conjunto global de accidentes laborales totales, y el tipo específico de accidentes que se denominan laborales-viales. La Tasa Anual de Crecimiento (TAC) de los accidentes totales laborales es nula, la TAC de los accidentes de tráfico es ligeramente negativa, y sin embargo la TAC de los laborales-viales es positiva (3,9%). Es decir, el número de accidentes laborales y de tráfico se mantiene o disminuye, y sin embargo *aumenta* el número de accidentes laborales-viales (y por ello los porcentajes aumentan). Si analizamos específicamente los accidentes laborales mortales, observamos que la tendencia decreciente de los mismos es menos intensa en el grupo de los accidentes laborales-viales. La consecuencia es clara: los accidentes laborales-viales mortales suponen cada vez un porcentaje mayor sobre el total de accidentes laborales mortales. Dentro de este tipo de accidentes, los accidentes in itinere muestran la mayor tasa de crecimiento en el período temporal considerado. Estos datos son consistentes con los que proporciona la Dirección General de Tráfico: los accidentes laborales-viales suponen entre el 40 y el 50% del total de los accidentes de tráfico, y producen entre un 10 y un 12% del total de víctimas mortales.

Tabla n.º 3. **Número de accidentes laborales y accidentes de tráfico, totales y mortales, años 2002-2006**

	2002	2003	2004	2005	2006	TAC
Total						
Total laborales	1.016.670	954.847	955.744	981.795	1.003.440	0,0%
Laborales-viales	63.110	63.879	65.626	71.854	71.311	3,9%
En misión	20.835	20.720	20.368	21.543	21.247	0,8%
In itinere	42.275	43.159	45.258	50.311	50.064	5,4%
DGT (víctimas)	152.264	156.034	143.124	137.251	147.554	-1,9%
% s/laborales	6,2	6,7	6,9	7,3	7,1	3,9%
% s/tráfico	41,4	40,9	45,9	52,4	48,3	6,1%
Mortales						
Total laborales	1.544	1.452	1.459	1.286	1.303	-4,2%
Laborales-viales	561	515	554	500	509	-2,1%
En misión	285	246	248	202	217	-6,3%
In itinere	276	269	306	298	292	2,2%
DGT (víctimas)	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	-6,4%
% s/laborales	36,3	35,5	38,0	38,9	39,1	2,4%
% s/tráfico	10,5	9,5	11,7	11,3	12,4	5,3%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2002-2006*; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico, 2002-2006*. Elaboración propia.

En función de los datos obtenidos, podemos establecer las siguientes conclusiones:

- En primer lugar, analizando con detalle la evolución de los accidentes laborales y los accidentes laborales-viales por grupos de edad, podemos concluir que cuanto más joven es el trabajador, más probabilidades tiene de sufrir un accidente. Aunque en valores absolutos el número de accidentes aumenta con la edad, alcanzado su máximo valor en el tramo de edad entre 30 y 39 años (gráfico n.º 7), y disminuyendo a partir de ese momento, hay que tomar en consideración el número total de asalariados que hay por tramo de edad (gráfico n.º 8), que muestra cómo la probabilidad de tener un accidente laboral es mayor entre los trabajadores jóvenes.

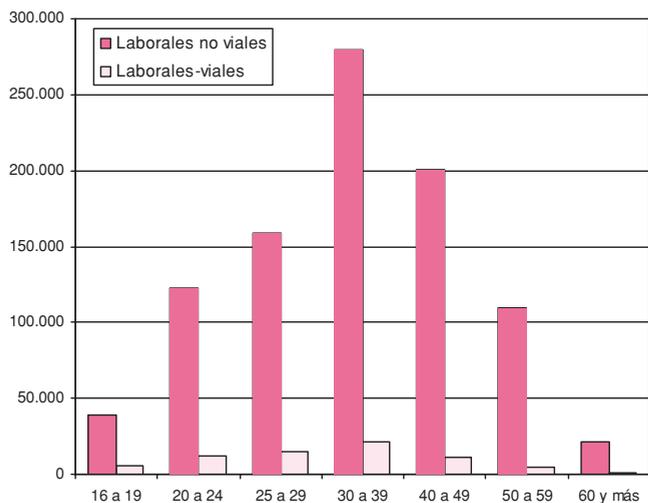


Gráfico n.º 7:
Accidentes laborales por grupos de edad, año 2006 (Valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

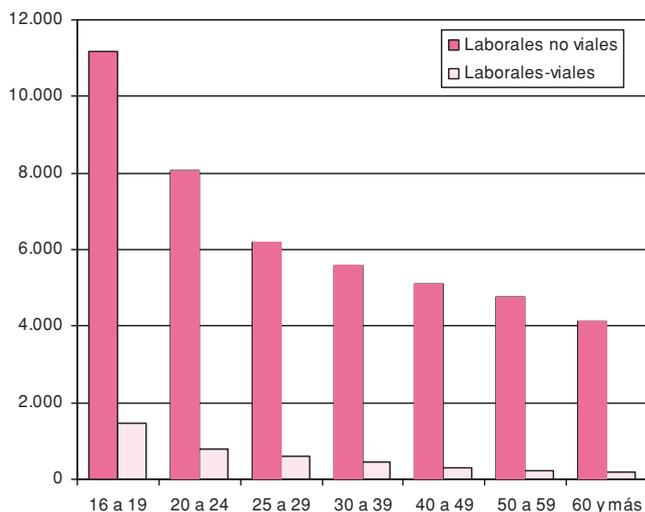


Gráfico n.º 8:
Tasa de incidencia de accidentes laborales por grupos de edad, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

Esta tendencia se confirma cuando analizamos la distribución del número de accidentes laborales y laborales viales en relación con la edad de los trabajadores: a medida que aumenta la edad, los trabajadores tienen menos accidentes de tráfico (% del total de accidentes para cada tramo de edad), pasando del 11,7% en los trabajadores más jóvenes al 4,0% en los trabajadores de más edad (tabla n.º 4).

Tabla n.º 4. **Comparativa por grupos de edad del porcentaje de accidentes laborales viales y no viales sobre el total (año 2006)**

EDAD	No viales		Viales		Total
16 a 19	39.351	88,3%	5.201	11,7%	44.552
20 a 24	122.724	91,0%	12.081	9,0%	134.805
25 a 29	158.455	91,2%	15.238	8,8%	173.693
30 a 39	279.532	92,8%	21.690	7,2%	301.222
40 a 49	200.779	94,7%	11.269	5,3%	212.048
50 a 59	110.053	95,7%	4.949	4,3%	115.002
60 y más	21.234	96,0%	883	4,0%	22.117

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

- En segundo lugar, el análisis estadístico sobre los accidentes laborales-viales in itinere muestra un resultado consistente con lo expuesto anteriormente: a pesar de que en valores absolutos el número de accidentes (tanto a la ida como a la vuelta del lugar de trabajo) aumenta hasta el tramo de edad situado entre los 30 y 39 años (gráfico n.º 9), la tasa de incidencia muestra que, cuanto más joven, más probabilidad se tiene de sufrir un accidente en el trayecto para incorporarse al puesto de trabajo, o para volver al hogar después de finalizar la jornada laboral (gráfico n.º 10). La distribución de los accidentes entre el trayecto de ida y el trayecto de vuelta pone de relieve que el trayecto de incorporación al puesto de trabajo es el más peligroso: aproximadamente un 65% de los accidentes in itinere ocurren en el trayecto de incorporación al puesto de trabajo, y un 35% en el trayecto de vuelta al hogar (tabla n.º 5).

Tabla n.º 5. **Accidentes laborales-viales in itinere (año 2006)**

EDAD	Accidentes laborales-viales in itinere (2006)				Total
	Al ir al trabajo		Al volver del trabajo		
16 a 19	2.323	64,7%	1.268	35,3%	3.591
20 a 24	5.563	65,2%	2.972	34,8%	8.535
25 a 29	7.223	66,6%	3.622	33,4%	10.845
30 a 39	9.805	66,4%	4.962	33,6%	14.767
40 a 49	4.894	64,8%	2.655	35,2%	7.549
50 a 59	2.079	63,4%	1.199	36,6%	3.278
60 y más	347	63,2%	202	36,8%	549

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

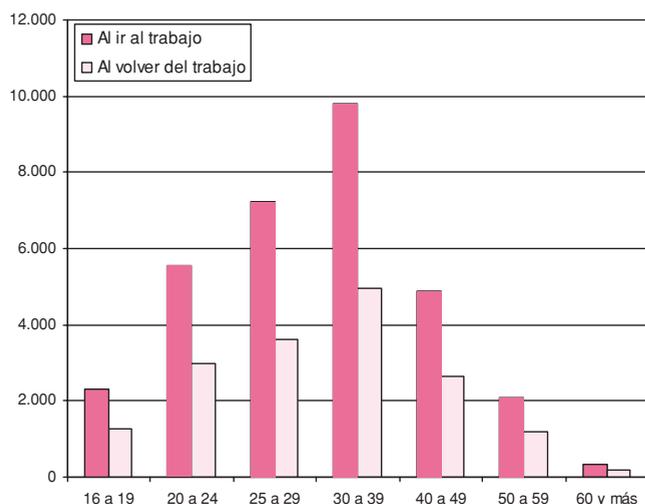


Gráfico n.º 9:
Accidentes in itinere por grupos de edad, año 2006 (Valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

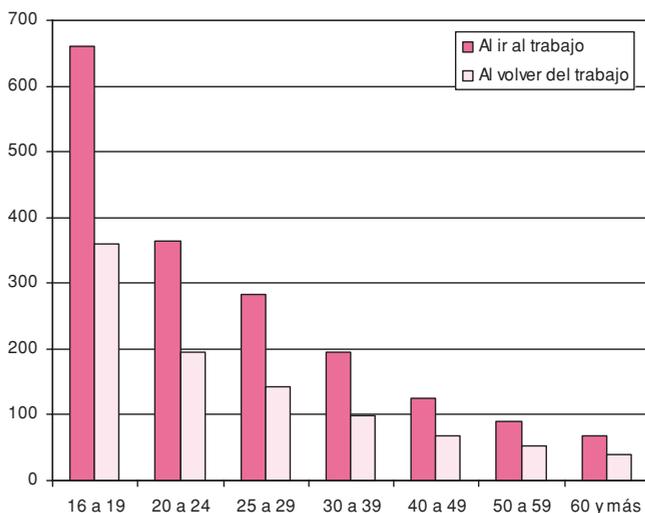


Gráfico n.º 10a:
Tasa de incidencia de accidentes laborales por grupos de edad, año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

- En tercer lugar, los trabajadores varones jóvenes tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente laboral-vial que las mujeres jóvenes trabajadoras. Tanto en valores absolutos, como en tasa de incidencia, nos encontramos con un tipo de siniestralidad laboral que afecta más a los hombres (tabla n.º 6) (entre los tramos de edad de 16 a 19 años, y en el tramo superior a 60 años, la proporción es de 4 a 1; en el resto de tramos de edad, disminuye, y no alcanza el 2 a 1) (gráfico n.º 10). Se trata de una constante, según los datos, a lo largo de toda la vida laboral: los trabajadores varones tienen una

mayor tasa de incidencia de este tipo de siniestralidad laboral en todos los grupos de edad, aunque debemos señalar dos cuestiones: los accidentes laborales-viales tienden a disminuir según aumenta la edad de los trabajadores, y las diferencias entre hombres y mujeres se acortan según aumenta la edad (gráfico n.º 11). En definitiva, el trabajador joven varón se encuentra objetivamente en una situación de riesgo: tiene más probabilidades que sufrir una accidente laboral vial que el resto de la población trabajadora, y, en función de las consecuencias del mismo, puede encontrarse en una situación de desventaja profesional y física el resto de su vida. De ahí que sea necesario desarrollar campañas de prevención específicas sobre este tipo de accidentes entre los jóvenes.

Tabla n.º 6. Accidentes laborales-viales (año 2006)

Edad	Valores absolutos				Tasa de incidencia			
	VARÓN		MUJER		VARÓN		MUJER	
16 a 19	4.214	81,0%	987	19,0%	1.924	72,1%	744	27,9%
20 a 24	7.860	65,1%	4.221	34,9%	935	60,3%	616	39,7%
25 a 29	9.323	61,2%	5.915	38,8%	670	56,8%	508	43,2%
30 a 39	14.053	64,8%	7.637	35,2%	495	58,3%	354	41,7%
40 a 49	7.476	66,3%	3.793	33,7%	334	60,0%	222	40,0%
50 a 59	3.487	70,5%	1.462	29,5%	242	59,3%	166	40,7%
60 y más	708	80,2%	175	19,8%	207	66,8%	103	33,2%

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

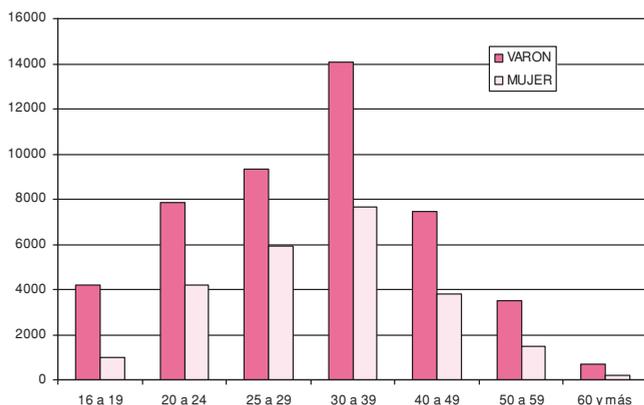


Gráfico n.º 10b: Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

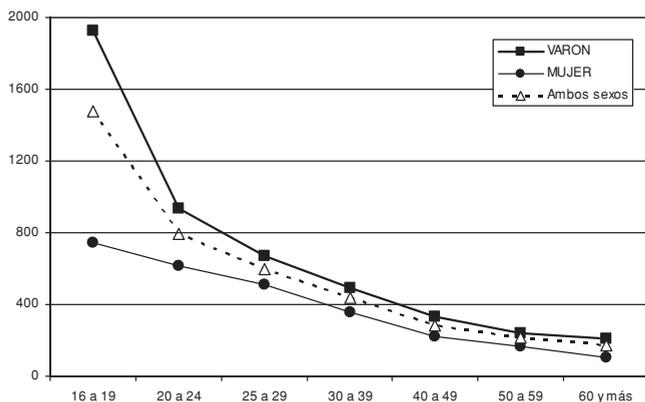


Gráfico n.º 11:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia por cada 100 mil trabajadores)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

- La degradación de la norma social de empleo (Prieto, 2002) afecta particularmente a los jóvenes. El análisis de los datos anonimizados sobre accidentes laborales y accidentes laborales-viales proporcionados por el Ministerio de Trabajo ofrece resultados coherentes con otros estudios que vinculan el contrato de trabajo con la salud de los jóvenes trabajadores (Betrisey, 2006). Hasta los 29 años, los trabajadores con contrato temporal sufren más accidentes laborales-viales que los trabajadores con contrato fijo (gráfico n.º 12). Es decir, que podemos detectar un colectivo de mayor riesgo entre los trabajadores jóvenes: aquellos que son jóvenes, trabajadores varones, y tienen un contrato temporal. Este colectivo es el que tiene mayores probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial. Si analizamos la relación entre la contratación temporal y la tasa de accidentalidad laboral-vial, podemos constatar una tendencia: según aumenta la edad, las diferencias entre contratos temporales e indefinidos se incrementan, de tal forma que en el grupo de 16 a 19 años los accidentes de los contratados temporalmente superan en un 10% a los indefinidos, en el grupo de 60 y más, esto supone casi un 100% más, es decir, casi el doble de la tasa (gráfico n.º 13).

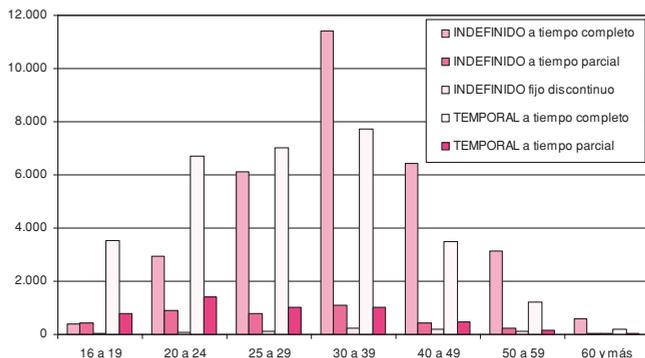


Gráfico n.º 12:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

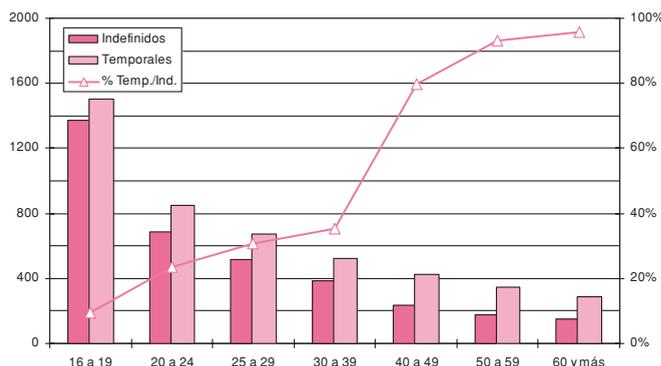


Gráfico n.º 13: Tasa de accidentalidad, número de accidentes según edad y tipo de contrato por cada 100 mil trabajadores (año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

- El análisis de la distribución de los accidentes laborales-viales en el territorio español muestra datos relevantes, sobre todo para establecer estrategias de formación y prevención que tengan en consideración las características propias del entorno en el que se producen dichos accidentes. Si diferenciamos entre el tramo de edad de 16 a 19 años, y de 20 a 24 años, las Comunidades Autónomas en las que se producen más accidentes laborales-viales en términos absolutos son las siguientes: Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana (gráfico 14). Sin embargo, si analizamos la tasa de incidencia entre la población joven trabajadora, el resultado varía. Las Comunidades Autónomas en las que los accidentes laborales-viales tienen mayor incidencia entre los trabajadores jóvenes son las siguientes: Cantabria, Asturias, Baleares, Galicia y Murcia (gráfico 15).

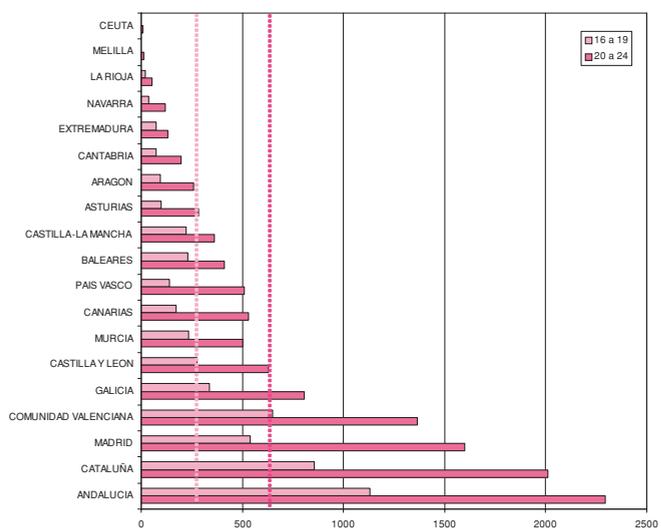


Gráfico n.º 14: Accidentes laborales-viales de los trabajadores jóvenes (hasta 24 años) por Comunidades Autónomas, 2006 (Valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. En líneas punteadas se indica la media nacional. Elaboración propia.



Gráfico n.º 15a:
Accidentes laborales-viales de los trabajadores jóvenes (hasta 24 años) por Comunidades Autónomas, 2006 (Tasa de incidencia: número de accidentes por cada 100 mil trabajadores)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. En líneas punteadas se indica la media nacional. Elaboración propia.

- El análisis por sectores de actividad confirma los resultados obtenidos hasta ahora. En términos absolutos, el mayor número de accidentes laborales-viales se produce en el sector servicios (gráfico n.º 15). En el sector agrario se producen un número significativamente inferior de accidentes laborales-viales que en el resto de sectores, que presentan (analizando el número de trabajadores por sector) pequeñas diferencias entre sí. En cualquier caso, vuelve a confirmarse que los trabajadores jóvenes, independientemente del sector en el que desarrollan su actividad, tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente laboral-vial (gráfico n.º 16).

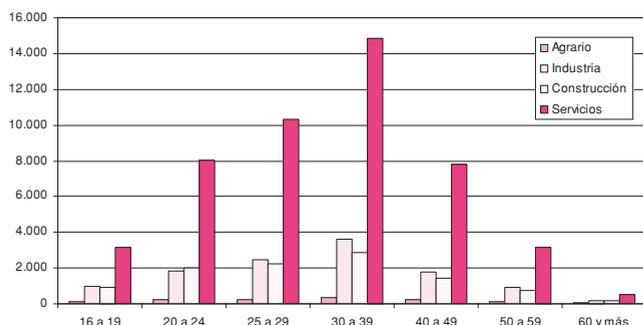


Gráfico n.º 15b:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

Respecto a la población en general, el colectivo de trabajadores, y especialmente el de trabajadores jóvenes, constituye un grupo de riesgo. Al analizar los accidentes de tráfico con víctimas mortales, diferenciando entre la población en general (datos de la Dirección General

de Tráfico) y la población asalariada (Datos del Ministerio de Trabajo), observamos como el número de víctimas mortales es muy superior en los accidentes laborales-viales, que en los accidentes de tráfico en general (gráfico n.º 17). Estos datos reclaman medidas específicas de formación y prevención destinadas a los trabajadores que se desplazan dentro de su jornada laboral, o para acudir al puesto de trabajo y regresar a su hogar.

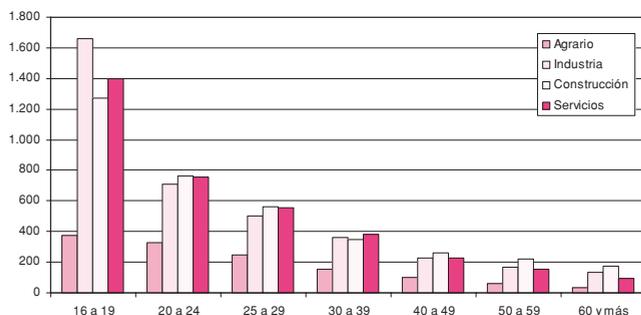


Gráfico n.º 16: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (Tasa de incidencia: número de accidentes por cada 100.000 trabajadores) año 2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

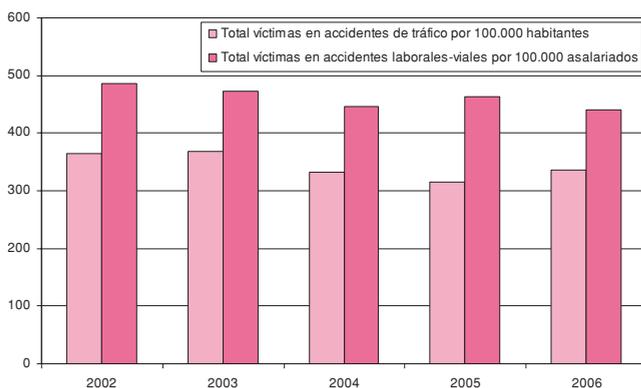


Gráfico n.º 17: Víctimas en accidentes de tráfico, y víctimas en accidentes laborales viales, 2002-2006

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

- Finalmente, estos datos son consistentes con otros estudios sobre esta temática. En los últimos años, tanto los factores de riesgos como los datos sobre los accidentes laborales-viales se mantienen prácticamente iguales, lo que nos indica que nos encontramos ante un problema estructural de nuestro mercado de trabajo. Como señalan los autores del estudio “Riesgos laborales-viales y su prevención”, utilizando datos hasta el año 2004, el perfil del trabajador que sufre un accidente in itinere es el de una mujer o varón, con edad comprendida entre los 16 y 24 años. “(...) En función de los Tasa de incidencia, el perfil del trabajador que sufre un accidente en misión es el de un varón, de 16 a 24 años, que trabaja en la rama de actividad del transporte, y su ocupación es la de conductor profesional” (Rodríguez Mondelo, P. Terrés de Ercilla, F. Sorin, J. Pedragosa Radua, J.

L. González Morlans, R., 2006: 11). Como hemos podido comprobar, con datos de años posteriores, los trabajadores jóvenes siguen constituyendo hoy en día un colectivo de riesgo en relación con los accidentes en misión y en itinere, y la tendencia no parece cambiar.

5.2. Datos desagregados por Comunidades Autónomas

A continuación, presentamos los resultados más relevantes desagregados por Comunidades Autónomas:

ANDALUCÍA

Tabla n.º 7. Número de accidentes y accidentes mortales

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	162.494	169.510	176.859	4,4%
Laborales-viales	11.388	12.582	12.667	5,6%
En misión	3.489	3.737	3.839	5,0%
In itinere	7.899	8.845	8.828	5,9%
DGT (víctimas)	23.308	22.862	24.544	2,7%
% s/laborales	7,0	7,4	7,2	1,1%
% s/tráfico	48,9	55,0	51,6	2,8%
Mortales				
Total laborales	208	195	197	-2,6%
Laborales-viales	97	77	75	-11,3%
En misión	52	31	35	-16,3%
In itinere	45	46	40	-5,6%
DGT (víctimas)	830	759	737	-5,6%
% s/laborales	46,6	39,5	38,1	-9,2%
% s/tráfico	11,7	10,1	10,2	-6,5%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, 2002-2006*; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico, 2002-2006*. Elaboración propia.

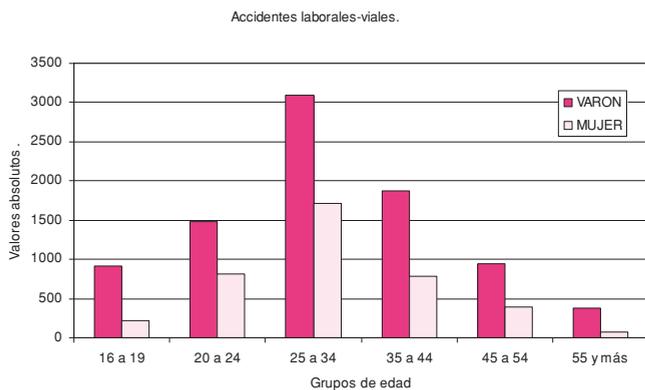


Gráfico n.º 18:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

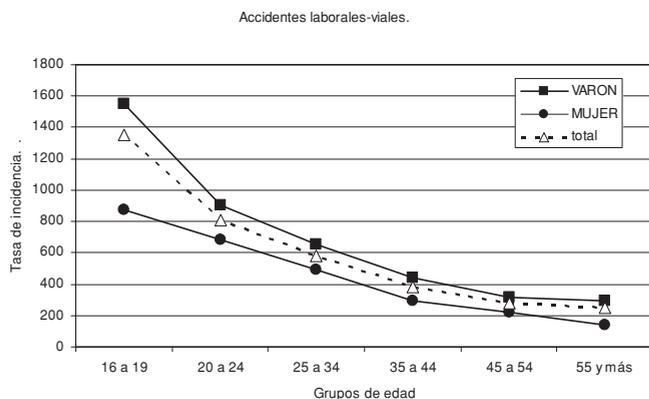


Gráfico n.º 19:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

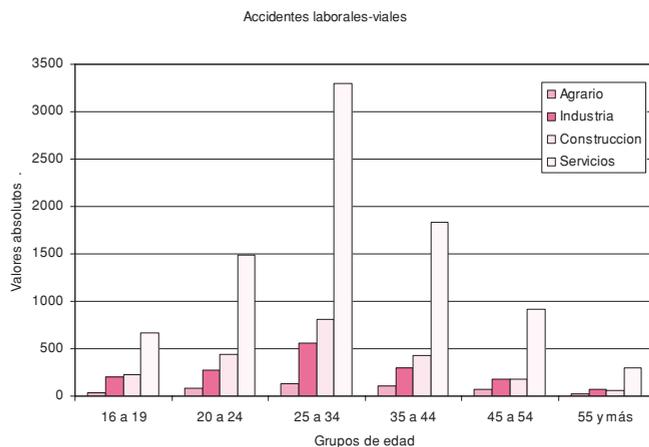


Gráfico n.º 20:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

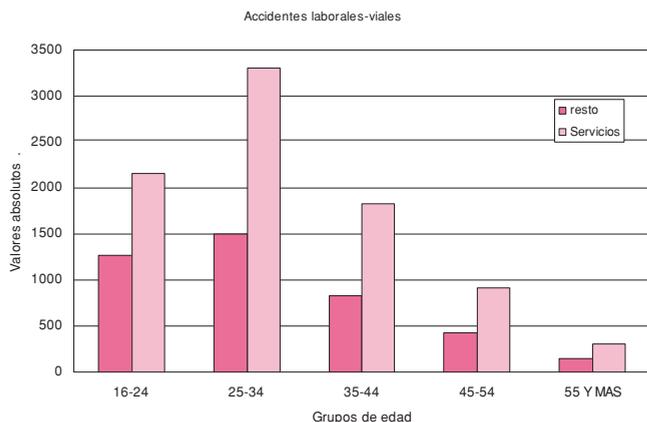


Gráfico n.º 21:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales* 2006. Elaboración propia.

