

FUNDACIÓN MAPFRE

ANÁLISIS EVOLUTIVO DE LA
SINIESTRALIDAD LABORAL VIAL
(2003-2012)

Área de Prevención y Seguridad Vial

Análisis evolutivo de la siniestralidad
laboral vial (2003-2012)

Fecha

Septiembre 2015

Fotografía: <http://www.thinkstockphotos.es/>

Maquetación: Pilar Prieto

© FUNDACIÓN MAPFRE, Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral (AEPSAL), 2014.

AEPSAL es una Asociación sin ánimo de lucro, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 586.157, de la Sección 1 Grupo 1

Los contenidos de este informe se pueden utilizar, citando su fuente del siguiente modo:

“Análisis evolutivo de la siniestralidad laboral vial (2003 - 2012). © FUNDACIÓN MAPFRE y Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral, 2015.

Equipo

Equipo de trabajo en FUNDACIÓN MAPFRE

Dr. Jesús Monclús González
D. Jorge Ortega Pérez

FUNDACIÓN MAPFRE
<http://www.fundacionmapfre.org>
Paseo Recoletos, 23. 28004 Madrid.

FUNDACIÓN MAPFRE

Equipo de trabajo en AEPSAL

D. Josep Orrit Virós
Daniel Jerez Torns

Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral
- AEPSAL
Ronda S. Pere, 40 4 - 1. 8010 Barcelona.



Contenido

I. INTRODUCCIÓN

1. ANTECEDENTES	9
2. OBJETIVOS	9
3. METODOLOGÍA	9
3.1. Elección del periodo objeto de estudio	9
3.2. Elección de las bases de datos del estudio	10
3.3. Desarrollo del estudio	12

II. ACCIDENTES LABORALES VIALES

1. ACCIDENTES LABORALES, ACCIDENTES LABORALES VIALES Y POBLACIÓN OCUPADA	14
2. ALV. DATOS GLOBALES	16
3. ALV. DISTRIBUCIÓN POR GRAVEDAD DEL ACCIDENTE	19
4. ALV. DISTRIBUCION POR SEXO	24
5. ALV. DISTRIBUCIÓN POR GRUPOS DE EDAD	29
6. ALV. DISTRIBUCIÓN POR NACIONALIDADES	37
7. ALV. DISTRIBUCIÓN POR SECTOR PRODUCTIVO	45
8. ALV. DISTRIBUCIÓN POR SITUACIÓN PROFESIONAL	50
9. ALV. DISTRIBUCIÓN DE ASALARIADOS POR TIPO DE CONTRATO	57
10. ALV. DISTRIBUCIÓN POR DÍA DE LA SEMANA	64
11. ALV. DISTRIBUCIÓN POR HORA DEL DÍA	68
12. ALV. DISTRIBUCIÓN POR HORA DE LA JORNADA LABORAL	70

13. ACCIDENTES <i>IN ITINERE</i> , ¿AL IR O AL VOLVER DEL TRABAJO?	72
--	----

III. GRAVEDAD DE LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES

1. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR SEXOS	74
2. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR TRAMOS DE EDAD	83
3. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR NACIONALIDADES	92
4. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR SECTORES PRODUCTIVOS	101
5. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR DIAS DE LA SEMANA	110

IV. CONCLUSIONES

1. CONCLUSIONES GLOBALES	115
2. CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN POR SEXOS	115
3. CONCLUSIONES POR LA DISTRIBUCIÓN POR EDAD	115
4. CONCLUSIONES POR LA DISTRIBUCIÓN POR NACIONALIDAD	116
5. CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN POR SECTORES PRODUCTIVOS	116
6. CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN POR ASALARIADOS DEL SECTOR PÚBLICO O PRIVADO	117
7. CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE CONTRATO LABORAL	117
8. CONCLUSIONES DE LA DISTRIBUCIÓN POR DÍA DE LA SEMANA, POR HORA DEL DÍA, POR HORA DE LA JORNADA Y POR LA IDA Y LA VUELTA DEL TRABAJO	117

V. ANEXOS

1. ACCIDENTES LABORALES, ACCIDENTES LABORALES VIALES Y POBLACIÓN OCUPADA	119
2. ALV. DATOS GLOBALES	120
3. ALV. DISTRIBUCIÓN POR GRAVEDAD	122
4. ALV. DISTRIBUCIÓN POR SEXO	129
5. ALV. DISTRIBUCIÓN POR GRUPOS DE EDAD	133
6. ALV. DISTRIBUCIÓN POR NACIONALIDAD	137
7. ALV. DISTRIBUCIÓN POR SECTORES PRODUCTIVOS	142
8. ALV. DISTRIBUCIÓN POR SITUACIÓN PROFESIONAL	147
9. ALV. DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE CONTRATO	150
10. ALV. DISTRIBUCIÓN DE ASALARIADOS POR DÍA DE LA SEMANA	153
11. ALV. DISTRIBUCIÓN POR HORA DEL DÍA	158
12. ALV. DISTRIBUCIÓN POR HORA DE LA JORNADA	161
13. ACCIDENTES <i>IN ITÍNERE</i> , ¿AL IR O AL VOLVER DEL TRABAJO?	165
14. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR SEXOS	166
15. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR TRAMOS DE EDAD	173
16. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR NACIONALIDADES	188
17. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR SECTORES PRODUCTIVOS	203
18. GRAVEDAD DE LOS ALV DISTRIBUIDA POR DÍAS DE LA SEMANA	213

I. Introducción

1. Antecedentes

Los accidentes laborales viales (ALV) constituyen un fenómeno sociológico de actualidad, tanto por haber tomado conciencia los agentes implicados en la seguridad y salud en el trabajo del peso que este tipo de siniestralidad tiene en el contexto de la siniestralidad laboral del país, como por el volumen y la gravedad de los accidentes que registran.

Por una parte, a lo largo de los años los ALV aumentan cada vez más su peso específico, para superar la cifra del 20% por ciento de la siniestralidad laboral en 2012, y por otra parte, debemos tener en cuenta la gravedad de los mismos, ya que registran cerca del 50% del total de los accidentes laborales mortales y más del 33% de los accidentes graves en los últimos años.

Los estudios realizados hasta la fecha han puesto en evidencia la necesidad de profundizar en el estudio de este tipo de siniestros, para conocer en profundidad sus aspectos clave, para incluir los ALV que no aparecen en los estudios y para poder aportar datos contrastados, que permitan determinar con mayor acierto las correspondientes medidas preventivas y correctoras, empezando por los ALV más frecuentes y de mayor gravedad.

En este sentido, la Fundación Mapfre, en colaboración con la Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral (AEPSAL) ha desarrollado el presente estudio estadístico descriptivo, a lo largo del decenio correspondiente al período 2003 a 2012, para observar la evolución en dicho comportamiento, poder detectar las tendencias en la misma y poder señalar las circunstancias que requieren una mayor atención de los responsables de la aplicación de la prevención de riesgos laborales.

2. Objetivos

De acuerdo con lo señalado, el objetivo general de este proyecto es el análisis de la evolución del comportamiento de algunas de las variables que conforman el parte de accidentes de trabajo, a lo largo del período 2003 a 2012.

Como objetivos específicos de dicho estudio, se desarrollarán los siguientes trabajos sectoriales:

- Análisis de las características de la siniestralidad laboral vial de los ejercicios del periodo 2003 a 2012, en sus dos facetas de valores absolutos y de tasa de incidencia.
- Análisis de las características de los accidentes laborales viales de los ejercicios del periodo 2003 a 2012 para sus cuatro tipos distintos de accidentes, en sus dos facetas de valores absolutos y de tasa de incidencia.
- Análisis de la gravedad de las principales variables que se incorporan al parte nacional de accidentes de trabajo, en sus dos facetas de valores absolutos y de tasa de incidencia y para los cuatro tipos distintos de ALV.
- Determinación de las variables de accidentes y tipo de ALV que registran las tasas de incidencia más elevadas y las de mayor gravedad.

3. Metodología

3.1. Elección del periodo objeto del estudio

La elección del periodo de 2003 a 2012 se ha realizado teniendo en cuenta tres factores. En primer lugar la influencia del cambio de ciclo económico que tuvo lugar en 2007. Este periodo abarca los últimos cinco años de crecimiento y los cinco de recesión.

En segundo lugar, la necesidad de abarcar un periodo suficientemente amplio para analizar la evolución de las distintas variables sin las influencias de circunstancias puntuales ajenas a la seguridad laboral vial.

Y en tercer lugar, la población ocupada es muy similar en el primer y último años de este periodo, ya que el aumento de la población ocupada en los cinco años de crecimiento es muy similar a su disminución en los cinco de recesión, hasta llegar en 2012 aproximadamente al mismo número de ocupados que en 2003. Para ser exactos, en 2012 se registra un 0,9% más de ocupados (17.475.600 en 2003 y 17.632.700 en 2012).

Por este motivo se eligió el periodo de 2003 a 2012, que incluye los cinco años de crecimiento económico sostenido anteriores al inicio de la crisis económica y los cinco años siguientes al inicio de la recesión. Esta similitud entre la población ocupada del primer y último año del estudio nos permitirá comprender con más facilidad los datos sobre la evolución de los accidentes, ya que las diferencias porcentuales en el conjunto del periodo serán prácticamente iguales entre los valores absolutos de los accidentes y los valores de sus tasas de incidencia.

3.2. Elección de las bases de datos del estudio

Para el desarrollo de este estudio, se ha tenido que elegir entre las dos fuentes de datos existentes sobre los ALV y las dos fuentes de datos sobre la población ocupada.

Los ALV se pueden obtener, por una parte, de las bases nacionales de microdatos de accidentados, del Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MEYSS), que se nutren de la información contenida en los partes de accidente de trabajo oficiales del MEYSS, y por otra, de los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), a los que debemos añadir los de la *Dirección de Tráfico* en el País Vasco y los del *Servei Català de Trànsit* de Cataluña, ya que estos dos territorios tienen las competencias sobre seguridad vial transferidas. En este estudio, con las siglas DGT nos referiremos a los datos de los tres organismos.

Los datos del MEYSS son cumplimentados por el empresario, cuando el accidentado es un trabajador por cuenta ajena, o por el propio trabajador, cuando éste es autónomo; en ambos casos, el documento se remite a la entidad gestora o colaboradora con la que tengan cubierta la protección de las contingencias profesionales. Cuando dicha entidad acepta el citado documento, lo pone a disposición de la autoridad laboral, que a su vez lo tramita a la Subdirección General de Estadísticas Sociales y Laborales del MEYSS.

Este sistema puede originar diferencias de criterio en la introducción de los datos y genera la aparición de “casos perdidos” en algunas de las variables estudiadas.

Por su parte, los datos de la DGT son recopilados por agentes de la autoridad, que cumplen de forma precisa las instrucciones recibidas, por lo que se les debe presumir mayor exactitud en la recopilación de datos, aunque también existen problemas de “casos perdidos”, en este caso porque no se dispone de la información sobre el motivo del desplazamiento (laboral o no laboral) para los peatones.

También existen diferencias en el concepto de accidente para el MEYSS y la DGT. El MEYSS contabiliza todos los accidentes laborales tramitados por las empresas, con baja laboral y sin baja, aunque los datos detallados que se utilizan en este estudio incluyen únicamente los accidentes con baja, que son los que se incluyen en la base de datos detallada del MEYSS. Por su parte, la DGT sigue otros criterios, muy estrictos. La última definición publicada de accidente con víctimas se encuentra en la reciente Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, que fija los siguientes criterios:

- “1. Accidente de tráfico con víctimas. Deben reunir las circunstancias siguientes:*
- a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*
 - b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.*
 - c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento.”*

Las diferencias entre los accidentes recogidos en esta definición con los accidentes de la base del MEYSS se encuentran en los tres requisitos reproducidos.

El primer requisito descarta los accidentes ocurridos en vías no incluidas en la mencionada legislación (desplazamientos en ferrocarril, vías peatonales, etc.), que sí contabiliza el MEYSS. El segundo requisito incluye los heridos leves que no pasan a situación de baja laboral, como hemos dicho el MEYSS los contabiliza, pero no facilita los datos para su tratamiento estadístico, por lo que no se incluyen en este estudio. El tercer requisito descarta los accidentes de peatones que no han sufrido un atropello por un vehículo, accidentes que sí recoge el MEYSS.

Vistas todas estas circunstancias, en este estudio se ha decidido utilizar la base de datos del MEYSS.

Aunque no ha influido en la decisión sobre la base de datos a utilizar, queremos añadir que también existen diferencias entre las dos bases de datos respecto de la gravedad de los accidentes.

Las definiciones de la DGT son muy precisas:

- Muerto: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los primeros 30 días.
- Herido grave: toda persona herida en un acciden-

te de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

- Herido leve: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

En cambio, la calificación de los accidentes en la base de datos del MEYSS no tiene esta precisión, las principales diferencias son las siguientes:

- Como hemos dicho, se consideran únicamente los accidentes con baja laboral. Se registran los accidentes laborales sin baja, pero no se computan en las estadísticas.
- La calificación de la gravedad queda a criterio de las Mutuas Colaboradoras de la Seguridad Social (MCSS). Esta calificación inicial puede modificarse más adelante, al producirse el alta o el fallecimiento. Las relaciones de altas y fallecimientos se cruzan con los partes de accidente para obtener, entre otros datos, el grado "real" de la lesión. Por este motivo se produce un retraso en la publicación de los datos definitivos de la base de datos del MEYSS de cada año, publicación que habitualmente se realiza el último trimestre del año siguiente.
- Finalmente, en la base de datos del MEYSS constan cuatro tipos de gravedad en los accidentes laborales: leves, graves, muy graves y mortales. En este estudio, al igual que en la mayoría de los estudios (incluidos los del INSHT), se han incluido dentro de los accidentes graves los considerados muy graves.

En los datos sobre población ocupada, también existen dos opciones, la base de datos de la encuesta de población activa (EPA) del instituto nacional de estadística (INE) y la base de datos de los afiliados a la Seguridad Social (SS), también adscrita al MEYSS, que incluyen los ocupados de alta con la contingencia de accidente de trabajo y enfermedad profesional cubierta. Ambos también presentan ventajas e inconvenientes.

La base de datos de la afiliación a la Seguridad Social, al igual que todas las estadísticas que proceden de registros administrativos, está sujeta a normas legales variables, por lo que no permiten la obtención de series homogéneas. Citaremos dos ejemplos de las modificaciones que provocan el cambio de normas legales.

El primero, la regularización de inmigrantes ilegales de 2005, que generó 690.679 solicitudes, de las que se

aprobaron entre el 88% y el 97%, según la prensa de la época (ABC, 9 de mayo de 2005).

El segundo, el cambio de criterio en el cálculo del índice de incidencia del sector agrario que ha introducido el ministerio de Empleo y Seguridad Social en la publicación de la Estadística de Accidentes de Trabajo correspondiente al año 2013. Citamos el contenido del apartado Fuentes y notas explicativas:

"A partir de 2012, con la entrada en vigor de la Ley 28/2011, de 22 de septiembre, por la que se procede a la integración del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social en el Régimen General de la Seguridad Social, dejan de contabilizarse como afiliados con la contingencia de accidentes de trabajo específicamente cubierta los afiliados al Sistema Especial de Trabajadores por Cuenta Ajena Agrarios en situación de inactividad. Para poder disponer de índices comparables en años anteriores a 2012 se ha llevado a cabo una estimación de los afiliados en este colectivo en situación de inactividad para el periodo de años 2006-2011, que se han descontado de la población de referencia considerada hasta el momento, procediendo después al recálculo de índices con esta nueva población de referencia."

(<http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/eat13/index.htm>)

Es de agradecer el recálculo del periodo 2006-2011, pero es insuficiente para este estudio.

Esta modificación y el correspondiente recálculo han provocado que el índice de incidencia se doblara, ya que el número de trabajadores en situación de inactividad, que antes computaban y ahora no, se acercaba a la mitad de los afiliados.

Por su parte, la EPA es una investigación por muestreo de periodicidad trimestral, dirigida a la población que reside en viviendas familiares del territorio nacional y cuya finalidad es averiguar las características de dicha población en relación con el mercado de trabajo. El principal inconveniente se deriva de su propia condición de encuesta por muestreo, y es el no poder dar información de algunas características con la mayor desagregación posible, aunque este inconveniente no afecta a los datos de este estudio, que se muestran a nivel del Reino de España, sin desagregar por territorios.

Debemos mencionar que las bases de población se actualizan cada diez años, en función de los censos de población, a las que se adaptan los datos de los años anteriores. La actualización al censo de 2011 se ha rea-

lizado en la primavera de 2014, por lo que las bases de población actuales de la EPA se mantendrán, previsiblemente, hasta la primavera de 2024. En este estudio se ha utilizado el censo actualizado, lo que posibilitará la comparación de los datos que incluye con los de otros estudios que se puedan realizar en el futuro y hasta la nueva actualización del censo.

Debemos mencionar también que no se dispone de la distribución de la población afiliada a la Seguridad Social para todas las variables de estudio. Por este motivo, una de las publicaciones periódicas de más prestigio sobre ALV, el informe anual "Accidentes laborales de tráfico", del Departamento de Investigación e Información, del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), utiliza las dos bases de datos en función de distintas variables, dando un nombre distinto al índice de accidentabilidad obtenido con una base de datos. Cuando utiliza la base de datos de la SS le llama "índice de incidencia" y cuando utiliza la base de datos de la EPA, le llama "tasa de incidencia".

Por estos motivos, en el presente estudio hemos utilizado de forma exclusiva la base de datos de la EPA, y al índice de accidentabilidad le hemos llamado "tasa de incidencia", para homogeneizar la nomenclatura utilizada por el INSHT.

3.3. Desarrollo del estudio

En primer lugar, de los datos que constan en la base del MEYSS se han descartado las recaídas de accidentes, para evitar duplicidades, como viene siendo habitual en los estudios sobre accidentabilidad laboral.

Con los datos obtenidos, se analizan por separado los accidentes que se producen durante la jornada laboral y en el trayecto desde el domicilio hasta el puesto de trabajo por una parte, y por otra, los accidentes que son de tráfico y los que no lo son.

De esta forma se obtienen los cuatro tipos de accidentes laborales viales (ALV):

- Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T)
- Accidentes laborales viales en jornada que no son de tráfico (J-noT)
- Accidentes laborales de tráfico *in itinere* (I-T)
- Accidentes laborales *in itinere* que no son de tráfico (I-noT)

Los cuatro tipos de ALV se obtienen al cruzar las variables 21 y 22 de la base de datos del MEYSS, que hacen

referencia al lugar del accidente (en el centro habitual, en desplazamiento, al ir o volver del trabajo y en otro centro) y si el accidente es o no de tráfico.

Los J-Tagrupan los accidentes de tráfico ocurridos durante la jornada laboral, sumando los ocurridos en el propio centro de trabajo, en desplazamiento y en otro centro, mientras que los otros tres tipos de ALV se obtienen de forma directa. Los I-T son los accidentes de tráfico al ir o volver del trabajo, los I-noT son los accidentes al ir o volver del trabajo que no son de tráfico, y los J-noT son los ocurridos en desplazamientos durante la jornada que no son de tráfico.

Para los cuatro tipos de ALV se analizan las siguientes variables:

- distribución por gravedad.
- distribución por sexo.
- distribución por grupos de edad.
- distribución por nacionalidades.
- distribución por sector económico.
- distribución por situación profesional.
- distribución de asalariados por tipo de contrato.
- distribución por día de la semana.
- distribución por hora del día.
- distribución por hora de la jornada laboral.
- accidentes *in itinere*, distribución por ida y vuelta al trabajo.

Finalmente, se cruza la gravedad de los accidentes con las siguientes variables:

- Gravedad de los accidentes laborales viales según el sexo.
- Gravedad de los accidentes laborales viales según los grupos de edad.
- Gravedad de los accidentes laborales viales según la nacionalidad.
- Gravedad de los accidentes laborales viales según el sector económico.
- Gravedad de los accidentes laborales viales según el día de la semana.

Para la ilustración de cada variable, se han elaborado las correspondientes tablas y gráficos sobre la evolución de los valores absolutos, de la población ocupada y de sus tasas de incidencia. En el cuerpo del estudio se han incluido los gráficos, en ocasiones únicamente el correspondiente a los valores absolutos o a la tasa de incidencia, para facilitar la lectura.

Las tablas se adjuntan como anexos al final del estudio, con la misma numeración que los gráficos. Cuando

sólo se reproduce un único gráfico en el estudio, las tablas correspondientes tienen la misma numeración, con el añadido de .1 y .2, para mantener la misma numeración en las tablas y gráficos siguientes. El mismo sistema se ha utilizado cuando con una tabla se elaboran dos gráficos.

Asimismo, cuando ha sido posible, se ha expuesto las interpretaciones e hipótesis más plausibles sobre las diferencias y fenómenos observados en los análisis.

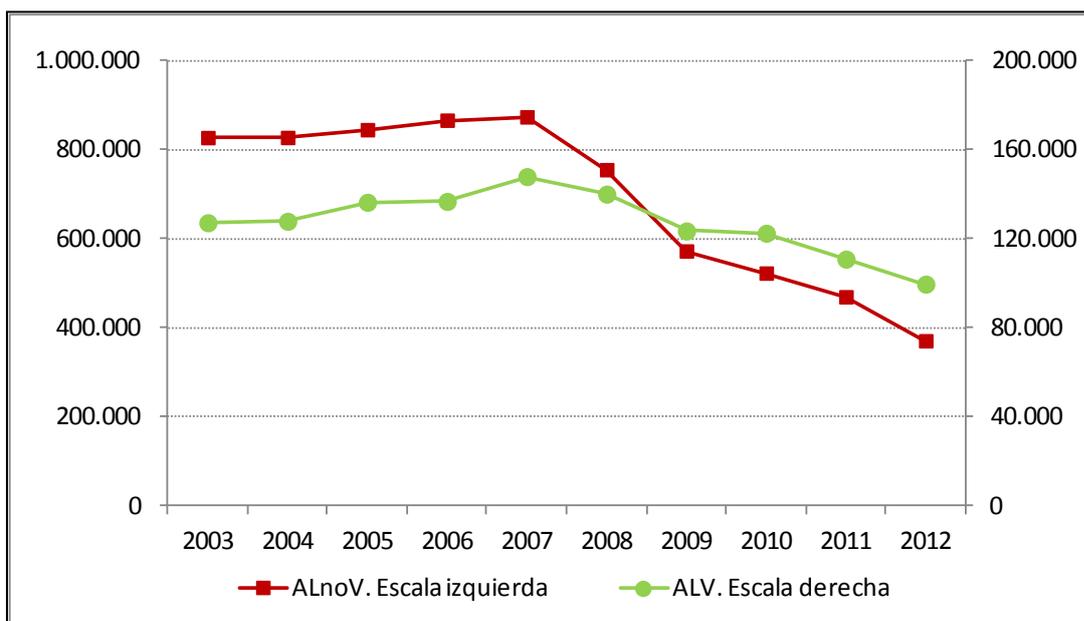
II. Accidentes laborales viales

1. Accidentes laborales, accidentes laborales viales y población ocupada.

Antes de iniciar el estudio en profundidad de los accidentes laborales viales (ALV), interesa conocer su relación con los demás accidentes laborales, los que no tiene relación con los desplazamientos de las personas trabajadoras, a los que llamaremos accidentes laborales no viales (ALnoV).