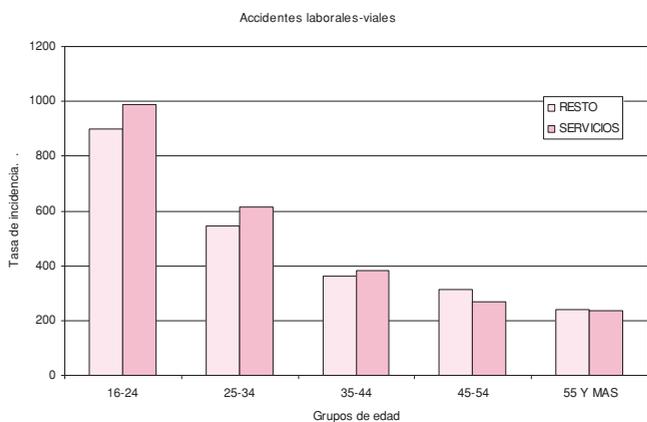


Gráfico n.º 22:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

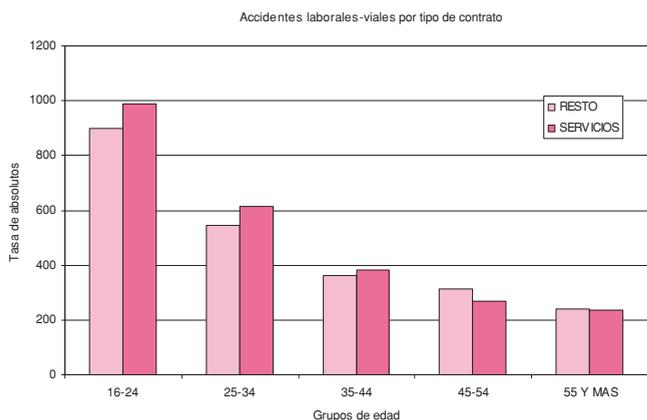


Gráfico n.º 23:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

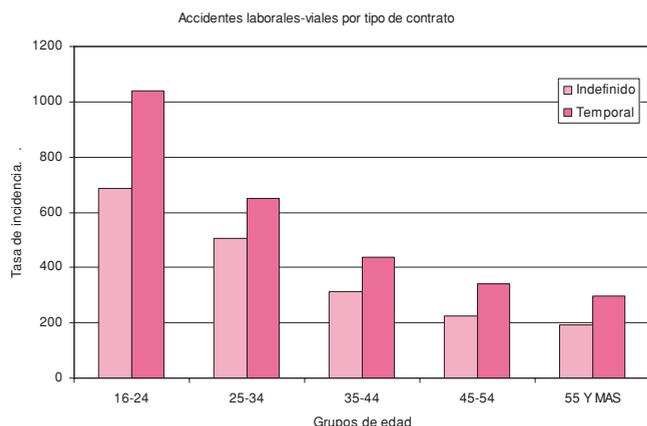


Gráfico n.º 24:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasa de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

ARAGÓN

Tabla n.º 8. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	22.866	23.734	25.134	5,0%
Laborales-viales	1.762	1.872	1.817	1,6%
En misión	545	566	558	1,2%
In itinere	1.217	1.306	1.259	1,7%
DGT (víctimas)	5.012	4.840	4.578	-4,3%
% s/laborales	7,7	7,9	7,2	-3,1%
% s/tráfico	35,2	38,7	39,7	6,4%
Mortales				
Total laborales	59	52	51	-6,8%
Laborales-viales	28	30	20	-14,3%
En misión	16	12	7	-28,1%
In itinere	12	18	13	4,2%
DGT (víctimas)	224	214	181	-9,6%
% s/laborales	47,5	57,7	39,2	-8,7%
% s/tráfico	12,5	14,0	11,0	-5,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

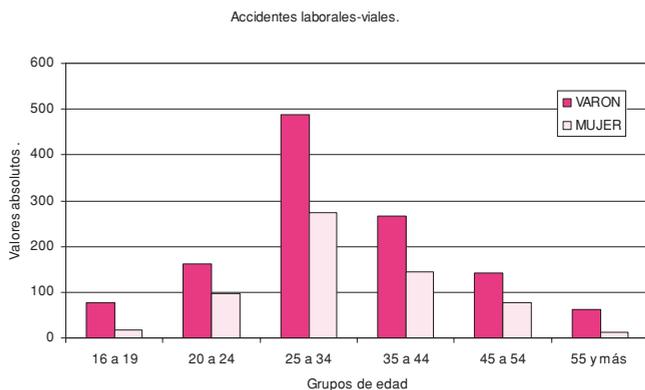


Gráfico n.º 25:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

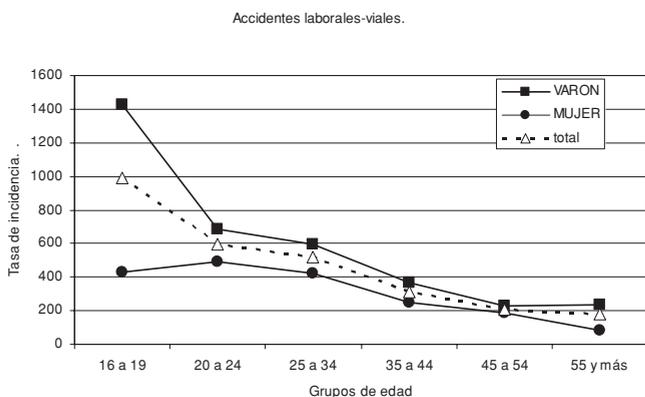


Gráfico n.º 26:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

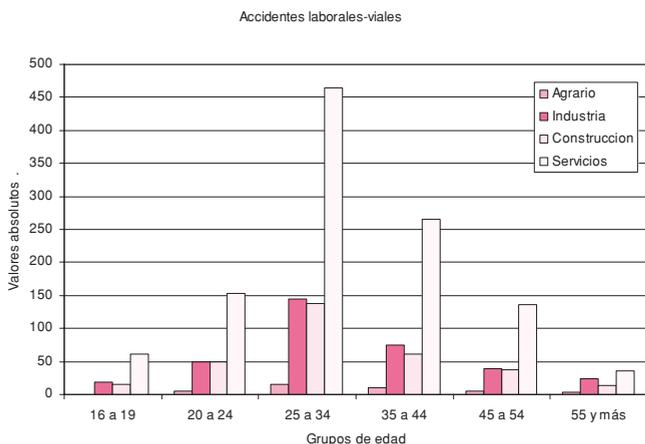


Gráfico n.º 27:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

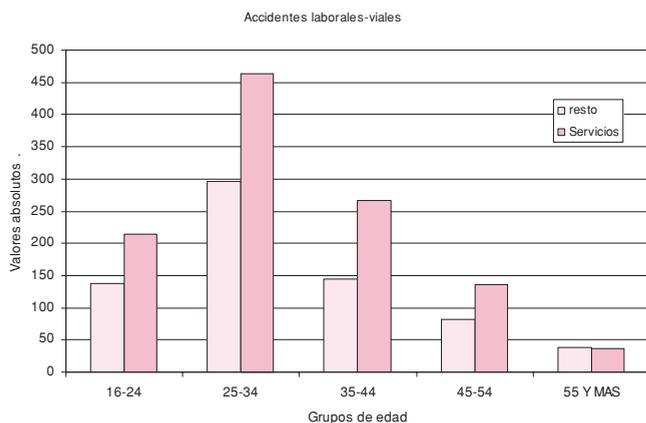


Gráfico n.º 28:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

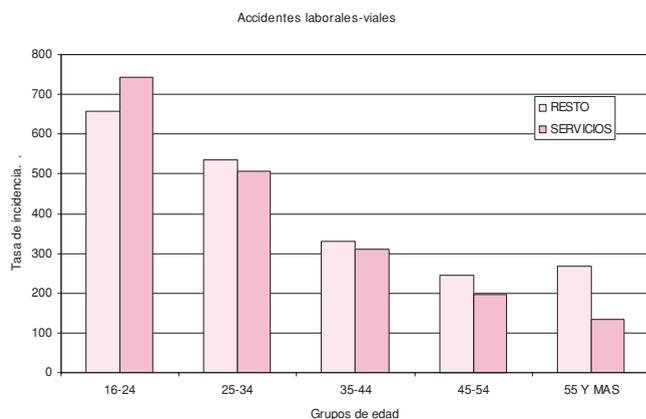


Gráfico n.º 29:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

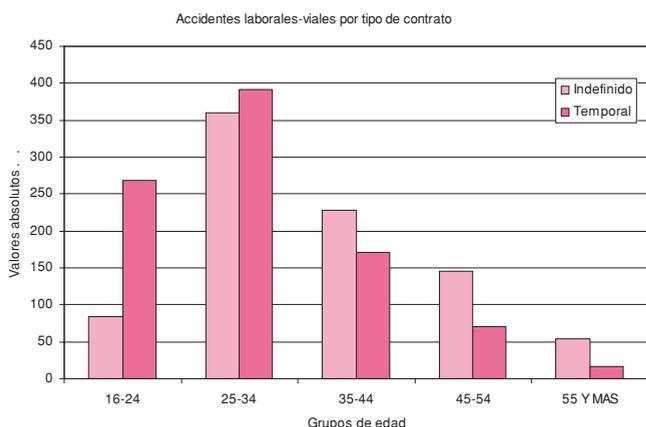


Gráfico n.º 30:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

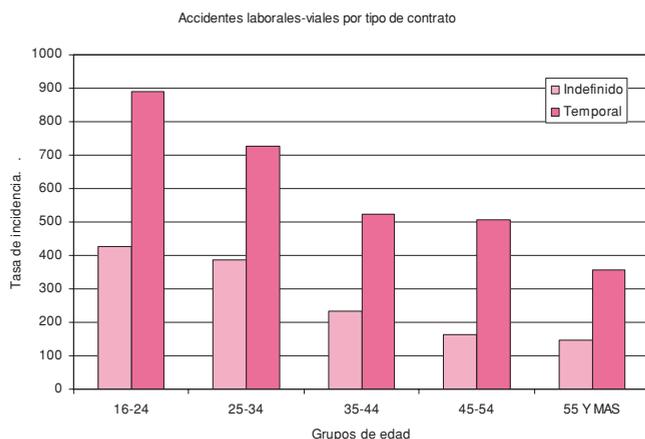


Gráfico n.º 31:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

PRINCIPADO DE ASTURIAS

Tabla n.º 9. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	20.308	20.185	20.946	1,6%
Laborales-viales	1.252	1.577	1.671	16,7%
En misión	429	505	537	12,6%
In itinere	823	1.072	1.134	18,9%
DGT (víctimas)	3.789	3.674	4.026	3,1%
% s/laborales	6,2	7,8	8,0	14,7%
% s/tráfico	33,0	42,9	41,5	12,8%
Mortales				
Total laborales	34	39	40	8,8%
Laborales-viales	14	14	14	0,0%
En misión	7	5	5	-14,3%
In itinere	7	9	9	14,3%
DGT (víctimas)	108	105	93	-6,9%
% s/laborales	41,2	35,9	35,0	-7,5%
% s/tráfico	13,0	13,3	15,1	8,1%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.



Gráfico n.º 32:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

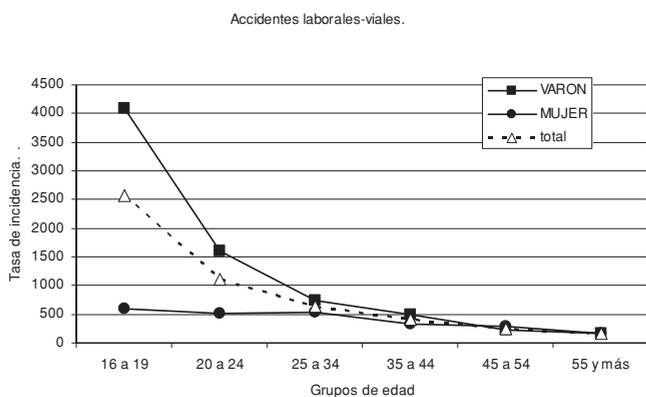


Gráfico n.º 33:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

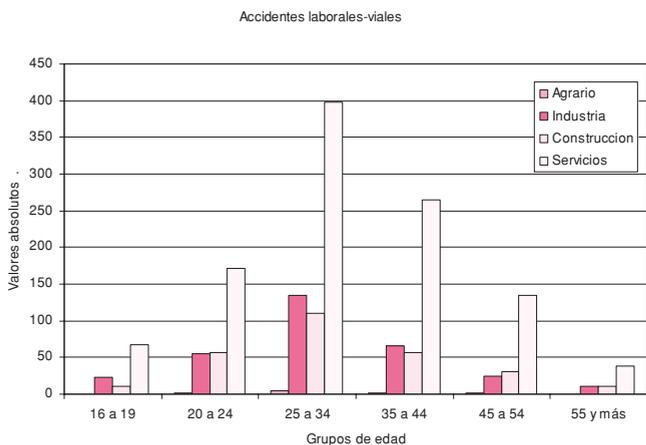


Gráfico n.º 34:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

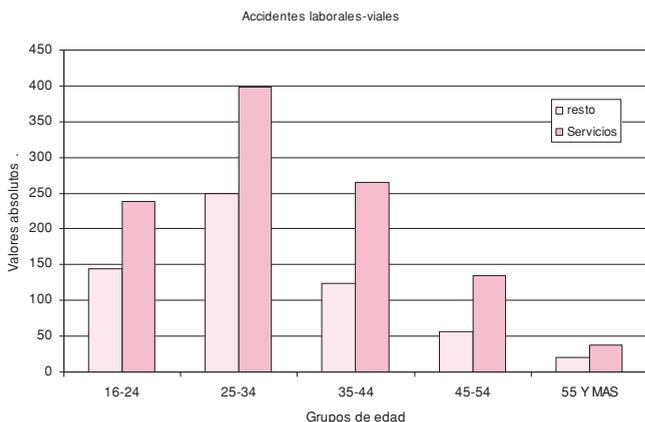


Gráfico n.º 35: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

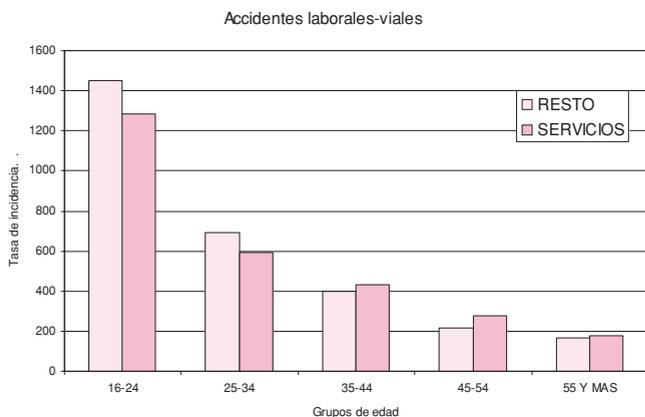


Gráfico n.º 36: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

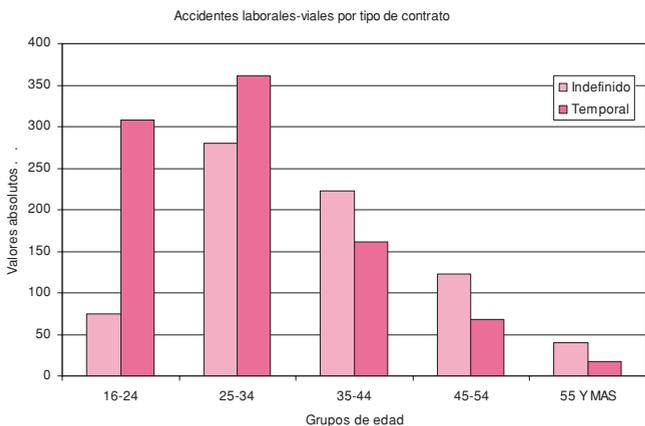


Gráfico n.º 37: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

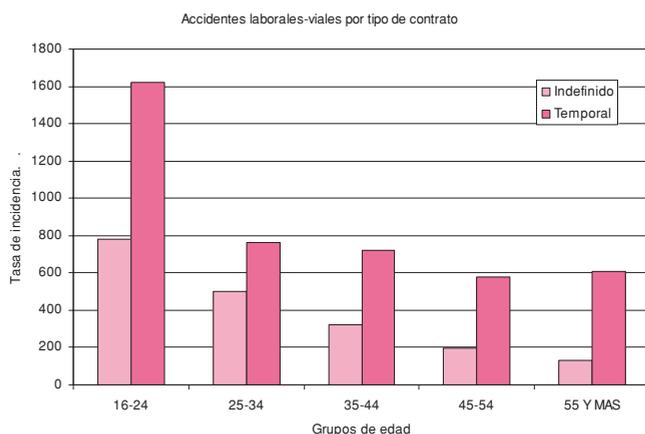


Gráfico n.º 38:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

BALEARES

Tabla n.º 10. Número de accidentes y accidentes mortales

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	27.270	28.798	30.912	6,7%
Laborales-viales	1.976	2.242	2.235	6,6%
En misión	498	548	550	5,2%
In itinere	1.478	1.694	1.685	7,0%
DGT (víctimas)	4.368	3.844	3.034	-15,3%
% s/laborales	7,2	7,8	7,2	-0,1%
% s/tráfico	45,2	58,3	73,7	31,4%
Mortales				
Total laborales	28	26	23	-8,9%
Laborales-viales	10	14	11	5,0%
En misión	1	3	1	0,0%
In itinere	9	11	10	5,6%
DGT (víctimas)	137	131	117	-7,3%
% s/laborales	35,7	53,8	47,8	17,0%
% s/tráfico	7,3	10,7	9,4	14,4%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

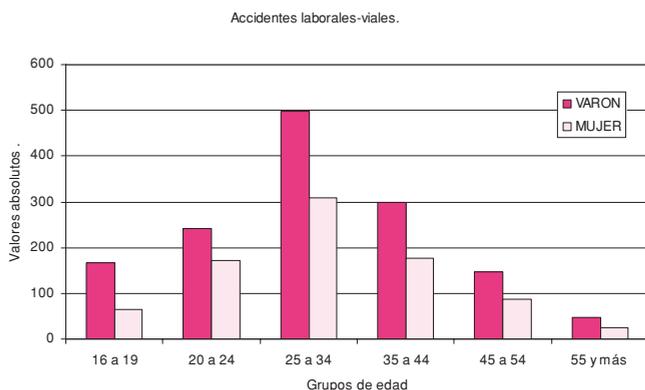


Gráfico n.º 39:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

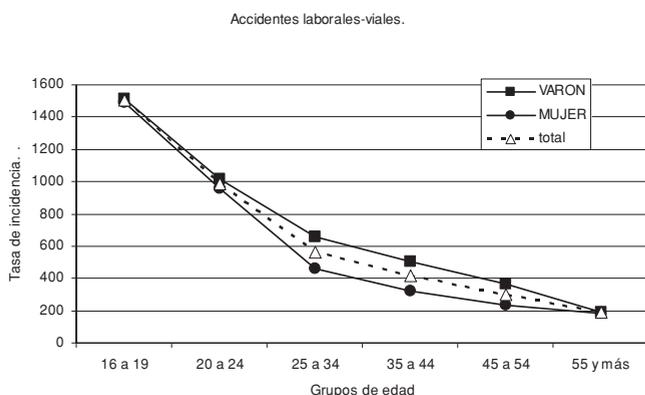


Gráfico n.º 40:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

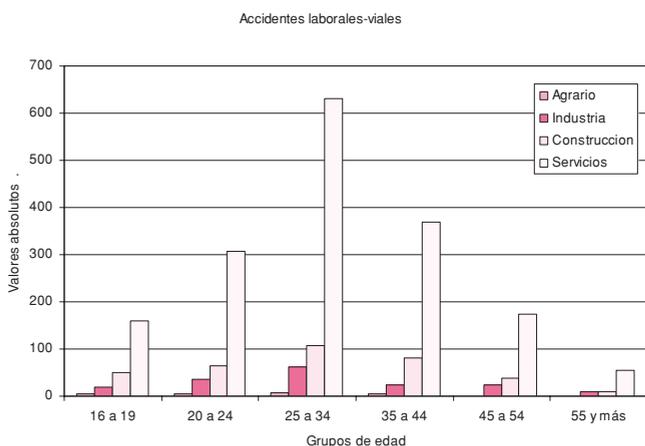


Gráfico n.º 41:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

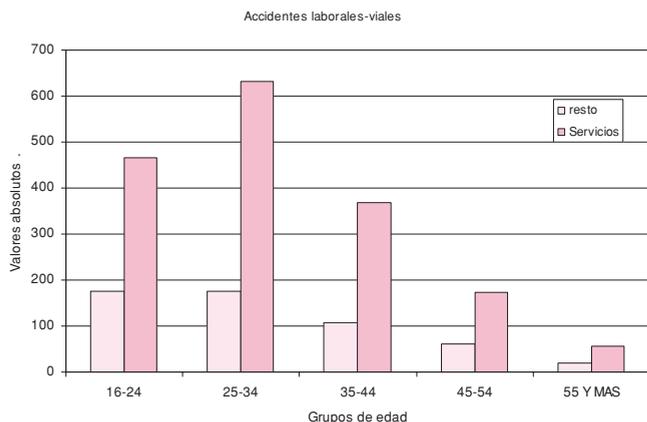


Gráfico n.º 42:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

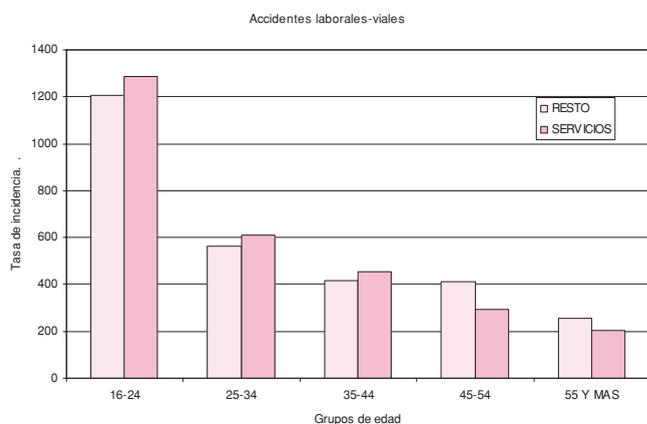


Gráfico n.º 43:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

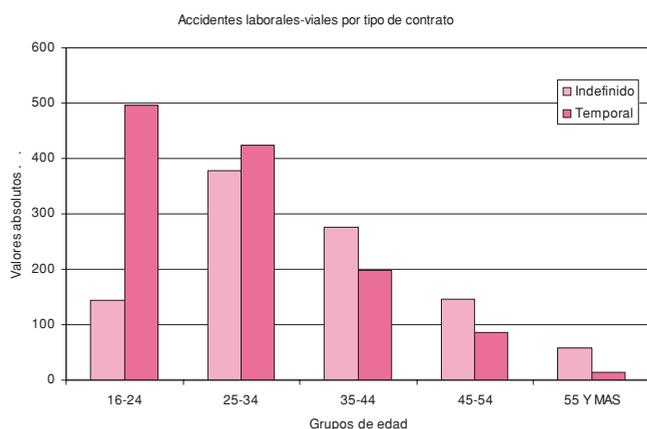


Gráfico n.º 44:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

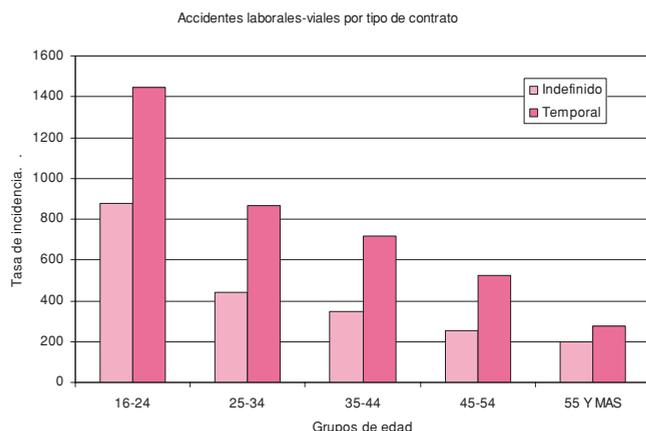


Gráfico n.º 45:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

CANARIAS

Tabla n.º 11. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	47.275	48.009	47.977	0,7%
Laborales-viales	2.818	3.105	3.134	5,6%
En misión	985	1.044	997	0,6%
In itinere	1.833	2.061	2.137	8,3%
DGT (víctimas)	3.301	3.217	2.874	-6,5%
% s/laborales	6,0	6,5	6,5	4,8%
% s/tráfico	85,4	96,5	109,0	13,9%
Mortales				
Total laborales	41	45	43	2,4%
Laborales-viales	15	10	11	-13,3%
En misión	8	6	3	-31,3%
In itinere	7	4	8	7,1%
DGT (víctimas)	165	157	119	-13,9%
% s/laborales	36,6	22,2	25,6	-15,0%
% s/tráfico	9,1	6,4	9,2	0,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

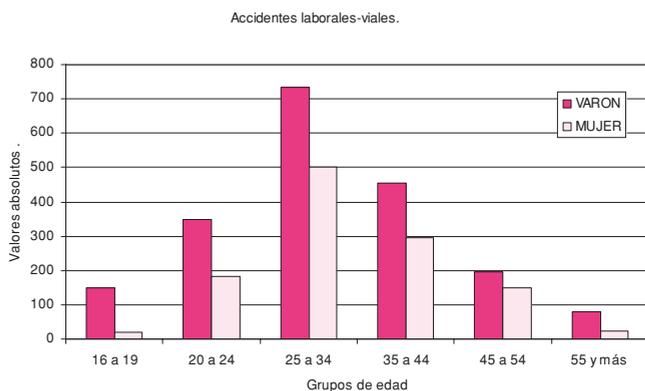


Gráfico n.º 46:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

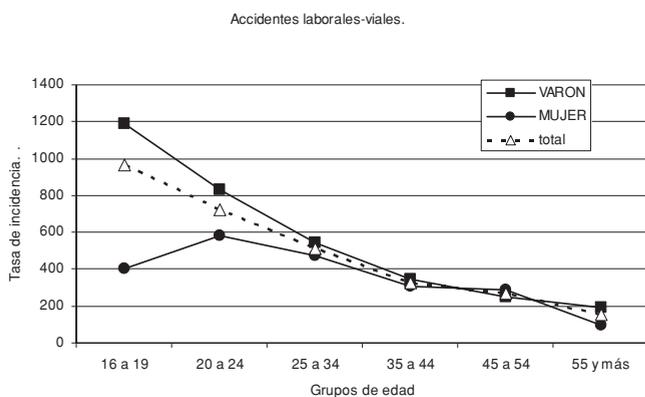


Gráfico n.º 47:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

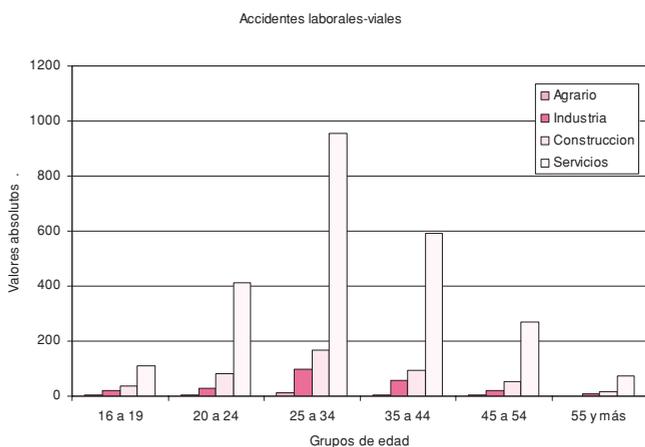


Gráfico n.º 48:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

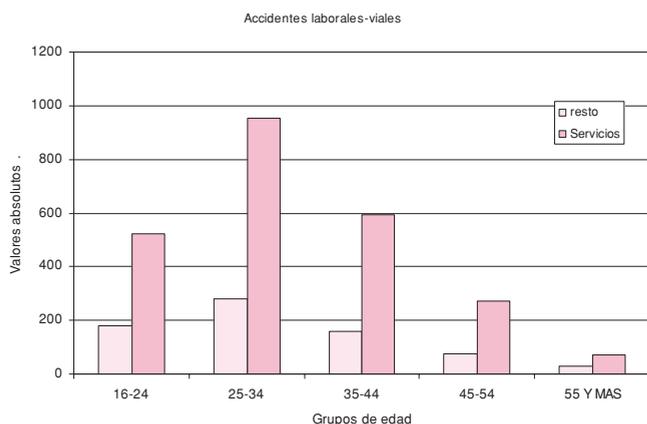


Gráfico n.º 49:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

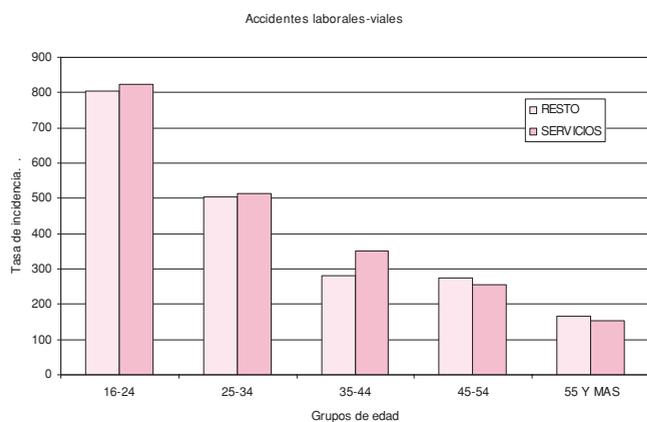


Gráfico n.º 50:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

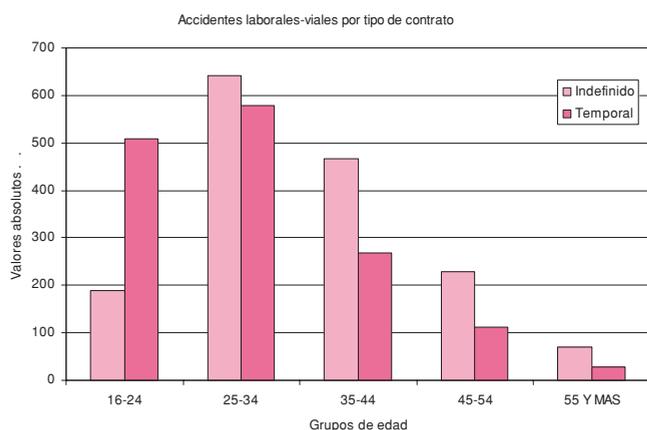


Gráfico n.º 51:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

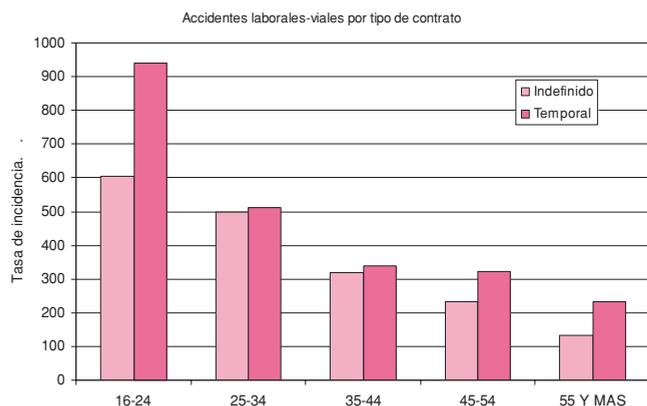


Gráfico n.º 52:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

CANTABRIA

Tabla n.º 12. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	10.570	10.455	11.264	3,3%
Laborales-viales	910	1.032	1.140	12,6%
En misión	270	300	327	10,6%
In itinere	640	732	813	13,5%
DGT (víctimas)	1.544	1.431	1.503	-1,3%
% s/laborales	8,6	9,9	10,1	8,8%
% s/tráfico	58,9	72,1	75,8	14,3%
Mortales				
Total laborales	30	16	24	-10,0%
Laborales-viales	8	2	6	-12,5%
En misión	2	2	3	25,0%
In itinere	6	0	3	-25,0%
DGT (víctimas)	43	32	48	5,8%
% s/laborales	26,7	12,5	25,0	-3,1%
% s/tráfico	18,6	6,3	12,5	-16,4%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