En el gráfico 1 podemos observar la evolución de los ALV y de los ALnoV. Al ser estos últimos un cincoveces más numerosos, en este gráfico se incluyen dos escalas, a la derecha para los primeros y a la izquierda para los segundos.

Gráfico 1. Accidentes laborales viales (ALV) y accidentes laborales no viales (ALnoV), 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

Podemos observar que ambos tipos de accidentes aumentan hasta el año 2007 y disminuyen a partir de entonces. Hay que recordar que el año 2007 fue el último de una etapa de crecimiento económico sostenido y duradero.

Pero en la evolución mencionada también observamos una diferencia importante: los ALV aumentan en mayor proporción hasta 2007 y disminuyen menos desde entonces.

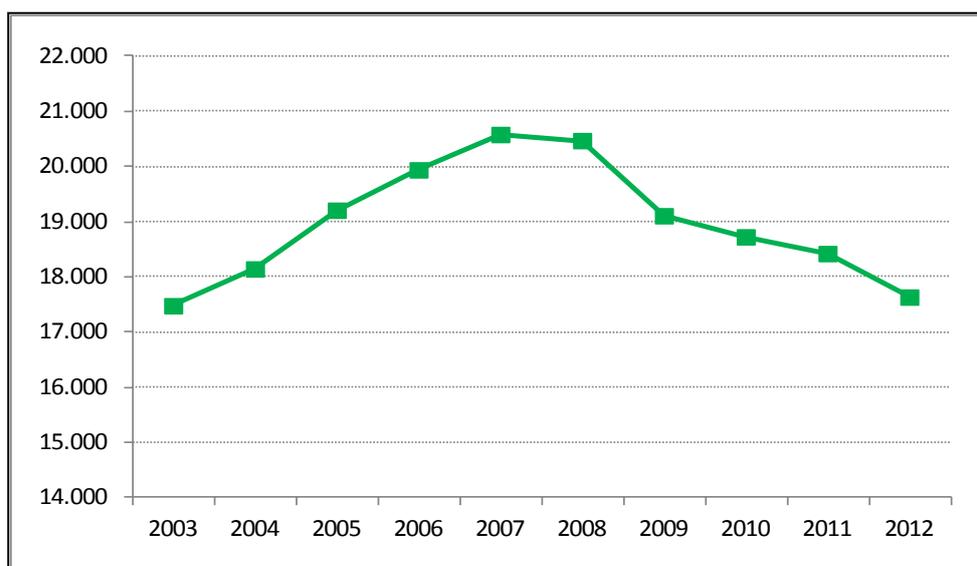
En cifras absolutas, los ALV disminuyen un 21,7%, mientras que el resto de accidentes laborales disminuyen un 55,1% en estos diez años, lo que representa 2,5 veces más. Estas cifras nos dan una idea de la importancia cada vez mayor de los ALV.

Estos macro valores sobre accidentabilidad se deben ponderar en relación la población ocupada en cada uno de esos años (en promedio anual), es decir, en relación con la tasa de incidencia, que nos indica los accidentes ocurridos por cada 100.000 personas ocupadas.

En el gráfico 2 observamos la evolución de la población ocupada, que lógicamente se ve directamente afectada por el cambio de ciclo económico, por ello observamos que la población ocupada aumenta en los años de bonanza económica y disminuye en los de crisis, hasta llegar en 2012 aproximadamente al mismo número de ocupados que en 2003, en concreto, un 0,9% más. (17.475.600 en 2003 y 17.632.700 en 2012)

Es muy conveniente que la población ocupada sea aproximadamente la misma en el primer y último año de este estudio porque nos permite comprender con más facilidad los datos sobre la evolución de los accidentes en el conjunto del periodo. En particular, las variaciones porcentuales son similares para los valores absolutos y para las tasas de incidencia. La pequeña diferencia se corresponderá con el 0,9% de aumento de la población ocupada en este periodo.

Gráfico 2. Población ocupada, 2003-2012. Valores absolutos en millares

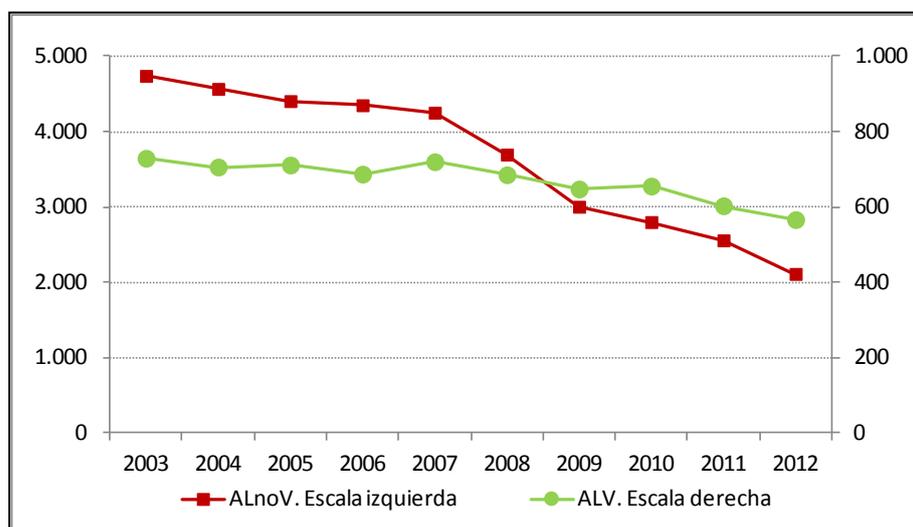


Fuente: INE y elaboración propia

En el gráfico 3 se muestra la evolución de la tasa de incidencia de los accidentes laborales, viales y no viales. Observamos que al considerar el aumento de población ocupada los dos tipos de accidentabilidad también disminuyen hasta 2007, aunque en menor medida que en los años posteriores.

Sin embargo, observamos que la disminución de los ALV no es significativa hasta 2007 (un 1,3%) y sólo inician un descenso destacable a partir de 2010, de forma que disminuyen más estos dos años que en los ocho precedentes. (Tanto en valores absolutos como en tasa de incidencia.)

Gráfico 3. Accidentes laborales viales (ALV) y no viales (ALnoV), 2003 - 2012. Tasa de incidencia



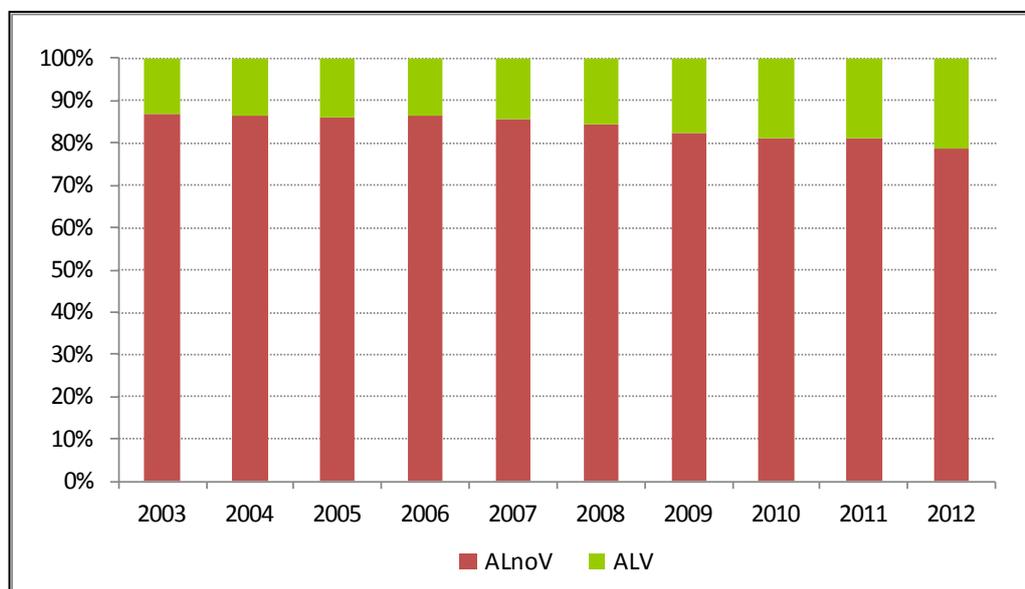
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Sobre este mayor descenso de los ALV en 2011 y 2012, debemos tener en cuenta que en abril de 2010 se aprobó el Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Este Real Decreto establece la elaboración de Planes de Movilidad y Seguridad Vial como uno de los requisitos para acceder a la reducción de las cotizaciones, y la elaboración e implantación de estos Planes ha contribuido a la disminución de la accidentabilidad laboral vial.

El descenso de las tasas de incidencia es del 55,5% los ALnoV y del 22,4% los ALV, porcentajes prácticamente iguales a los de los valores absolutos, por el motivo ya comentado de que la población ocupada es prácticamente la misma en 2003 y 2012.

En resumen, los ALV disminuyen en menor proporción que los ALnoV, por lo que cada año cobran mayor relevancia en el total de accidentes. En el gráfico 4 se muestra la relación de las dos categorías de accidentes en relación con el total anual de accidentes.

Gráfico 4. Accidentes laborales no viales (ALnoV) y accidentes laborales viales (ALV). 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual



Fuente: MEYSS y elaboración propia

Se aprecia que los ALV cada vez tienen más peso específico en el total de accidentes anuales. Ascenden del 13,3% en 2003 al 21,2% en 2012. Es decir, que si en 2003 uno de cada ocho accidentes laborales tenía relación con la movilidad de los trabajadores, en 2012 esta proporción aumentó a uno de cada cinco.

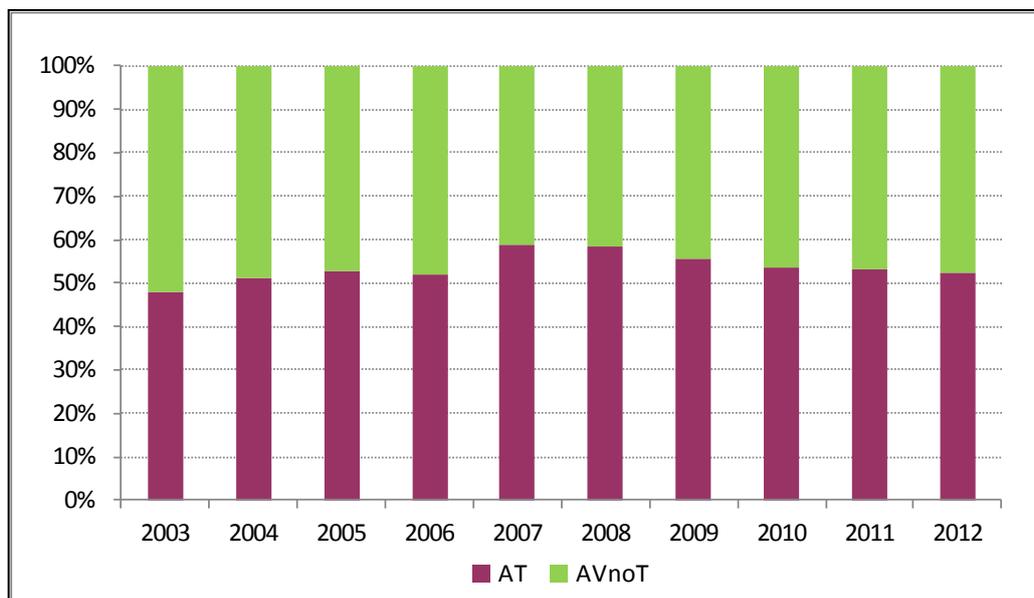
También debemos destacar que la relevancia de los ALV aumenta en mayor medida a partir de 2007. El aumento de los ALV en el total de accidentes fue del 8,6% entre 2003 y 2007, mientras que de 2007 a 2012 fue del 46,1%, es decir, que la accidentabilidad laboral vial adquiere mayor importancia en tiempos de crisis, aunque también disminuya en valores absolutos.

2. Accidentes laborales viales (ALV). Datos globales.

Para realizar un estudio detallado de los accidentes laborales viales, debemos considerar por separado los accidentes de tráfico (AT) y los accidentes viales que no son de tráfico (AVnoT).

En el gráfico 5 se muestra su porcentaje sobre el total de ALV. Se observa que los accidentes de tráfico aumentan su peso específico en los años de crecimiento y lo disminuyen en los años de crisis, aunque en todos los años (excepto 2003) tienen mayor relevancia que los accidentes viales que no son de tráfico. En la media de los 10 años, los AT representan un 53,7% y los AVnoT un 46,3%.

Gráfico 5. Accidentes viales de tráfico (AT) y no de tráfico (AVnoT), 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual

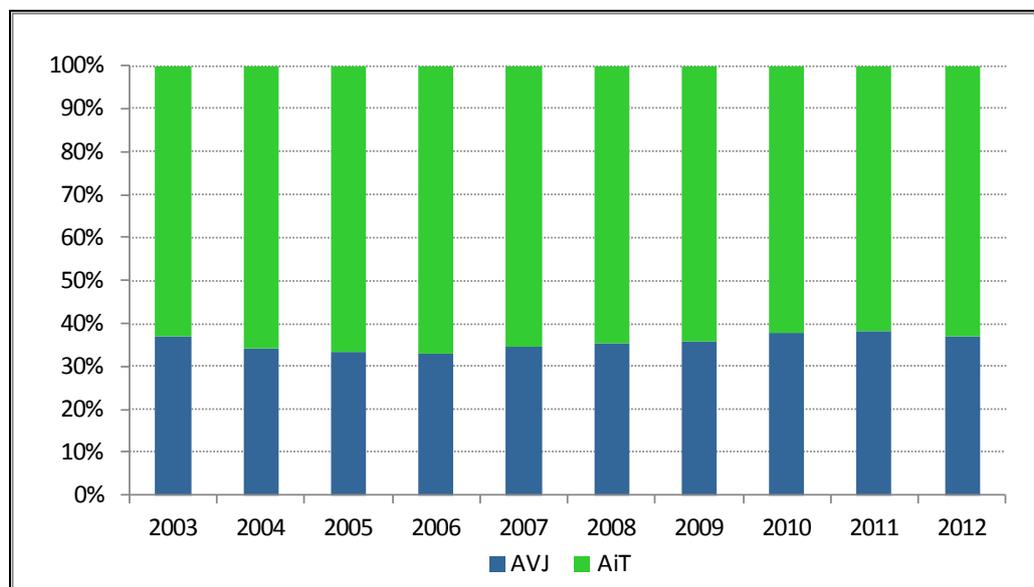


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Otro factor que debemos tener en cuenta al estudiar los ALV es si el accidente se ha producido durante la jornada laboral o bien en los desplazamientos

de casa al trabajo y viceversa, los llamados accidentes *in itinere*. Los datos de unos y otros se recogen en el gráfico 6.

Gráfico 6. Accidentes viales en jornada (AVJ) e *in itinere* (AiT), 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual



Fuente: MEYSS y elaboración propia

En este caso observamos que los AiT tienen una incidencia notablemente superior, el 64,5% en la media de los 10 años, frente al 35,5% de los AVJ. También observamos que los AiT aumentan de 2003 a 2006, un año antes del inicio de la crisis económica y disminuyen en años posteriores.

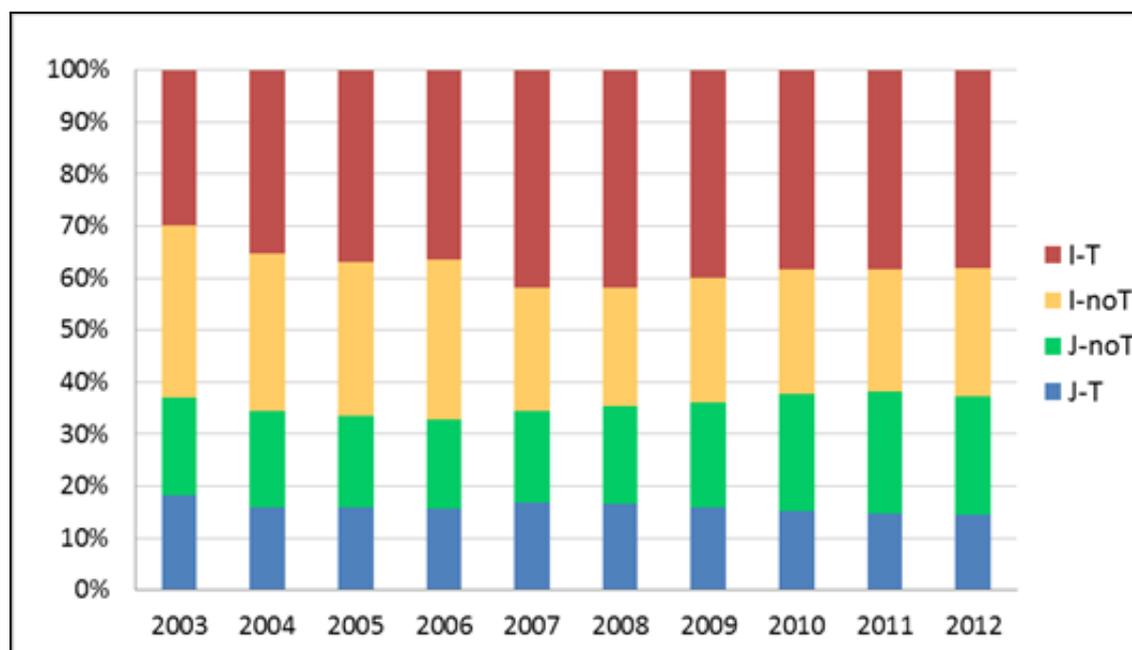
Cruzando estas dos condiciones obtenemos los cuatro tipos de accidentes laborales viales, que son los que forman la base de este estudio. Los veremos por orden de mayor a menor según su peso específico en la seguridad laboral vial:

- Los accidentes *in itinere* de tráfico (I-T).

- Los accidentes *in itinere* que no son de tráfico (I-noT)
- Los accidentes viales en jornada que no son de tráfico (J-noT).
- Los accidentes de tráfico ocurridos durante la jornada laboral (J-T).

En el gráfico 7 podemos observar el porcentaje que representa cada uno de ellos en los 10 años que abarca este estudio.

Gráfico 7. Distribución de los ALV por tipo de accidente, 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual

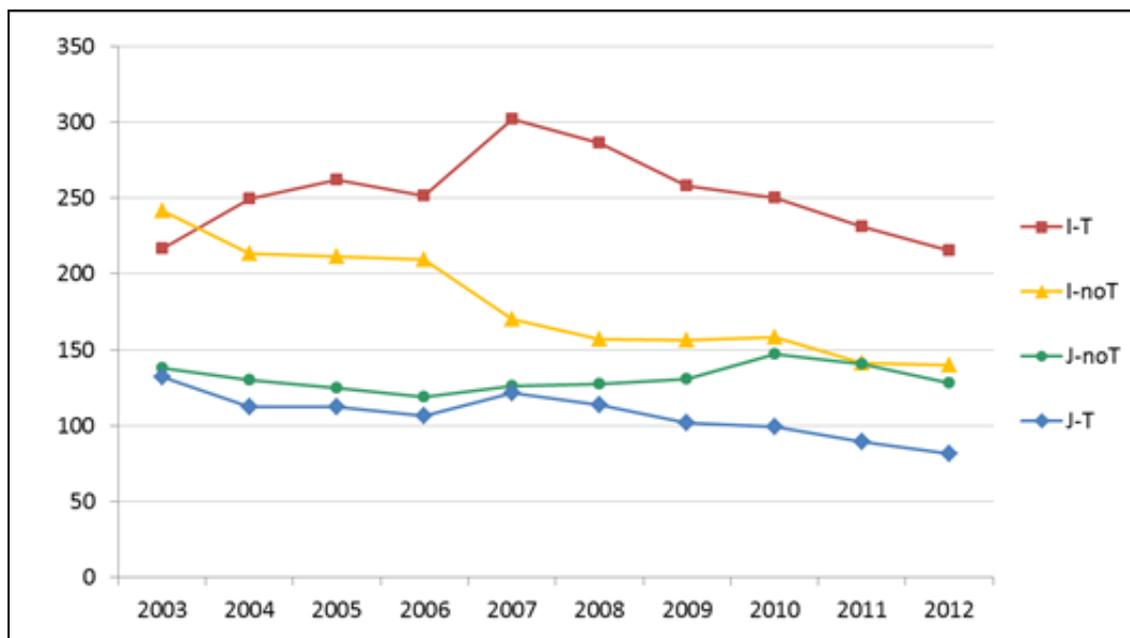


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Observamos que cada uno de los cuatro tipos de ALV tiene un peso específico distinto, destacando en primer lugar los I-T. El tipo de ALV con menor volumen son los J-T, el tipo de accidente al que se han dedicado la mayor parte de los estudios sobre seguridad laboral vial y de las actuaciones de las Administraciones Públicas. Sin duda la presencia diaria de los agentes de la DGT en las carreteras ha contribuido a sus bajos registros.

En el gráfico 8 se reproduce la evolución de las tasas de incidencia de los cuatro tipos de ALV. No se reproducen los valores absolutos sino que no contienen ninguna diferencia significativa respecto a la evolución de la tasa de incidencia.

Gráfico 8. Distribución de los ALV por tipo de accidente, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como ya hemos visto, la mayor accidentabilidad vial se encuentra en los accidentes *in itinere* de tráfico (I-T), que aumentan hasta 2007 y disminuyen de forma constante después, para volver en 2012 (216 accidentes por cada 100.00 ocupados) al nivel de 2003 (217).

Los segundos por volumen son los accidentes *in itinere* de tráfico (I-noT) que mantienen un descenso irregular, pero constante, desde la tasa de 242 en 2003 a la de 140 de 2012. El descenso total es del 42,1%, el mayor de los cuatro tipos de accidentes laborales viales.

En cambio, los accidentes en jornada que no son de tráfico (J-noT) mantienen una evolución lateral en el conjunto de estos diez años, con variaciones al alza y a la baja máximas del 10% sobre la media del periodo, que es de 131. Destacan las tasas de los años 2010 y 2011, las más elevadas de este tipo de ALV.

Por último, los accidentes de tráfico ocurridos durante la jornada laboral (J-T), descienden un total del 38,2%, aunque la mayor parte de este descenso ocurre entre los años 2007 y 2012 (32,6%) es decir, en época de deflación económica.

Debemos destacar que la tasa de incidencia de los J-T en 2012 es de 82 accidentes por cada 100.00 ocupados, 2,5 veces inferior en relación a la tasa de 217 de los I-T. En el hecho de que la tasa de los J-T sea la más baja de todos los ALV tiene una especial importancia la actuación de la DGT, tanto por las campañas de prevención de los accidentes de tráfico, como por los

controles de la inspección técnica de vehículos (ITV), del tacógrafo o de alcoholemia, como por la presencia diaria de sus agentes en las vías de circulación para controlar el cumplimiento de la normativa vigente.

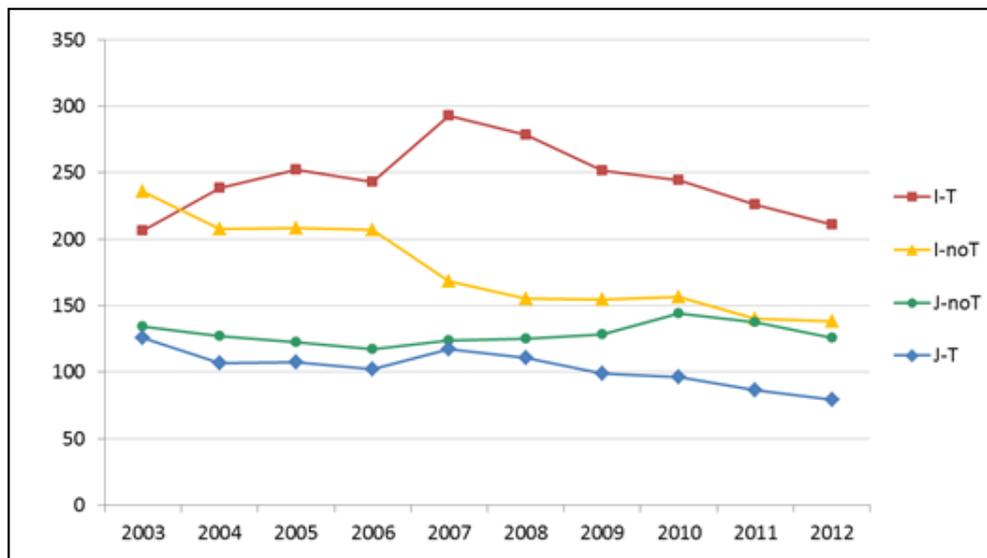
En relación a la evolución de la situación económica, podemos concluir diciendo que los accidentes de tráfico (I-T y J-T) sólo han disminuido en los años de crisis económica, mientras que los accidentes que no son de tráfico (I-noT y J-noT) siguen evoluciones distintas a las de los ciclos económicos.

3. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por gravedad.

Uno de los aspectos más importantes de todo tipo de accidentes es su gravedad. A continuación analizaremos la gravedad de los distintos tipos de ALV.

Los accidentes más numerosos con diferencia son los accidentes leves, motivo por el cual la evolución de su tasa de incidencia es muy similar a la del total de accidentes laborales viales. Por tanto, las observaciones realizadas en el punto anterior sobre la evolución del total de accidentes laborales viales, también son de aplicación para los accidentes leves. La única diferencia apreciable es la menor disminución de los accidentes de tráfico, tanto I-T como J-T ya que, como es lógico y como veremos a continuación, estos dos tipos de accidentes revisten mayor gravedad.

Gráfico 9. Accidentes laborales viales leves, 2003-2012. Tasa de incidencia

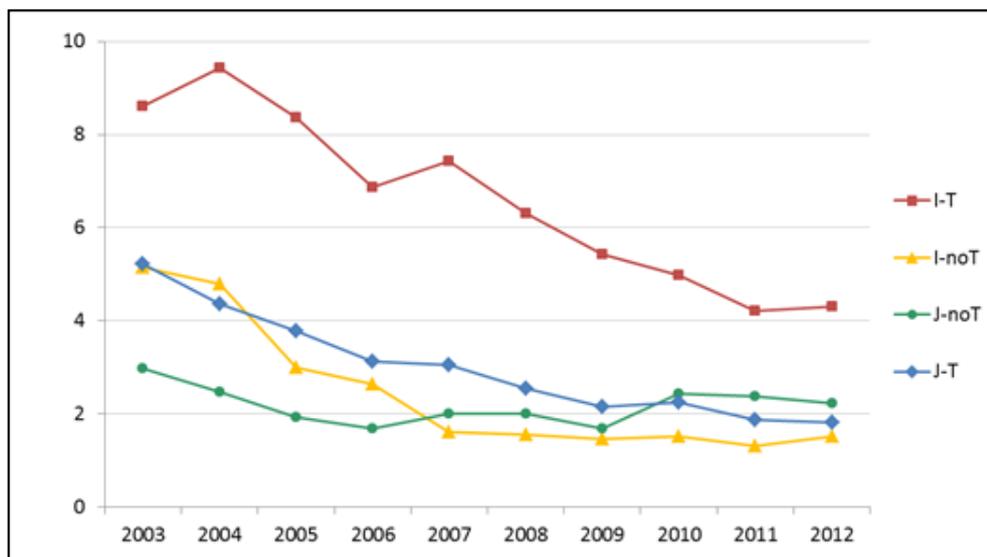


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

A diferencia de los accidentes leves, la evolución de los accidentes graves y mortales presenta una evolu-

ción generalizada a la baja, con excepción de los accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT).

Gráfico 10. Accidentes laborales viales graves, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como en los ALV leves, los I-T graves son los más numerosos, aunque su tasa de incidencia disminuye en 2012 a menos de la mitad de 2003 (50,1%)

Los I-noT graves son el tipo de accidente que más disminuye en este periodo, un 70,7% y ya en 2007 pasa a ser el tipo de accidente vial con menor tasa de inci-

dencia, a diferencia de los I-noT leves, donde ocupan el segundo lugar. Debemos destacar que esta reducción se produce de 2003 a 2007, entrando en una fase lateral en los años siguientes, en los que se mantiene en niveles en torno a los 1,5 accidentes graves por cada 100.000 ocupados, las tasas más bajas de estos años de los cuatro tipos de ALV.

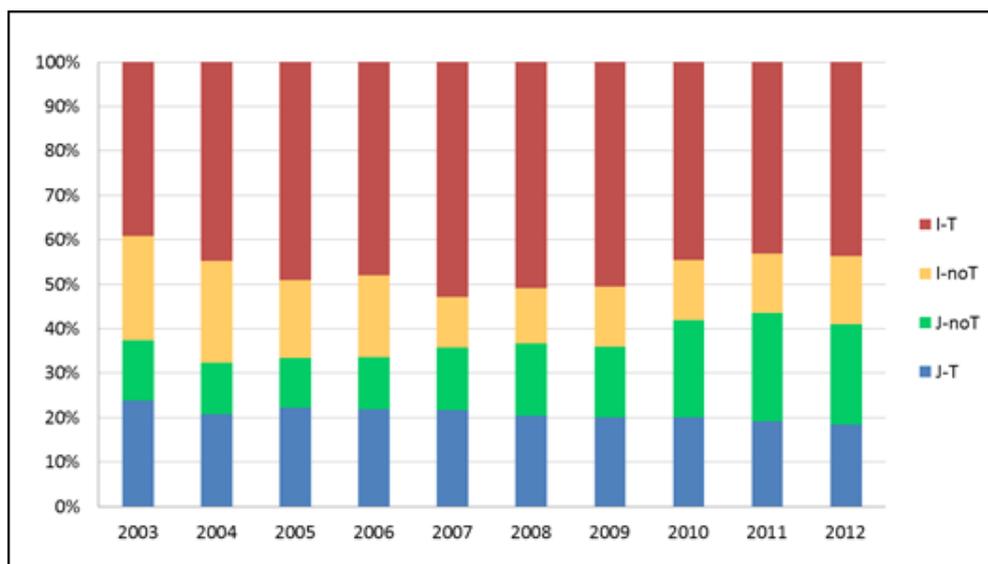
Encambio, los J-noT siguen una evolución ligeramente descendente hasta 2009, aumentando a partir de 2010 hasta llegar a ser el segundo tipo de accidente vial con mayor tasa de accidentes graves en los últimos tres años del periodo.

Los J-T graves son el segundo tipo de accidente vial cuya tasa de incidencia registra una mayor disminu-

ción en este periodo, un 65,1%, y se sitúa, al igual que los I-noT por debajo de 2 accidentes graves por cada 100.000 ocupados en los dos últimos años del ciclo.

La evolución de la importancia los accidentes graves se observa con mayor claridad en el gráfico 11, en el que se muestra el porcentaje que representa en cada año cada tipo de accidente laboral vial.

Gráfico 11. Accidentes laborales viales graves, 2003-2012. En porcentaje.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En este gráfico se aprecia cada vez mayor importancia de los J-noT, que ascienden del 13,6% sobre el total de ALV de 2003 al 22,6% en 2012, aunque no porque aumenten, como hemos visto, sino porque disminuyen los otros tres tipos de ALV. A destacar que desde 2010 superan a los accidentes de tráfico en jornada (J-T) al registrar 1.289 accidentes graves frente a 1.085 de los J-T, en el conjunto de los tres años.

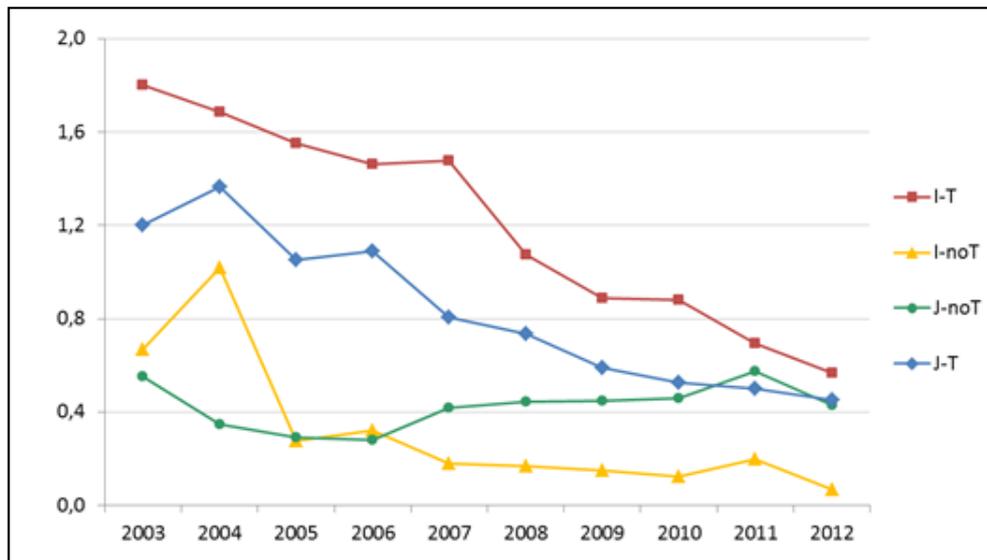
También se aprecia que los I-T graves aumentan su peso específico en los años de crecimiento económico

y lo disminuyen con la crisis.

Los I-noT graves disminuyen a menos de la mitad entre 2003 y 2007, aunque aumentan ligeramente en los años siguientes, años en que su tasa de incidencia no disminuye.

Los J-T, por su parte, siguen un descenso constante de su importancia dentro de los ALV graves, acorde con el descenso también constante de su tasa de incidencia.

Gráfico 12. Accidentes laborales viales mortales, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

La evolución de la tasa de incidencia de los accidentes mortales presenta similitudes con los accidentes graves, con una disminución mayor en líneas generales, situándose en 2012 en tasas inferiores a 0,6 accidentes mortales por cada 100.000 ocupados.

Los I-T mortales disminuyen de forma bastante regular, desde una tasa de incidencia de 1,80 en 2003 a 0,57 en 2012, lo que supone una reducción del 68,5%, minoración que se concentra a partir de 2007 (el 61,6%).

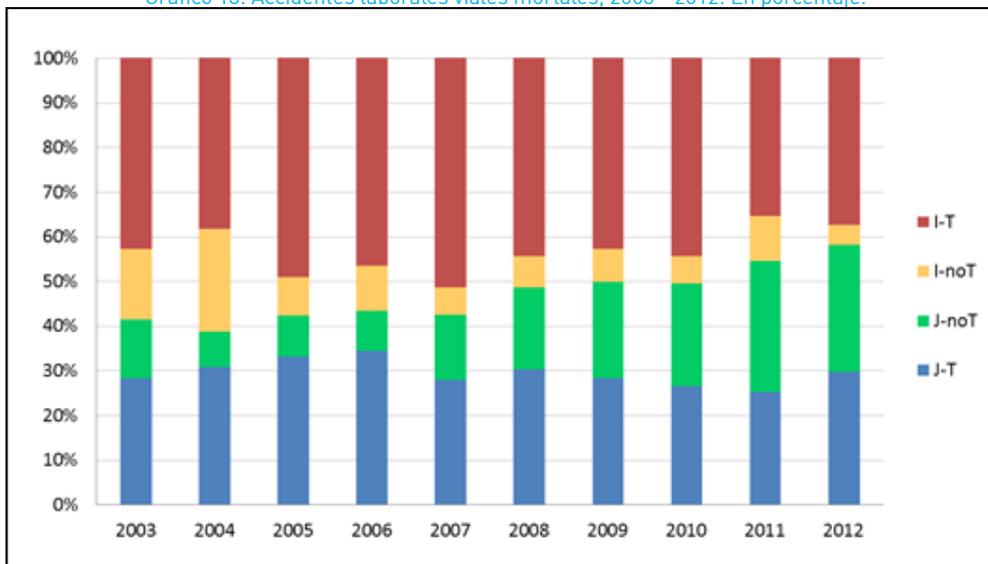
Los I-noT mortales se reducen un 89,8% entre 2003 y 2012 y desde 2007 registran las tasas más bajas, tanto en los accidentes graves como en los mortales, llegando a la mínima tasa de 0,07 al final del periodo. En este tipo de accidente debemos comentar el pico que se produce el año 2004. Estamos hablando de accidentes *in itinere* que no son de tráfico, y el año 2004 ocurrió

ron los atentados terroristas del 11 de marzo en los trenes de cercanías de Madrid. Muchos de los fallecidos se dirigían al trabajo, por ese motivo, constan en estas estadísticas.

Por su parte, como ya vimos en los accidentes graves, la tasa de los J-noT mortales sigue una evolución distinta, disminuyendo hasta 2006 y aumentando desde entonces hasta 2011, año en que supera a los J-T. En conjunto, aunque su tasa de incidencia disminuye del 0,56 en 2003 al 0,43 en 2012, su evolución debe calificarse de lateral.

Los J-T, que constituyen el segundo tipo de accidentes viales mortales (excepto en 2011), disminuyen un 62,2% en estos 10 años, de forma bastante constante, independientemente de la evolución de la economía y el mercado de trabajo, como los demás ALV mortales, excepto los J-noT.

Gráfico 13. Accidentes laborales viales mortales, 2003 - 2012. En porcentaje.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico 13 observamos que también los accidentes en jornada que no son de tráfico (J-noT) mortales aumentan su proporción en el conjunto de los accidentes viales, en concreto, del 13,1% en 2003 al 28,4% en 2012. A destacar que desde 2010 se equiparan con los accidentes de tráfico en jornada (J-T) al registrar 268 frente a 271 de los J-T, en el conjunto de los tres años.

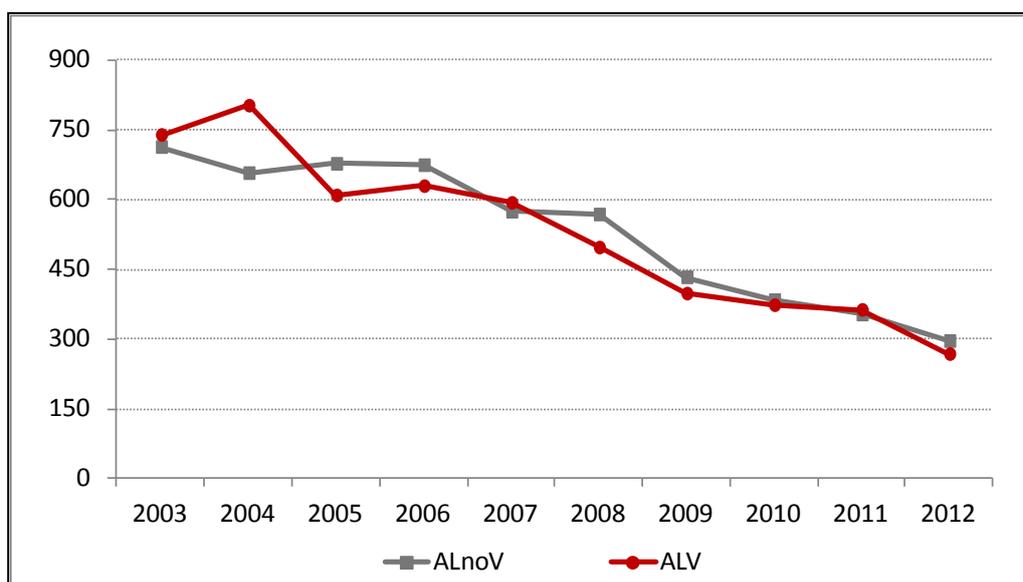
Los J-T mortales mantienen similares porcentajes en 2003 (28,4%) y 2012 (29,9%) aunque presentan oscilaciones a lo largo de los 10 años. Su tasa media en este periodo es del 29,6%.

Por su parte, los I-noT, al registrar pocos accidentes mortales, alcanzan cotas en general inferiores al 10% desde 2005, para finalizar el periodo en un 4,5% del total de ALV.

La importancia de los I-T mortales sigue en general la evolución de la economía, también en los accidentes mortales, aumentando un 20,3% hasta 2007 y disminuyendo un 27,2% en los años siguientes.

Para finalizar el apartado dedicado a la gravedad de los ALV, se considera necesaria la comparación de los accidentes viales (ALV) graves y mortales con los accidentes laborales mortales que no son viales (ALnoV).

Gráfico 14. Accidentes laborales mortales, viales y no viales, 2003 - 2012. Valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia

El gráfico 14 reproduce el número y la evolución de los accidentes mortales viales y no viales. Son muy parecidos.

En primer lugar debemos destacar el descenso constante de los accidentes laborales mortales, de un 61,2% en el conjunto de los 10 años.

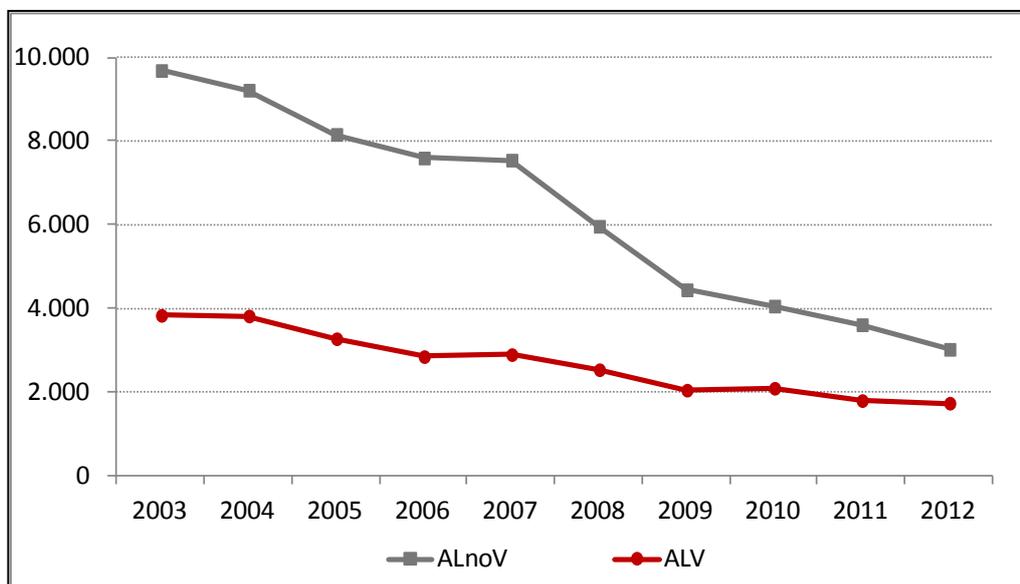
En segundo lugar, que en el total del periodo se registran 5.271 accidentes viales mortales y 5.329 accidentes no viales, cifras muy similares. Los primeros suponen el 49,7% del total y los segundos el 50,3%.

El mencionado pico de los I-noT del año 2004 no desvirtúa esta similitud, ya que en los últimos tres años también se registran porcentajes similares, el 50,7% de los accidentes mortales no son viales, frente al 49,3% que sí lo son.

Frente a estos registros tan similares, debemos recordar que el total de los ALV es cinco veces inferior a los ALnoV.

En segundo lugar, que en el total del periodo se registran 5.271 accidentes viales mortales y 5.329 accidentes no viales, cifras muy similares. Los primeros suponen el 49,7% del total y los segundos el 50,3%.