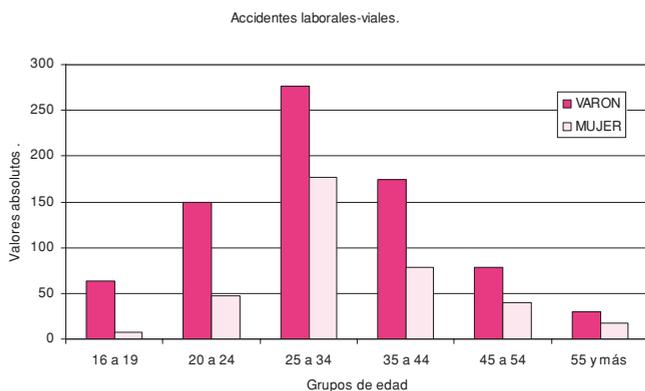


Gráfico n.º 53:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

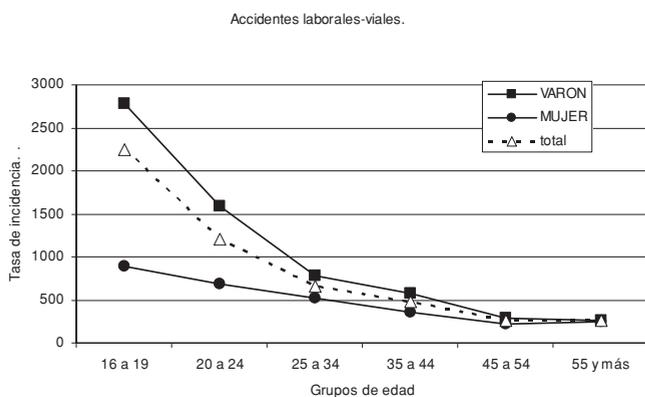


Gráfico n.º 54:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

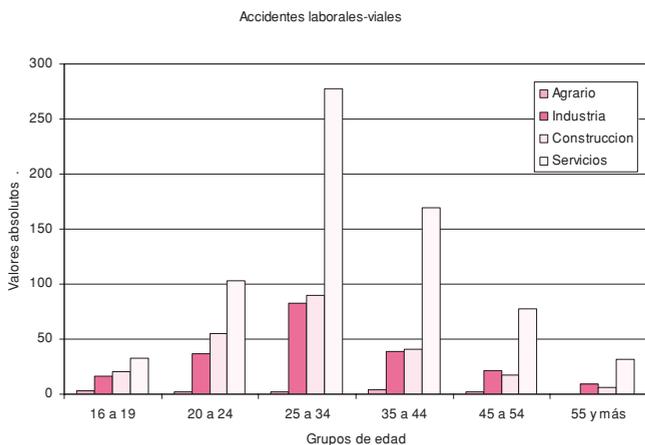


Gráfico n.º 55:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

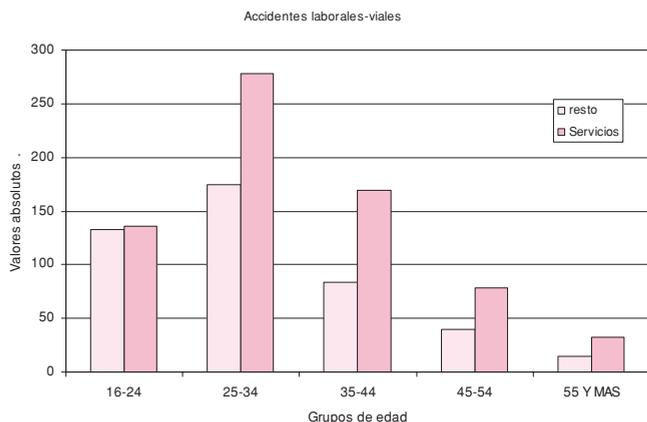


Gráfico n.º 56:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

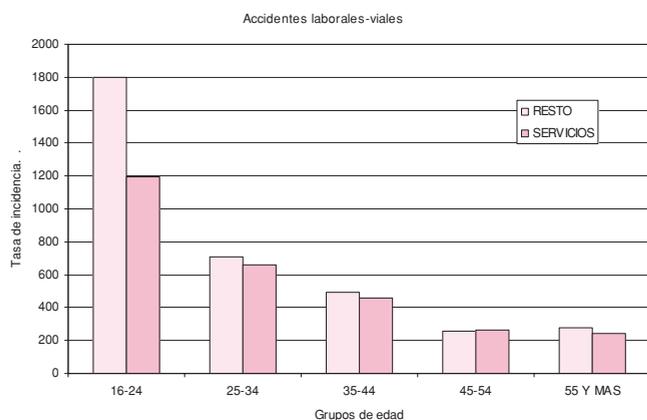


Gráfico n.º 57:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

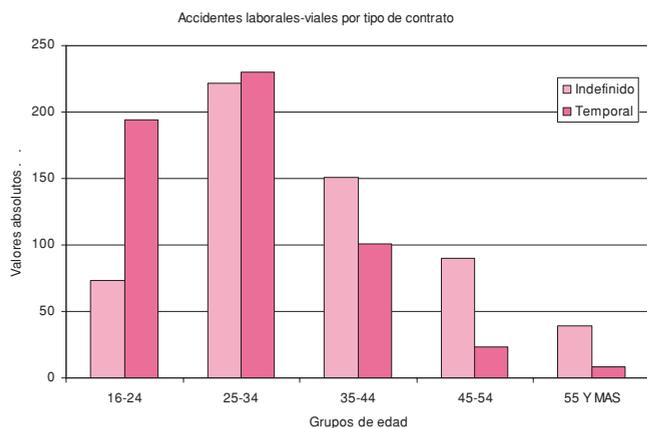


Gráfico n.º 58:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

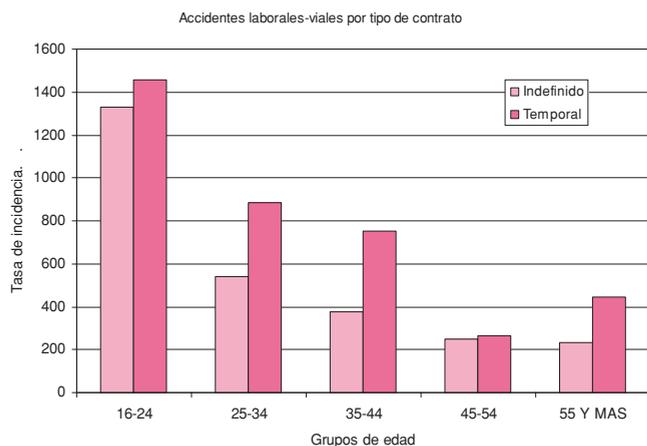


Gráfico n.º 59:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

CASTILLA-LA MANCHA

Tabla n.º 13. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	40.560	44.806	47.298	8,3%
Laborales-viales	1.844	2.000	1.978	3,6%
En misión	630	646	634	0,3%
In itinere	1.214	1.354	1.344	5,4%
DGT (víctimas)	7.107	7.024	6.877	-1,6%
% s/laborales	4,5	4,5	4,2	-4,0%
% s/tráfico	25,9	28,5	28,8	5,4%
Mortales				
Total laborales	68	84	82	10,3%
Laborales-viales	35	31	25	-14,3%
En misión	12	7	7	-20,8%
In itinere	23	24	18	-10,9%
DGT (víctimas)	299	354	342	7,2%
% s/laborales	51,5	36,9	30,5	-20,4%
% s/tráfico	11,7	8,8	7,3	-18,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

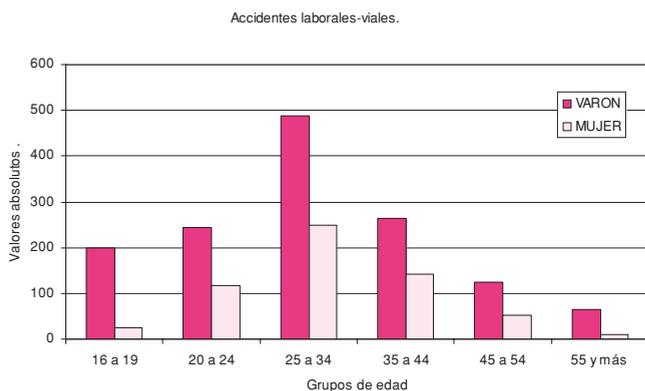


Gráfico n.º 60:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

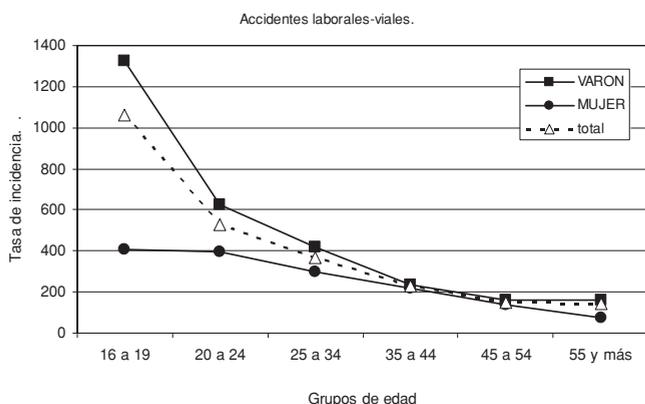


Gráfico n.º 61:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.



Gráfico n.º 62:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

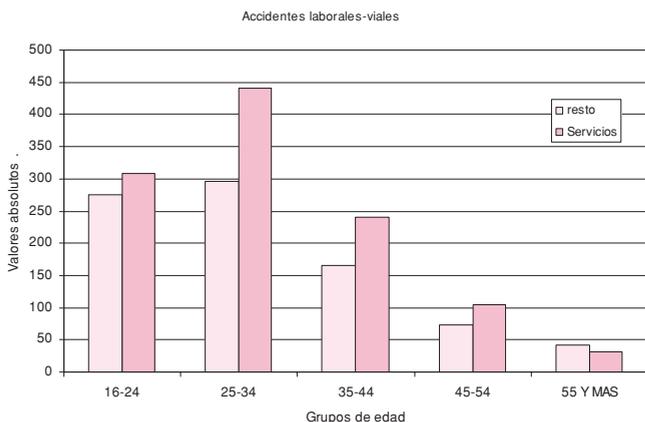


Gráfico n.º 63: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

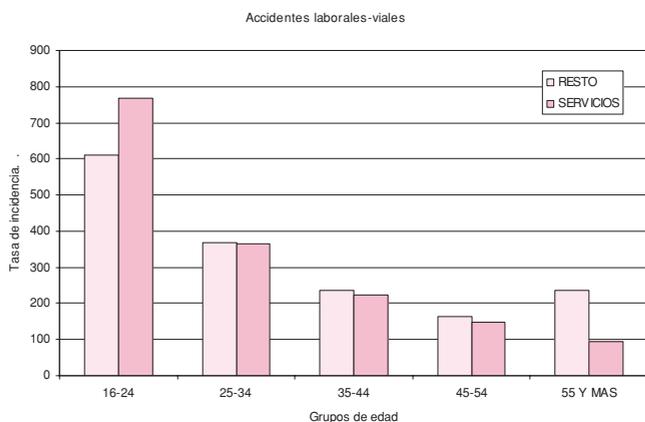


Gráfico n.º 64: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

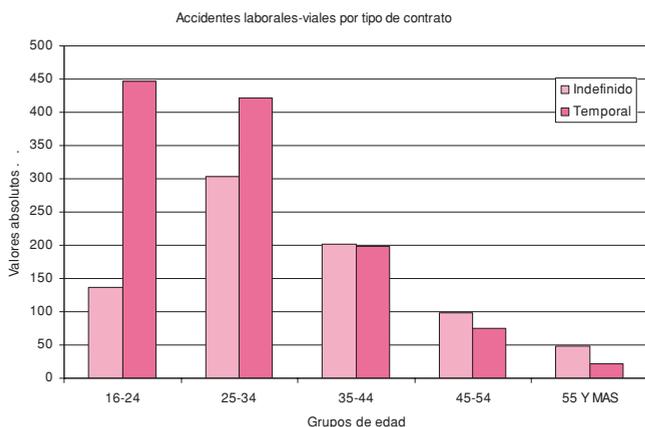


Gráfico n.º 65: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

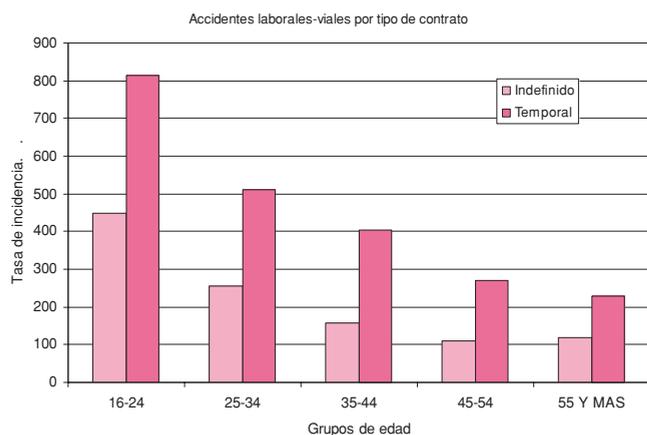


Gráfico n.º 66:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

CASTILLA Y LEÓN

Tabla n.º 14. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	57.258	57.373	59.331	1,8%
Laborales-viales	3.547	3.623	3.742	2,7%
En misión	1.137	1.175	1.142	0,2%
In itinere	2.410	2.448	2.600	3,9%
DGT (víctimas)	10.412	9.857	9.455	-4,6%
% s/laborales	6,2	6,3	6,3	0,9%
% s/tráfico	34,1	36,8	39,6	8,1%
Mortales				
Total laborales	130	103	100	-11,5%
Laborales-viales	57	34	43	-12,3%
En misión	27	18	19	-14,8%
In itinere	30	16	24	-10,0%
DGT (víctimas)	469	440	419	-5,3%
% s/laborales	43,8	33,0	43,0	-1,0%
% s/tráfico	12,2	7,7	10,3	-7,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

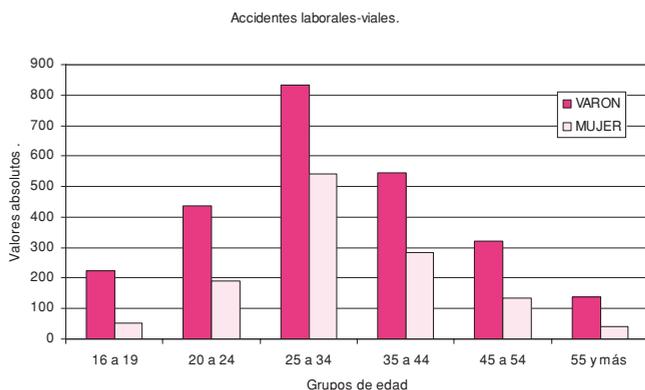


Gráfico n.º 67:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

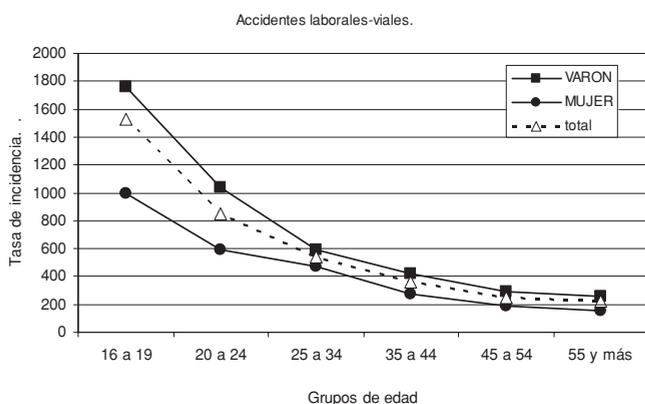


Gráfico n.º 68:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

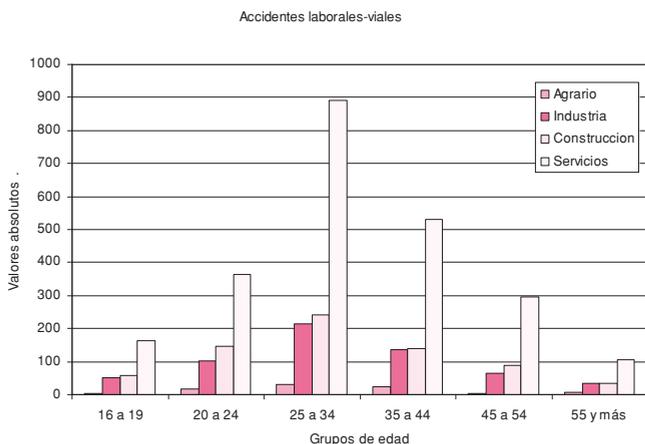


Gráfico n.º 69:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

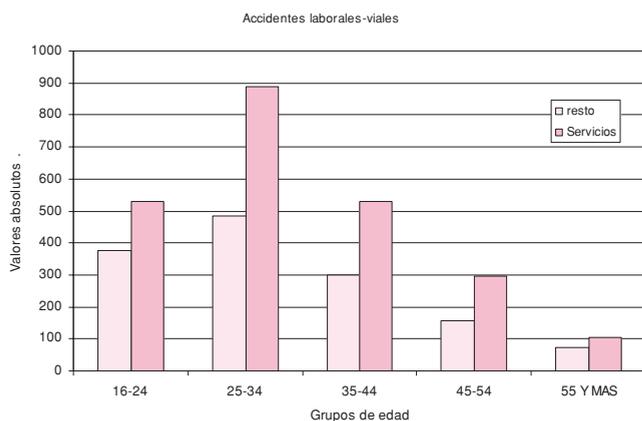


Gráfico n.º 70:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

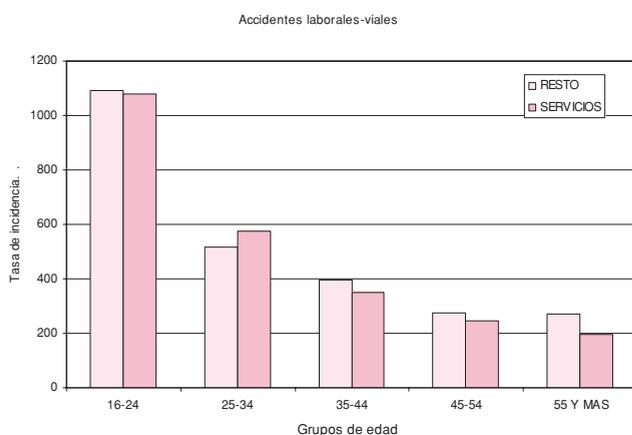


Gráfico n.º 71:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

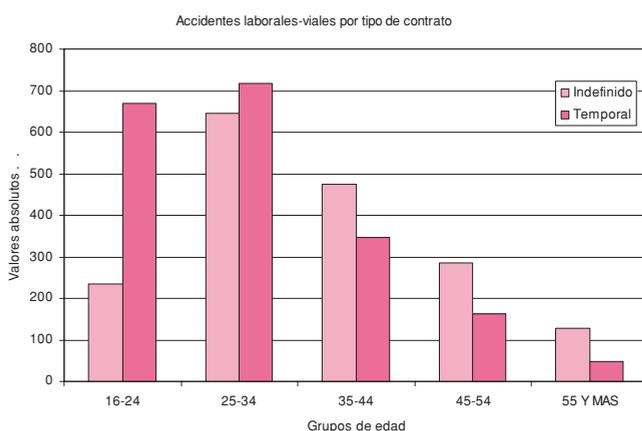


Gráfico n.º 72:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

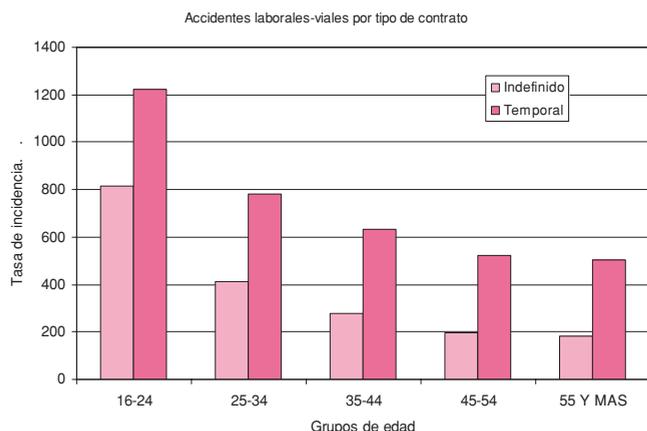


Gráfico n.º 73:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

CATALUÑA

Tabla n.º 15. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	159.641	159.270	153.427	-1,9%
Laborales-viales	12.372	13.630	12.934	2,3%
En misión	3.603	3.697	3.440	-2,3%
In itinere	8.769	9.933	9.494	4,1%
DGT (víctimas)	27.987	29.047	33.683	10,2%
% s/laborales	7,7	8,6	8,4	4,4%
% s/tráfico	44,2	46,9	38,4	-6,6%
Mortales				
Total laborales	188	133	172	-4,3%
Laborales-viales	81	59	75	-3,7%
En misión	33	19	31	-3,0%
In itinere	48	40	44	-4,2%
DGT (víctimas)	674	647	569	-7,8%
% s/laborales	43,1	44,4	43,6	0,6%
% s/tráfico	12,0	9,1	13,2	4,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

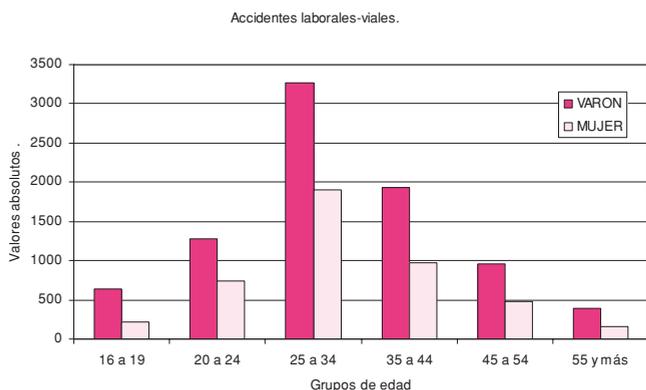


Gráfico n.º 74:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

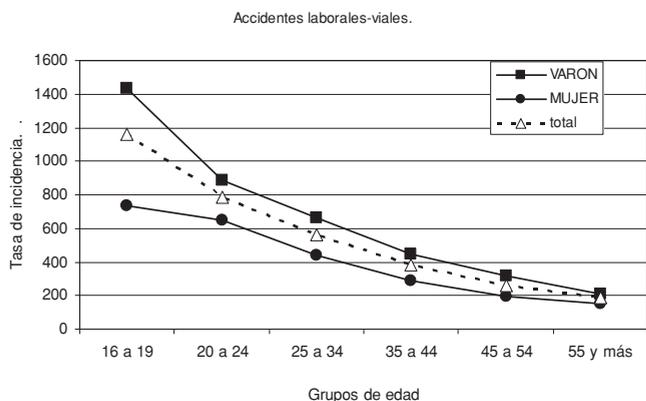


Gráfico n.º 75:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006.. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

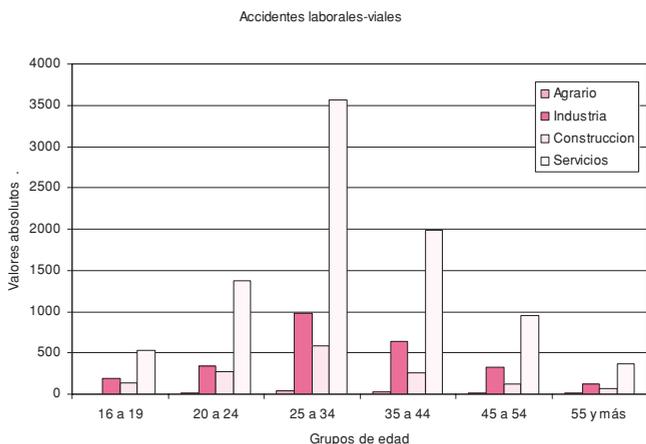


Gráfico n.º 76:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

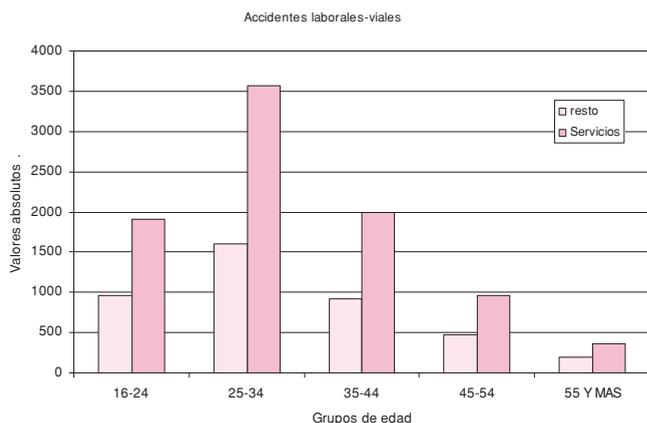


Gráfico n.º 77:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

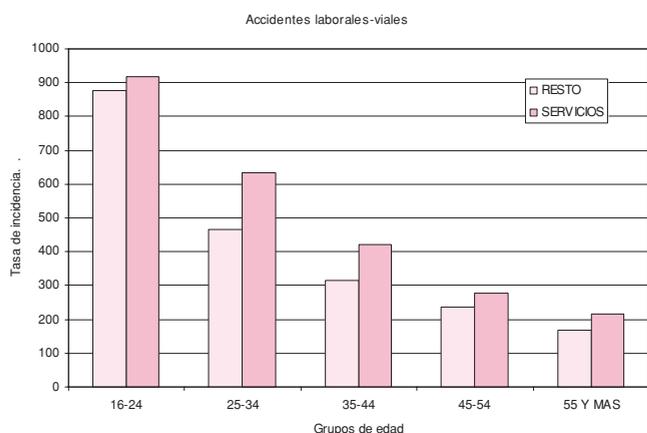


Gráfico n.º 78:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

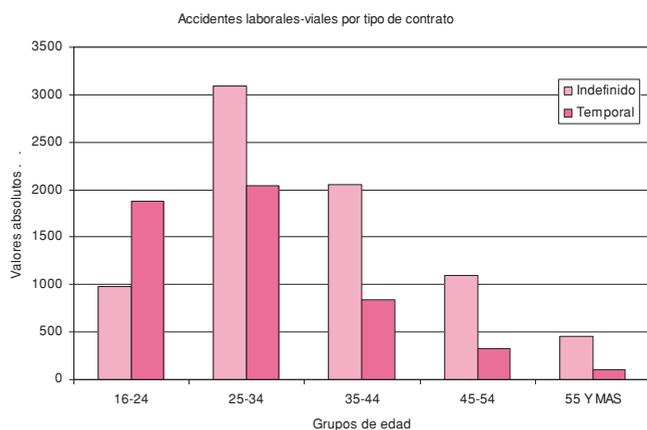


Gráfico n.º 79:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (Valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

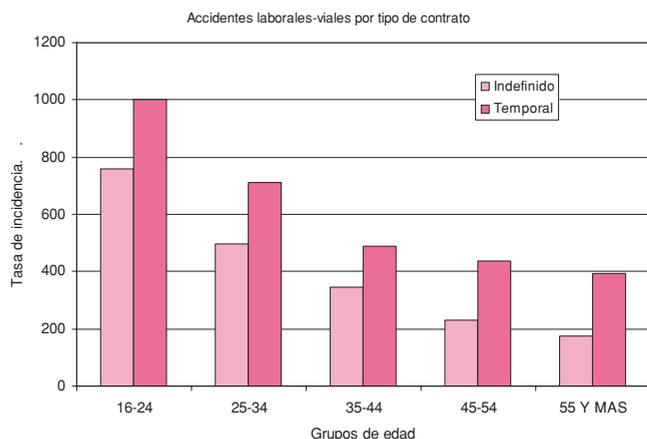


Gráfico n.º 80:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

COMUNIDAD VALENCIANA

Tabla n.º 16. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	105.145	103.906	101.580	-1,7%
Laborales-viales	6.963	7.628	7.671	5,1%
En misión	1.961	2.094	2.052	2,3%
In itinere	5.002	5.534	5.619	6,2%
DGT (víctimas)	12.740	13.599	15.417	10,5%
% s/laborales	6,6	7,3	7,6	7,0%
% s/tráfico	54,7	56,1	49,8	-4,5%
Mortales				
Total laborales	107	115	135	13,1%
Laborales-viales	43	41	61	20,9%
En misión	21	23	26	11,9%
In itinere	22	18	35	29,5%
DGT (víctimas)	471	441	378	-9,9%
% s/laborales	40,2	35,7	45,2	6,2%
% s/tráfico	9,1	9,3	16,1	38,4%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