Gráfico 15. Accidentes laborales graves, viales y no viales, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

Los accidentes graves disminuyen en conjunto un porcentaje similar, aunque superior, al de los accidentes mortales (64,8%), pero presentando diferencias significativas.

La primera es que los ALV graves son menos numerosos que los accidentes no viales. En 2003 representaban el 28,4% del total.

La segunda es que los ALV graves descienden en menor medida en este periodo, un 54,7% frente al descenso del resto de los accidentes laborales que descienden un 68,8%.

Por este motivo, la importancia de los accidentes viales graves aumenta con el paso de los años, hasta el

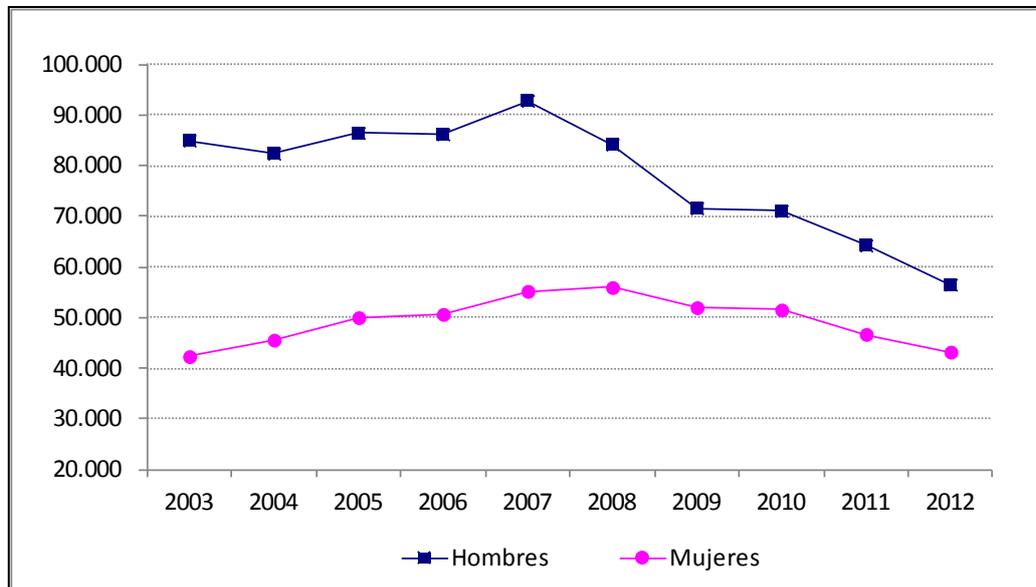
36,5% del total de accidentes laborales graves. En los tres últimos años del estudio, los ALV graves representan más de una tercera parte del total de los accidentes laborales graves.

4. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por sexo.

4.1. Datos globales

En el total de accidentes laborales viales (ALV) distribuido por sexos, se aprecia claramente que los hombres tienen más accidentes que las mujeres, aunque esta separación tiende a disminuir con el paso de los años.

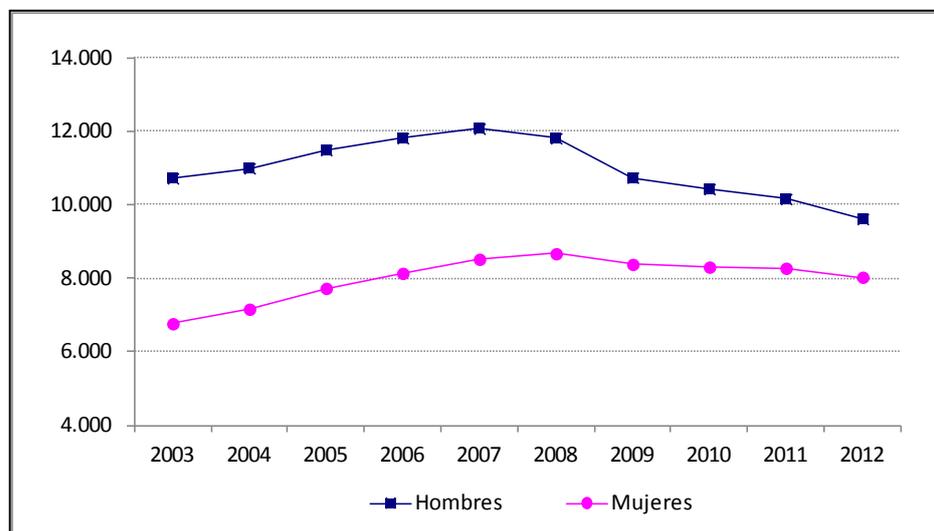
Gráfico 16. Distribución de los ALV por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia

También se aprecia que el total de accidentes aumentan hasta 2007 en los hombres y hasta 2008 en las mujeres, y que a partir de estos años disminuyen más en los hombres que en las mujeres.

Gráfico 17. Población ocupada. Distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos en millares.



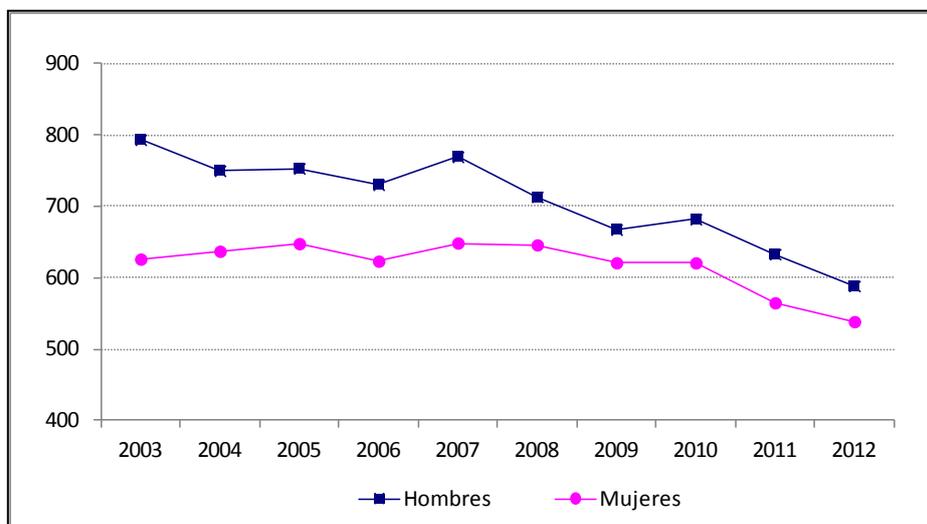
Fuente: INE y elaboración propia

En relación a la población ocupada, el aumento registrado en los años de crecimiento económico es superior en las mujeres que en los hombres, y la disminución posterior mayor en los hombres, por estos dos motivos en el conjunto de los 10 años la población ocupada masculina había disminuido un

10,3%, mientras que la femenina había aumentado un 18,7%.

En esta distinta evolución se deben tener en cuenta la influencia de las políticas de igualdad desarrolladas por los distintos Gobiernos.

Gráfico 18. Distribución de los ALV por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



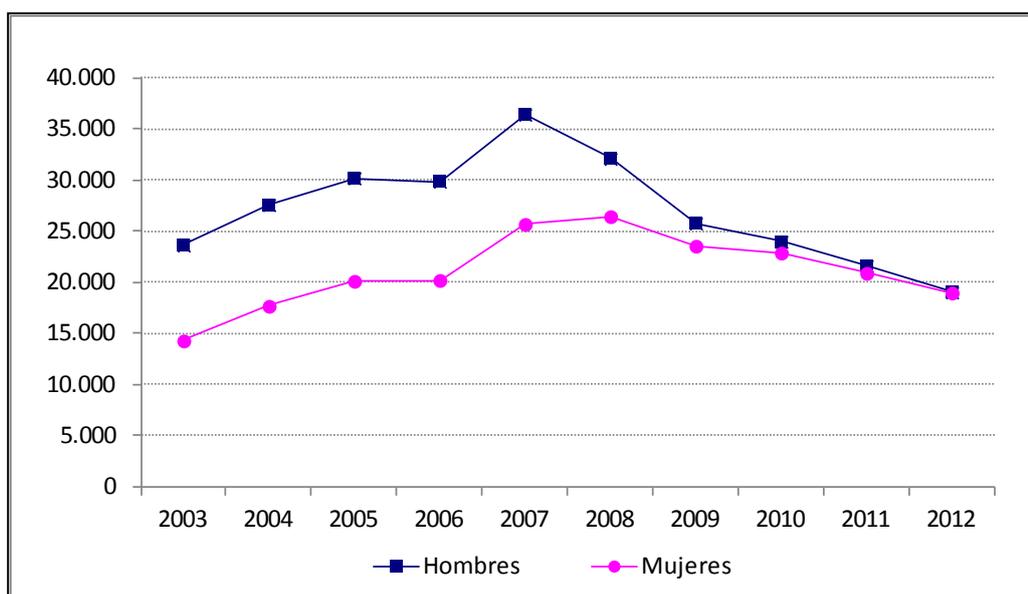
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

La tasa de incidencia nos indica la accidentabilidad de uno y otro sexos. Debido a la diferente evolución de la población ocupada, la tendencia a aproximarse que hemos visto en el total de accidentes se acentúa en la tasa de incidencia, aunque se mantiene la diferencia. En la media de los últimos cinco años los hombres se accidentan un 9,8% más que las mujeres, cuando en 2003 se accidentaban un 26,7% más.

4.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

Para una mejor comprensión de los cuatro tipos de accidentes laborales viales, se ha utilizado la misma escala en todos los gráficos de valores absolutos y en los de la tasa de incidencia, por ello los más frecuentes, los I-T, ocupan la parte alta del gráfico y el resto las partes media y baja.

En otras palabras, la diferencia de la tasa de incidencia de hombres y mujeres se reduce desde los 167 accidentes por cada 100.000 trabajadores de 2003, a los 50 de 2012.

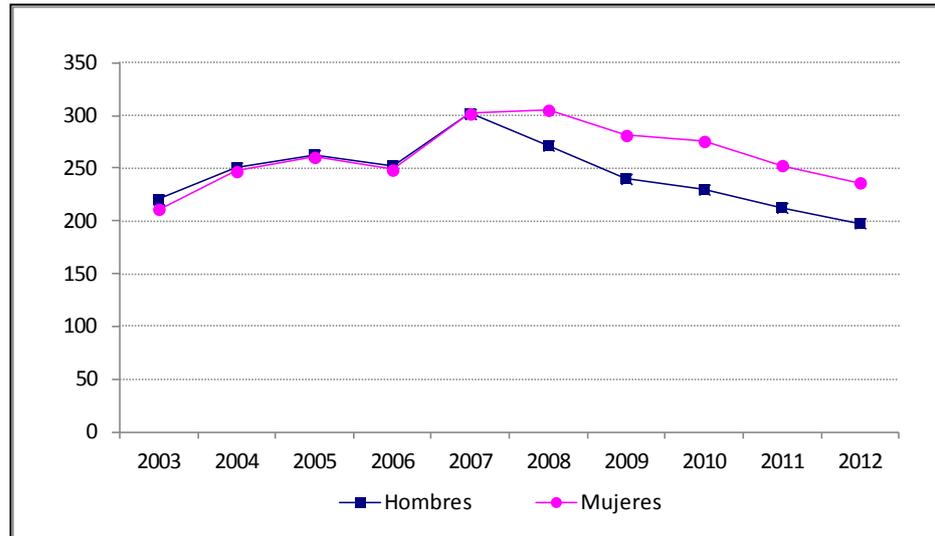
Gráfico 19. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos

El estudio de los cuatro tipos de ALV nos mostrará que las diferencias entre hombres y mujeres aparecen en todos y cada uno de ellos, aunque de forma distinta, como veremos.

En los accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), la diferen-

Fuente: MEYSS y elaboración propia
 cia del total de accidentes se mantiene estable en los años de crecimiento entorno a los 10.000 accidentes registrados más por los hombres, sin embargo esta cifra se reduce con los años hasta tan sólo 60 accidentes en 2012.

Gráfico 20. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

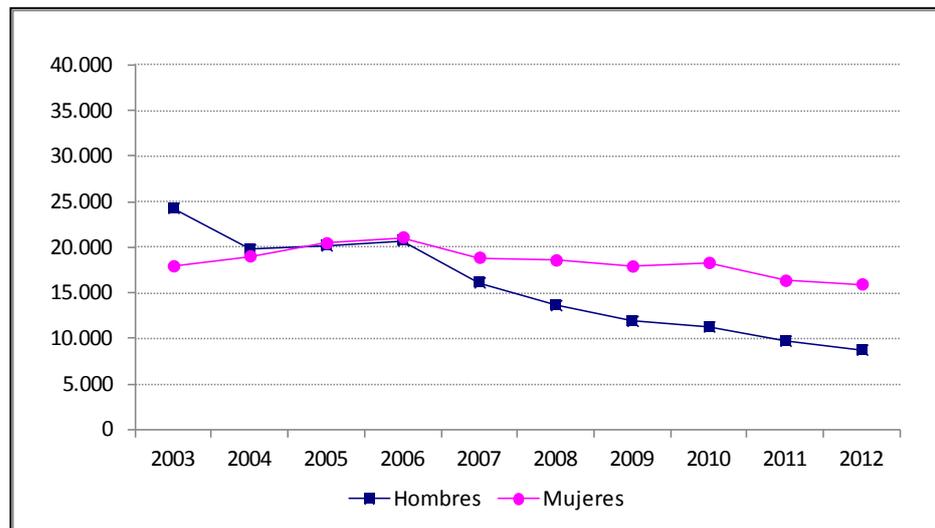
La tasa de incidencia de los I-T nos muestra que hombres y mujeres se accidentaron por igual hasta 2007, y que las mujeres se accidentaron más, y de forma constante, desde entonces. En concreto, un 17,2% más de media en estos 5 años.

Por tanto, en los accidentes *in itinere* de tráfico (I-T) hombres y mujeres se accidentan por igual en épocas

de crecimiento y las mujeres se accidentan más en épocas de crisis.

También debemos destacar que en el conjunto del periodo la accidentabilidad *in itinere* de tráfico disminuye un 10,1% en los hombres y, en cambio, aumenta un 11,9% en las mujeres.

Gráfico 21. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

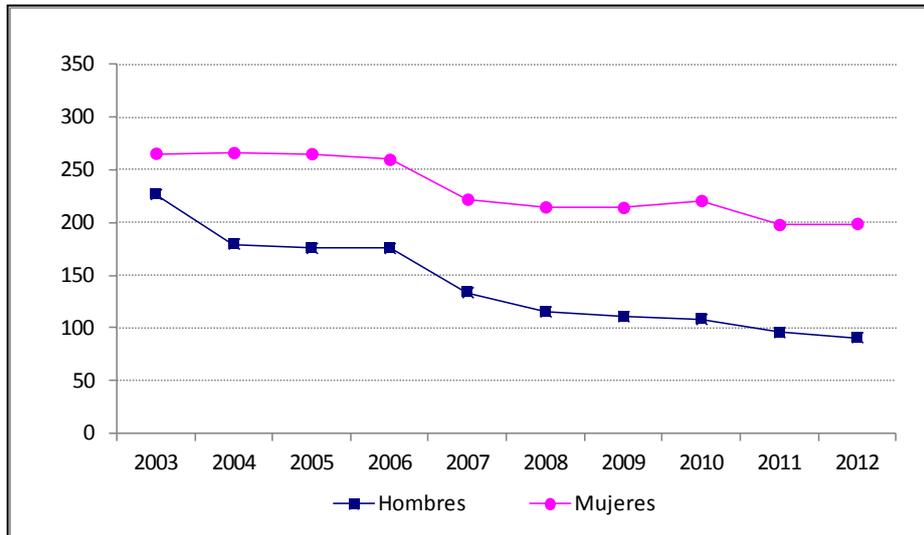


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En el total de accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), hombres y mujeres tienen cantidad similar de accidentes hasta 2006, año a partir del cual en los

hombres disminuye de forma considerable (57,9%) y, por el contrario, entre las mujeres la disminución es de menor calado (24,4%).

Gráfico 22. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



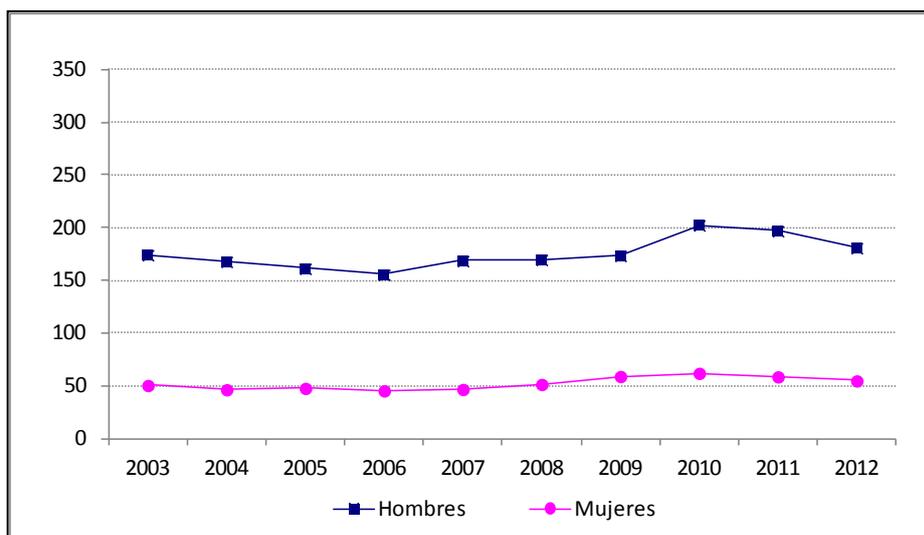
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Alexistir una menor población ocupada femenina, el mayor número absoluto de accidentes hace que, al observar la tasa de incidencia, veamos que las mujeres se accidentan mucho más que los hombres en los desplazamientos *in itinere* que no son de tráfico. Un 43,4% más de media que los hombres en los años de crecimiento, y un 100,6%, es decir, más del doble, en los años de recesión. Esta diferencia es muy ele-

vada y merecería un estudio en profundidad sobre sus causas.

En relación a los accidentes viales en jornada, sólo mostramos la gráfica de la tasa de incidencia, al no presentar diferencias significativas respecto a la gráfica de los valores absolutos.

Gráfico 23. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

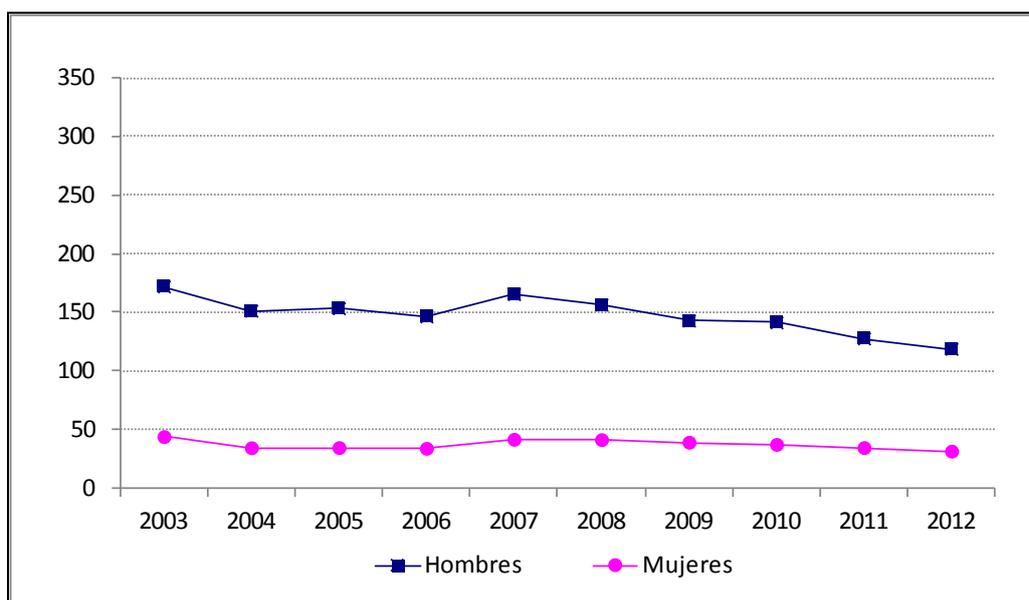
En relación a los J-noT, observamos una evolución lateral con un ligero aumento del 3,8% en el caso de los hombres y del 8,6% en el caso de las mujeres, en el total del periodo.

Aunque se aprecia que los hombres se accidentan más en los J-noT, en concreto 3,3 veces más, podemos observar que la evolución a lo largo de los años es casi paralela.

El hecho de que los hombres se accidenten más que

las mujeres puede atribuirse a que los desplazamientos durante la jornada de trabajo son realizados habitualmente más por hombres que por mujeres, como también ocurre en los desplazamientos de tráfico durante la jornada laboral, que veremos a continuación. Por ello, la distribución por sexos de estos dos tipos de accidente laboral vial no puede ser considerada para las conclusiones de este estudio, ya que debería ponderarse respecto del número de hombres y mujeres que se desplazan durante la jornada laboral, y no disponemos de esa información.

Gráfico 24. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como en los J-noT, en los J-T observamos también una evolución muy parecida en hombres y mujeres a lo largo de este periodo, sin embargo, en los J-T la evolución es lateral hasta 2007 y a la baja en los años siguientes.