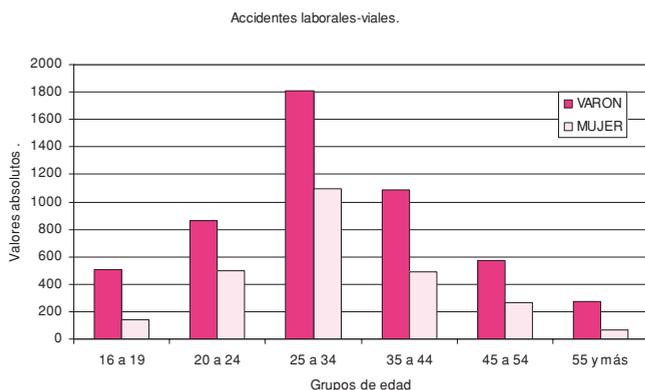


Gráfico n.º 81:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

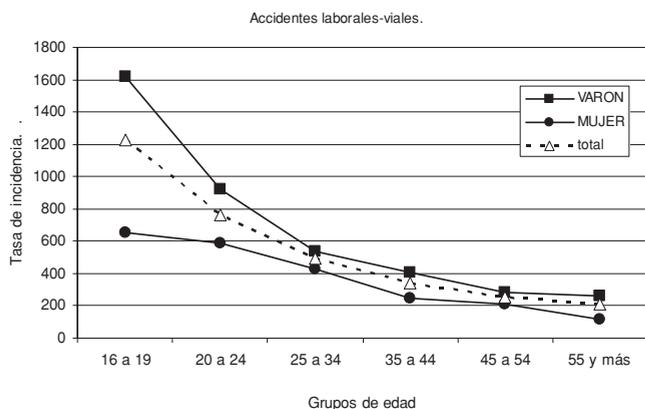


Gráfico n.º 82:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

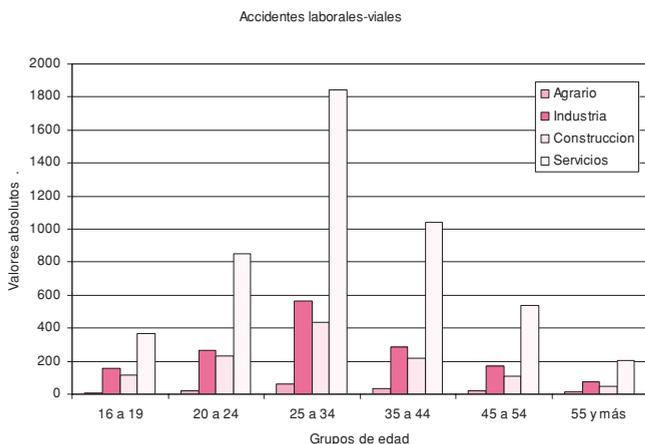


Gráfico n.º 83:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

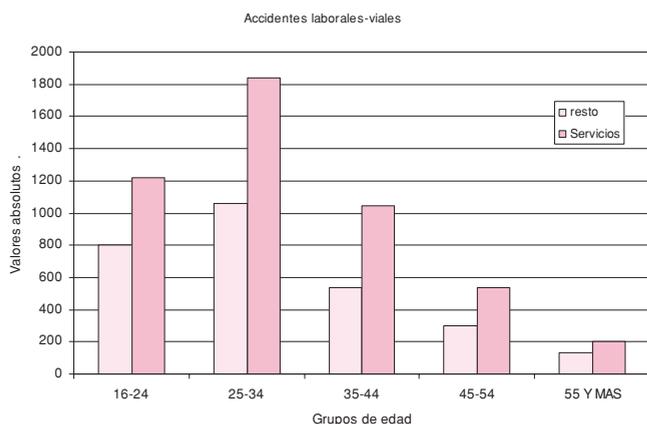


Gráfico n.º 84: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

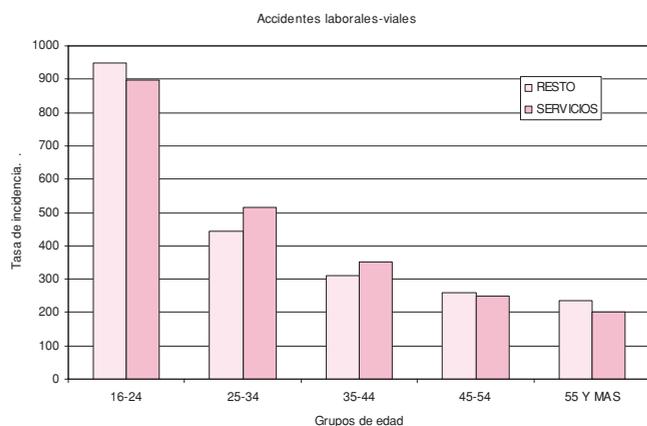


Gráfico n.º 85: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

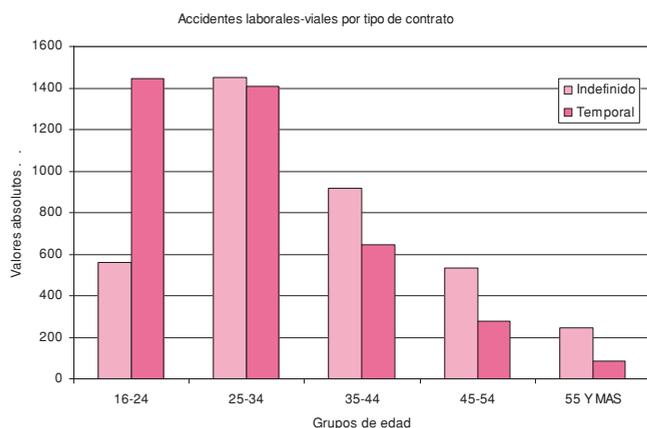


Gráfico n.º 86: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

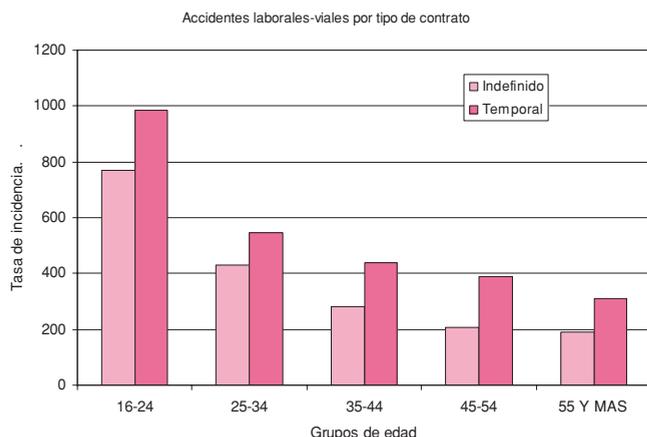


Gráfico n.º 87:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

EXTREMADURA

Tabla n.º 17. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	16.015	16.050	16.484	1,5%
Laborales-viales	743	733	735	-0,5%
En misión	249	267	274	5,0%
In itinere	494	466	461	-3,3%
DGT (víctimas)	2.680	2.710	2.495	-3,5%
% s/laborales	4,6	4,6	4,5	-1,9%
% s/tráfico	27,7	27,0	29,5	3,1%
Mortales				
Total laborales	26	35	25	-1,9%
Laborales-viales	11	16	8	-13,6%
En misión	6	8	4	-16,7%
In itinere	5	8	4	-10,0%
DGT (víctimas)	176	118	126	-14,2%
% s/laborales	42,3	45,7	32,0	-12,2%
% s/tráfico	6,3	13,6	6,3	0,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.



Gráfico n.º 88:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

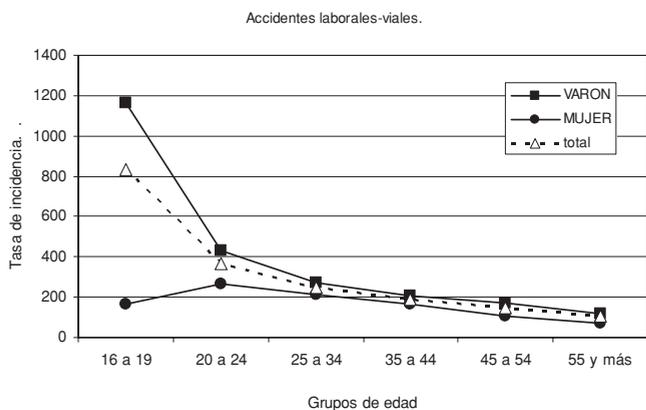


Gráfico n.º 89:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

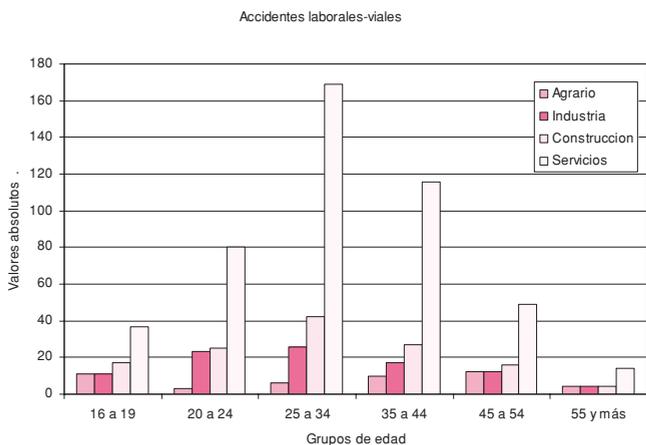


Gráfico n.º 90:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

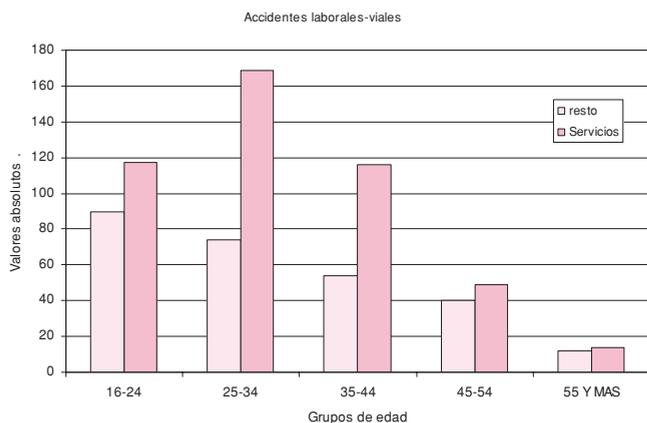


Gráfico n.º 91: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

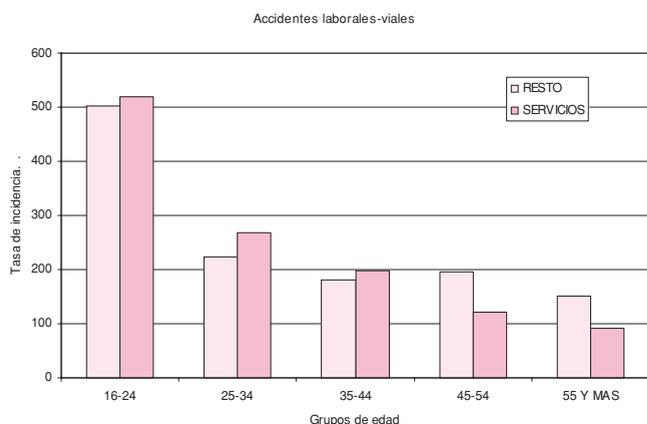


Gráfico n.º 92: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

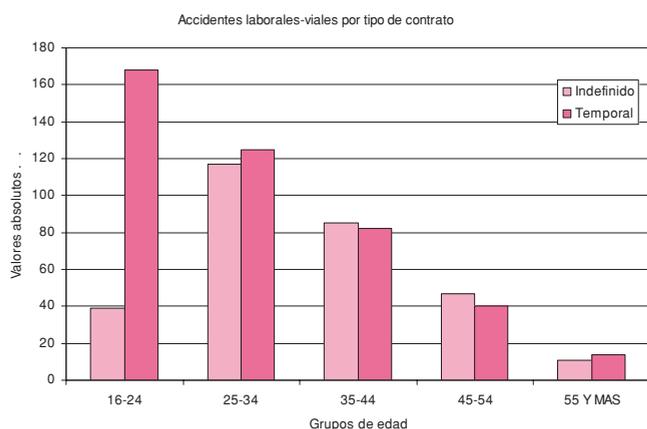


Gráfico n.º 93: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

Accidentes laborales-viales por tipo de contrato

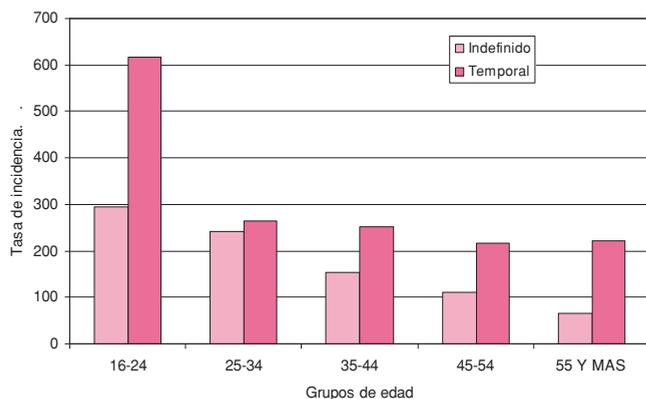


Gráfico n.º 94:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

GALICIA

Tabla n.º 18. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	49.805	50.884	53.313	3,5%
Laborales-viales	3.915	4.191	4.175	3,3%
En misión	1.233	1.334	1.293	2,4%
In itinere	2.682	2.857	2.882	3,7%
DGT (víctimas)	7.927	7.393	7.322	-3,8%
% s/laborales	7,9	8,2	7,8	-0,2%
% s/tráfico	49,4	56,7	57,0	7,7%
Mortales				
Total laborales	112	115	107	-2,2%
Laborales-viales	42	43	40	-2,4%
En misión	16	18	18	6,3%
In itinere	26	25	22	-7,7%
DGT (víctimas)	366	355	360	-0,8%
% s/laborales	37,5	37,4	37,4	-0,2%
% s/tráfico	11,5	12,1	11,1	-1,6%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

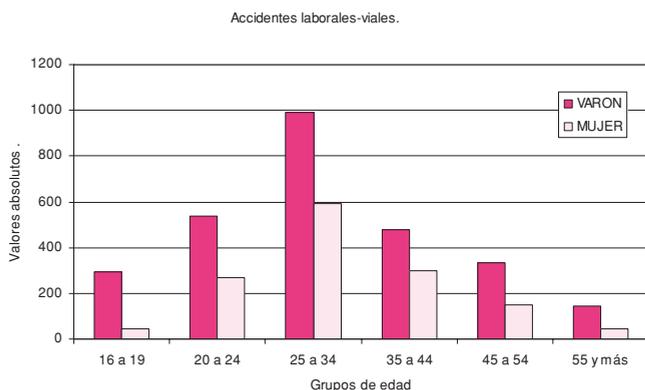


Gráfico n.º 95:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

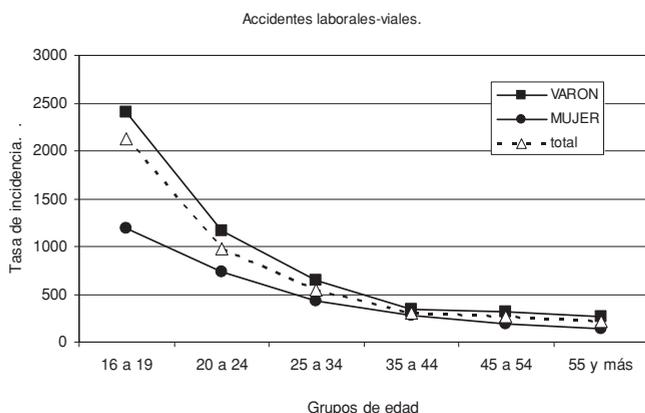


Gráfico n.º 96:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

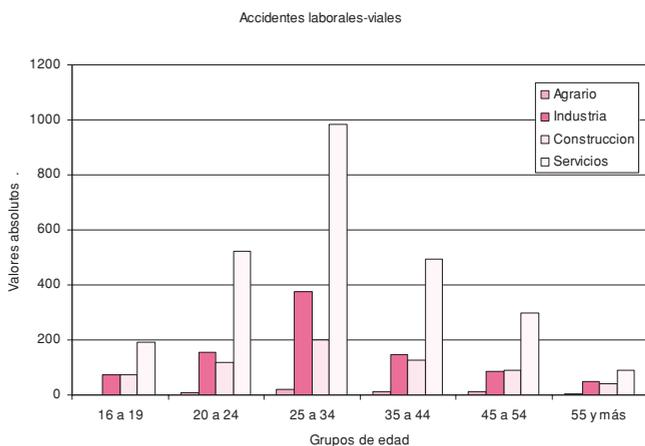


Gráfico n.º 97:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos) año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

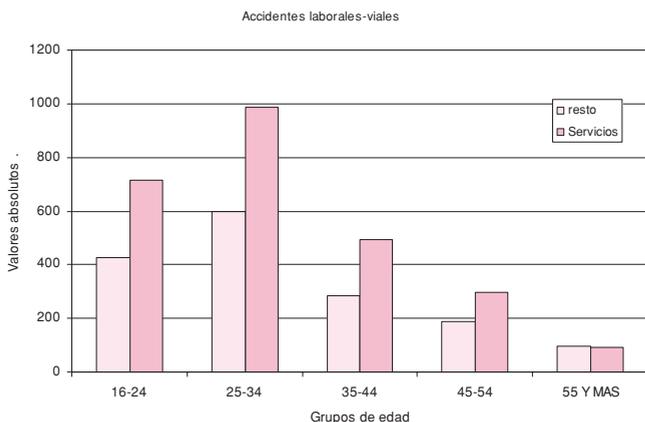


Gráfico n.º 98:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

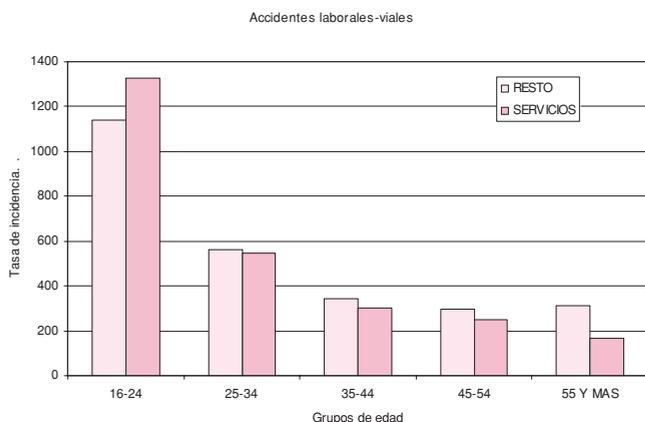


Gráfico n.º 99:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

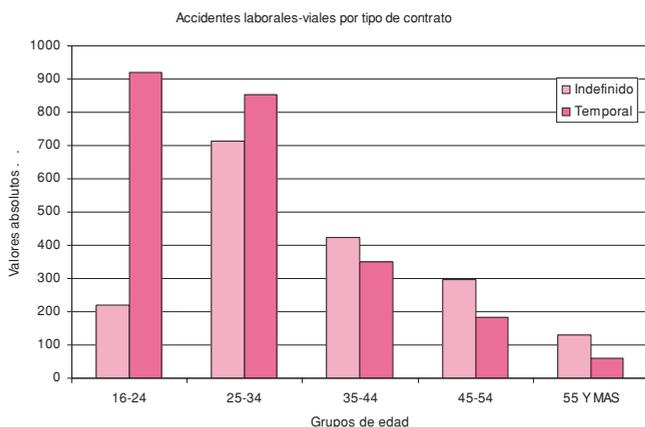


Gráfico n.º 100:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

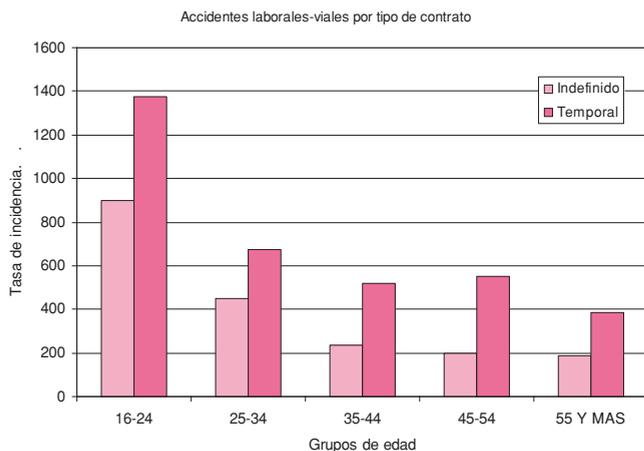


Gráfico n.º 101:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

COMUNIDAD DE MADRID

Tabla n.º 19. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	140.317	149.049	153.724	4,8%
Laborales-viales	8.990	9.816	9.759	4,3%
En misión	3.312	3.396	3.459	2,2%
In itinere	5.678	6.420	6.300	5,5%
DGT (víctimas)	18.448	16.908	21.208	7,5%
% s/laborales	6,4	6,6	6,3	-0,5%
% s/tráfico	48,7	58,1	46,0	-2,8%
Mortales				
Total laborales	272	155	168	-19,1%
Laborales-viales	48	54	74	27,1%
En misión	17	21	34	50,0%
In itinere	31	33	40	14,5%
DGT (víctimas)	300	274	269	-5,2%
% s/laborales	17,6	34,8	44,0	74,8%
% s/tráfico	16,0	19,7	27,5	36,0%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

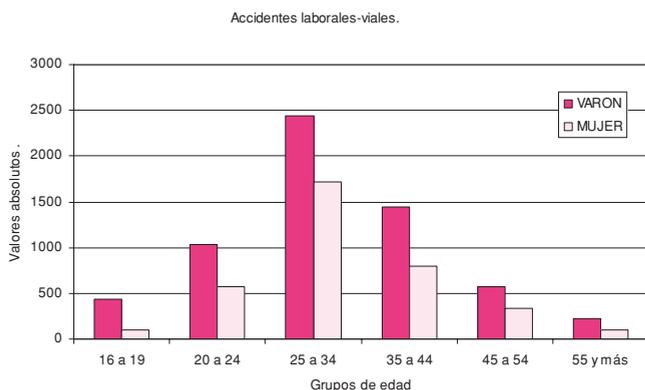


Gráfico n.º 102:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

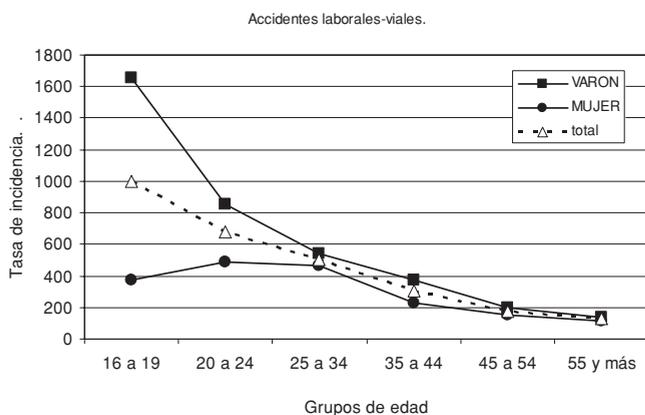


Gráfico n.º 103:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

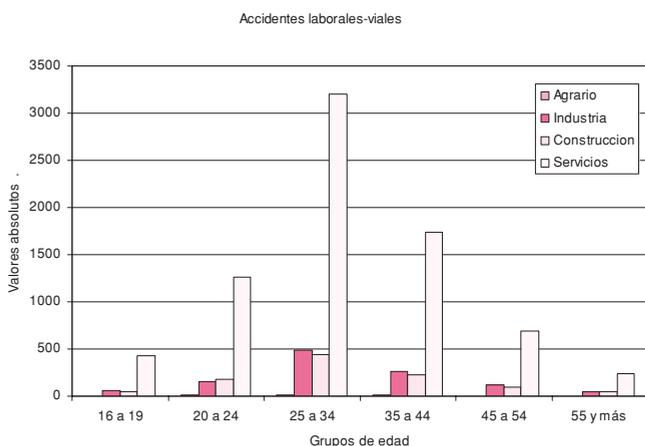


Gráfico n.º 104:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

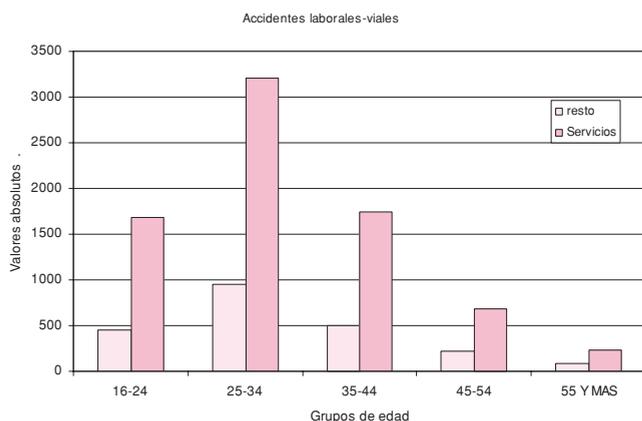


Gráfico n.º 105: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

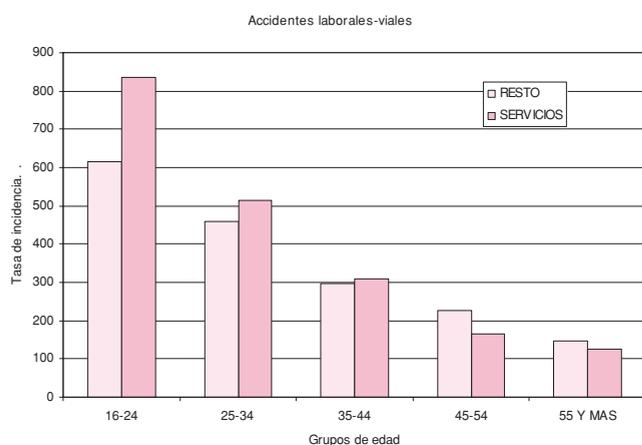


Gráfico n.º 106: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

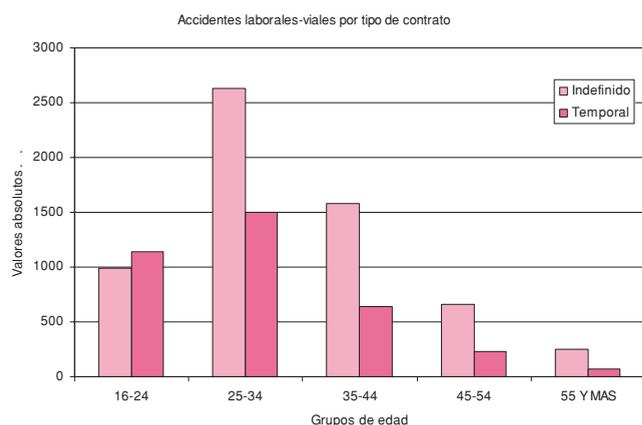


Gráfico n.º 107: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

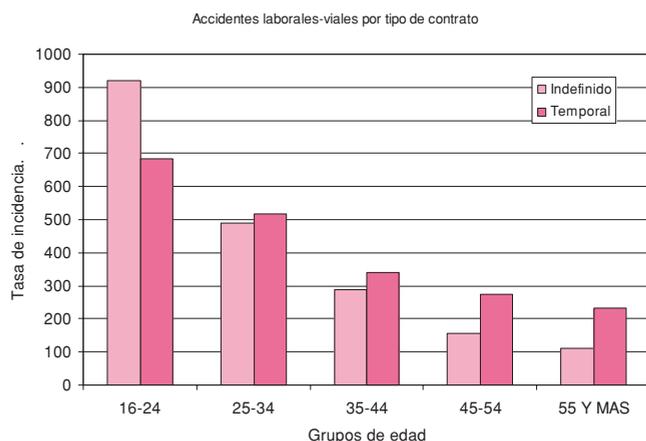


Gráfico n.º 108:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

REGIÓN DE MURCIA

Tabla n.º 20. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	27.380	29.383	30.754	6,2%
Laborales-viales	2.537	2.892	2.783	4,8%
En misión	617	783	668	4,1%
In itinere	1.920	2.109	2.115	5,1%
DGT (víctimas)	2.993	2.981	3.270	4,6%
% s/laborales	9,3	9,8	9,0	-1,2%
% s/tráfico	84,8	97,0	85,1	0,2%
Mortales				
Total laborales	46	42	42	-4,3%
Laborales-viales	22	22	19	-6,8%
En misión	13	12	10	-11,5%
In itinere	9	10	9	0,0%
DGT (víctimas)	168	166	140	-8,3%
% s/laborales	47,8	52,4	45,2	-2,7%
% s/tráfico	13,1	13,3	13,6	1,8%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

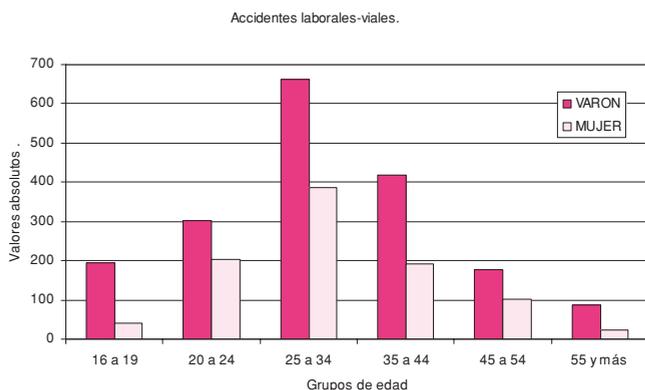


Gráfico n.º 109:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

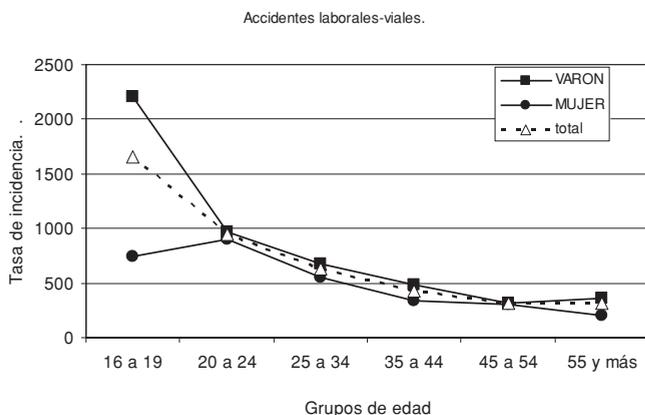


Gráfico n.º 110:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. E. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. laboración propia.

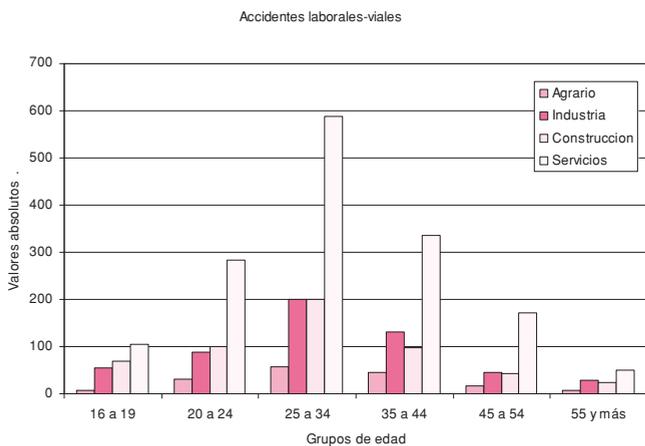


Gráfico n.º 111:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

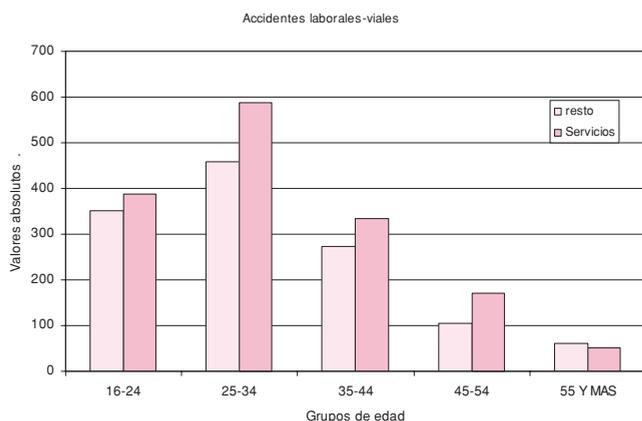


Gráfico n.º 112: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

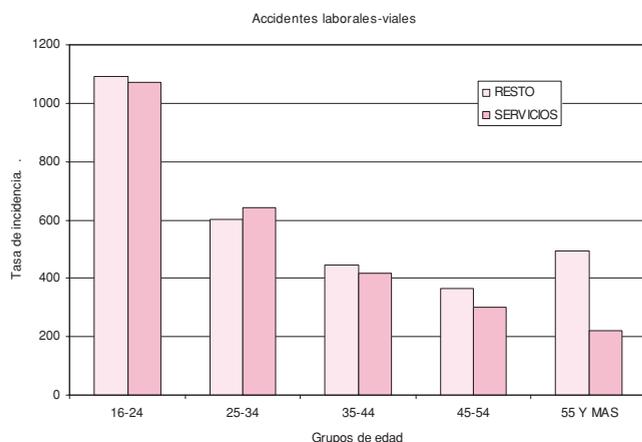


Gráfico n.º 113: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

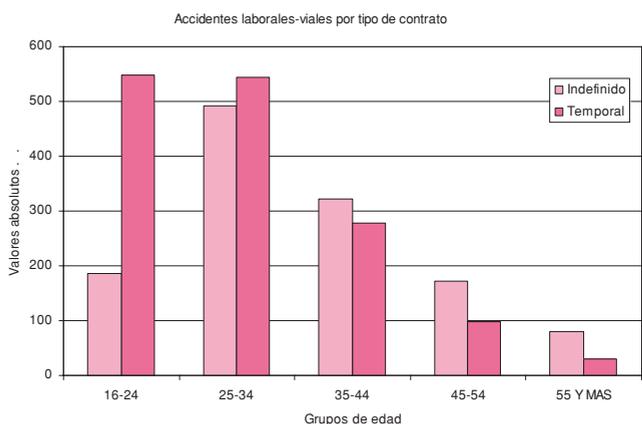


Gráfico n.º 114: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

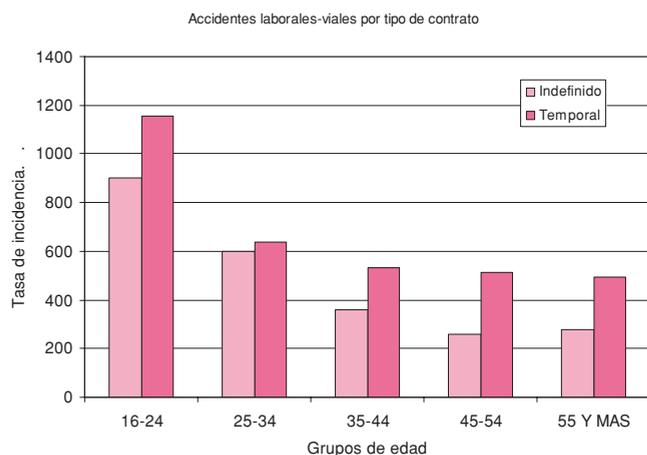


Gráfico n.º 115:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Tabla n.º 21. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	13.631	13.636	13.824	0,7%
Laborales-viales	761	932	861	6,6%
En misión	218	213	245	6,2%
In itinere	543	719	616	6,7%
DGT (víctimas)	744	618	471	-18,3%
% s/laborales	5,6	6,8	6,2	5,8%
% s/tráfico	1.02,3	150,8	182,8	39,4%
Mortales				
Total laborales	21	28	23	4,8%
Laborales-viales	11	19	8	-13,6%
En misión	3	5	4	16,7%
In itinere	8	14	4	-25,0%
DGT (víctimas)	83	83	50	-19,9%
% s/laborales	52,4	67,9	34,8	-16,8%
% s/tráfico	13,3	22,9	16,0	10,4%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

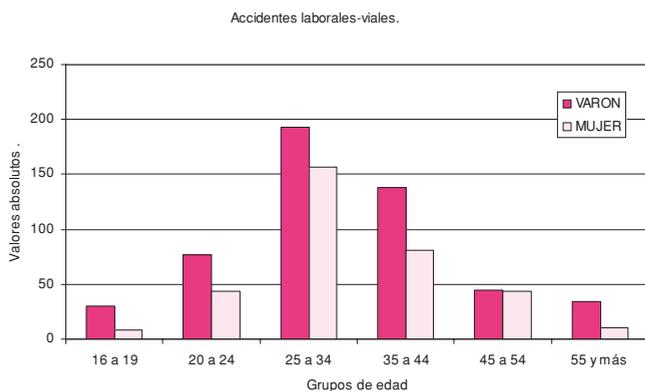


Gráfico n.º 116:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

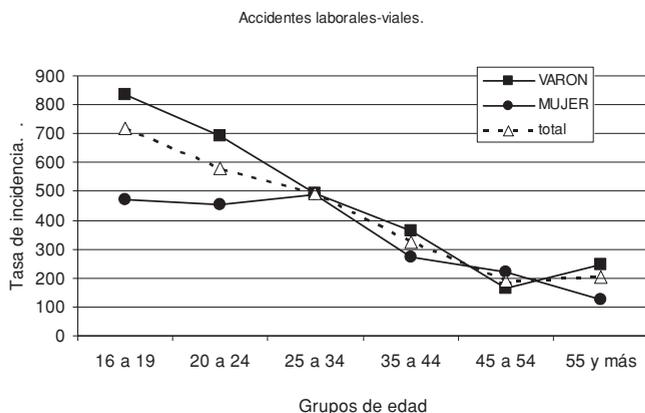


Gráfico n.º 117:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

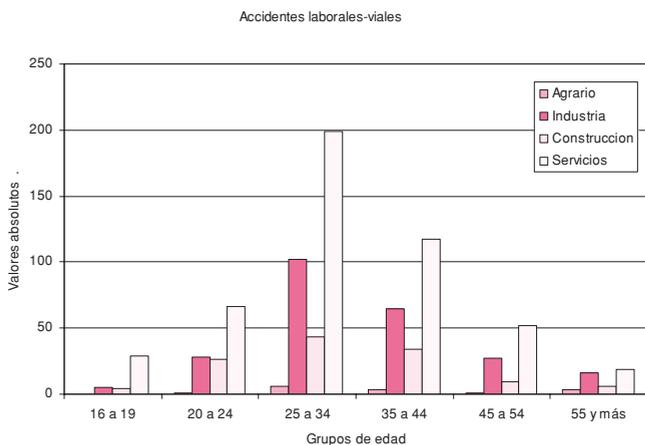


Gráfico n.º 118:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

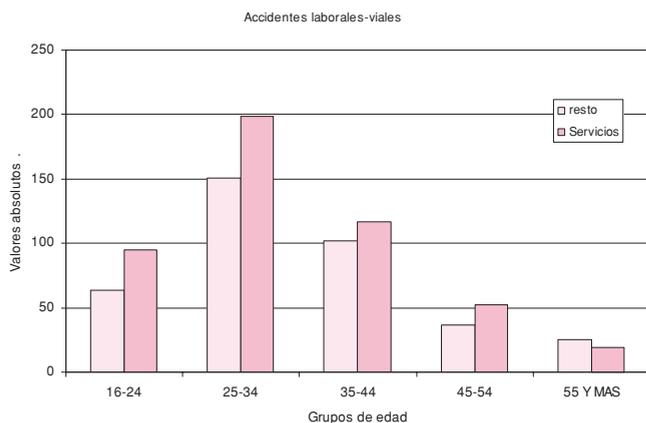


Gráfico n.º 119: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

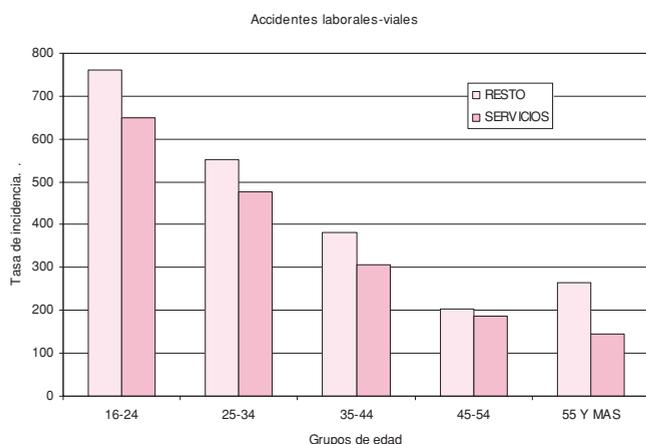


Gráfico n.º 120: Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

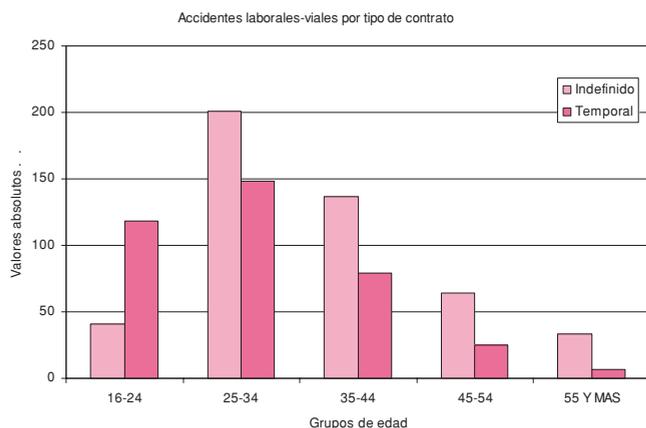


Gráfico n.º 121: Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

Accidentes laborales-viales por tipo de contrato

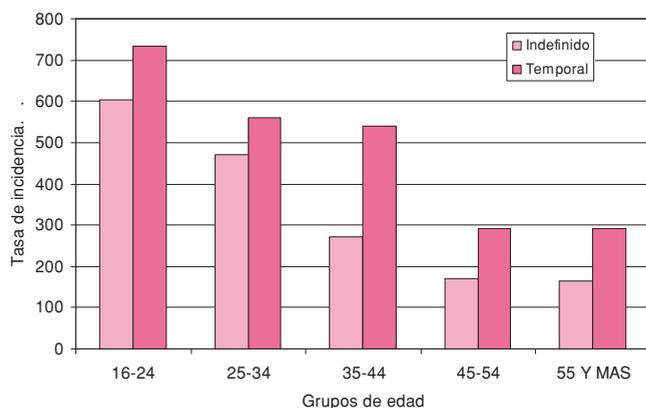


Gráfico n.º 122:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

PAÍS VASCO

Tabla n.º 22. Número de accidentes y accidentes mortales

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	47.847	48.967	52.512	4,9%
Laborales-viales	3.343	3.455	3.492	2,2%
En misión	1.017	1.049	1.058	2,0%
In itinere	2.326	2.406	2.434	2,3%
DGT (víctimas)	9.294	5.382	4.975	-23,2%
% s/laborales	7,0	7,1	6,6	-2,4%
% s/tráfico	36,0	64,2	70,2	47,6%
Mortales				
Total laborales	78	83	64	-9,0%
Laborales-viales	28	23	13	-26,8%
En misión	13	6	6	-26,9%
In itinere	15	17	7	-26,7%
DGT (víctimas)	156	110	110	-14,7%
% s/laborales	35,9	27,7	20,3	-21,7%
% s/tráfico	17,9	20,9	11,8	-17,1%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

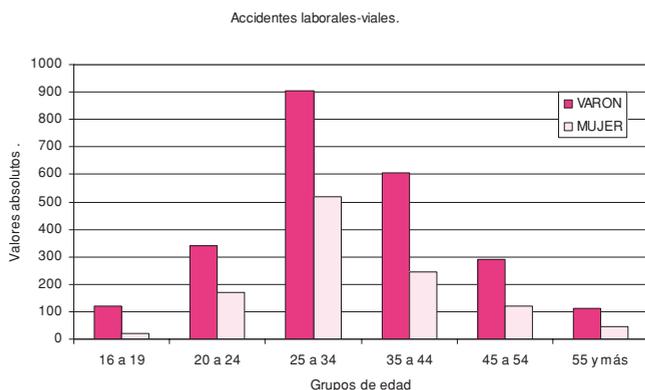


Gráfico n.º 123:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

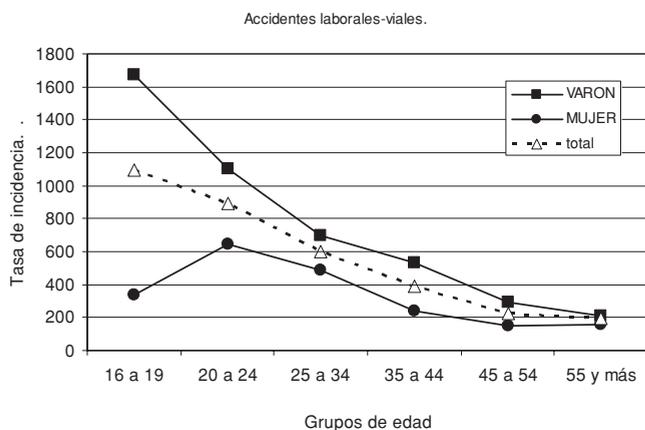


Gráfico n.º 124:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006.. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

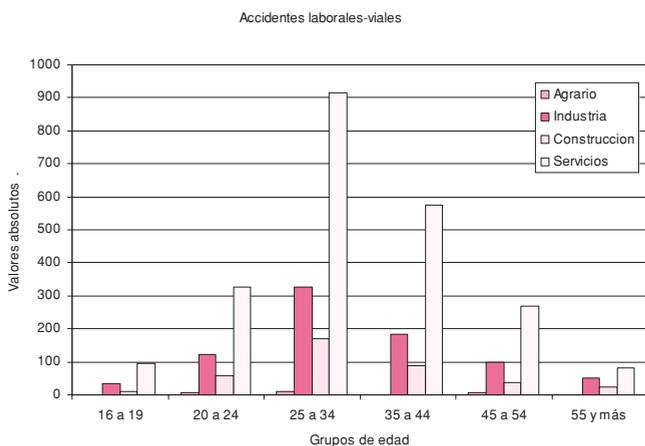


Gráfico n.º 125:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

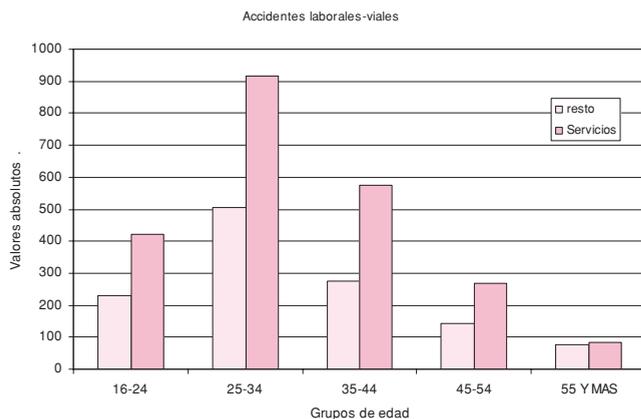


Gráfico n.º 126
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

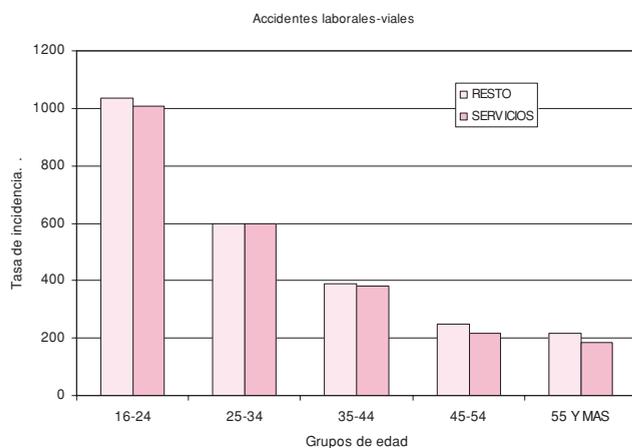


Gráfico n.º 127:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

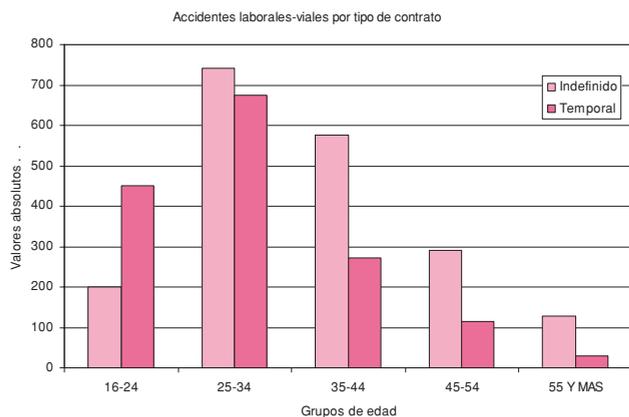


Gráfico n.º 128:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

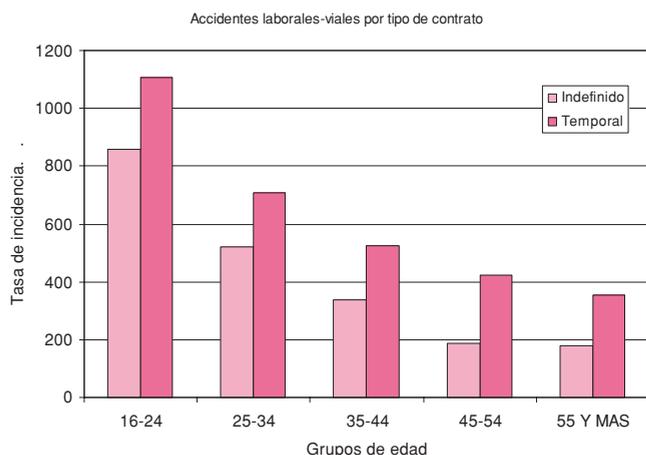


Gráfico n.º 129:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

LA RIOJA

Tabla n.º 23. **Número de accidentes y accidentes mortales**

	2004	2005	2006	TAC
Total				
Total laborales	5.984	6.301	6.514	4,4%
Laborales-viales	390	428	395	0,6%
En misión	127	137	119	-3,1%
In itinere	263	291	276	2,5%
DGT (víctimas)	1.038	1.056	1.056	0,9%
% s/laborales	6,5	6,8	6,1	-3,5%
% s/tráfico	37,6	40,5	37,4	-0,2%
Mortales				
Total laborales	10	17	6	-20,0%
Laborales-viales	4	11	5	12,5%
En misión	1	6	3	100,0%
In itinere	3	5	2	-16,7%
DGT (víctimas)	69	51	41	-20,3%
% s/laborales	40,0	64,7	83,3	54,2%
% s/tráfico	5,8	21,6	12,2	55,2%

Notas: TAC es la tasa anual de crecimiento.

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2002-2006; Dirección General de Tráfico, *Estadística sobre accidentes de tráfico*, 2002-2006. Elaboración propia.

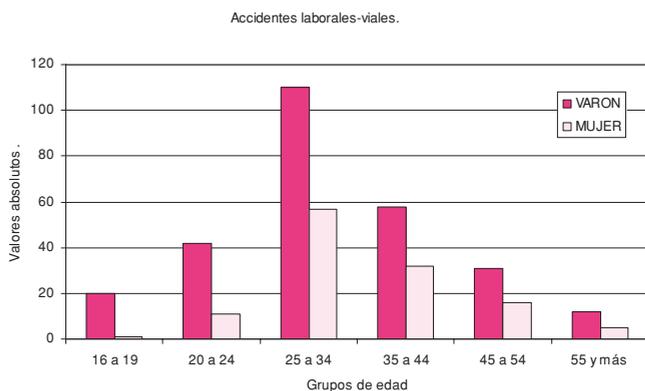


Gráfico n.º 130:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, valores absolutos)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

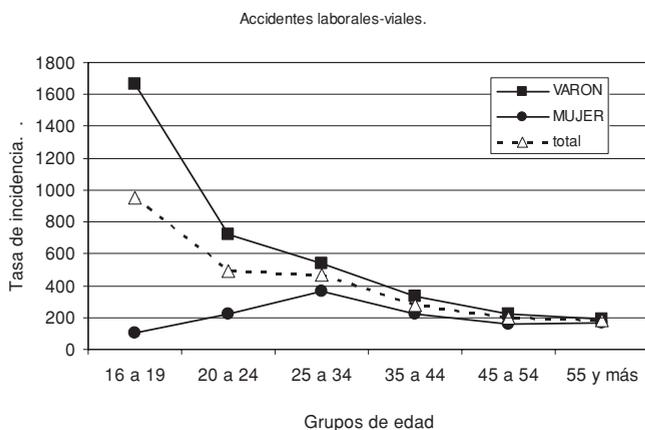


Gráfico n.º 131:
Distribución de accidentes laborales-viales por edades y sexo (2006, Tasa de incidencia)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006.. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

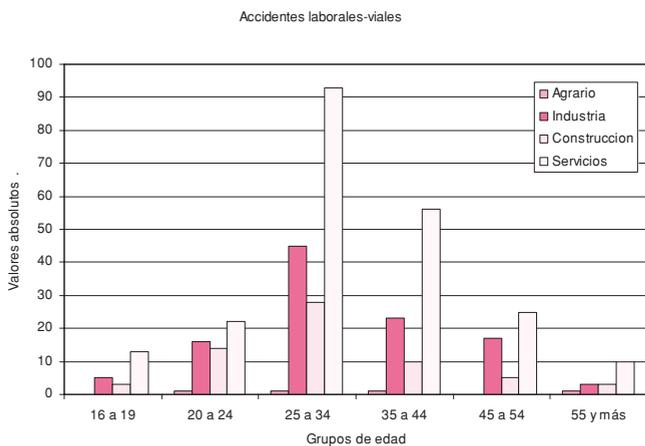


Gráfico n.º 132:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y por sectores de actividad (valores absolutos) año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

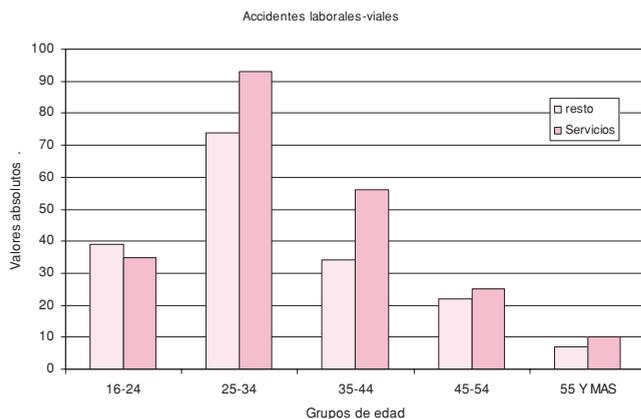


Gráfico n.º 133:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (valores absolutos año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

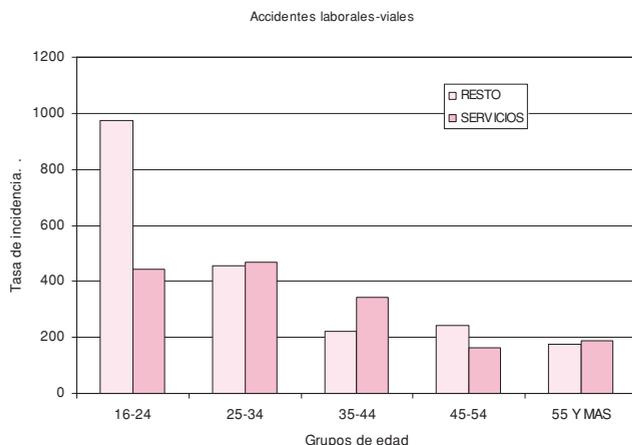


Gráfico n.º 134:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad, sector servicios y resto de sectores (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006.. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia.

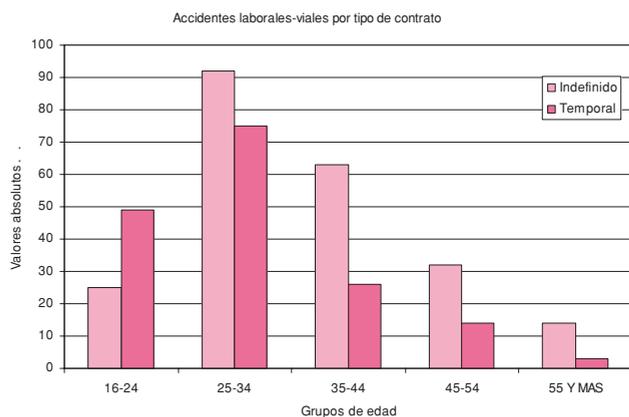


Gráfico n.º 135:
Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (valores absolutos, año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. Elaboración propia.

Accidentes laborales-viales por tipo de contrato

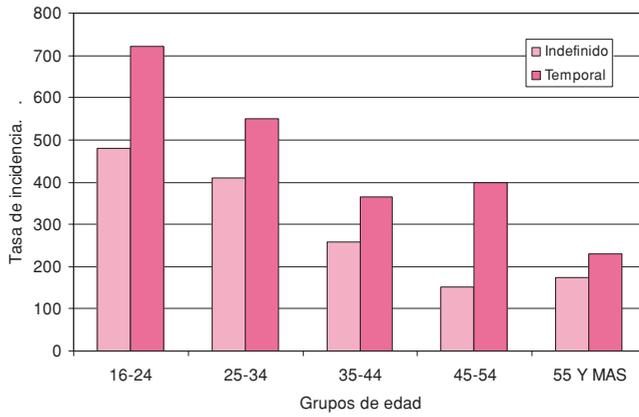


Gráfico n.º 136:

Accidentes laborales-viales por grupos de edad y tipo de contrato (tasas de incidencia año 2006)

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración, *Estadística de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*, 2006. INE, *Encuesta de Población Activa*, 2006. Elaboración propia

6

El discurso de expertos y trabajadores/as jóvenes sobre los accidentes in itinere y en misión

Cuando hablamos de riesgos laborales, no podemos limitarnos a cuantificar los datos disponibles. Tenemos que tomar en consideración el discurso que los expertos y los propios trabajadores jóvenes tienen sobre su situación. Y esto por diversos motivos. En primer lugar, porque no es viable una sociología sin sujeto, en el ámbito de la prevención de los riesgos laborales. Tan importante como exponer los datos disponibles, es analizar cómo se percibe el riesgo, y cómo se afronta, para desarrollar estrategias adecuadas de prevención y de formación. Y esto implica tomar en consideración al propio trabajador, y a aquellas personas que conocen, porque lo investigan, el entorno real en el que se desenvuelve la actividad laboral de los jóvenes trabajadores. En segundo lugar, entre la descripción del riesgo y la internalización de una conducta adecuada de prevención hay una gran distancia. Frecuentemente en los jóvenes, como ponen de manifiesto las entrevistas realizadas, existe un conocimiento del riesgo teórico, pero no existe una preocupación real en primera persona: se accidentan, sí, pero se accidentan otros. Precisamente por ello es importante poner de relieve, utilizando la metodología cualitativa (Alonso, 1998), tanto el análisis de sus circunstancias, tal y como lo perciben los expertos, cuanto el análisis que los propios jóvenes realizan de su entorno laboral y de los riesgos que les afectan en primera persona. En definitiva, es necesario profundizar en el discurso de expertos y trabajadores para poder aportar un análisis sociológico “con sujeto”, punto de partida imprescindible para establecer estrategias adecuadas de prevención.

Como hemos visto en el epígrafe anterior, el mercado de trabajo ofrece a los jóvenes unas condiciones laborales que generan diversos problemas para la salud. El desempleo y la precariedad laboral tienen como consecuencia directa la flexibilización de la mano de obra, y el aumento de la intensidad en su utilización. Cada vez se trabaja con mayor intensidad, con mayor carga de trabajo, y con un ritmo más rápido, tanto en España, como en la UE. “La contratación temporal es la manera más común en que se generan empleos (...). Por ejemplo, algunos colectivos de trabajadores, como el de las mujeres y el de los jóvenes, con grandes dificultades para insertarse laboralmente, son los que poseen mayores niveles de contratación temporal. Estos colectivos laborales presentan una mayor vulnerabilidad en el mercado de trabajo, producto de las formas institucionales que lo organizan. Obligados a soportar una elevada rotación, éstos se ven imposibilitados de adquirir un saber y una experiencia de su trabajo que, a su vez, aumenta su vulnerabilidad ante los riesgos laborales” (Amable y Benach,

2007: 289). Los jóvenes, en su proceso de incorporación al mercado de trabajo, tienen una barrera invisible, pero muy eficaz, que superar: la siniestralidad laboral.

Como hemos señalado anteriormente, nuestra investigación tiene como objetivo mostrar el discurso de los expertos y trabajadores jóvenes sobre los riesgos laborales, en el ámbito de los accidentes viales-laborales. No es posible establecer un buen diagnóstico de la situación de los trabajadores jóvenes sin tomar en consideración la percepción que tienen de sí mismos, del trabajo, y de los factores que favorecen o disminuyen la siniestralidad laboral. Una sociología sin sujeto tiene muchas dificultades, y más en este ámbito, en el que las estrategias de prevención tienen que partir del propio discurso de los protagonistas. A menudo, el imaginario simbólico desde el que viven los jóvenes, y con el que interactúan (sometiéndose, forzándolo, superándolo, reproduciéndolo), les lleva a aceptar, tanto en el trabajo como en el ocio, condiciones laborales objetivamente peligrosas. Por otra parte, la sociedad como tal también posee un imaginario simbólico sobre la juventud, y les ofrece un modelo de integración, de consenso, y también de disenso, en relación dialéctica con el cual los jóvenes desarrollan su vida cotidiana.

Es necesario, por lo tanto, tomar en consideración el discurso de los expertos sobre esta temática, que refleja los problemas, los riesgos y las principales estrategias de prevención desde la perspectiva de los adultos, de la empresa, y en las que, a menudo, se objetiva el comportamiento de los trabajadores jóvenes de forma a veces muy diferente a como ellos se perciben a sí mismos. Y también es necesario tomar en consideración el discurso de los trabajadores jóvenes sobre su propia situación. Para ello, hemos llevado a cabo una serie de entrevistas en profundidad a 5 expertos y 14 trabajadores, a lo largo del año 2008.

En primer lugar, analizaremos los paralelismos y coincidencia que se dan entre el discurso de los expertos y trabajadores jóvenes. Posteriormente, profundizaremos en el discurso de ambos colectivos, resaltando los aspectos más relevantes para favorecer el desarrollo de programas de prevención de riesgos laborales en el ámbito objeto de análisis.

6.1. Coincidencias y semejanzas en torno a los accidentes en misión y los accidentes in itinere: ¿hablan de los mismos riesgos laborales los expertos y los/as trabajadores/as jóvenes?