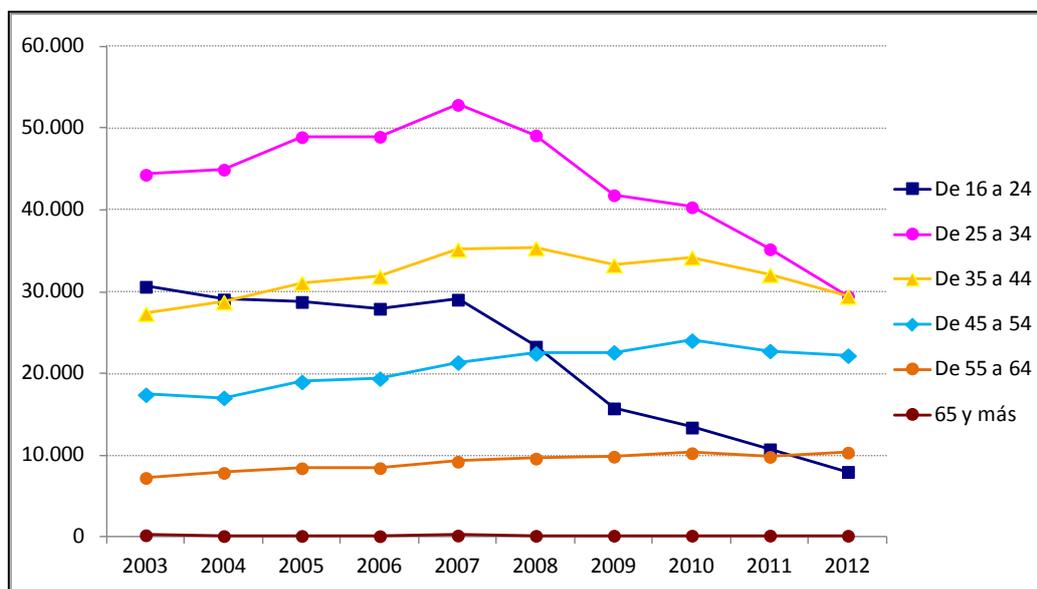
En concreto, la tasa de incidencia disminuye de 2003 a 2007 un 3,8% en los hombres y un 5,3% en las mujeres, mientras que de 2007 a 2012 disminuye un 28,3% en los hombres y un 24,4% en las mujeres.

5. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por grupos de edad.

5.1. Datos globales

En el estudio de los ALV por tramos de edad a lo largo de 10 años debemos tener en cuenta que los grupos de edad son también de 10 años, por lo que todas las personas ocupadas aparecen necesariamente en dos de los grupos de edad. Así, el trabajador que en 2004 sufrió un accidente laboral vial con 40 años y en 2010 sufrió otro con 46, constará en el grupo de 35 a 44 en el primer caso y en el de 45 a 54 en el segundo.

Gráfico 25. Distribución de los ALV por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

En el gráfico 25 se aprecia un cambio de tendencia en el año 2007 para tres de los seis tramos de edad, en concreto para los tres de menor edad, mientras que los tres de mayor edad siguen un camino ascendente, más o menos regular, también para los mayores de 65 años, aunque no se aprecie en el gráfico.

En total de accidentes, el grupo de edad de 16 a 24 años es el que registra un mayor descenso, del 73,8%, sobre todo a partir de 2007, ya que el periodo 2003-2007 disminuye sólo el 5,1%.

Los grupos de 25 a 34 y de 35 a 44 años cambian la tendencia al alza por bajista en 2007, aunque el primero de forma mucho más acusada que el segundo. De 25 a 34 años, los accidentes aumentan en el primer periodo un 19,3%, mientras que en el segundo descienden un 44,3%. En total disminuyen un 33,5%.

La diferencia con el tramo de 35 a 44 años radica que éste no disminuye, sino que aumenta un 7,7% en el

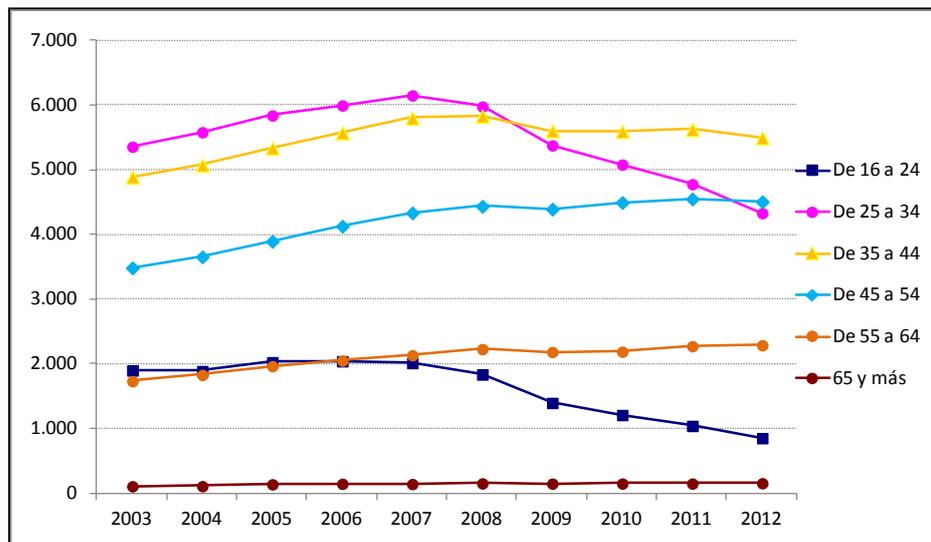
conjunto del periodo. Por ciclos, en este tramo de edad los ALV aumentan un 28,7% de 2003 a 2007 y disminuyen un 16,3% de 2007 a 2012.

Las personas ocupadas de 45 a 54 años de edad aumentan el número de accidentes laborales un 27,4%, y ello a pesar del descenso que se observa en los años 2011 y 2012.

El grupo de edad de 55 a 64 años aumenta de forma constante a lo largo de todo el periodo, excepto en 2011, registrando un aumento total del 42,6%

No se aprecia en el gráfico la evolución del grupo de 65 y más años, debido a su escaso volumen. Registra 263 accidentes en 2003, cifra que consideramos extrañamente elevada. Baja a 166 en 2004 e inicia un aumento irregular hasta los 206 accidentes viales registrados en 2012.

Gráfico 26.1. Distribución de la población ocupada por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos en millares.



Fuente: INE y elaboración propia

En el gráfico 26.1 se muestra la evolución de la población ocupada.

Recordar que la población ocupada registra, a efectos prácticos, las mismas cifras en 2003 y 2012 por lo que las disminuciones en unos grupos de edad conllevan aparejado el incremento en otros.

En el total de los diez años destaca que sólo disminuye la población ocupada de menos de 35 años, un 55,1% los menores de 24 años y un 19,2% los ocupados de 25 a 34 años.

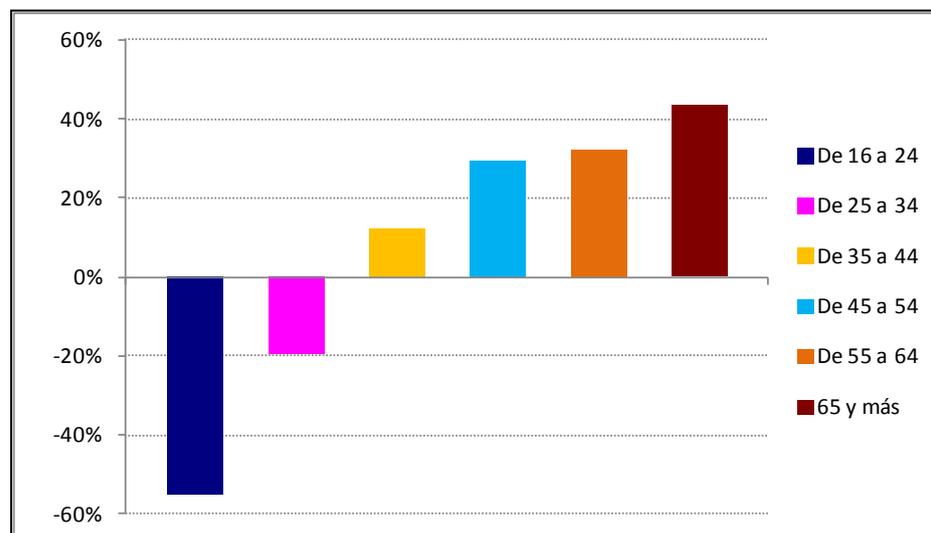
El cambio de ciclo económico afecta en menor medi-

da a la población de entre 35 y 44 años, que aumenta un 12,4% en los diez años, a pesar de descender un 5,3% en el segundo ciclo.

En los demás grupos, a mayor edad se registra mayor incremento de ocupados. El 29,3% entre 45 y 54 años, el 32,0% entre 55 y 64 y el 43,6% en los de más de 64.

En esta evolución, de la que se muestra el total en el gráfico 62.2, se debe tener en cuenta que a lo largo de los diez años la población trabajadora cambia de un grupo de edad al siguiente, debido al paso del tiempo, y también la baja incorporación de los jóvenes al mercado de trabajo.

Gráfico 26.2. Evolución de la población ocupada por grupos de edad, 2003-2012. Porcentaje.

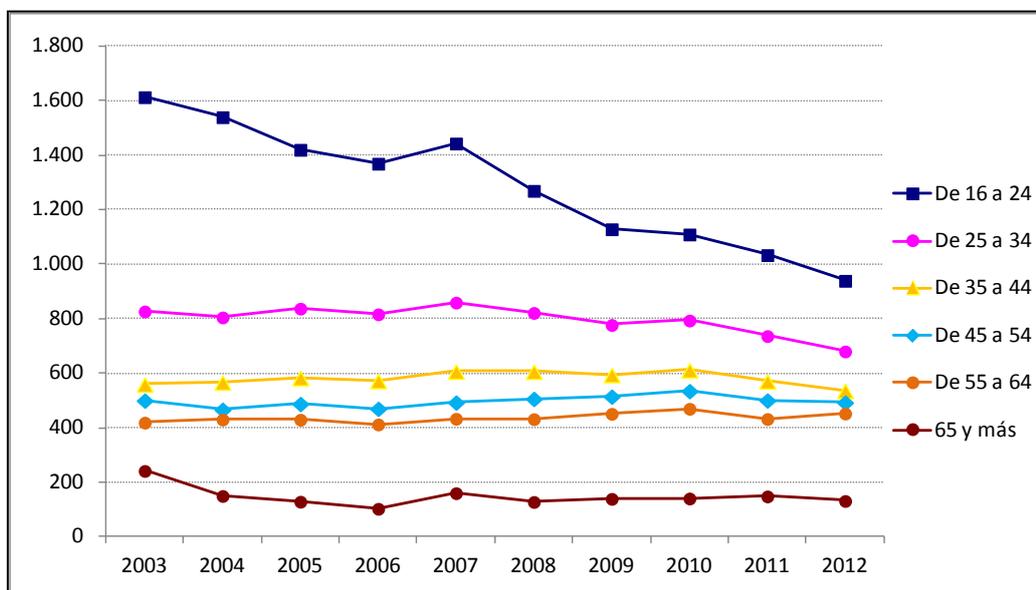


Fuente: INE y elaboración propia

Al observar la tasa de incidencia, en el gráfico 27, vemos que en todo el periodo a mayor edad corresponde mayor accidentabilidad laboral vial. Destacar

que en los tres grupos de 35 a 54 años aunque las diferencias son escasas, se mantienen a lo largo de los 10 años.

Gráfico 27. Distribución de los ALV por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Destaca el grupo de 16 a 24 años, tanto por tener las tasas más altas, como por su mayor descenso, del 41,7% en el periodo. A pesar de este descenso, al final del periodo la diferencia con los otros grupos de edad sigue siendo elevada.

Los grupos de 25 a 34 años y de 35 a 44 aumentan sus tasas de incidencia de 2003 a 2007 y las disminuyen en años sucesivos. En total, el primero registra un descenso en la accidentabilidad del 17,7% y el segundo del 4,2%.

De 45 a 54 años la evolución es lateral, con una disminución en el conjunto del periodo del 1,5%.

En cambio, el tramo de 55 a 64 años registra un aumento total del 8,0%. Hemos visto que en este tramo han aumentado tanto el total de accidentes como el total de población ocupada. El aumento de la tasa de incidencia nos indica que los ALV han aumentado en mayor medida que la ocupación.

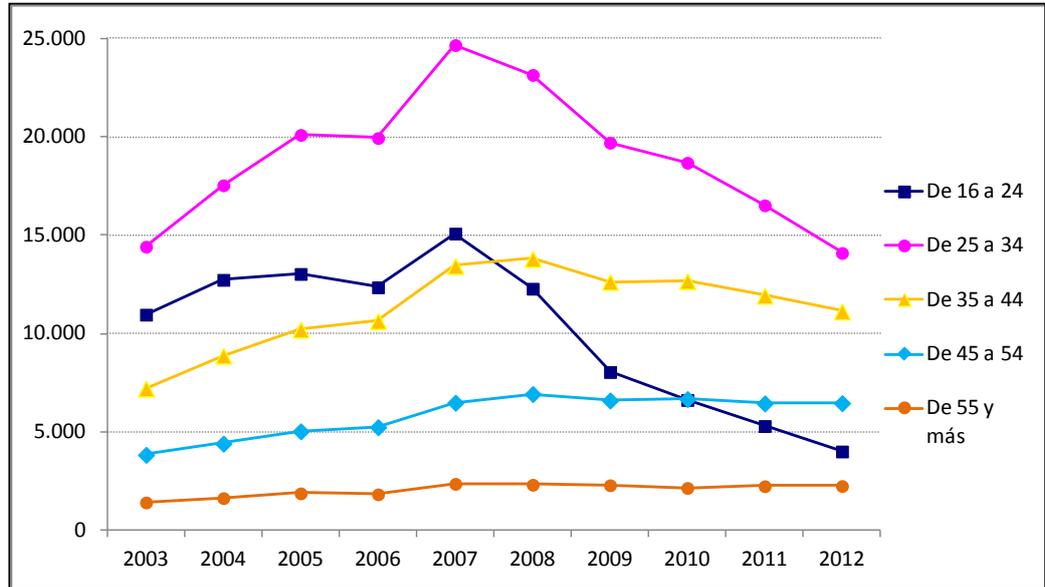
Los ocupados de 65 en adelante registran un fuerte descenso en 2004 para estabilizarse después. Sin considerar el año 2003, registran un descenso en el periodo del 12,2% de 2004 a 2012.

5.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

Al realizar el análisis de los cuatro tipos de ALV debemos tener en cuenta el escaso volumen en el grupo de 65 y más años, tanto de accidentes como de población ocupada. Por ello no se considera procedente su subdivisión en los cuatro tipos de ALV, ya que los valores obtenidos, al ser muy pequeños generarían variaciones de porcentajes muy elevadas que no deben tenerse en cuenta en los análisis estadísticos. Por este motivo, este grupo de edad se añade al grupo de 55 a 64 años, que pasa a denominarse de 55 y más años.

Para una mejor visualización de los gráficos, en el estudio de los cuatro tipos de accidentes laborales viales, se ha utilizado una escala distinta para los I-T, tipo de ALV considerablemente más numeroso. En concreto, para los valores absolutos se utiliza una escala de 0 a 25.000 para los I-T y una escala de 0 a 15.000 para los otros tres tipos de ALV. De la misma forma se ha procedido para las tasas de incidencia, que van de 0 a 800 para los I-T y de 0 a 500 para los demás.

Gráfico 28. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

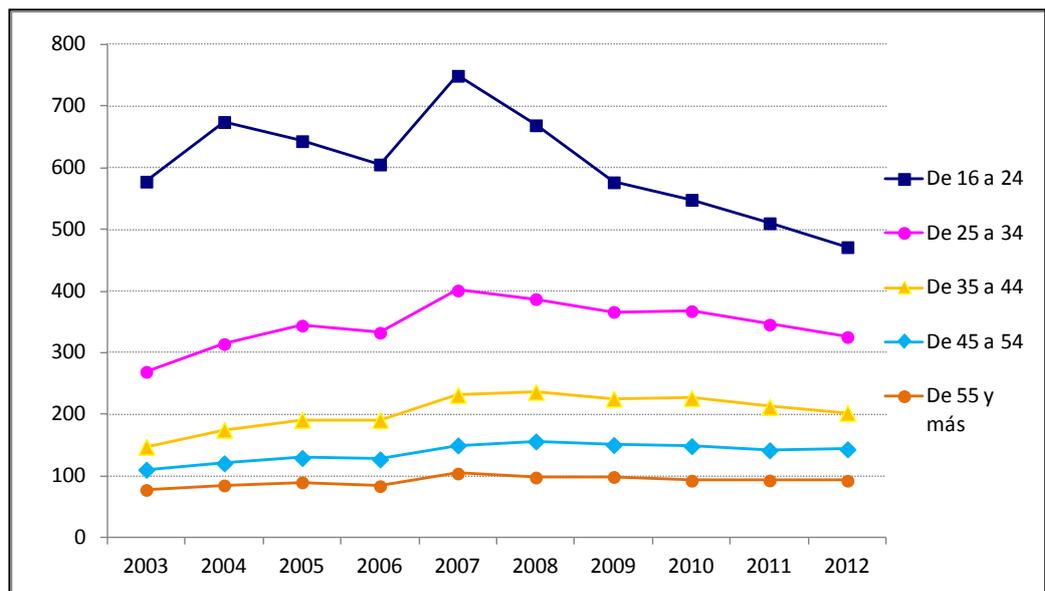
Al ser el tipo de ALV más frecuente, la gráfica obtenida guarda un cierto parecido con el total de accidentes, aunque las variaciones en los dos periodos son de mayor nivel, y la disminución en el conjunto del periodo es inferior.

El grupo de edad que más disminuye, aunque en menor medida que en el total de ALV, es el de 16 a 24 años, un 63,4%. El de 25 a 34 disminuye únicamente un 2,2%.

El resto de grupos de edad aumenta el número de I-T, todos más del 50%, siendo el aumento más elevado el de 45 a 54 años, con un 68,2%.

A pesar de esta diferente evolución, en todos los grupos de edad se refleja el cambio de ciclo económico. Todos los grupos aumentan de 2003 a 2007 y disminuyen de 2007 a 2012, aunque de los 45 años en adelante de forma poco significativa, en valores absolutos.

Gráfico 29. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

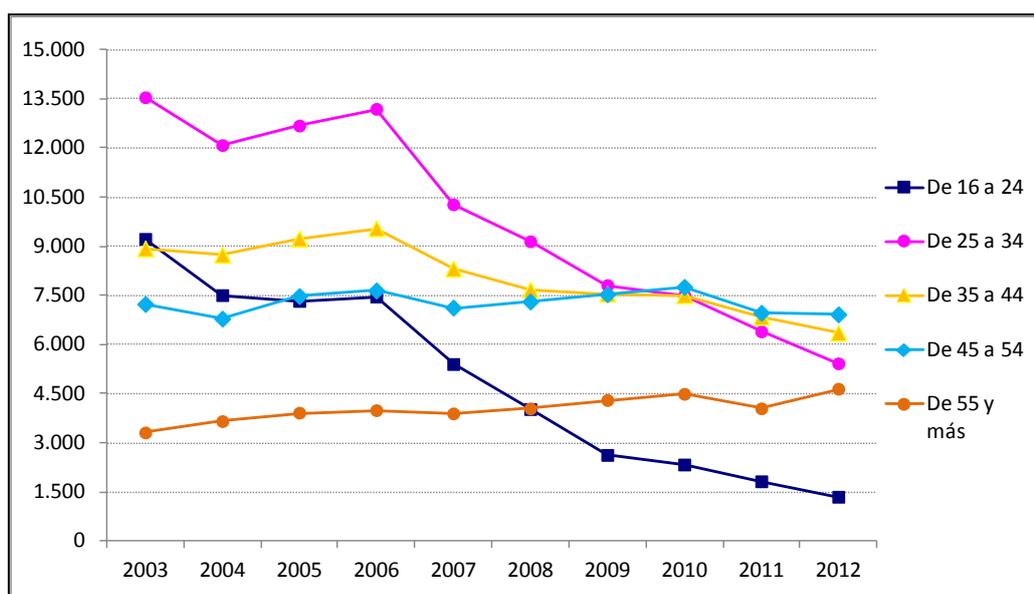
En la tasa de incidencia también observamos que todos los grupos de edad cambian la tendencia el año 2007, aumentando en los años anteriores y disminuyendo en los posteriores.

Aunque en el total del periodo únicamente el grupo de 16 a 24 años disminuye su accidentabilidad, un 18,4%, mientras que el resto de grupos la aumenta.

De 25 a 34 años un 21,0%, de 35 a 44 años un 37,3%, de 45 a 54 años un 30,0% y de 55 años y más un 19,3%.

En consecuencia, podemos afirmar que los I-T aumentan en épocas de bonanza económica y disminuyen en menor medida en épocas de crisis, en todas las edades.

Gráfico 30. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

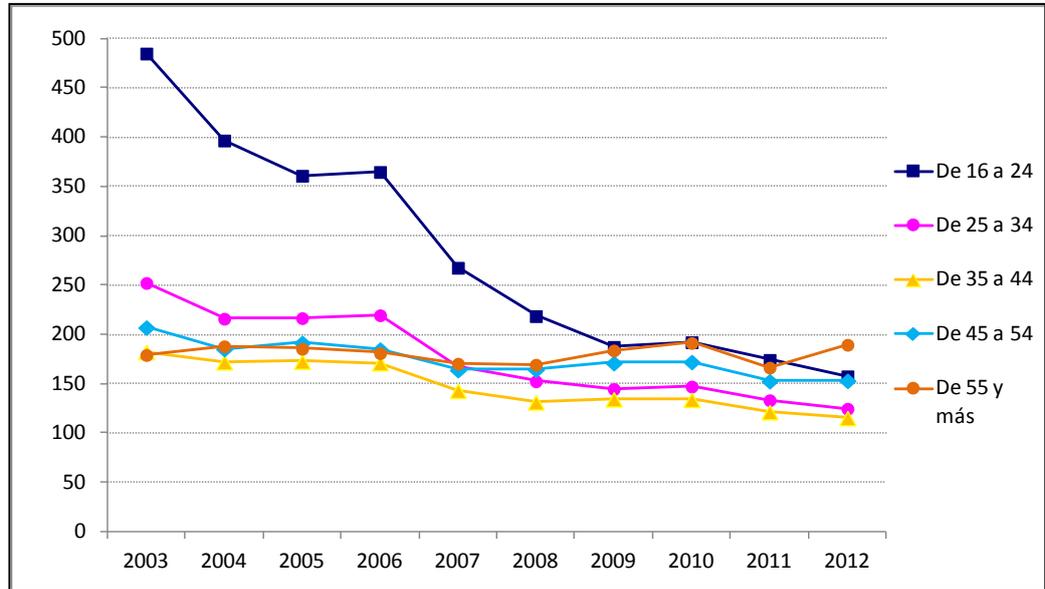
Los I-noT tienen una evolución muy distinta. Los grupos de 16 a 24 años y de 25 a 34 presentan evoluciones parecidas, con una reducción del 85,4% el primero y del 60,0% el segundo, produciéndose los mayores descensos a partir del año 2006.

El grupo de 35 a 44 también inicia su cambio de tendencia en 2006, aunque su disminución es menor, del 28,8%.

En cambio, el grupo de 45 a 54 evoluciona de forma lateral, con una disminución final del 4,4%.

Por su parte el grupo de 55 años y más presenta una tendencia constante al alza, que le lleva a aumentar los I-noT un considerable 40,4%, porcentaje en el que tiene su influencia el aumento de la población ocupada de este grupo de edad.

Gráfico 31. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia

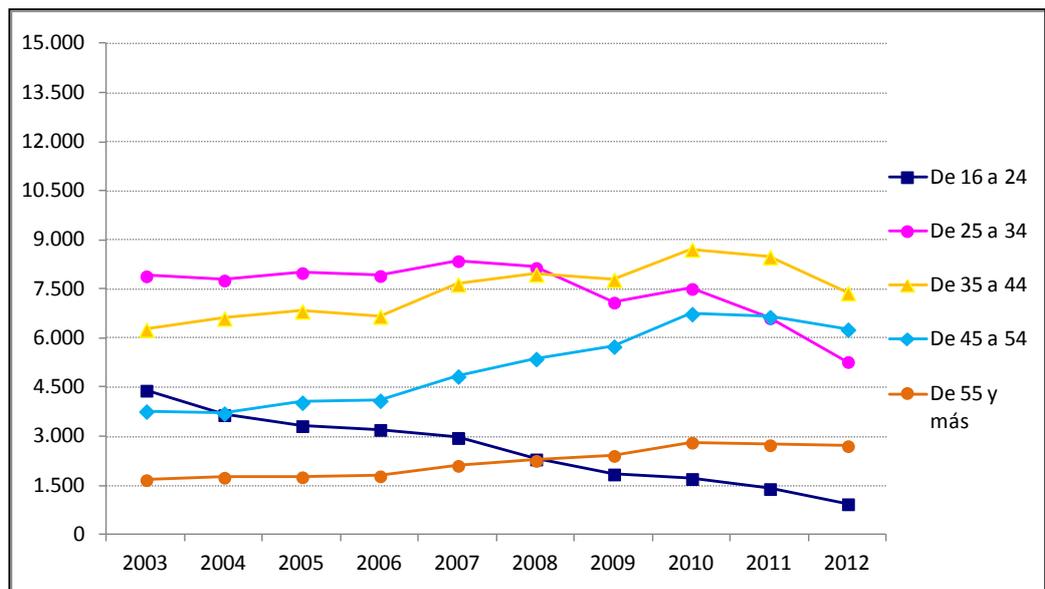


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En la evolución de la tasa de incidencia observamos por una parte el importante descenso del grupo de menor edad, que le lleva a equipararse con los demás grupos desde 2009. Los tres siguientes grupos siguen una tendencia a la baja, de menor calado conforme aumenta la edad. En concreto, del 50,5% de 25 a 34 años, del 36,7% de 35 a 44 años y del 26,0% de 45 a 54 años.

Caso distinto es del grupo de 55 años y más, cuya accidentabilidad aumenta un 5,8% en el periodo y se sitúa como el grupo con la tasa más elevada en 2012. Debemos mencionar que es el único grupo de edad cuya tasa de I-noT (190) es superior a su tasa de IT (93). En conclusión, procede prestar especial atención a los mayores de 54 años en los desplazamientos que no son de tráfico entre su centro de trabajo y su domicilio habitual.

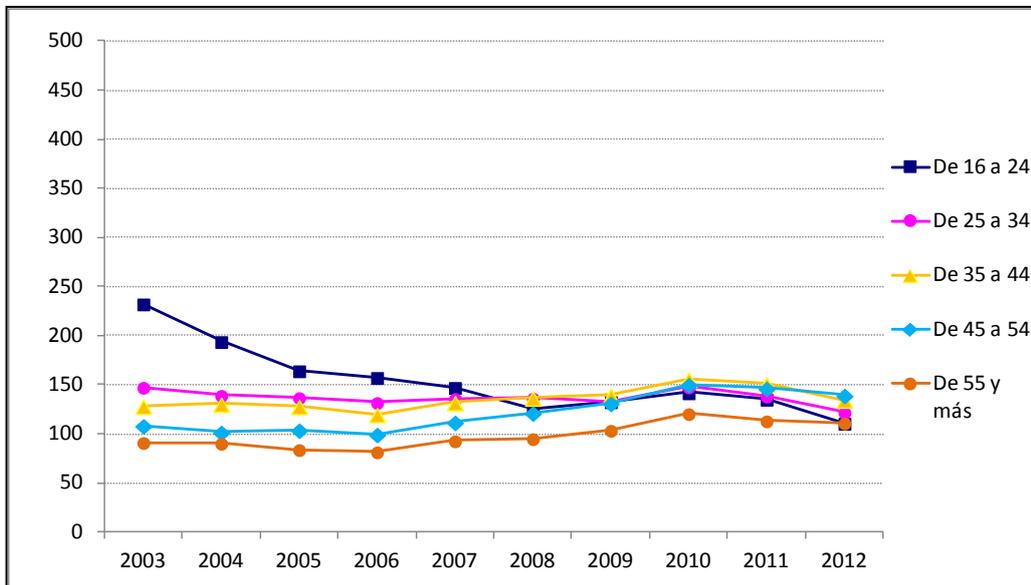
Gráfico 32. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

Observamos en el gráfico 32 que los J-noT más numerosos se concentran en las franjas de edad de 25 a 54 años, mientras que los grupos de menor y mayor edad presentan el menor número de accidentes.

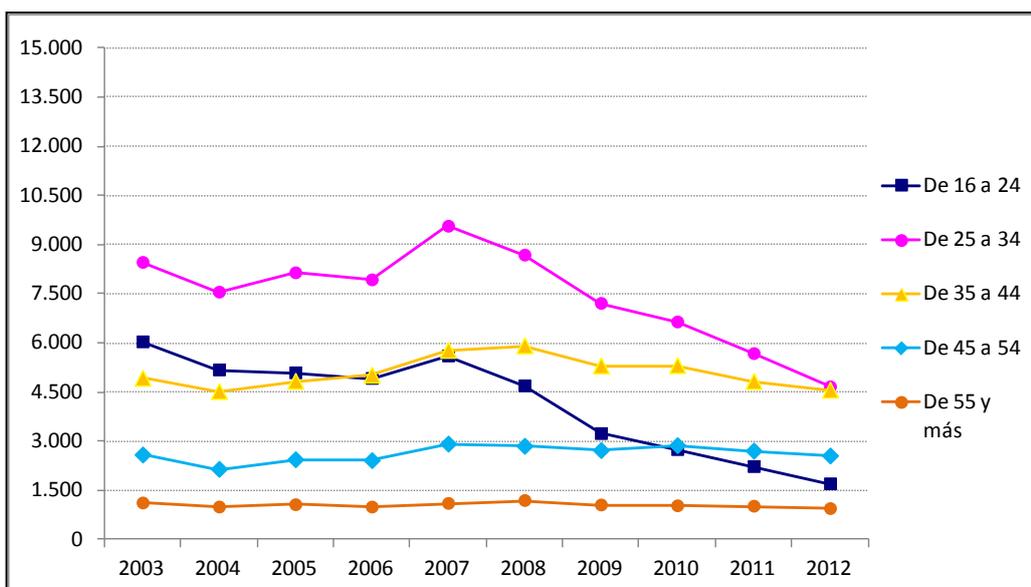
Gráfico 33. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico de la tasa de incidencia de los J-noT, observamos que, a partir del año 2009, la tasa de incidencia de todos los grupos de edad oscila entre 100 y 150 accidentes cada 100.000 trabajadores. Ello, sumado a las leves oscilaciones que presenta la gráfica, nos hace concluir que la distribución por grupos de edad no es significativa de este tipo de accidentes laborales viales.

Gráfico 34. Accidentes de tráfico en jornada (T-J), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos

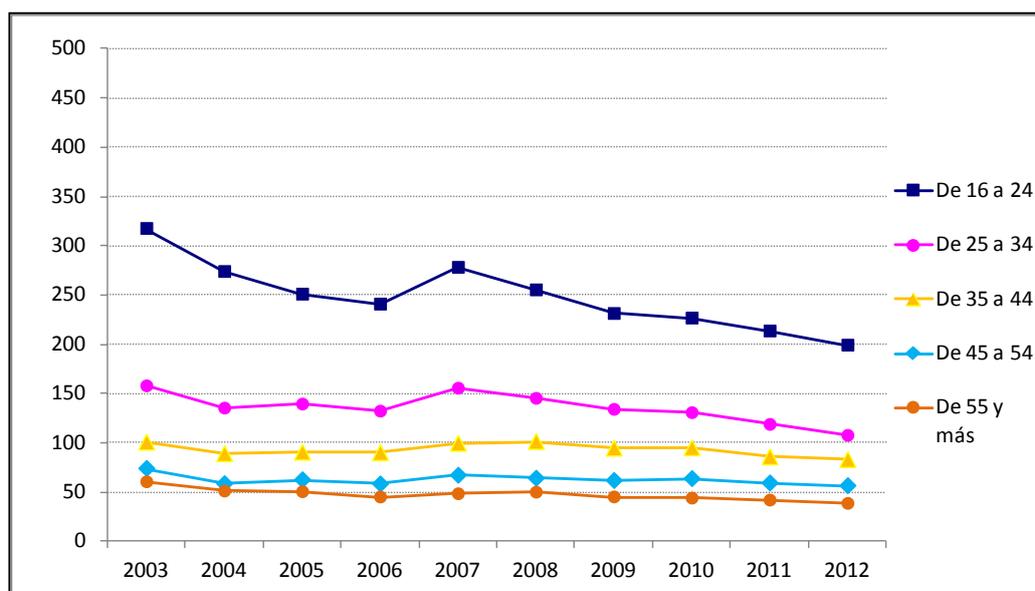


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En valores absolutos, los T-J aumentan hasta 2007 en la población de 25 a 54 años, siendo estables en este primer periodo el grupo de edad más joven y el de mayor edad. A partir de 2007, disminuyen los cinco grupos de edad, en especial los dos de menor edad, el de 16 a 24 años (69,7%) y el de 25 a 34 (51,3%).

En el conjunto de los 10 años, son también estos dos grupos los únicos que disminuyen de forma clara, un 71,8% y un 44,9% respectivamente. De 35 a 44 años disminuyen un 7,4%, de 45 a 54 se mantienen al disminuir sólo un 1,2%, y de 55 y más años disminuyen un 15,4%.

Gráfico 35. Accidentes de tráfico en jornada (T-J), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Encambio, la tasa de incidencia de los T-J, nos muestra que la accidentabilidad disminuye conforme aumenta la edad de los trabajadores, como ya vimos en los I-T, aunque las tasas de los accidentes de tráfico *in itinere* son superiores en más del doble a las de los accidentes de tráfico en jornada.

A diferencia de los I-T, en los T-J la tasa de incidencia disminuye tanto antes de 2007 como después, aunque en el primer periodo de forma menos significativa. En conjunto, como en los valores absolutos, también descienden los más jóvenes (37,3%) son los que registran el mayor descenso, y también las tasas más altas, seguidos por los de mayor edad (36,2%), el grupo de 25 a 34 años (31,8%), de 45 a 54 (23,6%), siendo el grupo de 35 a 44 el que menos disminuye su tasa de incidencia de los J-T (17,6%).

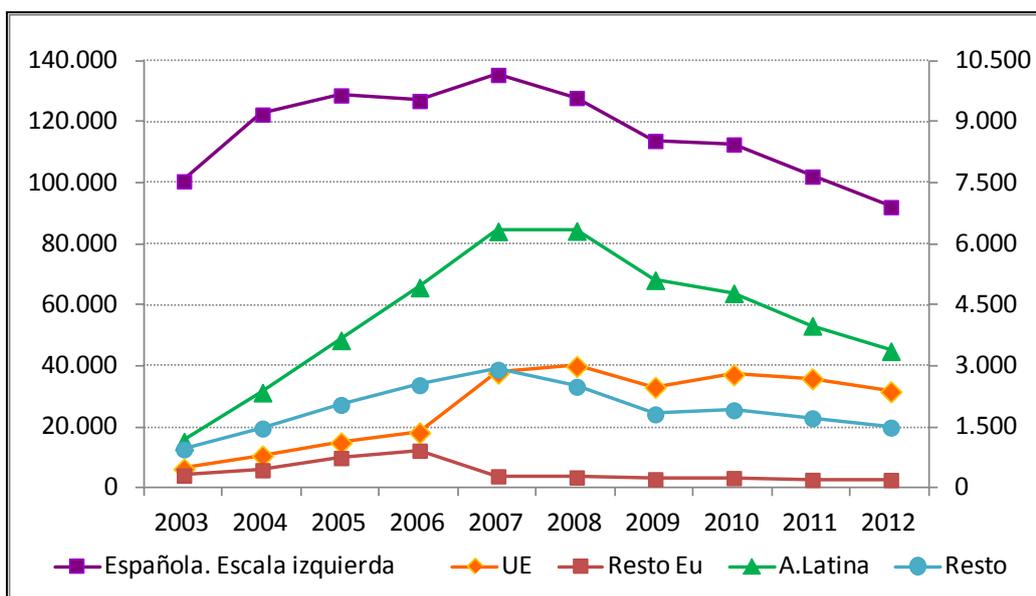
6. Accidentes laborales viales. Distribución por nacionalidades.

6.1. Datos globales

En los gráficos 36 y 37 se muestran los valores absolutos de los ALV y de la población ocupada en dos escalas distintas, al ser la población española mucho más numerosa que cualquier otro grupo de nacionalidades.

Debe tenerse en cuenta que en el año 2003 no se contabilizan algo más de 22.500 "casos perdidos", el 18,6%. Son accidentes registrados de los que se desconoce la nacionalidad de la persona que lo sufrió. Por este motivo no consideramos el año 2003 en la evolución de las series de datos, cuyo cálculo se inicia en 2004.

Gráfico 36. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Valores absolutos en millares

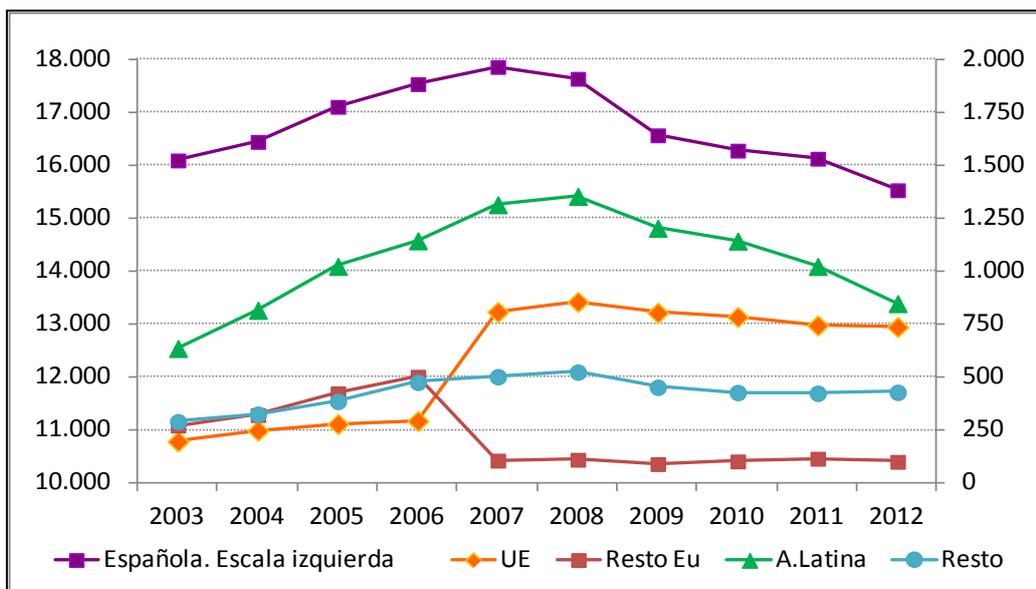


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En todos los grupos, los accidentes aumentan hasta 2007 y disminuyen en años posteriores, coincidiendo con el cambio de ciclo económico, excepto en los ciudadanos de Europa externos a la Unión Europea, por la causa no laboral que comentaremos al hablar de la población ocupada, en el punto siguiente.

El aumento de la inmigración en el periodo de crecimiento económico tiene una influencia decisiva al estudiar valores absolutos, por lo que en este apartado es más aconsejable que nunca elaborar las conclusiones a partir de la tasa de incidencia.

Gráfico 37. Distribución de la población ocupada por nacionalidades, 2003-2012. Valores absolutos en millares



Fuente: INE y elaboración propia

En primer lugar debemos mencionar que los porcentajes de la evolución de la población ocupada se refieren al periodo 2003-2004, a diferencia de la evolución del resto de variables de este capítulo, debido a que los “casos perdidos” mencionados en el punto anterior afectan a los accidentes y a las tasas de incidencia, pero no afectan a la población ocupada.

Los ocupados españoles aumentan hasta el cambio de ciclo económico, como viene siendo habitual y disminuyen después. En el conjunto de los 10 años disminuyen un 3,5%. Esta disminución se verá compensada por el aumento de los ocupados extranjeros, ya que este estudio se inicia con el mismo número que ocupados con que finaliza. Sin embargo, debemos tener en cuenta que en números absolutos los ocupados españoles son muy superiores a los extranjeros. Por ello, los porcentajes en que aumentan los ocupados extranjeros para compensar a la disminución del 3,5% son muy superiores, al aplicarse sobre valores absolutos muy inferiores.

Destaca en el gráfico 37 la evolución de la población ocupada de América Latina, que registra el mayor aumento de población ocupada, y hasta 2008, un año después de lo que hemos visto en la mayoría de variables. Este cambio de tendencia un año después del cambio de ciclo económico también lo veremos en el resto de nacionalidades extranjeras.

El descenso de la población ocupada de América Latina también es el más elevado de todos los ocupados. En el total del periodo su población ocupada aumenta un 33,5%, el menor aumento de la población ocupada extranjera en este periodo.

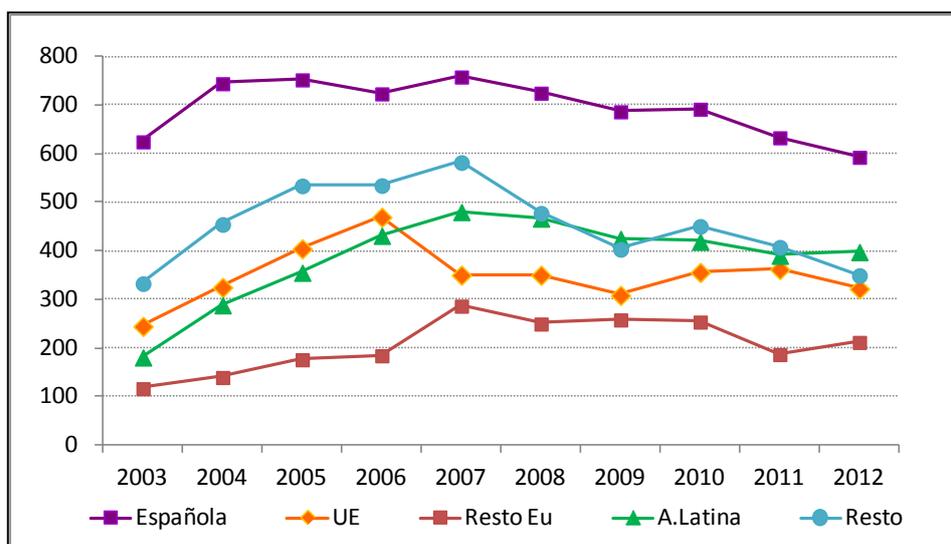
La población ocupada del resto del Mundo y apátridas también aumenta hasta 2008, aunque su disminución posterior es menor. En total su aumento es del 48,2%.

Mención especial merece la evolución de la población ocupada de la Unión Europea, en la que se aprecia un incremento muy elevado en el año 2007. Este aumento se corresponde, aunque sea menor, con la disminución de la población del resto de Europa. Ello es debido a la adhesión ese año a la Unión Europea de Bulgaria y, sobre todo, Rumanía, y el cambio de grupo de nacionalidad del elevado número de ocupados de estos países que se encontraban en España.

No tuvo este efecto en la población ocupada la adhesión en 2004 de Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, República Checa y Chipre y existe un motivo para ello. Debemos recordar que la adhesión de Rumanía y Bulgaria se tramitó conjuntamente con todos los países mencionados, y aunque se aplazó tres años, su adhesión a la UE se dio por segura, por lo que la inmigración desde esos dos países ya se produjo antes de su adhesión efectiva. Sin embargo, a efectos estadísticos siguieron computando como externos a la Unión Europea durante esos tres años.

Por este motivo, mostraremos la tasa de incidencia global en dos formas distintas. La primera en los dos grupos clásicos de ciudadanos europeos, miembros y externos de la UE, y la segunda sumándolos para obtener el total de ocupados europeos. Al ser esta segunda forma más comprensible, la seguiremos utilizando en el resto de este estudio.

Gráfico 38.1. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico 38.1 observamos que la tasa de incidencia presenta evoluciones distintas para todos los grupos.

Los ocupados españoles no registran variaciones significativas en su accidentabilidad hasta 2007 (No se computa el incremento de 2003 a 2004 por el motivo explicado en la introducción de este capítulo). En el año del cambio de ciclo económico se inicia un descenso regular hasta 2012. De 2004 a 2012 la tasa disminuye un 20,3%, descensos sólo superado por los ocupados del resto del Mundo y apátridas.

Éstos son los que presentan la segunda tasa de incidencia más elevada en los años de crecimiento, tasa que sin embargo registra el segundo menor aumento en estos años de crecimiento (28,0%), después de los españoles, pero son los que más la disminuyen en los años de recesión (39,9%), situándose en niveles similares a los ocupados de América Latina. En conjunto los ocupados del resto del Mundo y apátridas son los que más disminuyen su accidentabilidad en el conjunto del periodo (23,0%).