Podemos agrupar el discurso común de expertos y trabajadores en cuatro ámbitos básicos. En primer lugar, los riesgos laborales relacionados con el transporte. En segundo lugar, los riesgos laborales relacionados con el transporte que afectan específicamente a los trabajadores jóvenes. En tercer lugar, la actitud de los jóvenes trabajadores ante dichos riesgos (y la formación de la que disponen). En cuarto lugar, las estrategias de prevención que deben adoptar trabajadores, empresas y administraciones públicas.

6.1.1. Riesgos laborales vinculados con el transporte

Para expertos y trabajadores, la distinción entre accidentes en misión y accidentes in itinere es clave. En los accidentes in itinere influyen factores personales, factores laborales (fundamentalmente vinculados con la duración de la jornada de trabajo, la localización geográfica de la empresa y la distancia que hay que recorrer para llegar al puesto de trabajo, y la comunicación), y factores extralaborales, fundamentalmente la falta de descanso.

“Afecta mucho la vida familiar, la conciliación, el ocio y el tiempo libre... La falta de descanso de muchos trabajadores jóvenes reduce su capacidad de reacción al ir o al volver del puesto de trabajo” (E1).

“No es lo mismo que tengas libertad para llegar... A veces tienes retrasos en la hora de entrada, y si te reducen el salario o te penalizan, pues vas más rápido, ¿no? (T1).

“Los viernes es duro, si has salido el jueves por la noche, como los sábados (si has salido el viernes)... A veces piensas que puedes con todo, pero te la puedes jugar en el coche” (T6).

El discurso de expertos y trabajadores coincide con los datos aportados por las investigaciones sobre riegos laborales (López-Araujo, 2008): las principales variables predictoras investigadas en relación con los accidentes de tráfico son las variables socio-demográficas, las variables de personalidad, la percepción del riesgo, las conductas de riesgo, la fatiga, el optimismo ilusorio, el uso de sustancias psicotrópicas, el malestar físico y psicológico, las atribuciones causales, el estrés y los comportamientos colectivos.

En los accidentes en misión, además de estos factores expuestos, hay que tomar en consideración dos cuestiones. En primer lugar, las demandas del puesto: los ritmos, la monotonía, el nivel de autonomía, el nivel de estrés...:

“Hay que sacar adelante el trabajo, hay que llegar y llevar los paquetes, cuanto más rápido mejor, a veces vas como un loco” (T11).

“En este trabajo siempre vas por detrás de los objetivos, siempre hay más trabajo pendiente, a mi me gusta la velocidad, pero a veces estás demasiado agobiado” (T13).

En segundo lugar, hay que tomar en consideración un factor estructural, en el que las administraciones públicas juegan un relevante papel: la organización del tráfico.

“El diseño de las calles, la señalización y el papel de los policías son los factores que más influyen en la frecuencia y severidad de los accidentes en zonas urbanas. Encontrando un mayor riesgo de accidente de tráfico en vías interurbanas, durante las horas de la noche (0-6 horas), con mala visibilidad (noche, amanecer, anochecer), en fin de semana (viernes, sábado, domingo), y en conductores masculinos que no llevan el cinturón de seguridad y conducen con exceso de velocidad” (E4).

Es importante analizar una cuestión clave, en relación con la prevención de los accidentes de tráfico. Los factores de riesgo que afectan a los accidentes in itinere son menos controlables, desde la perspectiva de la empresa, que los accidentes en misión, donde la empresa si puede intervenir (por ejemplo, controlando el mantenimiento correcto de los vehículos que se utilizan). Por lo tanto, la prevención debe establecer una estrategia de información general al trabajador sobre los riesgos que pueden afectarle al ir o venir desde su puesto de trabajo, y una estrategia operativa de control de aquellos factores de riesgo que afectan al trabajador en el desempeño de sus actividades.

“Desde el punto de vista técnico, estos factores de riesgo no pueden ser controlados desde las propias empresas, es decir, cuando una empresa realiza la evaluación de riesgos de un puesto de trabajo (mensajeros, transportistas, embaladores...) contempla que existe el riesgo de exposición del trabajador a sufrir atropellos o golpes con vehículos. Pero, dado que esta exposición tiene una doble vertiente, in itinere y en misión, desde la empresa solo se pueden adoptar medidas correctoras o preventivas en el ámbito “en misión”, dado que es donde puede tener un control efectivo (por ejemplo, sobre los medios de transporte utilizados por el trabajador). En el ámbito “in itinere”, solo puede formar e informar al trabajador” (E5).

6.1.2. Riesgos laborales vinculados con el transporte que afectan a los/as trabajadores/as jóvenes

Tanto para expertos como para trabajadores, en una coincidencia generalizada, los riesgos que afectan a los jóvenes están relacionados con tres cuestiones: el tipo de contrato, la falta

de experiencia, y la falta de adecuación persona-puesto. La contratación temporal, el trabajo en horario a turnos y nocturno, la carga excesiva de trabajo, o la falta de entrenamiento, son factores que favorecen el incremento de la siniestralidad. Precisamente la incorporación de los jóvenes al mercado de trabajo se caracteriza por la elevada temporalidad, en muchos casos la falta de adecuación, por exceso o por defecto, de su perfil educativo y sus habilidades al puesto de trabajo que desempeñan, y, como no puede ser de otra forma siendo jóvenes, la falta de experiencia. Es decir, que lo que podemos denominar el modelo normativo de inserción laboral (a través de la temporalidad, el exceso de trabajo y el afán por demostrar competencia, y la falta de adecuación inicial) favorece que la siniestralidad laboral se concentre entre los jóvenes trabajadores. Este discurso de jóvenes y expertos coincide con los datos aportados por la *V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo* del INSHT, que pone de manifiesto que son precisamente los jóvenes de 18 a 24 años uno de los grupos que nunca puede elegir o modificar distintos aspectos de su trabajo, como el ritmo o las pausas, y que suelen prolongar su jornada laboral sin compensación económica.

“Los predictores más significativos de lesiones laborales entre jóvenes son los siguientes: ser hombres, ausencia de contrato de trabajo, elevada exposición a peligros físicos, cargas de trabajo excesivas, el malestar físico, y el consumo de sustancias” (E2).

“Cuando empecé no tenía contrato, quería ser el mejor, y repartía más paquetes que nadie. Sin contrato y sin formación, la verdad es que no es la mejor forma de trabajar, ¿verdad?” (T8).

“En el trabajo lo importante es lo que hagas, lo rápido que vayas. No piensas mucho en los riesgos” (T4).

También juega un papel crucial el optimismo ilusorio y la falta de percepción del riesgo. Los conductores jóvenes, muchos de ellos novatos, se caracterizan por percibir niveles relativamente más bajos de riesgos que otros grupos de edad. Esto explica que la mayor accidentalidad en los jóvenes se derive de que conducen a velocidades inapropiadas (precisamente porque subestiman la posibilidad de determinados riesgos). Y, como por otra parte muestran los datos estadísticos sobre accidentalidad, los varones jóvenes suelen percibir menos riesgos que las mujeres jóvenes, convirtiéndose en un grupo de riesgo.

“Mis compañeros suelen ir más rápido. Los hombres se arriesgan más. Y perciben menos riesgos, o eso me parece” (T14).

Las condiciones objetivas del tráfico y de las infraestructuras también afectan a los jóvenes trabajadores (como al resto de trabajadores): el exceso de obras en la vía pública, las complicaciones del tráfico, la distancia hasta el lugar de trabajo, y la necesidad de utilizar a menudo el vehículo particular (cuando el lugar de trabajo se encuentra en las afueras de las ciudades, en polígonos que no disfrutan de un buen sistema de transporte público). Por otra parte, en los accidentes en misión y los accidentes in itinere hay que tener siempre en consideración dos cuestiones: en primer lugar, el mantenimiento del vehículo, cuestión clave tanto para el trabajador como para la empresa; en segundo lugar, la organización del trabajo y la gestión del tiempo, que también depende de variables organizacionales, y por lo tanto se puede actuar sobre ellas desde una correcta estrategia de prevención y de formación del trabajador.

“Cuando empecé como mensajero, iba en mi propia moto, y, la verdad, era un trabajo a destajo, a veces no la llevaba en un estado perfecto” (T1).

“Hay mucho estrés en el tráfico, son muchas horas repartiendo, y toda la ciudad esta en obras” (T9).

Podemos clasificar los factores de riesgo que afectan a los trabajadores jóvenes tomando en consideración dos cuestiones, tal y como nos señalaban dos expertos (E1 y E5): en primer

lugar, cómo se desplaza el trabajador al centro de trabajo, y los factores de riesgo que le pueden afectar (riesgos in itinere); en segundo lugar, los factores que le afectan en el desempeño de sus tareas, y que pueden ser gestionados por la empresa (riesgos en misión):

- El trabajador joven puede desplazarse a su puesto de trabajo de muchas maneras:
 - o Si se desplaza utilizando un medio de transporte propio (coche, moto, bicicleta, furgoneta), los principales factores de riesgo in itinere son los siguientes:
 - Superar el límite de velocidad permitido.
 - Distracciones.
 - Falta de atención a la conducción.
 - Falta de mantenimiento adecuado del vehículo.
 - Malas condiciones meteorológicas y falta de medios (por ejemplo, cadenas para la nieve).
 - Conducción en situaciones de escasa o nula visibilidad.
 - Apresuramiento para no llegar tarde al puesto de trabajo.
 - Caídas.
 - Choques con otros vehículos.
 - Conducción bajo los efectos de sustancia psicotrópicas.
 - o Si se desplaza utilizando un medio de transporte público:
 - Distracciones.
 - Apresuramiento por la falta de previsión del tiempo necesario para llegar al trabajo o al domicilio.
 - Golpes, empujones.
 - Cruzar por lugares indebidos o prohibidos.
 - o Si se desplaza caminando:
 - Distracciones.
 - Golpes, empujones.
 - Cruzar por lugares indebidos o prohibidos.
 - o Si se desplaza combinando varias de las opciones anteriores:
 - Una combinación de los factores de riesgo expuestos anteriormente.
- En los accidentes en misión, hay que diferenciar, puesto que el trabajador se encuentra desarrollando las tareas asignadas por la empresa, aquellos factores de riesgo sobre los que la empresa puede intervenir, ya que tiene cierto control sobre los mismos, y aquellos factores de riesgo que no pueden ser controlados por el empresario.
 - o Los factores de riesgos que pueden ser controlados por el empresario son los siguientes:
 - El mantenimiento correcto de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores.
 - No autorizar el uso de vehículos a trabajadores que no estén capacitados para ello (por ejemplo, carretillas elevadoras, toro mecánicos).

- No autorizar el uso de vehículos a trabajadores que no tengan los permisos de circulación en regla.
 - La organización del trabajo (estableciendo rutas de reparto adecuadas).
 - No fomentar la rivalidad entre trabajadores por reducir tiempos de reparto.
 - No basar la política retributiva en incentivos a destajo (por ejemplo para mensajeros).
 - Programar los cambios de turno para que los trabajadores puedan descansar.
 - No establecer turnos de trabajo excesivamente largos que afecten a los reflejos y a la capacidad de conducción del trabajador.
- o Los factores que no pueden ser controlados por el empresario son los siguientes:
- Conducir a velocidades superiores a las permitidas.
 - Distracciones y falta de atención a la conducción.
 - Malas condiciones meteorológicas.
 - Conducción bajo los efectos de sustancias psicotrópicas.
 - Conducción con escasa o nula visibilidad.
 - Choques con otros vehículos.
 - Golpes, empujones.
 - Cruzar por lugares prohibidos o indebidos.

6.1.3. Actitud de los trabajadores jóvenes ante los riesgos laborales relacionados con el tráfico (in itinere y en misión)

Muchos estudios relevantes ponen de relieve que un elevado número de trabajadores entre 16 y 24 años no ha recibido la formación adecuada en seguridad, y que además trabajan en puestos considerados peligrosos (López-Araujo, 2008). Además, la subcontratación en cadena, la temporalidad y la rotación en diversos puestos de trabajo y en diversas empresas produce una situación dramática para muchos jóvenes: no reciben la formación adecuada, abandonan la empresa en pocos meses, con lo cual no han podido aprender en base a la experiencia de los trabajadores más veteranos, y además en muchos casos se encargan de los trabajos más peligrosos, al ser los más novatos dentro de la empresa.

“La subcontratación y la temporalidad producen un cóctel peligroso para los jóvenes: aunque en teoría hay que formarles, apenas da tiempo, además a veces no les interesa –saben a que van a irse–, y tampoco los trabajadores de más edad se vuelcan mucho con ellos –todos trabajan demasiado–” (E2).

“Los jóvenes acceden a los puestos de trabajo de poca cualificación, los peor remunerados, y, en general, aquellos puestos de trabajo que las personas de más edad pueden ir descartando” (E3).

“La realidad es que gran parte de las PYMES de los sectores referenciados (mensajería, paquetería, transporte) no cumplen los mínimos legalmente establecidos en materia de Prevención de Riesgos Laborales, lo que no resulta sorprendente si se tiene en cuenta que la mayor parte de los trabajadores que emplean, tampoco han sido dados de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social, y que carecen de contrato. Es decir, la precariedad laboral en estos sectores, especialmente en el de la mensajería, es alarmante” (E4).

Los trabajadores jóvenes, en función de su situación personal, reflejan los dos extremos posibles: una buena formación en prevención, y una empresa que se preocupa del estado de los vehículos y de la organización del tiempo de trabajo; y el caso opuesto, una situación en la que el trabajo a destajo es la norma, y en la que todos interiorizan que el accidente es una

característica intrínseca de un trabajo como el de mensajero. Por eso, ven estos trabajos como una situación temporal hasta encontrar algo mejor.

“Trabajo en paquetería, pero lo de los mensajeros es peor, van como locos, y claro, a veces se empotran” (T11).

“Desde que estoy en el departamento comercial, creo que recibo una correcta formación en prevención. En visitas comerciales, recorro muchos kilómetros. Y la mejor estrategia es conducir de forma moderada” (T6).

Podemos destacar también la relación que existe entre nivel educativo y actitud ante los riesgos. A menudo, conforme el nivel educativo es menor, se da menos importancia a los mensajes relacionados con la seguridad, y se sobreactúa como *joven*, para demostrar la capacidad de afrontar las demandas y realizar el trabajo previsto (Sánchez y Quiroga, 2005).

“Siempre he pensado que puedo con todo, pero no es verdad. Hay que respetar la moto, la calle, y el propio cansancio. Lo que pasa es que lo aprendes tarde, cuando ya te has pegado un par de sustos” (T2).

Finalmente, hay que señalar la influencia que tiene en el comportamiento juvenil el estereotipo de la juventud vigente en nuestro entorno cultural: la juventud se asocia a la velocidad, al poder, a la fuerza, al riesgo, a poner la vida en juego. Las metáforas bélicas a menudo se apoderan de la representación que tienen los trabajadores jóvenes sobre su propia trayectoria vital. En este entorno, la prevención no es una prioridad. Y predomina la subestimación del riesgo, y la sobreestimación de las propias capacidades. Además, la percepción grupal de los jóvenes supone una dificultad objetiva para las campañas de prevención: en los grupos de jóvenes los valores y actitudes del grupo de referencia tienen gran importancia.

“En general, los jóvenes se caracterizan por percibir niveles relativamente bajos de riesgos, subestiman la posibilidad de determinados riesgos, no los perciben de forma holística, los detectan más lentamente, y tienden a sobreestimar sus destrezas. De hecho, los accidentados señalan como primera causa de los accidentes el exceso de confianza y la costumbre. En definitiva, los estudios muestran que los jóvenes subestiman los peligros, siendo esta una de las principales causas de las elevadas cifras de siniestralidad” (E1).

“Esto es la guerra. Hay que sacar el trabajo, y la calle es como una pista de carreras, a ver si ganas. Empiezas a cambiar si ves compañeros accidentados, pero siempre piensas que no te va a pasar a ti, y que si no cumples, pues contratan a otro y fuera” (T2).

6.1.4. Estrategias de prevención:

Las estrategias de prevención pueden agruparse en tres ámbitos.

- En el ámbito de los poderes públicos, el objetivo prioritario debería ser disminuir la temporalidad y mejorar las condiciones de los trabajos a los que acceden los jóvenes. A la vez, deberían diseñarse campañas de prevención específicas para estos grupos de riesgo. Específicamente, dirigidas a lograr un mayor respeto de las normas de circulación, más y mejores campañas de formación sobre las ventajas de una conducción segura, y fomentar una cultura de la seguridad también para los trabajadores jóvenes, a pesar de la potencia de la edad.

“Igual que se habla del sexo seguro, debería hablarse del primer trabajo seguro. Falta formación y faltan más mensajes sobre lo importante que es la salud en el trabajo. No puedes esperar a un accidente para aprenderlo” (T14).

Además, según los expertos entrevistados, es necesario establecer un mayor control sobre las empresas de los sectores objeto de nuestra investigación. No se puede abdicar de la función supervisora de la inspección de trabajo.

“No podemos dejar que la economía informal y la ilegalidad se expandan. Es necesario invertir más en la inspección de trabajo, y vigilar sectores donde la siniestralidad es más elevada” (E1).

- En las empresas, es necesario desarrollar programas de prevención adecuados a los riesgos específicos de los accidentes en misión y en itinere. Debe actuarse sobre los horarios a turnos y nocturno, la carga de trabajo, y las demandas a los trabajadores, para disminuir los niveles de estrés y favorecer los descansos adecuados. Los vehículos deben estar en perfecto estado, y, a pesar de contratar, en su caso, trabajadores de forma temporal, debe establecerse un protocolo de formación adecuado, motivando tanto la formación que imparte la empresa, cuanto el intercambio de información entre trabajadores veteranos y trabajadores jóvenes.

“Las empresas deben cumplir los mínimos establecidos en materia de seguridad de los equipos y máquinas que ponen a disposición de los trabajadores” (E5).

“Se debería formar tanto a empleados como a supervisores, procurando cambiar las actitudes inadecuadas, y proporcionando estrategias de actuación encaminadas al fomento de la salud y mejora de la calidad de vida laboral” (E1).

“Las empresas deberían garantizar el correcto estado de los vehículos, y trabajar con aquellos que presenten mayores garantías de seguridad” (E3).

- En relación con los trabajadores jóvenes, las principales estrategias de prevención serían las siguientes: insistir en la formación, haciendo ver que lo que se aprende se incorpora a tu experiencia vital y laboral, y te lo llevas al siguiente puesto de trabajo; mantener hábitos de vida saludables, tanto en el estilo de conducción, como en el respeto a los tiempos necesarios de descanso, y el rechazo al consumo de sustancias psicotrópicas. Mejorar la gestión de los tiempos de trabajo y de ocio. Y trabajar para controlar el optimismo ilusorio, y la imagen de potencia y virilidad, que fundamentalmente afecta a los trabajadores jóvenes varones, y que son el principal grupo de riesgo en relación con los accidentes en itinere y en misión.

“Hay que formar a los trabajadores jóvenes, procurando cambiar las actitudes inadecuadas, y proporcionando estrategias de actuación encaminadas al fomento de la salud y mejora de la calidad de vida laboral” (E4).

“No se trata de poder con todo. Se trata de hacerlo bien, y de que la salud no se resienta ni a corto ni a medio plazo. Pero a veces no nos damos cuenta. Somos jóvenes, y nos va el riesgo, ¿no?” (T8).

6.2. Juventud, trabajo temporal, transporte y salud: ¿es posible lograr la cuadratura del círculo? El discurso de los expertos sobre los riesgos laborales-viales de los trabajadores jóvenes

Tras analizar el diagnóstico realizado por expertos y trabajadores, podemos profundizar en su discurso, diferenciando entre la *perspectiva de los expertos*, y la *perspectiva de los trabajadores jóvenes*, en cuatro ámbitos clave. En primer lugar, los factores organizacionales (es decir, aquellos relacionados con la organización del trabajo dentro de la empresa). En segundo lugar, los factores vinculados con el puesto de trabajo específico (es decir, las características del puesto de trabajo -demandas laborales, control del trabajo, condiciones nocivas para la salud-). En tercer lugar, los factores personales (la implicación en el trabajo, la percep-

ción del riesgo, el consumo de sustancias psicotrópicas). Y, finalmente, las demandas para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo en relación con los accidentes laborales-viales.

La dificultad de diseñar una estrategia de formación y prevención adecuada para los trabajadores jóvenes en el ámbito de los accidentes laborales-viales, es la cuestión que se repite con más insistencia en el discurso de los expertos entrevistados. Uno de ellos, precisamente, lo denominaba “la cuadratura del círculo”, por la confluencia de factores que son de difícil control: la temporalidad estructural de nuestro mercado de trabajo, el imaginario colectivo sobre la potencia física de los jóvenes, y las demandas de unos puestos de trabajo en los que la alta rotación se une a una intensidad cada vez mayor, en un contexto, el tráfico, en el que la velocidad constituye un valor para los jóvenes.

“Es difícil formar correctamente a los jóvenes trabajadores. La velocidad es un valor. Y, además, se les exigen resultados, y saben que se van a marchar. Debería formarse más en la escuela, en la etapa previa a obtener el carnet de conducir” (E1).

“Objetivamente, forman un colectivo de riesgo. La formación en prevención no se les ofrece como debería ser, y tampoco la toman en consideración, puesto que van a estar contratados poco tiempo en la empresa, tres o seis meses. Para mí, es la cuadratura del círculo: valoras la velocidad, el alcohol, la potencia, y el vehículo es la forma de llegar más rápido y mejor. Si a eso le añadimos las elevadas demandas de un puesto de trabajo como mensajero, y la propia dureza del medio, el tráfico urbano, tenemos un cóctel explosivo” (E5).

Diversos modelos teóricos diferencian, al analizar los accidentes de tráfico, las variables organizacionales, y las variables individuales (Caird y Kline, 2004). En el discurso de los expertos, diferenciamos cuatro dimensiones:

6.2.1. Factores organizacionales

Las características de la empresa en la que se trabaja, y la implicación de la organización con una cultura de la seguridad, son elementos clave para mejorar la salud de los trabajadores. Hay que tener en cuenta que los accidentes in itinere y los accidentes en misión afectan de forma distinta a la organización. En los accidentes in itinere, el desplazamiento hasta el lugar de trabajo no depende de la empresa, ya que el trabajador puede elegir libremente su residencia. Sin embargo, la elección de vivienda, en función de la renta disponible, y sobre todo, en el caso de los jóvenes, de la residencia de sus progenitores, con quienes suelen vivir, muchas veces conlleva tener que realizar largos desplazamientos hasta el puesto de trabajo. En el ámbito de la construcción, tanto trabajadores jóvenes como adultos realizan largos desplazamientos hasta la obra en la que están trabajando. En estos casos, la organización puede fomentar una cultura de la seguridad, y tomar medidas como la flexibilización de la hora de entrada y salida de los trabajadores, pero es más difícil que intervenga sobre factores objetivos que influyen en la seguridad, como el mantenimiento de vehículos.

“El compromiso de las empresas con la seguridad es clave: los aspectos organizacionales son básicos para poner en marcha una cultura de la seguridad dentro de la organización. Pero los accidentes de tráfico in itinere y en misión no pueden ser abordados de la misma manera. En los accidentes in itinere, influye mucho la distancia entre la residencia del trabajador y la empresa en la que trabaja, y esta cuestión es decisión personal del trabajador” (E2).

En los accidentes in itinere, es fundamental concienciar al trabajador sobre los riesgos del tráfico, haciendo hincapié en los factores personales: alimentación, bebidas, respeto por las normas de tráfico, planificación de los desplazamientos... En los accidentes en misión, la empresa puede organizar mejor los trayectos, establecer pautas de comportamiento, revisar los

vehículos, y adaptar la organización de la empresa, para que el compromiso de los mandos, la implicación y el ambiente social del lugar del trabajo permitan mejorar la cultura de la seguridad.

“Una estrategia de prevención adecuada debe tratar de forma diferente los accidentes en misión y los accidentes in itinere. Gestionar de forma correcta los cambios de horario, la presión en el puesto de trabajo, la intensidad de la tarea que se desarrolla, el respeto a las normas de trabajo (por ejemplo, en el caso de los motoristas-mensajeros, establecer protocolos de descanso)” (E3).

“Las empresas de mensajería tienen una problemática específica. En el transporte por carretera, existen normas de seguridad relacionadas con el descanso obligatorio de los conductores. Sin embargo, muchos mensajeros trabajan con un ritmo muy elevado, y sin apenas descanso, lo que favorece objetivamente que sufran accidentes de tráfico en misión, dentro de su jornada laboral” (E4).

Para los expertos entrevistados, las principales variables organizacionales que intervienen en la accidentalidad laboral, y por lo tanto en los accidentes laborales-viales, son las siguientes:

- El clima de seguridad: claramente, crear un clima de seguridad es una responsabilidad de la organización. Podemos definirlo como un ambiente seguro, en el que existen medios, condiciones, normas y procedimientos adecuados, con el objetivo de favorecer la salud de los trabajadores, y hacer frente a los riesgos derivados de la actividad que se realiza. Para ello, es esencial evaluar los riesgos y establecer medidas preventivas, establecer protocolos de comunicación eficaces, y desarrollar programas de formación de los trabajadores. Específicamente, deben desarrollarse programas de formación para trabajadores jóvenes, dado que constituyen, sobre todo los trabajadores varones jóvenes, un grupo de riesgo objetivo. El problema fundamental es que muchas pequeñas empresas, y en el caso de la mensajería o el transporte de paquetería, trabajadores autónomos, carecen de un plan de prevención adecuado. Además, la temporalidad no favorece en muchos casos el establecimiento de planes de formación adecuados.

“La cultura de la organización es clave, pero en este sector (mensajería, paquetería, transporte) las empresas están atomizadas, hay muchos autónomos, y parece que basta con el tacómetro (que no existe para los motoristas, por cierto)” (E2).

“La comunicación con los trabajadores jóvenes tiene que partir de sus propias cogniciones sobre la seguridad, pero muchas veces esto es difícil de llevar a cabo” (E5).

“El ambiente de trabajo, y la organización del trabajo, permiten favorecer las actitudes positivas hacia la seguridad, y generan climas adecuados (y también inadecuados o favorecedores del estrés y la ansiedad). Pero la temporalidad y la rotación no favorecen una mayor inversión en este ámbito, ni los trabajadores jóvenes ven relevante formarse: se trata de estar ahí mientras no se encuentre algo mejor, y por lo tanto el esfuerzo a realizar, incluida la formación, es el menor posible” (E3).

- La formación es una variable básica, que puede considerarse organizacional: es la empresa la que forma a sus trabajadores para el entorno específico en el que se desarrolla su actividad. Sin embargo, para los expertos, la rotación y la temporalidad dificultan la formación en la empresa, y, dado que se trata de accidentes vinculados al transporte, consideran que la formación en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo, además en la empresa, debería darse en el sistema educativo, sobre todo en la fase previa a obtener el carnet de conducir. Además, específicamente, las Administraciones Públicas deberían desarrollar programas de formación con el apoyo de las empresas de transporte, mensajería y paquetería, de tal forma que los trabajadores jóvenes recibieran la for-

mación adecuada y se les valorara en su contratación (aunque vayan rotando de una empresa a otra, dada la dinámica de contratación temporal en la que se ven inmersos).

“Hay que desarrollar programas de formación que se tengan en cuenta en la contratación, y que no dependan solo de una empresa, ya que los jóvenes trabajadores cambian frecuentemente, y algunos además como autónomos” (E4).

“La formación es necesaria, pero es un problema para las PYMES. No se puede considerar a los trabajadores jóvenes, sobre todo mensajeros, como trabajadores temporales que se van a marchar. Hay que tratarlos como ciudadanos, que deben incorporar una cultura de la seguridad a su trayectoria profesional” (E5).

- Camaradería y apoyo social: en cualquier organización, el apoyo de las personas que trabajan, el papel que juegan los supervisores, y el conocimiento y estrategias de prevención que los trabajadores veteranos comparten con los trabajadores más jóvenes, resulta clave para generar una organización más segura. Precisamente de nuevo la temporalidad y la rotación entre empresas distintas dificulta objetivamente este tipo de aprendizaje, y disminuye las redes de solidaridad, puesto que tanto el trabajador joven que se incorpora como el resto de la plantilla supone que la relación contractual va a durar poco tiempo.

“A menudo las recomendaciones más prácticas las dan los compañeros de trabajo. Facilitar la comunicación, favorecer el apoyo social, y fomentar la puesta en común de los riesgos que se afrontan, y las estrategias más eficaces para hacerles frente, es una misión crucial para cualquier organización” (E1).

“Cuando uno empieza, nunca sabe del todo a lo que se enfrenta. Los trabajadores jóvenes necesitan formarse y escuchar a los veteranos. El problema es que a veces ya no hay veteranos, y el trabajo a destajo y el cambio de puesto de trabajo no permite aprovecharse del aprendizaje de los que ya llevan tiempo” (E4).

“Las rutas más rápidas, cómo mantener tu vehículo (la moto en el caso de los mensajeros), cómo gestionar las demandas de la organización... La comunicación con los compañeros es clave para mejorar la cultura de la organización en el área de la seguridad” (E3).

6.2.2. Factores relacionados con el puesto de trabajo

Las características del puesto de trabajo deben ser tomadas en cuenta al analizar la siniestralidad específica de los trabajadores jóvenes en los dos ámbitos que analizamos en esta investigación: los accidentes laborales-viales in itinere y en misión. Las principales variables que pueden considerarse dentro del puesto de trabajo son las siguientes: la exposición a condiciones nocivas, las demandas laborales, y la flexibilidad de incorporación al puesto de trabajo.

La exposición a condiciones nocivas de tipo físico (temperaturas extremas, ruido, etc.) tienen una relación directa con las enfermedades laborales. En el ámbito del transporte, es claro que el correcto mantenimiento del vehículo y el cumplimiento de la normativa vigente sobre descansos permite mantener al conductor en buena forma física. Por el contrario, el deterioro de las condiciones físicas del vehículo pueden afectar al trabajador. Hay que diferenciar, desde la perspectiva de los expertos, entre el vehículo (sea transporte público, vehículo de la empresa o vehículo privado) y la propia actividad de conducción. En el caso de los mensajeros, su actividad laboral se desarrolla en un entorno, el tráfico urbano, caracterizado por un elevado nivel de hostilidad, agresividad y contaminación atmosférica. Tanto el entorno como la propia actividad, caracterizada por el desplazamiento constante y a la mayor velocidad posible para cumplir los objetivos establecidos, pueden actuar como factores estresores, y se relacionan negativamente con las lesiones, enfermedades y accidentes en misión.

“El tráfico en las grandes ciudades es como la selva, es una jungla. Es un estresor permanente, y los mensajeros, sobre todo, se encuentran inmersos en un ámbito hostil, en el que tienen que cumplir objetivos en un entorno a menudo imprevisible (atascos, obras en la calzada, etc.)” (E1).

“El puesto de trabajo es su vehículo. En los accidentes en misión, los conductores están desarrollando su trabajo como conductores, y las personas que se desplazan, lo hacen dentro de su jornada laboral. Las características del vehículo afectan a las condiciones de seguridad y salud en el trabajo” (E4).

Las demandas laborales del puesto de trabajo influyen de forma relevante en nuestro comportamiento. Cuanto mayores son las demandas, y menor el control sobre la propia actividad laboral, el trabajador sufre mayores niveles de estrés y de malestar. En el caso de los mensajeros y transportistas, las demandas son muy elevadas, y la capacidad de organizar las rutas de reparto y hacer frente a los imprevistos son pequeñas. Además, las dificultades propias del tráfico en las grandes ciudades son a menudo imprevisibles, hacen más difícil, objetivamente, cumplir los objetivos establecidos, y por lo tanto el trabajador dispone de un menor control sobre su puesto de trabajo, y sobre el entorno en el que desarrolla su actividad.

“Planificar las rutas, organizar los itinerarios, la secuencia del reparto, es básico para establecer un mínimo control sobre la actividad. Pero a menudo ocurre a la inversa: hay que resolver situaciones inesperadas, afrontar dificultades objetivas como una retención o un atasco en una zona de la ciudad, la ausencia de una zona de carga y descarga, aparcar en doble fila, tener escasos minutos para proceder al reparto... Muchas demandas y poco control” (E3).

La sobrecarga de trabajo, la competitividad, y la falta de seguridad y control laboral, afectan también negativamente a la salud de los trabajadores. Hay que tener en cuenta que las demandas de los clientes siempre están relacionadas con asegurar la mayor velocidad posible en el reparto de las mercancías, en el caso de las empresas de transporte y mensajería. Pero, en los casos en los que los trabajadores salen en misión a realizar una actividad, por ejemplo montaje de una caldera, o reparación de una instalación eléctrica, los problemas de movilidad (por la densidad del tráfico), de aparcamiento, o de distancia (trayecto recorrido entre la empresa y el lugar en el que se presta el servicio), la sobrecarga de trabajo suele ir unida a la preocupación por el vehículo (que puede no estar correctamente estacionado), y a las situaciones de tensión que se derivan de los conflictos que se generan entre conductores y peatones en los trayectos urbanos. El aumento de las demandas del entorno puede considerarse un estímulo estresante, y favorecer objetivamente el deterioro de la salud del conductor, favoreciendo la posibilidad de que se produzca un accidente.

“La rapidez en el reparto es una de las ventajas competitivas de una empresa de transporte o mensajería. A menudo, las demandas del puesto de trabajo colisionan con las condiciones del tráfico, y también con la capacidad física y psicológica del conductor para gestionar la tensión que se deriva de la propia actividad” (E5).

En el caso de los accidente in itinere, la flexibilidad en los horarios de entrada y salida del puesto de trabajo aparece, de forma recurrente, como una característica influyente en el comportamiento de los trabajadores. Cuando no hay flexibilidad en la incorporación al puesto de trabajo, cualquier problema en el trayecto de ida potencia el estrés en el trabajador, y favorece la toma de decisiones inapropiadas (conducir a mayor velocidad, mayor irritabilidad y nerviosismo, etc.). En plantas industriales, la incorporación viene marcada por la propia dinámica de la tecnología implantada, y por ello los turnos deben cumplirse de forma rigurosa. Una buena planificación del trayecto es indispensable para recorrer la distancia entre el hogar y el puesto de trabajo de forma apacible y sin generar estrés.

“La flexibilidad en la incorporación al puesto de trabajo es una buena estrategia para favorecer un desplazamiento más tranquilo. Pero a menudo los procesos industriales exigen el cumplimiento estricto de los horarios. Los problemas en el trayecto de ida o de vuelta pueden generar una situación adversa que favorezca comportamientos inadecuados” (E4).

6.2.3. Factores personales

En cualquier análisis sobre los riesgos laborales, hay que tomar en consideración los factores personales, como la percepción del riesgo, la salud psíquica y física, los rasgos de la personalidad, o la implicación con el trabajo. Diversas investigaciones han analizado la relación existente entre factores de personalidad y accidentes laborales y de tráfico: “determinados rasgos de la personalidad, como la extroversión, el locus de control, la impulsividad, la agresión, el desajuste social y algunos aspectos de la neurosis se relacionan significativamente con la ocurrencia de accidentes” (Blanca y Osca, 2007: 78). Para los expertos entrevistados, la aparente invisibilidad que oculta los accidentes laborales de los jóvenes trabajadores tiene que ver con la potencia física de los jóvenes, su autoestima y la confianza en sus posibilidades, y una percepción baja o distorsionada de los riesgos que pueden afectarles en su puesto de trabajo.

“Por un lado, siempre tienen más seguridad en sí mismos, en su habilidad, en su capacidad no de conducir, sino de pilotar el vehículo. Se ven como pilotos. Pueden con todo. Por otra parte, manifiestan una menor conciencia de los peligros que afrontan, y le dan menos importancia. Tienen una menor conciencia sobre el riesgo, sobre todo en los conductores novatos. Siempre ha sido así, creo” (E5).

La percepción el riesgo es, por lo tanto, una cuestión clave. A menudo, los jóvenes, precisamente porque carecen de una adecuada cultura de la prevención, perciben con menor intensidad el riesgo que pueden sufrir, y además confían en su propia capacidad para superarlo. De hecho, según los expertos, ante los accidentes, suelen buscar una explicación basada en factores externos, obviando la influencia de su propia percepción en su conducta laboral. La elevada temporalidad, la rotación entre diversas empresas, y una inadecuada formación en prevención de riesgos (adaptada a su psicología y a su nivel educativo previo), hacen más difícil la internalización de pautas de actuación que refuercen la seguridad en la realización de las tareas encomendadas. En el caso de motoristas y transportistas, la identificación entre conducción y deporte favorece que se desarrollen comportamientos de riesgo (como tomar las curvas a mayor velocidad, o asumir la hoja de ruta del reparto como un recorrido de un circuito de carreras).

“Los trabajadores jóvenes tienen a infravalorar las situaciones de riesgo, por desconocimiento del puesto de trabajo, por el exceso de confianza en uno mismo, y por la falta de experiencia. Cuanto más riesgo se percibe, más medidas de autoprotección se adoptan (se analiza el peligro, se toma de la decisión de evitarlo, y se ponen en marcha las capacidades que tenemos para evitarlo efectivamente), y por consiguiente se reduce la probabilidad de sufrir un accidente” (E5).

Si tomamos en consideración los factores relativos a la personalidad de los trabajadores jóvenes, hay que resaltar dos preocupaciones en el discurso de los expertos. En primer lugar, la asociación entre salud psíquica y física, y accidente laboral. El estado físico y psíquico afecta a los comportamientos, a la percepción que tenemos de nosotros mismos y de los demás, y, por supuesto, a la percepción del riesgo. Por ello, la ansiedad, la impaciencia, la irritabilidad, la agresividad, y la necesidad de alcanzar el logro para sentirse aceptado por lo demás, influyen en la probabilidad de sufrir un accidente laboral. Estas características influyen específicamente

mente en el estilo de conducción, favoreciendo una conducción más irregular y agresiva que se asocia, comúnmente, con un mayor nivel de siniestralidad. En segundo lugar, el consumo de sustancia psicoactivas, como el alcohol o la cocaína, que disminuyen las capacidades físicas y psíquicas del conductor. Sobre todo en trabajos en horario nocturno, y en horario de fin de semana, podemos observar un mayor nivel de riesgo, ya que al cansancio derivado de la jornada laboral se une el consumo de sustancias para comenzar la actividad de ocio nocturno, o de vuelta a casa, tras salir por la tarde, trabajar de noche, y regresar al hogar. Para los expertos, es necesario establecer mejores programas de formación en prevención de riesgos laborales en las etapas previas a la obtención del carnet de conducir, y así favorecer la toma de conciencia sobre los riesgos que se afrontan en el transporte.

“Los factores personales afectan al estilo de conducción: la irritabilidad, la agresividad, la busca de la competitividad a destajo, todo ello genera una forma de conducir agresiva, en el límite de la legalidad, y en la que asumen cada vez mayores riesgos de forma gradual” (E3).

“No hay que olvidar el consumo de sustancias en los fines de semana, trabajadores jóvenes que se incorporan a horarios vespertinos o nocturnos, y después continúan de marcha, o aquellos que tras una noche de fiesta se incorporan a su puesto de trabajo sin un descanso adecuado” (E2).

Junto con los factores mencionados, para explicar el comportamiento de los trabajadores es necesario tomar en consideración dos aspectos más: su implicación en el trabajo, y la satisfacción laboral. Los jóvenes muestran, según los expertos, un elevado grado de indiferencia ante la empresa, aunque trabajan para atender a las demandas del puesto de trabajo concreto. Esta situación se deriva de una cultura individualista, en la que cada persona está atenta solo a su propia trayectoria, y de la experiencia práctica derivada de la temporalidad contractual: se impliquen o no, numerosos trabajadores jóvenes van a rotar entre diversas empresas, y saben que posiblemente sus contratos no se renueven o se conviertan en contratos indefinidos. Se trabajan todas las horas posibles, pero con una cierta desesperanza estructural, y esto hace que la satisfacción en el puesto de trabajo disminuya. A la vez, la falta de implicación favorece la adopción de comportamientos menos cuidadosos, y un menor interés por formarse en materia de prevención laboral, dado que en poco tiempo puede que se abandone la empresa en que se trabaja.

“Estar muy motivado si no te van a renovar el contrato es difícil, ¿no? Y tampoco te formas mucho, aprenden lo mínimo, y a buscar otro empleo. Además, en ese contexto, tampoco los trabajadores de más edad invierten mucho tiempo en los trabajadores más jóvenes, para formarles y enseñarles el oficio. Ya saben que seguramente se van a marchar, y muchos experimentan una cierta insatisfacción: ¿para qué vamos a dedicarles tiempo, si dentro de nada vendrán otros?” (E4).

6.2.4. Demandas para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo

Podemos agrupar las demandas de los expertos, en el área de la prevención relacionada con los trayectos en misión y en itinere, en tres ámbitos: medidas relativas a la organización, medidas relativas al puesto de trabajo, y medidas vinculadas con los factores personales. De esta forma, tras exponer en el epígrafe n.º 6.1.4 las principales estrategias que tanto expertos como trabajadores señalan para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, en este epígrafe podemos precisar con mayor detalle el elenco de medidas que se derivan del discurso de los expertos entrevistados.

- En el ámbito de la organización, aunque todas las medidas tienen como objetivo final reforzar la cultura de la seguridad, hay que diferenciar tres dimensiones:

- o El clima de seguridad: los trabajadores deben cumplir la normativa vigente, las medidas, normas y procedimientos de seguridad. Esto es especialmente relevante en el caso de los que denominan ‘falsos autónomos’, es decir, trabajadores que desarrollan toda su actividad dentro de la planificación de una única empresa, pero no están contratados por ella, sino que se dan de alta en la Seguridad Social como autónomos para “ahorrar costes” a la empresa. Los trabajadores deben ser consultados, tener en cuenta su experiencia, e incorporarla en la organización del trabajo.

“Debe tener el mismo nivel de protección, y darles la misma formación, a los trabajadores propios de la empresa, a los de las subcontratas, y a los autónomos. El clima de seguridad se mejora cuando se tienen en cuenta a todos” (E2).

Una cuestión clave es la flexibilidad horaria, en los casos en los que la actividad que se lleva a cabo lo permita, sobre todo cuando los trabajadores recorren grandes distancias entre su hogar y la empresa. En el tipo específico de siniestralidad *in itinere*, la organización debe adaptar en parte su funcionamiento en función de su ubicación geográfica.

“Flexibilizar los horarios es una buena estrategia, por ejemplo estableciendo un margen para incorporarse al puesto de trabajo, recuperando el tiempo perdido, y tomando en consideración las dificultades de transporte” (E4).

“Las rutas de transporte, de reparto, deben programarse con flexibilidad, para que los trabajadores cuenten con un margen de descanso, y también para hacer frente a una situación imprevista” (E5).

- o La formación es otra variable básica que debe tomar en cuenta cualquier organización. Debe programarse una formación adecuada, que tome en cuenta los riesgos que se afrontan, y que permita mejorar los conocimientos, habilidades y aptitudes de los trabajadores, aunque vayan cambiando de empresa dentro de su sector de actividad, o trabajen como autónomos. En este sentido, el nivel de protección en materia de seguridad y salud debe ser independiente del tipo de contrato que se tiene.

“Los trabajadores jóvenes presentan un perfil específico de riesgos, y hay que tenerlo en consideración. Creo que la formación en prevención debe tomar en consideración las características del puesto de trabajo, y las características del trabajador joven. Además, hay que diseñar una estrategia de prevención de riesgos laborales en el sector del transporte que pueda continuarse en otra empresa, coordinándose. No hay que olvidar la alta tasa de temporalidad y de rotación de los trabajadores jóvenes” (E4).

La formación en prevención no debe limitarse a la actividad que se desarrolla en la jornada de trabajo. Es básico, para reducir los accidentes *in itinere*, favorecer la adopción de comportamientos y actitudes encaminadas a mejorar la salud y la calidad de vida: programar los horarios de entrada y salida del puesto de trabajo, analizar la ruta hasta el puesto de trabajo y seleccionar el medio de transporte adecuado, analizar los riesgos posibles, y prevenir el consumo de sustancias psicotrópicas tanto al ir como al regresar del puesto de trabajo.

“Hay que mejorar los niveles de formación, y tiene que ser una formación adaptada al puesto de trabajo. Es necesario dar información sobre los riesgos o condiciones nocivas existentes en el puesto de trabajo, tanto *en misión* como *in itinere*. Y mostrar las medidas o actividades de protección y prevención aplicables” (E1).

- o Fomentar el trabajo en equipo, el compañerismo entre trabajadores y supervisores, y prestar especial atención a los trabajadores jóvenes que se incorporan a la empresa, aunque sea por un período temporal corto, son también estrategias necesarias para afianzar un clima de seguridad. Quienes pueden favorecer desde el inicio de la actividad laboral una actitud adecuada hacia la seguridad en el trabajo son los compañeros y supervisores, ya que son ellos los que tienen experiencia, pueden compartir los resultados de su propio aprendizaje, y favorecer en los trabajadores jóvenes el interés por formarse en la prevención de los riesgos laborales. En este sentido, para los expertos es importante consultar a los trabajadores, ya que su participación es crucial para que las estrategias de prevención sean eficaces. Además, la participación favorece el desarrollo de una cultura favorable al trabajo seguro, desde el inicio de su trayectoria profesional.

“Es fundamental que participen los trabajadores. La prevención de riesgos laborales es una tarea de todos, y todos, empresarios, supervisores y trabajadores, deben velar por su seguridad y la de aquellos que les rodean” (E2).

- En el ámbito específico del puesto de trabajo, es evidente que las características de la actividad que se realiza definen los riesgos a los que se hace frente. No es lo mismo trabajar en una empresa de hostelería, atendiendo al público, que en una nave industrial, trabajando en una cadena de montaje. Los expertos, como ya hemos señalado en varias ocasiones, diferencian claramente las demandas del puesto de trabajo de mensajero o de transportista (algunas de las cuales pueden ser controladas por la organización –número de paquetes a repartir–, y otras no –problemas de tráfico–), con aquellas situaciones en las que el riesgo no se vincula con los desplazamientos durante la jornada laboral. Los accidentes in itinere no pueden ser tratados de la misma forma que los accidentes en misión, aunque ambos coincidan en ser accidentes viales-laborales.

- o Hay una variable común a ambos tipos de accidentes, lo que podemos denominar la dureza del contexto físico, en este caso el tráfico, en el que se desarrolla la actividad. La formación para afrontar correctamente las dificultades de los desplazamientos, dentro y fuera de la jornada laboral, debe ser una prioridad, sobre todo para los trabajadores jóvenes (que presentan una mayor incidencia de accidentes viales-laborales que otros grupos de edad).

“No hay que olvidar la dureza del tráfico. Es un entorno hostil. A menudo, se generan situaciones de estrés, de agresividad, y es necesario fomentar actitudes positivas y preactivas que nos permitan afrontar los problemas que surgen en los desplazamientos” (E1).

- o En los accidentes en misión, hay que considerar específicamente las características del puesto de trabajo, como las horas de trabajo, el tipo de trabajo, la experiencia en este puesto, el control que se tiene sobre el propio trabajo, la responsabilidad por la seguridad de los demás compañeros, clientes y/o mercancías (en el caso de los transportistas), el tipo de contrato o vinculación con la empresa... Para los expertos, la participación de los trabajadores en la toma de decisiones se asocia a un descenso de los accidentes, y, al contrario, elevadas demandas y poco control pueden generar estrés y malestar en los trabajadores.

“Las condiciones de seguridad y salud en el trabajo están vinculadas con las características del puesto de trabajo: las demandas que hay que cumplir, el tipo de contrato, la responsabilidad y el control sobre la actividad... Cualquier plan de prevención de riesgos laborales tiene que tomar en consideración los puestos de trabajo concretos que se evalúan, y sus características” (E5).

- Los factores personales tienen que ser considerados en cualquier análisis sobre las causas de los accidentes laborales-viales. Específicamente, en el caso de los trabajadores jóvenes, hay que tomar en consideración dos cuestiones: en primer lugar, su mayor nivel de bienestar físico y psicológico; en segundo lugar, la precariedad del mercado de trabajo. Ambas cuestiones afectan la actitud y motivaciones de los jóvenes al incorporarse al mercado de trabajo. El malestar físico y psicológico puede afectar a la predisposición de los trabajadores para tener un accidente. Pero los jóvenes, en general, manifiestan un mayor nivel de optimismo y mejores constantes vitales. Sin embargo, la precariedad del mercado de trabajo afecta, según los expertos, a su implicación en el trabajo, incluyendo la formación en prevención de riesgos laborales. Si los trabajadores jóvenes no esperan continuar en la empresa, a menudo se despreocupan y ponen su interés en otras cuestiones, por ejemplo, en buscar un nuevo empleo. Al contrario, una mayor implicación en el trabajo se correlaciona con menores niveles de accidentalidad. En este punto, el discurso de los trabajadores coincide con el de rigurosos estudios que vincula la variable personal “implicación en el trabajo” con la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico (Singh, 1984).

“Implicarse en el trabajo favorece la motivación, el bienestar, y una actitud positiva hacia la formación que imparte la empresa en materia de prevención de riesgos laborales. Además, favorece la disposición a aprender de los trabajadores expertos. Sin embargo, la precariedad laboral también afecta a la implicación. Es un círculo vicioso: la provisionalidad solo genera desmotivación y búsqueda de nuevas oportunidades en otra empresa y quizás en otro sector de actividad” (E3).

En el caso de los trabajadores jóvenes, hay que resaltar una cuestión clave: la percepción del riesgo. El papel de las cogniciones de seguridad en los accidentes en misión y en itinere ha sido estudiado desde la Psicología Cognitiva. Como señalan Morillejo y Muñoz (2002), uno de los elementos clave para entender los accidentes laborales es precisamente la percepción que tienen del riesgo los trabajadores. A menor percepción del riesgo, mayor probabilidad de adoptar comportamientos de riesgo, y por lo tanto, mayor probabilidad de sufrir un accidente. Esta cuestión es particularmente relevante, ya que los trabajadores jóvenes no identifican prioritariamente los desplazamientos como un ámbito de riesgo, sino como un ámbito deportivo, vinculado a la velocidad, y a la exhibición de las propias habilidades. Para los expertos entrevistados, entre los trabajadores jóvenes puede detectarse un mayor nivel de optimismo ilusorio, que entre el resto de la población trabajadora. Por ello, tienden a sobreestimar sus destrezas, y a minusvalorar los riesgos. En este sentido, los expertos recomiendan introducir programas de formación y prevención en las fases previas a obtener el carnet de conducir, que permitan contrarrestar el optimismo juvenil con la información clara sobre los riesgos laborales que se vinculan con el transporte.

“Los jóvenes son optimistas, confían en sus propias fuerzas, y a menudo las situaciones difíciles las viven como un reto. La identificación entre joven y máquina (coche o moto) es muy fuerte, y es una forma de autoafirmación. A menudo, los riesgos los perciben cuando ya han sufrido un accidente, un susto, o no pueden soportar el estrés que se deriva de los desplazamientos diarios” (E1).

6.3. ¿Aman el riesgo? El discurso de los/as trabajadores/as jóvenes sobre los accidentes en misión y los accidentes in itinere

Tal y como hemos visto en el epígrafe 6.1, entre el discurso de los trabajadores jóvenes, y el discurso de los expertos, existen notables coincidencias, y en torno a ellas sería posible esta-

blecer unas orientaciones generales para mejorar la formación en prevención y salud de los trabajadores jóvenes (como formulamos en el epígrafe 6.1.4), y para adaptar las estrategias preventivas de las empresas a sus características como colectivo (más o menos heterogéneo). Pero también podemos constatar algunas diferencias, que agrupamos en los siguientes epígrafes.

6.3.1. Factores organizacionales

Para los jóvenes entrevistados, sus empresas tienen una preocupación por la seguridad vinculada fundamentalmente al desplazamiento dentro de la jornada de trabajo. Cómo se llega al puesto de trabajo, es una cuestión privada. No ven que se tome en consideración para formar parte del clima de seguridad en el trabajo. La flexibilidad de horarios se establece en función de la tarea que se realiza, y no de una adaptación a las condiciones de vida de los empleados.

“Hoy en día, en mi empresa, cómo vayas al puesto de trabajo es asunto tuyo” (T11).

Sin embargo, si constatan la preocupación por la prevención, a veces más formal que real. La variabilidad de las condiciones de trabajo hace que, por ejemplo en el caso de los mensajeros, sea difícil formarse: en función del tipo de reparto se establece la jornada laboral. Y, a menudo, experimentan una fuerte presión para cumplir los objetivos y salvaguardar la integridad física de la mercancía. Sería necesaria una mayor formación práctica, sobre todo porque algunos mensajeros y transportistas son ya autónomos contratados para realizar un servicio, en una cadena de subcontrataciones que lleva a que a su vez contraten a otros trabajadores autónomos para realizar el reparto de determinados paquetes.

“El futuro es ser autónomo, y que te encarguen una zona. Hay gente que subcontrata para poder llevar a cabo la tarea prevista, y así vamos tirando. Pero claro, de autónomo tienes tú que mantener el vehículo y todo el material. Más costes y menos beneficios, ¿no?” (T6).

La organización adecuada de los horarios de reparto, de los trayectos, de los momentos de descanso (sobre todo en trayectos de larga distancia), es la cuestión clave para todos los trabajadores entrevistados. La intensidad y la carga de trabajo tienen que tener en cuenta lo que realmente hay que hacer para cumplir el reparto asignado, y es ahí donde reclaman una mejor organización como forma de reducir la tensión y el estrés que se genera en los desplazamientos.

“¿Sabes lo que hago? Recojo la mercancía, firman los trámites, la custodio, la transporto y la entrego. Son siempre los mismos pasos, pero cada vez me piden que lo haga más rápido” (T5).

“Es fundamental el mantenimiento de la moto, en mi caso. Tengo que entregar un informe sobre el trayecto, el estado de la moto, el consumo, y mantenerlo bien, o fijarme en que no haya ningún problema. A veces no tengo tiempo para tener la moto al cien por cien” (T4).

Las empresas ofrecen formación, en muchos casos a través del servicio de prevención, y los trabajadores jóvenes lo manifiestan claramente. Pero, a menudo, la formación es teórica, y confían más en el aprendizaje por la experiencia de los compañeros. Se aprende más en el trabajo, con los demás, que en los cursillos. Como ideal, todos demandan más formación. En la práctica, una constante del discurso de los trabajadores entrevistados era la mayor exigencia en el puesto de trabajo, y el menor tiempo disponible para la formación dentro de la empresa. Y, por supuesto, cuando eres autónomo tienes todavía menos recursos para formarte.

La camaradería y el apoyo social son elementos claves en la cultura de una organización. Y en la experiencia de los trabajadores. En el sector del transporte, se generan vínculos que van más allá de la empresa, y que permiten identificarnos como “tipos de la carretera”. Es una solidaridad entre motoristas, entre camioneros, que permite encontrar apoyo en un accidente o un problema con el vehículo en la carretera. Frente a la agresividad del tráfico urbano, la camaradería entre motoristas o camioneros constituye un elemento de identificación, un vínculo que fortalece la conciencia de ser miembro de un grupo.

“Los de las motos nos ayudamos. Siempre me ha gustado eso” (T1).

6.3.2. Factores relacionados con el puesto de trabajo

Podríamos resumir el discurso de los trabajadores jóvenes entrevistados con el siguiente lema: más rápido, más paquetes, más tiempo de trabajo. La progresiva degradación de los puestos de trabajo en muchos sectores de nuestra economía, que detectan muchos especialistas, es claramente objetivada por los trabajadores jóvenes entrevistados. Como se trabaja por objetivos, las características concretas del puesto de trabajo (transportar objetos o personas) vienen determinadas por una organización del trabajo que busca eliminar los tiempos muertos, y conseguir el máximo rendimiento del trabajador. La intensidad y la carga de trabajo hacen que, en ocasiones, la fatiga afecte a las capacidades físicas del conductor, y ahí nacen algunos accidentes y problemas en el trabajo.

“Si pudieran, no tendríamos ni un minuto de descanso. Cada vez hay oportunidad para fumar un cigarrillo. Casi ni para ir al servicio” (T13).

Para algunos de los trabajadores jóvenes entrevistados, poder organizar tu horario de reparto y planificar tus rutas se presentan como un valor añadido, aporta libertad a su actividad. Sin embargo, aumentar el rendimiento conlleva un peligro: que te aumenten los objetivos para el siguiente mes, o para el siguiente año. Te esfuerzas para que te pidan aún más esfuerzos. Esto acaba generando, y no solo en los ámbitos de actividad en los que trabajan las personas entrevistadas, una elevada carga física y mental. Por ello, una de las demandas de los trabajadores jóvenes es establecer programas de formación que les capaciten para ordenar mejor su tiempo, incluso autocontrolando su eficacia para que los objetivos a cumplir no se redefinan al alza constantemente. Como señalaba uno de ellos, hay un límite físico que no puedes sobrepasar:

“Programar las rutas está bien. Y cumplir los objetivos. Al principio no te das cuentas, y trabajas al máximo. Después, o te paras, o acabas agotado. La novatada” (T5).

Las principales características del puesto de trabajo, sobre las que deberían establecerse medidas de prevención adecuadas, son las siguientes: el peso de las cargas que se manipulan, el estado del vehículo, las vibraciones que se derivan de la conducción (y que pueden provocar molestias en la región lumbar, la columna vertebral, o las muñecas), el ruido ambiental, y la frecuencia en el reparto de paquetes.

“Estar siempre en la moto también cansa. Hay que hacer deporte, si no, te quedas rígido. A veces, acabo con calambres” (T1).

La diferencia entre accidentes in itinere y accidentes en misión es clara para los trabajadores jóvenes entrevistados. El transporte hasta el puesto de trabajo podría considerarse tiempo de trabajo, pero, en la práctica, es tiempo privado. Y, por eso, hay que tener cuidado cuando

se vuelve del trabajo, sobre todo en fin de semana. Muchos riesgos dependen de motivaciones extralaborales: salir con los amigos, tomar unas copas, volver rápido para cambiarse y aprovechar la noche (sobre todo el fin de semana). Para los trabajadores más jóvenes, es en el tiempo libre cuando realmente pueden disfrutar de lo que han ganado, es el ocio lo que define su vida, y hay que aguantar, como señalan ellos mismos, el tirón del cansancio y salir con los amigos.

“El horario nocturno me viene bien. Termino y me voy de marcha con los colegas. Hay que tener cuidado con la bebida. Ya. Pero salir, sales” (T13).

6.3.3. Factores personales

Los factores personales influyen en la probabilidad de sufrir un accidente laboral, y por supuesto un accidente laboral-vial. Podemos destacar tres temas que se articulan las preocupaciones manifestadas en el discurso de los trabajadores entrevistados.

- En primer lugar, el análisis de las causas de los accidentes laborales-viales. Entre ellas, ocupa un lugar destacado las características personales del trabajador. Sobre todo, en el ámbito de la conducción: la falta de destrezas y una pobre coordinación visual-motora favorecen la accidentalidad. Otras características de la personalidad, como la hostilidad, la impaciencia, la irritabilidad, o la agresividad, favorecen estilos de conducción más peligrosos para el conductor y para los demás ocupantes, en su caso, del vehículo. Además, en un sistema de trabajo que busca la máxima eficacia y demanda grandes esfuerzos al trabajador, caracterizado por una sistemática urgencia temporal y objetivos difíciles de alcanzar, estos rasgos de la personalidad influyen en la predisposición a sufrir un accidente laboral-vial.

“Influye como es cada uno. Nervios, impaciencia, tensión. No todos valen para motorista” (T1).

“Este trabajo es como es. Siempre falta tiempo, siempre hay que ir a toda pastilla. Hay que tomárselo con calma. Si puedes. Como te aceleres, malo” (T13).

- En segundo lugar, la percepción del riesgo. En este punto, coinciden con las aportaciones realizadas por los expertos. Los jóvenes tienen una gran confianza en sí mismos, la conducción es un deporte, o al menos se interpreta en parte así, y de lo que se trata es de tener habilidad para afrontar la carretera. En definitiva, la percepción del riesgo se ajusta a la realidad tras un accidente, de un compañero o de uno mismo, o tras un tiempo de experiencia laboral, en la que se han sufrido algunos percances. Inicialmente, el respeto por el vehículo va unido a una sensación de libertad y de poder, que se refleja en el estilo de conducción. Los trabajadores entrevistados diferencian claramente entre los accidentes in itinere y los accidentes en misión. Cuando se va, pero sobre todo cuando se vuelve del trabajo, en un vehículo propio, y próximo al fin de semana, la actitud ante el vehículo cambia: música, velocidad, búsqueda de diversión, vuelta rápida al hogar para después volver a salir o para descansar... En los accidentes en misión, es más fácil mantener una percepción adecuada del riesgo, porque nos encontramos dentro de la jornada laboral, con compañeros de trabajo, y con objetivos que cumplir. En definitiva, la percepción del riesgo es más adecuada dentro de la jornada de trabajo, y por lo tanto en misión, que en los momentos en los que volvemos a nuestro hogar. De ahí que insistan en la necesidad de formar mejor en prevención de accidentes en la fase de obtención del carnet de conducir, para conformar una cultura de la conducción que, fuera del ámbito del trabajo, nos permita mejorar nuestro comportamiento como conductores.