Los ciudadanos de América Latina aumentan su accidentabilidad de forma notable en época de crecimiento, un 66,3%, y la disminuyen poco en época de crisis, un 17,1%, por lo que, en conjunto, registran un aumento en su accidentabilidad del 37,8%.

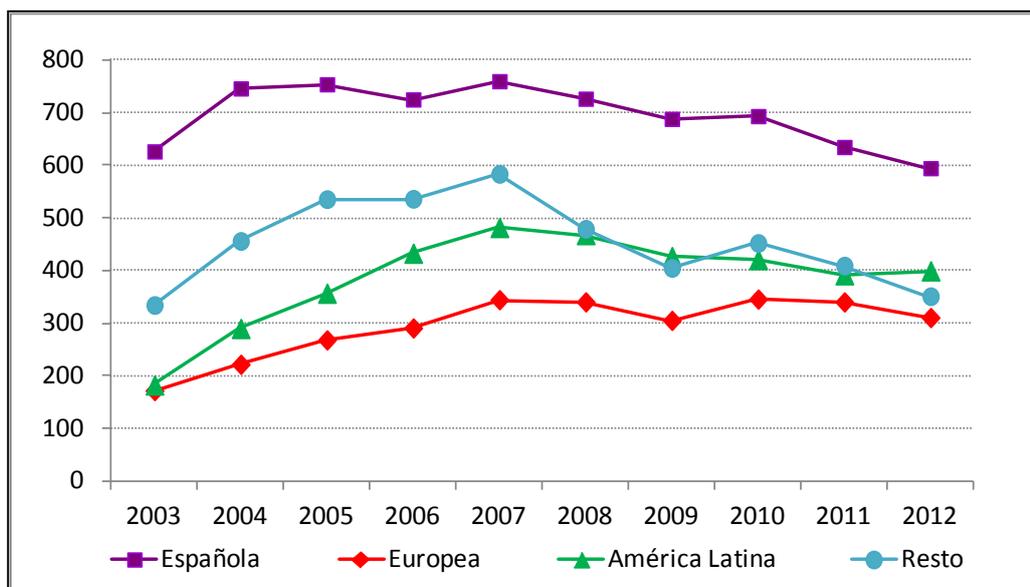
Los ciudadanos de la Unión Europea presentan, has-

ta 2006, una tasa de incidencia ligeramente superior a la de los ciudadanos de América Latina. El año siguiente su tasa disminuye de forma brusca coincidiendo con la ya comentada adhesión de Rumanía y Bulgaria a la UE. Esta disminución se debe a atribuir a que los ciudadanos de Europa externos a la Unión Europea, entre los que se encontraban estos dos países hasta 2006, presentan la tasa de incidencia más baja de todas las nacionalidades. A partir de 2007, los ciudadanos de la Unión Europea mantienen su accidentabilidad, que desciende sólo un 8,0% en hasta 2012.

Los ciudadanos de Europa externos a la Unión Europea presentan las tasas de incidencia más bajas en todo el periodo y siguen la evolución de los ciclos económicos, aumentando un 104,2% hasta 2007, sobre todo ese año, en el que dejan de computar entre ellos los ocupados de Rumanía y Bulgaria, posteriormente disminuyen un 25,9% hasta 2012. En conjunto, registran un aumento del 51,2%.

Del aumento de 2007, por su relación con la baja en este grupo de los ocupados de Rumanía y Bulgaria, se podría intuir que la tasa de incidencia aumenta porque los ocupados de estos dos países se accidentaban menos, pero con los datos de un solo año las conclusiones no son fiables, y no disponemos de los datos de la población ocupada de Rumanía y Bulgaria por separado para poder confirmarlo.

Gráfico 38.2. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Una vez agrupados los ciudadanos de la Unión Europea y los del resto de Europa, podemos observar su evolución sin la problemática de la mencionada adhesión a la Unión Europea de 2007. En este caso, para el conjunto de los ciudadanos de Europa, excluida España, el aumento de la tasa de incidencia es del 55,4 % en el ciclo expansivo y su evolución en el ciclo recesivo puede considerarse lateral, ya que la disminución en estos cinco años es sólo del 9,8%. En total del periodo son los ocupados que registran el mayor aumento de la tasa de incidencia, un 40,1%.

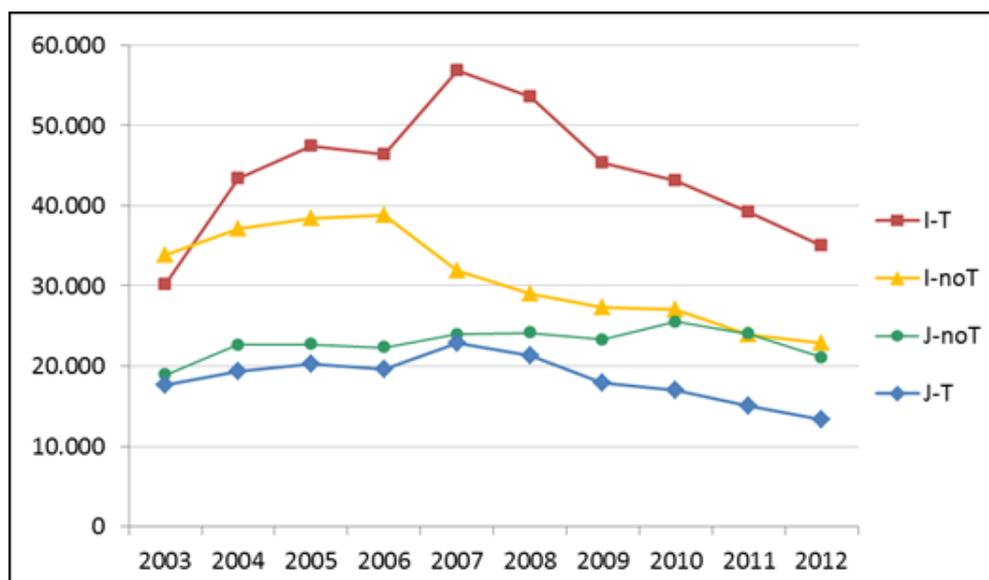
En el análisis de los datos por tipo de accidente laboral vial se seguirá utilizando el conjunto de los ciudadanos de Europa, excluidos los de España, por los motivos comentados anteriormente.

6.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

En el estudio de la distribución de los cuatro tipos de ALV por nacionalidades, la diferencia entre la población española y el resto aconseja cambiar la metodología utilizada con las variables anteriores, para facilitar la comprensión de los gráficos y su análisis. Por ello, se analizan las distintas nacionalidades por separado.

También por este motivo, las escalas de los gráficos de valores absolutos son diferentes entre los que se refieren a España, debido a sus mayores registros y el resto de nacionalidades, entre los que se mantiene la misma escala para facilitar la comparación entre unos grupos de Estados y otros. Esta diferencia no es necesaria en los gráficos de las tasas de incidencia, que tienen todos la misma escala, tanto para España como para el resto de nacionalidades.

Gráfico 39. Nacionalidad española. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia

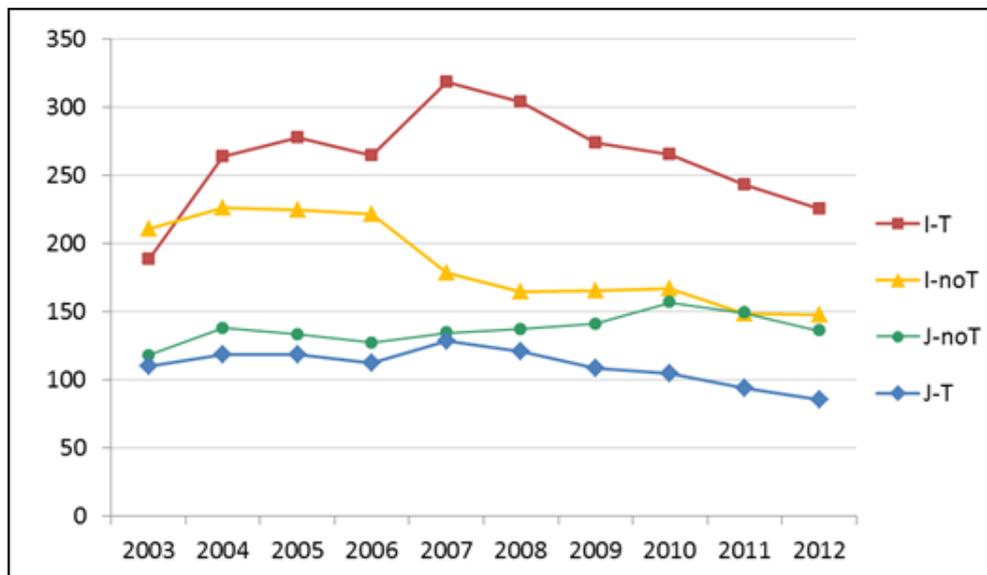
El gráfico de los valores absolutos de los ALV de los españoles observamos que siguen el cambio de ciclo económico los accidentes de tráfico, tanto *in itinere* (I-T) como en jornada (J-T).

En cambio, los accidentes que no son de tráfico siguen evoluciones distintas, los ocurridos *in itinere* (I-noT) cambian de tendencia un año antes y ocurridos durante la jornada (J-noT) aumentan hasta 2010 y

sólo disminuyen en los dos últimos años del periodo.

En referencia a su evolución de 2004 a 2012, los que más disminuyen son los I-noT, 38,4% y los que menos, los J-noT, que reducen su tasa de incidencias sólo un 6,9%. Por su parte, los J-T descienden un 31,5% y los I-T un 19,3%.

Gráfico 40. Nacionalidad española. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

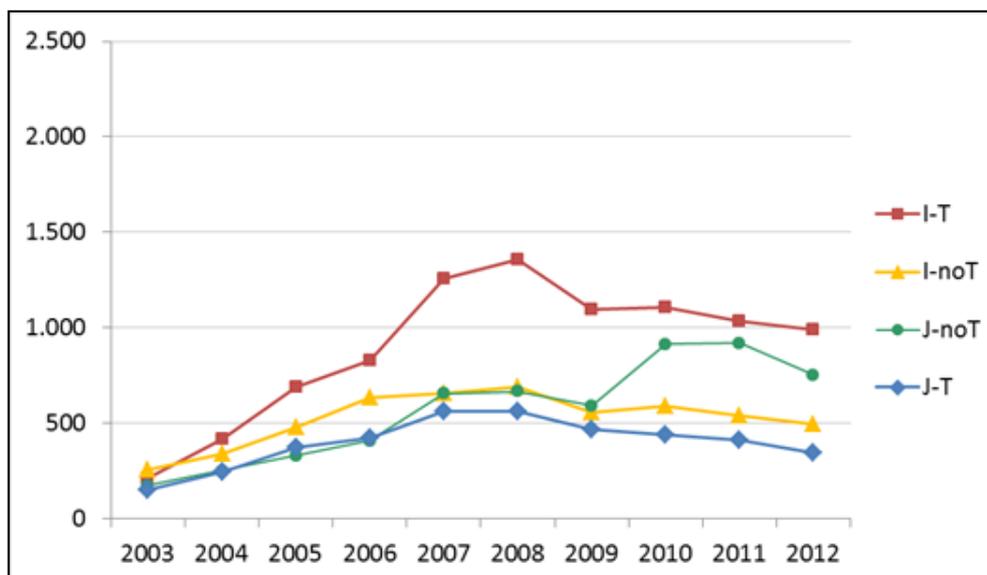
Las tasas de incidencia siguen la misma evolución que los valores absolutos, aunque de forma suavizada. En su conjunto, los I-noT disminuyen su tasa un 34,8% y los J-noT tan sólo un 1,4%, mientras que los J-T disminuyen un 27,4% y los I-T un 14,6%.

Entre los cuatro tipos de ALV destacan los accidentes

in itinere de tráfico, que registran una tasa media de 262 accidentes por cada 100.000 trabajadores, entre 2004 y 2012.

Como veremos a continuación, los españoles registran las tasas de incidencia más elevadas de todas las nacionalidades, en los cuatro tipos de ALV.

Gráfico 41. Nacionales de Estados de Europa, excluida España. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos

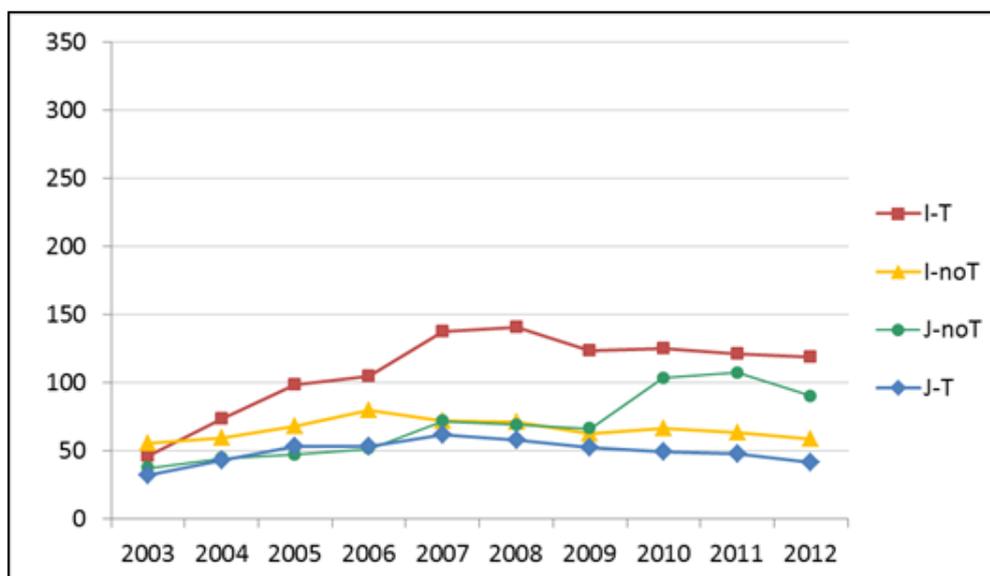


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Todos los tipos de accidentes viales tiene un punto de inflexión en el año 2008, excepto los J-noT, que sólo disminuyen en los años 2009 y 2012, pasando

a ser el segundo tipo de ALV con mayor incidencia entre los ocupados de los Estados Europeos, excluida España, con niveles cercanos a los I-T.

Gráfico 42. Nacionales de Estados de Europa, excluida España. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

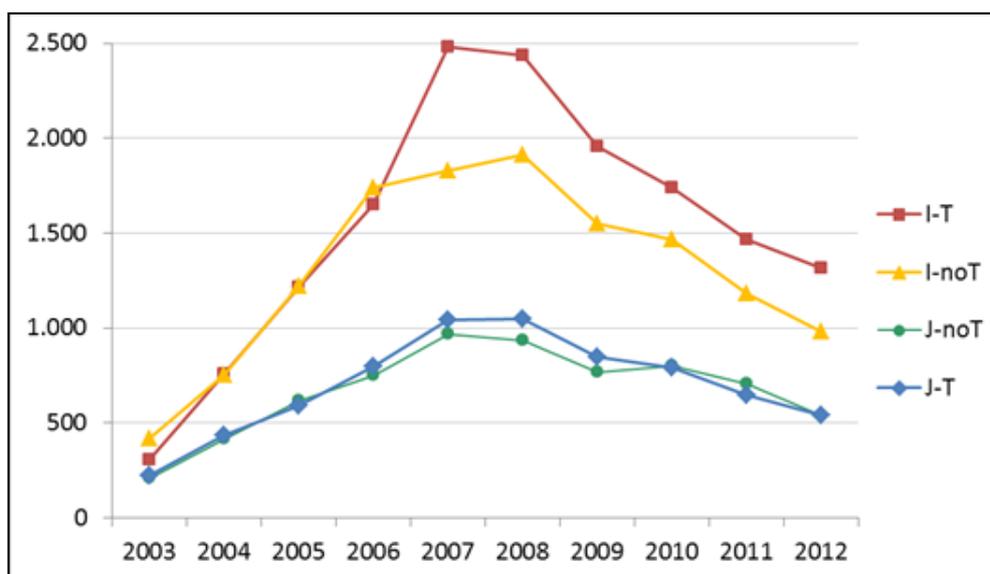


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Las tasas de incidencia de los ciudadanos del resto de Europa son las más bajas de todos los grupos de nacionalidades. Las tasas más elevadas que registra este grupo son las de los I-T, y las de los J-noT en los

tres últimos años del periodo, en que aumentan de forma destacable. En estos tres años los J-noT registran una tasa media de 100, muy cercana a la de los I-T (122).

Gráfico 43. Nacionales de América latina. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.

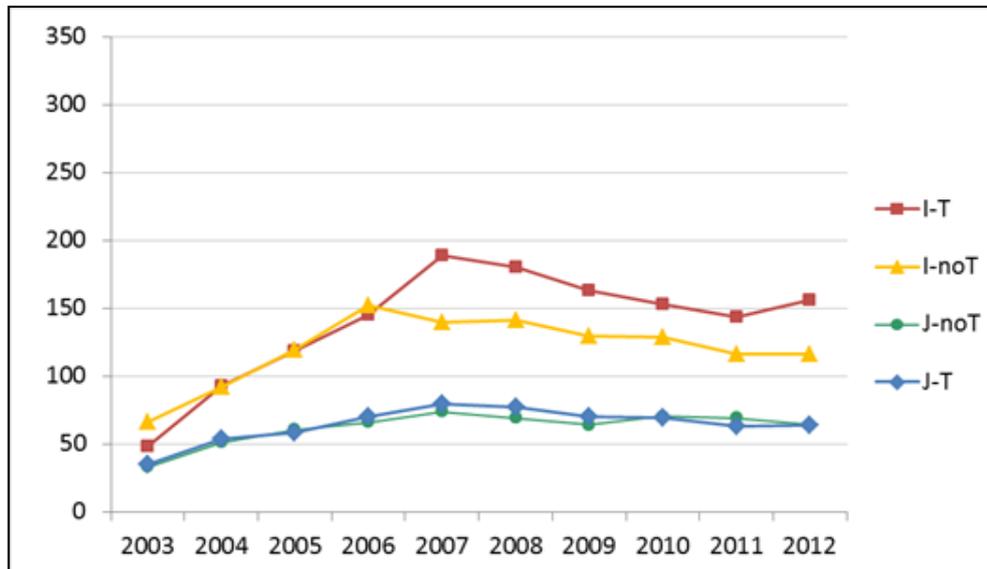


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Hemos visto en el gráfico 38.1 que los ciudadanos de América Latina son los que más aumentan los accidentes de 2004 a 2007 y los segundos que menos disminuyen entre 2007 y 2012. Al analizar los cuatro

tipos de ALV observamos que el aumento y posterior disminución se concentran en los accidentes *in itinere*, que registran un número de accidentes muy superior a los ALV ocurridos en jornada.

Gráfico 44. Nacionales de América latina. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

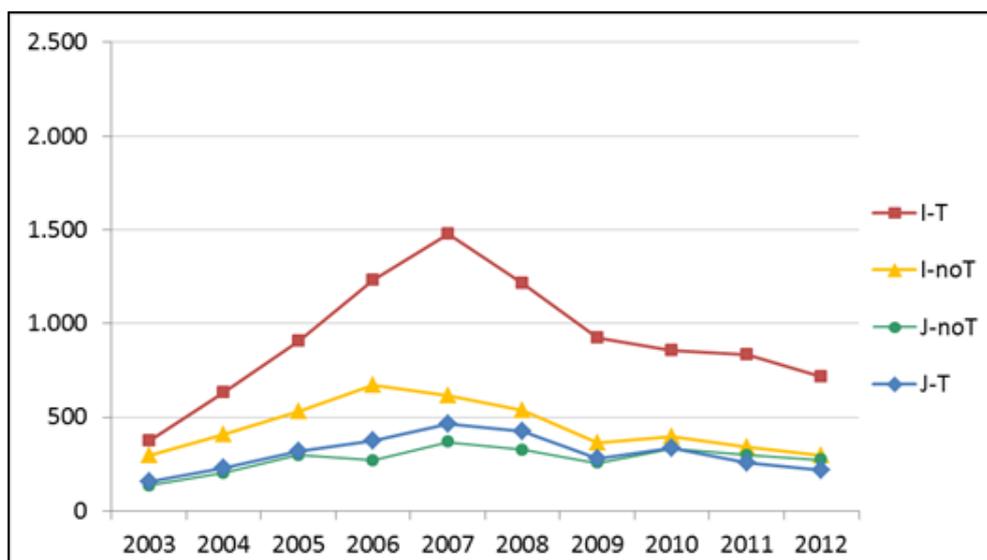
Teniendo en cuenta la variación de la población ocupada, los I-T duplican la tasa de 2004 en 2007 (pasa de 93 a 189) y disminuyen únicamente un 17,6% entre 2007 y 2012, finalizando el periodo en una tasa de 156 accidentes por 100.000 ocupados.

Los I-noT, también aumentan en gran medida hasta 2006, un 51,1%, y en el periodo posterior evolucionan de forma moderada a la baja, disminuyendo un 23,9% de 2006 a 2012, situándose en el promedio de los tres últimos años en 120. Esta tasa es muy elevada

en los I-noT, ya que supone casi el doble de la de los otros grupos de trabajadores extranjeros.

En cambio, entre los ocupados de América Latina tienen menor relevancia los accidentes en jornada. Los de tráfico registran una tasa media de 64, debajo de la cual sólo se encuentra la de los ocupados de Europa, excluida España (49). Por su parte, los J-noT registran la tasa media más baja de todas las nacionalidades (62).