“Después del trabajo, cojo la moto y ya no es lo mismo. Es otra cosa. Más libertad. Todo es más fácil” (T5).

- En tercer lugar, los jóvenes perciben claramente los riesgos que se derivan del consumo de sustancias psicoactivas, como el alcohol u otro tipo de drogas. Volver al hogar por la noche tiene sus riesgos, porque no todo el mundo conduce en perfecto estado. Los trabajadores jóvenes más vinculados al transporte, además, diferencian claramente entre ellos, profesionales, y otros conductores noveles que asumen riesgos innecesarios o consumen sustancias que debilitan sus reflejos y su capacidad de conducción. Los hábitos de beber, los comportamientos aberrantes o el exceso de velocidad afectan claramente a la seguridad del conductor y de aquellos con quienes se encuentra en la carretera.

“Conducir es un riesgo, de noche más. A veces salgo del turno, y cómo va la gente... Yo creo que ni se enteran de lo que hacen” (T12).

6.3.4. Demandas para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo

Las principales demandas de los jóvenes para mejorar sus condiciones de seguridad y salud en el trabajo, en relación con los accidente en misión y accidente in itinere, son las siguientes:

- En primer lugar, favorecer una formación más adecuada, sobre todo entre los conductores noveles, para que suplan la falta de experiencia con una información correcta, que les permita anticiparse a los riesgos y adoptar un tipo de conducción segura.
- En segundo lugar, considerar los accidente in itinere como accidentes dentro de la jornada de trabajo, y por lo tanto que la formación en prevención en la empresa lo tenga en consideración. Por ejemplo, una propuesta sería considerar el desplazamiento al puesto de trabajo como parte del trabajo, y a veces ponen el ejemplo de los autobuses escolares:

“Cuando vas en la ruta, si llegas tarde al colegio, pues no pasa nada, estás en el colegio desde que subes al autobús. Lo mismo debería pasar en el trabajo, estamos ya trabajando desde que salimos de casa, al desplazarnos a nuestro puesto de trabajo” (T1).

- En tercer lugar, un mantenimiento adecuado y una revisión correcta del vehículo. Y organizar la actividad del transporte de tal forma que los descansos sean obligatorios, sobre todo entre los mensajeros, frente a los transportistas de camiones, que ya tienen que respetar unos períodos de descanso establecidos por el tacógrafo.

“Un tacógrafo en la moto. Es la solución ideal para que se respeten los tiempos de descanso” (T7).

- En cuarto lugar, afrontar el problema de la subcontratación y de los ‘falsos autónomos’, diseñando un sistema de formación que se extienda a los trabajadores autónomos del sector del transporte y la mensajería, ofrecidos por la empresa para la que se trabaja realmente.

“Soy autónomo. Pero transporto siempre materiales para una sola empresa, todo el tiempo. La formación debería ser programada por la empresa” (T8).

Los/as jóvenes tienen una difícil inserción en el mercado laboral. Y, tal y como hemos visto a lo largo de nuestra investigación, además son claros candidatos a sufrir un accidente de tráfico in itinere y/o en misión. Sin embargo, el deterioro de la salud de los/as jóvenes trabajadores sigue siendo una cuestión que permanece relativamente oculta. Como muestran diversas investigaciones de forma recurrente en los últimos años, frente a la imagen de poder, fuerza, destreza y competencia de los/as jóvenes, la realidad laboral es muy diferente: tienen mayores tasas de paro que el resto de trabajadores, tienen más contratos temporales que el resto, reciben un salario inferior, y en el caso de los trabajadores varones jóvenes, tienen más probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial. La temporalidad se puede reducir con la edad, pero las lesiones graves (y no digamos ya la muerte) no se solucionan con la edad: permanecen y condicionan el futuro laboral y personal de los afectados. Hace más de veinte años que la literatura científica informa una y otra vez de forma constante, como hemos visto, sobre el mayor número de accidentes de tráfico-laborales que sufren los/as jóvenes (y dentro de este colectivo la mayor proporción de varones por encima de las mujeres). La estabilidad temporal de estos resultados hace que los mismos no puedan atribuirse en su totalidad a distintos factores situacionales. Tendríamos que profundizar en la cultura juvenil y los estereotipos sobre la juventud, por un lado, y por otro en las características físicas que favorecen la confianza propia de los/as jóvenes (y la necesidad de mejorar nuestros programas de prevención tomando en consideración estos factores).

La respuesta a estas cuestiones no carece de complejidad, y está relacionada con una variedad de factores que interaccionan entre sí. Podemos destacar, entre otros, el nivel de desarrollo fisiológico y emocional, el tipo de personalidad, el tipo de educación recibida, las normas sociales por las que se rige el individuo, el papel de la juventud en nuestra sociedad, las circunstancias socio-económicas individuales, las características del mercado de trabajo, y especialmente de los sectores relacionados con el transporte, el nivel de capacidades del individuo, su estilo de afrontamiento, incluso el hecho mismo de conducir especialmente en los/as jóvenes conductores novatos. Todos estos factores hacen sin duda que la tarea de la prevención resulte muy compleja.

Sintéticamente, resumimos a continuación los principales resultados que hemos obtenido:

- Según la explotación llevada a cabo en este trabajo de los datos del Ministerio de Trabajo e Inmigración (2002-2006), el perfil de un trabajador que sufre un accidente de tráfico

co-laboral en España es un joven entre 16 y 24 años, varón, y empleado en el sector industrial con un contrato temporal.

- Si diferenciamos entre el tramo de edad de 16 a 19 años, y de 20 a 24 años, las Comunidades Autónomas en las que se producen más accidentes laborales-viales en términos absolutos son las siguientes: Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana. Sin embargo, si analizamos la tasa de incidencia entre la población joven trabajadora, el resultado varía. Las Comunidades Autónomas en las que los accidentes laborales-viales tienen mayor incidencia entre los trabajadores jóvenes son las siguientes: Cantabria, Asturias, Baleares, Galicia y Murcia.
- Cuanto más joven es el trabajador, más probabilidades tiene de sufrir un accidente.
- Cuanto más joven, más probabilidad se tiene de sufrir un accidente en el trayecto para incorporarse al puesto de trabajo, o para volver al hogar después de finalizar la jornada laboral (gráfico n.º 10). La distribución de los accidentes entre el trayecto de ida y el trayecto de vuelta es algo distinta: aproximadamente un 65% de los accidentes in itinere ocurren en el trayecto de incorporación al puesto de trabajo, y un 35% en el trayecto de vuelta al hogar.
- Los trabajadores varones sufren más accidentes mortales que las mujeres trabajadoras, en un porcentaje muy notable en el ámbito de los accidentes in itinere (sufren 3 veces más accidentes), marcando una diferencia trágica y llamativa en el ámbito de los accidentes en misión (sufren 13,4 más accidentes). Los trabajadores jóvenes varones constituyen un grupo de riesgo objetivo, y es necesario por ello establecer programas de prevención específicamente orientados a este colectivo.
- Hasta los 29 años, los trabajadores con contrato temporal sufren más accidentes laborales-viales que los trabajadores con contrato fijo. Es decir, que podemos detectar un colectivo de mayor riesgo entre los trabajadores jóvenes: aquellos que son jóvenes, varones, y tienen un contrato temporal. Este es el perfil del colectivo con mayores probabilidades de sufrir un accidente laboral-vial.
- La conjunción del optimismo ilusorio y la potencia física de los jóvenes con un mercado de trabajo cada vez más darvinista produce una situación objetiva de riesgo para los trabajadores jóvenes. La temporalidad dificulta la formación dentro de la empresa, y la rotación entre empresas dificulta también el aprendizaje del oficio a partir de las indicaciones de los trabajadores veteranos.
- El modelo de “juventud” asociado al riesgo, el poder y la falta de límites no favorece las políticas de prevención. Es necesario establecer programas de prevención para hacer ver que la salud es el activo más preciado de cualquier individuo en su carrera laboral, y en su vida personal.
- Las estrategias preventivas deberían comenzar mucho antes de que los jóvenes alcanzaran su mayoría de edad y por tanto la posibilidad de obtener su permiso de conducir. La educación en las escuelas se perfila como un factor fundamental. Ejerce influencia sobre la cantidad y tipo de tiempo de ocio disponible, la cantidad de dinero, el tipo de intereses del joven y sus capacidades (Morch, 2003). Es por ello, que el avance en la comprensión de patrones de conducta juveniles es un requisito necesario a la hora de orientar las políticas a establecer en materia de seguridad en la conducción para los jóvenes.
- La prevención de los riesgos laborales vinculados con los accidentes laborales-viales debe orientarse en un triple frente: las instituciones públicas, las empresas, y los propios trabajadores (tabla n.º 23).
- Las principales demandas de expertos y trabajadores pueden agruparse en tres ámbitos: la organización, el puesto de trabajo, y los factores personales (tabla n.º 24). Se trata, como podemos observar, de un conjunto de medidas que permitirían afrontar los principales factores de riesgo laborales-viales que afectan a los trabajadores jóvenes en España, tomando en consideración la perspectiva propia de los trabajadores jóvenes.

Las medidas propuestas encajan perfectamente en la estrategia común de la Unión Europea (Twisk y Stacey, 2007) en este ámbito, dirigida a reducir los accidentes laborales-viales, y a fomentar una cultura del transporte seguro dentro y fuera de la jornada de trabajo.

Tabla n.º 24. Estrategias de prevención en el ámbito de los accidentes laborales-viales

Ámbito de actuación	Estrategias de prevención
Instituciones públicas	<ul style="list-style-type: none"> — Reducción de la temporalidad y la subcontratación. — Campañas de prevención específicas para trabajadores jóvenes. — Fomentar una cultura de la seguridad en el trabajo y en el desplazamiento al lugar de trabajo. — Fortalecimiento de la inspección de trabajo.
Empresas	<ul style="list-style-type: none"> — Desarrollo de programas de prevención adecuados a los riesgos in itinere y en misión. — Organización de la jornada de trabajo, respetando los tiempos de descanso. — Mejorar el clima de seguridad en la organización. — Mantenimiento de los vehículos.
Trabajadores jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> — Mayor formación en prevención de riesgos laborales. — Hábitos de vida saludables. — Gestión más adecuada de los tiempos de trabajo y de ocio, interiorizando un estilo de vida saludable. — Control del optimismo ilusorio.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla n.º 25. Principales demandas de expertos y trabajadores jóvenes para prevenir los accidentes laborales-viales

Ámbitos de actuación	Demandas de los expertos	Demandas de los trabajadores jóvenes
Ámbito de las organizaciones	<p>Mejorar el clima de seguridad. Flexibilizar los horarios. Programas de formación independientes del tipo de contrato o vinculación con la empresa, y centrados tanto en las actividades laborales, como en el desarrollo de estilos de vida saludables. Fomentar el trabajo en equipo.</p>	<p>Considerar los accidente in itinere como accidentes dentro de la jornada de trabajo, y por lo tanto que la formación en prevención en la empresa lo tenga en consideración. Por ejemplo, una propuesta sería considerar el desplazamiento al puesto de trabajo como parte del trabajo. Afrontar el problema de la subcontratación y de los 'falsos autónomos', diseñando un sistema de formación que se extienda a los trabajadores autónomos del sector del transporte y la mensajería, ofrecidos por la empresa para la que se trabaja realmente. Mantenimiento adecuado del vehículo.</p>
Ámbito del puesto de trabajo	<p>Análisis específico de los riesgos laborales-viales. Análisis específico del puesto de trabajo, como el de mensajero, estableciendo tiempos de descanso obligatorio, formación, etc.</p>	<p>Programar la actividad del transporte de tal forma que los descansos sean obligatorios cuando no están regulados (como en los mensajeros).</p>

Tabla n.º 25. Principales demandas de expertos y trabajadores jóvenes para prevenir los accidentes laborales-viales (cont.)

Ámbitos de actuación	Demandas de los expertos	Demandas de los trabajadores jóvenes
Factores personales	<p>Mejorar el nivel de bienestar físico y psíquico de los trabajadores jóvenes.</p> <p>Tomar en consideración la precariedad contractual, y establecer sistemas de formación que les ayuden a gestionar el estrés y la presión que se derivan de este modelo de inserción laboral.</p> <p>Trabajar sobre la percepción del riesgo en los trabajadores jóvenes, más baja que la del resto de trabajadores, favoreciendo que puedan objetivar claramente los riesgos que afrontan en el desempeño de las tareas encomendadas.</p>	<p>Favorecer una formación más adecuada, sobre todo entre los conductores noveles, para que suplan la falta de experiencia con una información correcta, que les permita anticiparse a los riesgos y adoptar un tipo de conducción segura.</p>

Fuente: Elaboración propia.

- Alexander, E.A., Kallail, K.J., Burdsal, J.P. y Ege, D.J. (1990). Multifactorial Causes of Adolescent Driver Accidents: Investigation of Time as a Major Variable. *Journal of Adolescent Health Care*, 11, 413-417.
- Alonso, L.E. (2007). *La crisis de la ciudadanía laboral*. Barcelona. Anthropos.
- Alonso, L.E. (1998). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid. Fundamentos.
- Armor, D. A., y Taylor, S. E. (1998). Situated optimism: Specific outcome expectancies and self-regulation. *Advances in Experimental Social Psychology*, 30, 309-379.
- Armor, D.A., y Taylor, S.E. (2002). When predictions fail: The dilemma of unrealistic optimism. In T. Gilovich, D.W. Griffin, y D. Kahneman (Eds.), *Heuristics and biases: The psychology of intuitive judgment*. New York: Cambridge University Press. pp.334-347.
- Ballester Pastor, A. (2007). *Significado actual del accidente de trabajo in itinere: paradojas y perspectivas*. Bormazo, Albacete.
- Beirness, D.J., 1993. Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol Drugs Driving* 9, 129-143.
- Bendit, R., Stokes, D. (2004). Jóvenes en situación de desventaja social: políticas de transición entre la construcción social y las necesidades de una juventud vulnerable. En *Revista de Estudios de Juventud* 65, 116-120.
- Berg, H.Y., 1994. Lifestyle, Traffic and Young Drivers. An Interview Study. VTI-rapport, No. 389A, Sweden.
- Betrissey, D. (2006). "Trabajo, exclusión social y enfermedad". En *Sociología del Trabajo* 57, 31-64.
- Brown, I.D. y Groeger, J.A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31 (4), 585-597.
- Buehler, R., Griffin, D., y Ross, M. (2002). Inside the planning fallacy: The causes and consequences of optimistic time predictions. En T. Gilovich, D.W. Griffin, y D. Kahneman (Eds.), *Heuristics and biases: The psychology of intuitive judgment*. New York: Cambridge University Press, pp. 250-270.
- Burger, J. M. y Burns, L. (1988). The Illusion of Unique Invulnerability and the Use of Effective Contraception. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 14 (2), 264-270.
- Butchart, A., Kruger, J., Lekoba, R., 2000. Perceptions of injury causes and solutions in a Johannesburg township: implications for prevention. *Social Science & Medicine*, 50, 331-344.

- Campbell, K. L. (1991). Fatal accident involvement rates by driver age for large trucks. *Accident Analysis and prevention*, 23, 287-295.
- Caird, J. F., Kline, T. J. (2004). The relationships between organizational and individual variables to on-the-job driver accidents and accident-free kilometres. *Ergonomics*, 47, 15, 1598-1613.
- Chiron, M., Lafont, S. Bernard, M, Chastang, J. F., Zins, M., y Lagarde, E. (2005) : Accidents corporels de la circulation routière liés à l'exercice d'une profession. Etude au sein de la Cohorte Gazel. Rapport n° 502, Inrets.
- Chiron M., Bernard M., Lafont S., Lagarde, E. (2008). Tiring job and work related injury road crashes in the GAZEL cohort. *Accident Analysis y Prevention* 40 (3), 1096-1104.
- Clarke, D.D., Ward, P., Truman, W., 2002. In-depth accident causation study of young drivers. TRL Report TRL542, Transport Research Laboratory, Berkshire, UK.
- Clarke, D. D., Ward, P., Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 523-529.
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez. C. e Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, 14, 217-22.
- Copsey, S. Schneider, E. (2007). Crecer con seguridad: la seguridad y salud laboral de los trabajadores jóvenes En López Peláez, A. (coord.). Monográfico *Jóvenes y riesgos laborales*, *Revista de Estudios de Juventud* 79, 35-49.
- Costa, G. (1994). The impact of shift and night work on health. *Applied Ergonomics*, 27 (1), 9-19.
- Cummings, K. M., Becker, M. H. y Maile, M. C. (1980). Bringing the models together: An empirical approach to combining variables used to explain health actions. *Journal of Behavioral Medicine*, 3, 123-145.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 4, 225-236.
- DeJoy, D.M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 237-246.
- (DGT, 2007). Epidemia y Silenciosa. *Tráfico y Seguridad Vial*, 26.
- Dobbie, K., 2002. An analysis of fatigue-related crashes on Australian roads using an operational definition of fatigue, Report OR23, AustralianTransport Safety Bureau, ACT.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. y MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day and day of the week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52.
- Dunsire, M., Baldwin, S., 1999. Urban-rural comparisons of drink-driving behaviour among late teens: A preliminary investigation. *Alcohol Alcoholism*, 34, 59-64.
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. Y Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training*. Literature review. VTI rapport 491A. Swedish National Road and Transport Research Institute. http://62.119.60.67/templates/Report____2797.aspx?reportid=2508.
- Engstrom, I., Gregersen, N., Ganstrom, K. y Nyberg, A.(2008). Young drivers-Reduced crash risk with passengers in the vehicle. *Accident Analysis and prevention*, 40 (1), 341-348.
- European Agency for Safety and Health at Work (EASHW) (2008a). *Expert forecast on emerging psychosocial risks related to occupational safety an health*. Bilbao.
- European Agency for Safety and Health at Work (EASHW) (2008b). *Young workers in figures*. Bilbao.
- European Foundation for the improvement of living and working conditions (EFILWC) (2001): *Third European Survey on Working Conditions*. Dublin.
- Evans, L., Gerrish, P.H. (2001). *Gender and age influence on fatality risk from the same physical impact determined by using two-car crashes*. Society of Automotive Engineers. Estudio 011174.

- Finn, P., Bragg, B.W.E., 1986. Perception of the risk of an accident by young and older drivers.. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.
- Forsstrom, A. (1982). Commuting Accidents. A study of commuting accidents and casualties in some Swedish regions during 1971. Publications edited by the Departments of Geography, Series B No. 69, University of Gothenburg, Goteborg.
- Gregersen, N.P., 1996. *Young Car Drivers. Why Are They Over Represented in Traffic Accidents? How Can Driver Training Improve Their Situation?* VTI rapport 409A, Sweden.
- Gregersen, N.P., Berg, H.Y., 1994. Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (3), 297-303.
- Harrison, J.E., Mandryk, J.A., Frommer, M.S., 1993. Workrelated road fatalities in Australia, 1982-1984. *Accident Analysis & Prevention*, 25 (4), 443-451.
- Janz, N.K., and Becker, M. H. (1984). The Health Belief Model: A decade later. *Health Education Quarterly*. 11(1), 1-47.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). Encuesta de Población Activa (2006). En www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft22/e308_mnu&file=inebase&L=0.
- Informe SARTRE 3 (2004). *European drivers and road risk*. Report on principal results. Paris: INRETS.
- Jessor, R., 1987. Risky driving and adolescent problem behavior: an extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs Driving* 3 (3/4), 1-11.
- Jonah, B.A., 1997. Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (2), 651-665.
- Kirscht, J. P. (1988). The Health Belief Model and predictions of health actions. En D. S. Gochman (Eds), *Health behaviour: emerging research perspectives*. New York: Plenum Publishing Corporation, 27-41.
- Kronauer, M. (1998). Social exclusion' and 'underclass' - new concepts for the analysis of poverty. In Hans-Jürgen Andreß (ed.). *Empirical poverty research in a comparative perspective*. Aldershot. Ashgate, 51-75.
- Lenne, M. G., Triggs, T. J., Redman, J. R. (1997). Time of day variations in driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 29 (4), 431-437.
- Lin, L. y Cohen, H. (1997). Accidents in the trucking industry. *International Journal of Industrial ergonomics*, 20, 287-300.
- López, M. (2007). Epidemia Silenciosa. Revista de la DGT: *Tráfico y Seguridad Vial*, 26.
- López-Araujo, B. (2008). *Factores psicosociales implicados en la salud y la accidentabilidad laboral en la construcción y la agricultura*. UNED (Tesis Doctoral). Madrid.
- López-Araujo, B., Osca, A. (2007). Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: un análisis de la investigación. En López Peláez, A. (coord.). *Monográfico Jóvenes y riesgos laborales, Revista de Estudios de Juventud* 79, 75-90.
- López Peláez, A (2007). Introducción. En López Peláez, A. (coord.). *Monográfico Jóvenes y riesgos laborales, Revista de Estudios de Juventud* 79, 7-12.
- López Peláez, A., Segado Sánchez-Cabezudo, S. (2007). Ciudadanía en la red: nuevos retos para las políticas de integración en las sociedades tecnológicas avanzadas. En *Temas para el Debate* 148, 46-49.
- López Peláez, A., y Pinilla, J. (2006). Condiciones de trabajo, flexibilidad y riesgos laborales en la economía tecnológica avanzada: el trabajo rotatorio a turnos y nocturno en la Comunidad de Madrid. En *Sociología del Trabajo* 57, 65-94.
- López Peláez, A., y Ponce de León, L (2005): Juventud, desempleo, empleo precario y exclusión social. En Tezanos, JF (2005). *Tendencias en exclusión social y políticas de solidaridad. Octavo Foro sobre Tendencias Sociales*. Sistema. Madrid, 497-528.
- López Peláez, A. (2005). *Excluidos pero trabajadores: el círculo vicioso de los 'trabajadores con bajo salario' en España*. En *Cuadernos de Relaciones Laborales* 23, (1), 153-174.
- López Peláez, A (2004). Cuando el *trabajo no integra*: características y tendencias de evolución del 'trabajo con bajo salario' en España. En Tezanos, JF (2004). *Tendencias en des-*

- igualdad y exclusión social*. Segunda edición corregida y aumentada. Sistema. Madrid, 297-338.
- López Peláez, A., Krux, M. (2002). Future Trends in Health and Safety at Work: New Technologies, Automation and Stress. In *The IPTS Report (edited by The Institute for Prospective Technological Studies –European Commission–)* 65, 24-33.
- López Peláez, A. (2002). Tecnología y estrés. Previsiones sobre la evolución de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo en España en el horizonte del año 2010. En Tezanos, JF (ed.). *Clase, estatus y poder en las sociedades emergentes. Quinto Foro sobre Tendencias Sociales*. Sistema. Madrid, 187-204.
- López Peláez, A. (1999). Juventud y empleo en la sociedad de la información. En *Revista de Estudios de la Juventud* 46, 41-48.
- Maiman, L. A. y Becker, M. H. (1974). The health belief model: Origins and correlates in psychological theory. *Health Education Monographs*, 2, 336-353.
- Cone, J. E., Daponte, A., Makofsky, D., Reiter, R., Becker, C., Harrison, R. J. y Balmes, J. (1991). Fatal injuries at work in California. *Journal of Occupational and Environmental Medicine*; 33 (7),813-817.
- McCall, B. P., Horwitz, I. B., Carr, B. (2007). Adolescent occupational injuries and workplace risks: An analysis of Oregon workers' compensation data 1990-1997. *Journal of Adolescent Health*, 41, 248-255.
- McKenna, F. P., Warburton, D. M. y Winwood, M. (1993). Exploring the limits of optimism: the case of smokers' decision making. *British Journal of Psychology*, 84, 389-394.
- Massie, D. L., Campbell, K. L. Y Williams, A. F. (1995). Traffic accident involvement rates by driver age and gender. *Accident Analysis y Prevention*, 27(1), 73-87.
- Mayhew, D.R., Donelson, A. C., Beirness, D. J., H. M. Simpson, H- M. (1986). Youth alcohol and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 18 (4), 273-287.
- Moller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention* 36, 1081-1088.
- Morillejo, E. A., Muñoz, C. (2002). La percepción del riesgo en la prevención de accidentes laborales. *Apuntes de Psicología*, 20, 3, 415-426.
- Mørch, S., (2003). Youth and education. *Young Nordic Journal of Youth Research*, 11 (1), 49-73.
- Murray, Å. (1998). The home and the school background of young drivers involved in traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 24 (2), 117- 131.
- Nouvelas, E. (1999). Psicología Social y Salud. En, F. Morales; C.Huici (Coor); M.Moya; E. Gaviria; López-Sáez y E. Nouvilas, *Psicología Social*. Madrid, Mc-Graw Hill.
- Ore, T. (1998). Women in the U.S. construction industry: An analysis of fatal occupational injury experience, 1980 to 1992. *American Journal of Industrial Medicine*, 33(3), 256-262.
- Perloff, L.S. (1983). Perceptions of vulnerability to victimization. *Journal of Social Issues*, 39, 41-61.
- Perloff, L. S., y Fetzer, B. K. (1986). Self-other judgements and perceived vulnerability to victimization. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50 (3), 502-510.
- Peterson, C., y De Avila, M. (1995). Optimistic explanatory style and the perception of health problems. *Journal of Clinical Psychology*, 51(1), 128-132.
- Prieto, C. (2002). La degradación del empleo o la norma social del empleo flexibilizado. En *Sistema. Revista de Ciencias Sociales* 168-169, 89-106.
- Quadrel, M. J., Fischhoff, B. y Davis, W. (1993). Adolescent (in)vulnerability. *American Psychologist*, 48, 102-116.
- Rodríguez Mondelo, P. Terrés de Ercilla, F. Sorin, J. Pedragosa Radua, J. L. González Morlans, R. (2006). *Los riesgos laborales-viales y su prevención*. Barcelona. UPC.
- Rosenbloom, T., Shahar, A., Elharar, A. y Danino, O.(2008). Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 607-703.

- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2, 328-335.
- Rothenatter, T., 1997. Psychological aspects of road user behaviour. *Applied psychology: an international review* 46 (3), 223-234.
- Salminen, S. (2000). Traffic accidents during work and work commuting. *International Journal of Industrial Ergonomics*, 26 (1), 75-85., pág. 75
- Salminen, S. y Lahdeniemi, E. (2002). Risk factors in work-related traffic. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(1), 77-86.
- Sánchez, F. Quiroga, M. A. (2005). Prevention of traffic accidents: The assesment of perceptualmotor alterations before obtaining a driving license. A longitudinal study of the first years of driving. In *Brain Injury* 19, 3, 189-196.
- Segado Sánchez-Cabezudo, S. López Peláez, A. (2007). Condiciones de trabajo y estilos de vida de los jóvenes españoles: ¿cómo afrontar los riesgos derivados del trabajo a turnos y en horario nocturno?. En López Peláez, A. (coord.). Monográfico *Jóvenes y riesgos laborales*, *Revista de Estudios de Juventud*, 79, 91-104.
- Singh, R. N. (1984). Job involvement and road accident. *Indian Psychological Review*, 27, 1-4, 36-42.
- Shope, J.T., Waller, P.F., Raghunathan, T.E. y Patil, S.M. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 649-658.
- Taylor, S. E., y Brown, J. D. (1988). Illusion and well-being: A social psychological perspective on mental health. *Psychological Bulletin*, 103, 193-210.
- Ulfarsson, G.F.; F.L. Mannering (2004). Differences in male and female injury severities in sport-utility vehicle, minivan, pickup and bpassenger car accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 36 (2), 135-147.
- Vasallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (1), 376-386.
- Vasallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S. y McIntyre, A. (2007). Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates. *Accident analysis and Prevention*, 39, 444-458.
- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, A. y Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis and Prevention* 40 (1), 376-386.
- Vogel, L. (2007). Trabajo y salud en la generación precaria. En López Peláez, A. (coord.). Monográfico *Jóvenes y riesgos laborales*, *Revista de Estudios de Juventud* 79, 15-34.
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 806-820.
- Weinstein, N. D. (1993). Testing four competing theories of health-protective behavior. *Health Psychology*, 12, 324-333.
- Wells, S. y Macdonald, S. (1999). The relationship between alcohol consumption patterns and car, work, sports and home accidents for different age groups. *Accident Analysis and Prevention*, 31 (6), 663-665.
- Williams, A.F., 1998. Risky driving behavior among adolescents. In: Jessor, R. (Ed.), *New Perspectives on Adolescent Risk Behavior*. Cambridge University Press, New York. pp. 221-237.
- World health Organization (2004). *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. WHO. Ginebra.
- World health Organization (2006). *The European Alcohol Action Plan*. Copenhagen, WHO RegionalOffice for Europe.
- Yagil, D., 1998. Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30 (4), 417-424.

- Yen_Hui, L., Chih-Yong, C. y Jin-Lan, L. (2008). Gender and age distribution of occupational fatalities in Taiwan. *Accident Analysis and Prevention*, 40 (4), 1604-1610.
- Zhang, J, Fraser, S., Lindsay, J., Clarke, K. y Mao, Y. (1998). Age-specific patterns of factors related to fatal motor vehicle traffic crashes: focus on young and elderly drivers. *Public Health*, 112 (5), 289-295.
- Zhang,W., Huang, Y.H., Roetting, M., Wang, Y.,Wei, H., 2006. Driver's views and behaviors about safety in China. What do they not know about driving? *Accident Analysis and Prevention*, 38, 22-27.

→ estudios

Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales: estrategias para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo

Uno de los principales problemas que afrontamos en las sociedades contemporáneas es la invisibilidad de los nuevos riesgos laborales a los que tenemos que hacer frente. En el caso de las personas jóvenes, esta situación se refuerza por la convicción, tácitamente asumida, de la fortaleza intrínseca de la juventud, y su capacidad para afrontar cualquier tipo de riesgo confiando en su propia potencia física. Quizás por ello, podemos constatar una relativa carencia de investigaciones sobre los riesgos laborales de la población joven trabajadora que contrasta con el incremento progresivo de la preocupación por la salud laboral de los y las jóvenes en las instituciones europeas .

En esta investigación presentamos los resultados que hemos obtenido sobre uno de los entornos en los que se producen más accidentes laborales: los accidentes en misión (aquellos que se producen durante la jornada laboral, cumpliendo objetivos vinculados a la realización de las tareas previstas) y los accidentes in itinere (aquellos accidentes que se producen en el desplazamiento del hogar al puesto de trabajo).