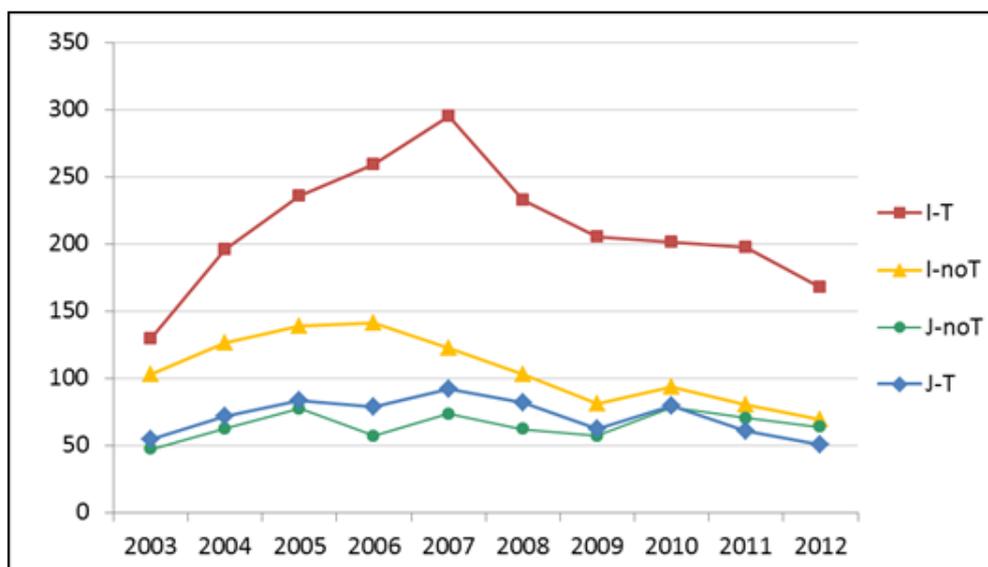
Gráfico 45. Nacionales del resto del Mundo y apátridas. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

En los accidentes de los ciudadanos del resto del Mundo y apátridas destacan únicamente los I-T, que aumentan un 92,0% en el conjunto del periodo y concentran la mayoría de ALV de este grupo.

Gráfico 46. Nacionales del resto del Mundo y apátridas. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

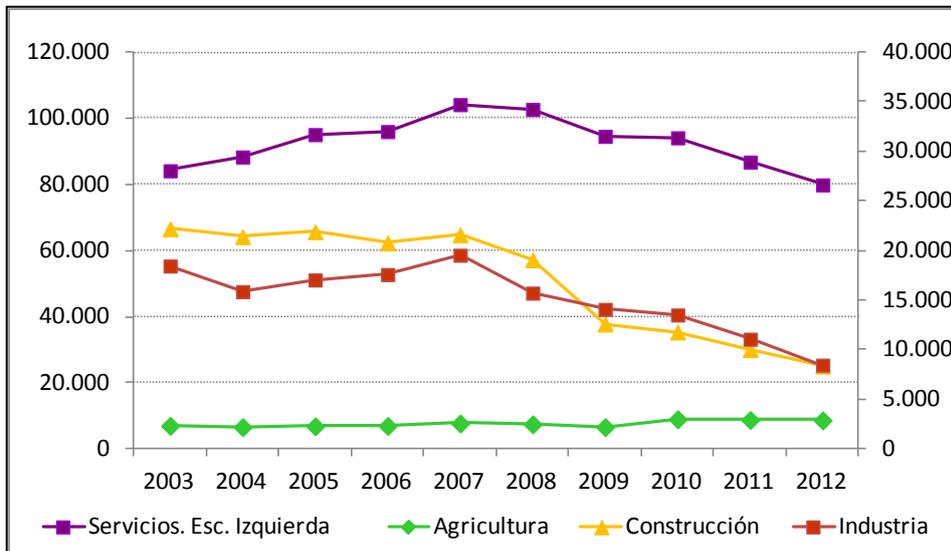
Aunque la tasa de incidencia de los I-T disminuye un 14,3% de 2004 a 2012, registra una media de 189 en los últimos tres años, la más cercana a la tasa de los ocupados españoles, que es del 244. Ello es debido a que la mayoría de los ALV de los trabajadores del resto del mundo y apátridas se concentran en los I-T, por lo que tienen poca relevancia los otros tres tipos de ALV, que registran una tasa media de 72 en los tres últimos años.

7. Accidentes laborales viales. Distribución por sector productivo.

Los gráficos de los valores absolutos de la distribución por sector productivo se muestran en dos escalas, debido a que el sector servicios presenta unos registros muy superiores. En los gráficos de la tasa de incidencia, no es necesario, y su escala es la misma en los cuatro sectores productivos, de 0 a 350, para facilitar la comparación entre ellos.

7.1. Datos globales

Gráfico 47. Distribución de los ALV por sector productivo. 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

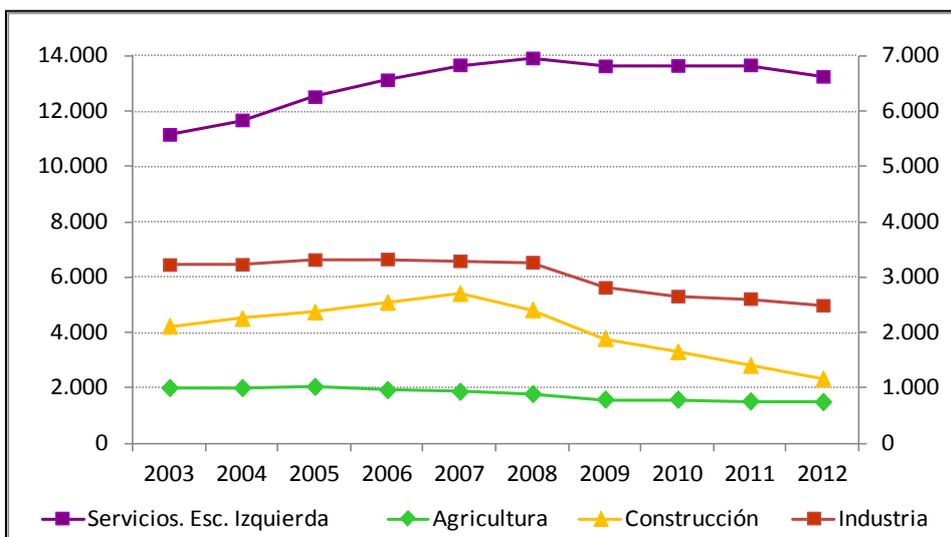
En número absoluto de accidentes, el sector servicios presenta la típica curva de cambio del ciclo económico, aumentando un 23,7% hasta 2007 y disminuyendo un 23,3% de 2007 a 2012, por lo que en conjunto registra un ligero descenso del 5,1%.

El sector construcción y el sector industria evolucionan lateralmente hasta 2007, con un descenso del 2,7% el primero y un aumento del 5,9% el segundo, mientras que registran un fuerte descenso en el se-

gundo periodo, en el que los accidentes del sector construcción disminuyen un 61,2% y los del sector industria un 56,6%.

Por su parte, en el sector primario, que incluye agricultura, ganadería, pesca y silvicultura, los accidentes aumentan de forma constante en todo el periodo, un 10,0% en el ciclo de crecimiento y un 11,9% en el ciclo de recesión.

Gráfico 48. Distribución de la población ocupada por sector productivo. 2003-2012. Valores absolutos en millares



Fuente: INE y elaboración propia

En el gráfico 48 podemos observar que el sector servicios aumenta la ocupación hasta 2008, a pesar de ello citaremos las cifras hasta 2007 para facilitar las comparaciones. Aumenta hasta 2007 un 22,5%, pero no disminuye de forma clara después, tan sólo un 5,2%. En el conjunto de los 10 años es el único sector que aumenta la ocupación, un 16,2%.

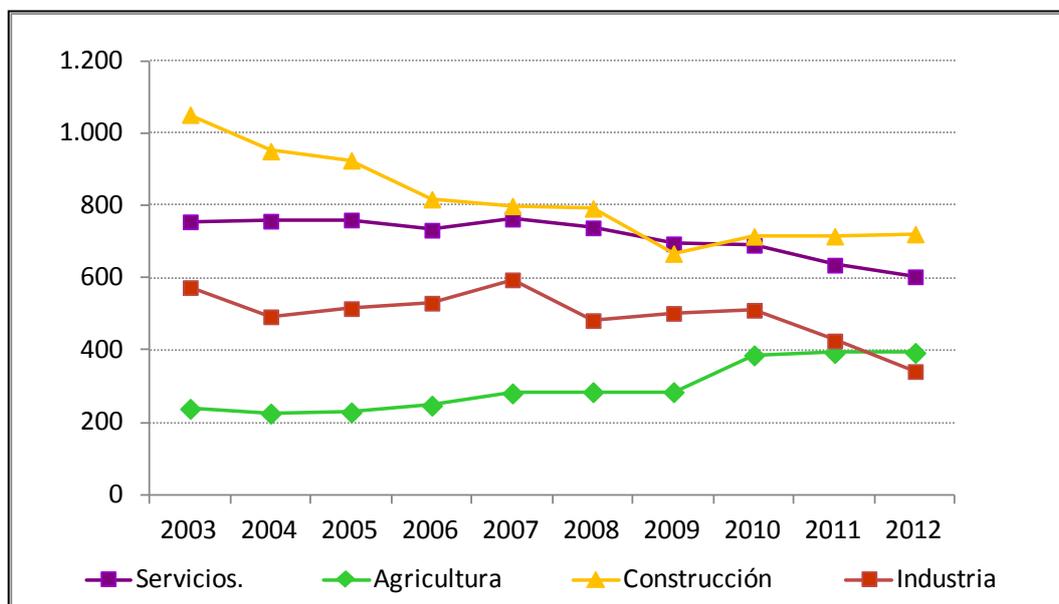
Este aumento de la población ocupada en el sector servicios será compensado por la disminución del mismo número de ocupados en los otros tres sectores, ya que los ocupados son prácticamente los mismos en 2003 y 2012. Se debe tener en cuenta que al contar los otros sectores con menos ocupados, su porcentaje de disminución será superior.

El sector construcción sigue de forma clara el cambio de ciclo económico, aumentando un 28,0% hasta 2007 y disminuyendo un 57,6% en los años posteriores. En el conjunto de los 10 años la ocupación desciende un 45,7% en este sector.

El sector industrial se mantiene estable hasta 2007, ya que la ocupación aumenta sólo un 2,1% en dicho periodo, y disminuye un 26,1% de 2007 a 2012. En total disminuye un 24,5%.

Los ocupados del sector primario alcanzan la máxima ocupación el año 2005, año en que inician un descenso constante hasta 2012. En el conjunto del periodo la disminución de la ocupación es del 24,4%.

Gráfico 49. Distribución de los ALV por sector productivo. 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Respecto la tasa de incidencia, el sector de la construcción registra un importante descenso de 2003 a 2009, que debemos atribuir a la actuación de la Autoridad laboral en el sector de mayor accidentabilidad. Sin embargo, a partir del año 2009 vuelve a aumentar, volviendo a ser el sector en que los ocupados se accidentan más en los últimos tres años.

El sector servicios sigue una tendencia lateral hasta 2007, año en que inicia un descenso constante. En el conjunto del periodo la disminución es del 20,1%.

El sector industria tiene un repunte el año 2007 que le hace superar ligeramente la tasa de 2003, en un 3,7%. En los años siguientes registra el mayor descenso de todos los sectores productivos, con un 42,6%.

La disminución de los 10 años es del 40,5%.

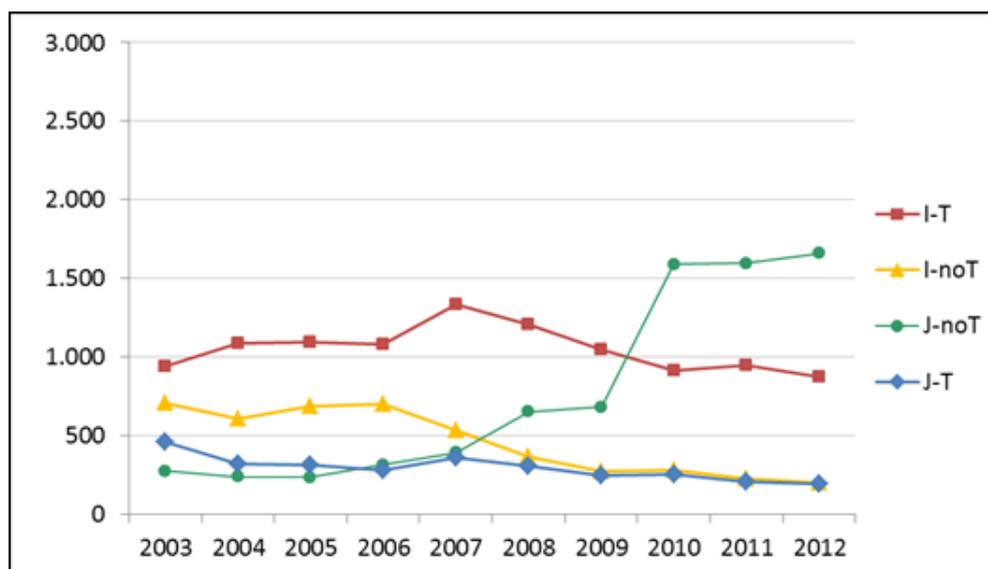
El sector primario es el que registra las tasas más bajas de accidentabilidad, excepto el año 2012, último de la serie. A pesar de ello, debemos destacar que registra un aumento constante desde 2004, en el que destaca el año 2010 con un incremento del 35,8%. Uno de los motivos puede atribuirse al hecho de tener hasta 2009 una accidentabilidad considerablemente más baja que el resto de los sectores y no haber centrado la atención de las autoridades laborales. Ello se ha visto favorecido por la utilización en los estudios anuales de la accidentabilidad población afiliada a la Seguridad Social para calcular los índices de incidencia, ya que entre esta población se computaron hasta 2012 la población en situación de

inactividad, cercana al 50% del total. En 2014, al volver a calcular los índices de incidencia anteriores a 2013, resultaron ser cerca de un 80% superiores. (Los detalles de este cambio se explican en la metodología). Mencionar también que en 2014 consta la adopción de numerosas medidas preventivas destinadas a este sector, sobre todo a los subsectores agrario y pesquero.

7.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

Por la similitud entre los gráficos de la tasa de incidencia con los de los valores absolutos de accidentes, sólo se incluyen estos últimos. Las tablas de unos y otras se pueden consultar en el anexo 7

Gráfico 50. Sector Primario (agricultura, ganadería, pesca y silvicultura). Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia



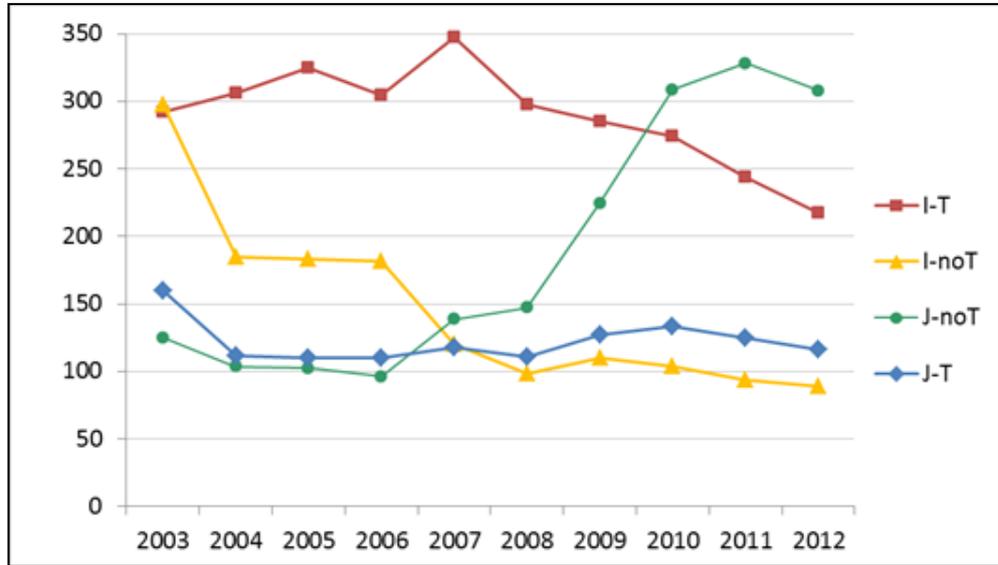
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El aumento que hemos visto en el gráfico 49 del sector primario en los últimos tres años se corresponde con los desplazamiento dentro de la jornada laboral que no son de tráfico (J-noT), que aumentan de forma exponencial en 2010 y se mantienen y aumentan en los dos años siguientes, llegando a una tasa de 223 accidentes por cada 100.000 ocupados en 2012, tasa que sólo superará en este tipo de ALV el sector de la construcción (308). En los otros dos sectores esta tasa es muy inferior (121 en el sector servicios y 55 en el sector industria).

También tienen su importancia en el sector primario los I-T, que aumentan hasta 2007 y evolucionan ligeramente a la baja después. La tasa de este tipo de ALV, que aumenta en 2012 un 24,4% en relación a la de 2003, es, sin embargo, la más baja de todos los sectores productivos.

Tienen menos incidencia en el sector primario los I-noT y los J-T, que también registran las tasas más bajas de todos los sectores productivos.

Gráfico 51. Sector Construcción. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El sector construcción registra las tasas de incidencia más altas de los ALV en jornada, tanto los de tráfico como los que no son de tráfico.

Los J-T se mantienen estables de 2004 a 2012, con una media de 118. Presenta las tasas más elevadas por sectores productivos desde 2009, año en que supera al sector servicios.

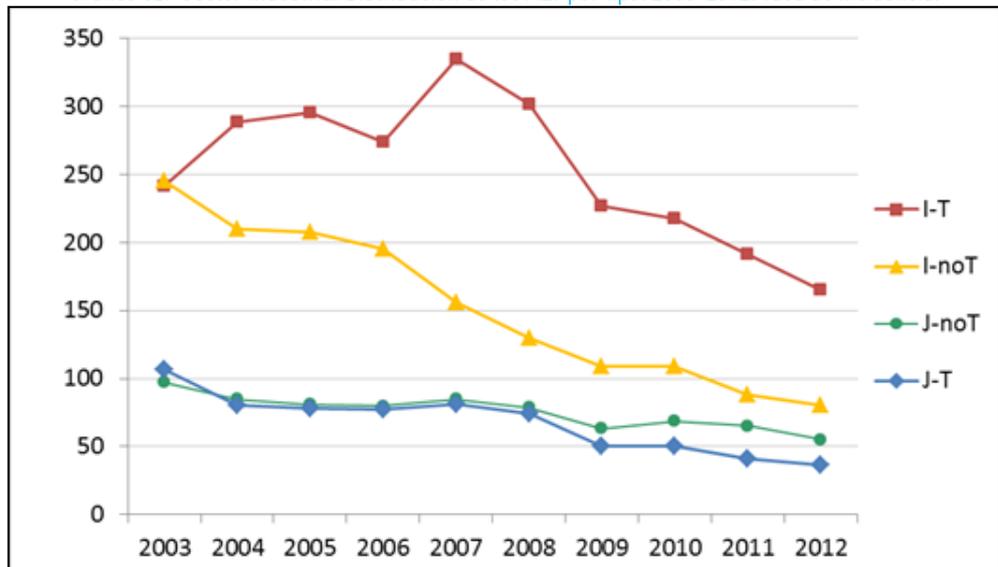
Los I-T, siguen en este sector la repetida evolución que los caracteriza, siguiendo los ciclos económicos. Disminuyen un 37,5% de 2007 a 2012, pero siguen registrando tasas elevadas, de 217 el año 2012, algo más bajas que el sector servicios (230) pero muy su-

periores al sector industria (165) y al sector primario (118).

En los últimos años destacan los J-noT, que registran unos aumentos exponenciales en los años 2009 y 2010 para llegar a la elevada tasa de 315 en promedio de los tres últimos años del estudio.

En cambio, los I-noT descienden en 2007 a menos de la mitad de 2003, y siguen descendiendo en años sucesivos. En 2012 se sitúa con una tasa de 89, en niveles del sector industria (81), muy por debajo del sector servicios (162).

Gráfico 52. Sector Industria. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia.

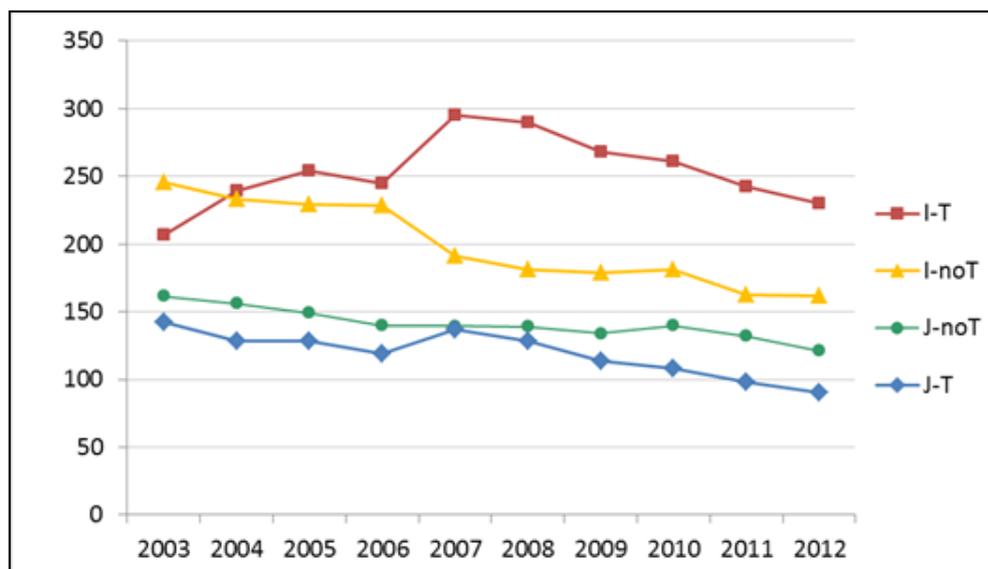


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el sector industria destacan los I-T, que como en los demás sectores aumentan hasta 2007 y disminuyen después, registrando una minoración total del 31,5% y situándose en una tasa de 165 accidentes cada 100.000 ocupados en 2012.

Destaca también el descenso de los I-noT, constante en todo el periodo hasta llegar a la tasa de 88, cercana a la de los J-noT y los J-T, con tasas de 55 y 36 en 2012, que deben considerarse bajas.

Gráfico 53. Sector Servicios. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el sector servicios destacan los accidentes *in itinere*, que registran las tasas más altas de todos los sectores productivos, tanto los de tráfico como los que no son de tráfico.

Los I-T siguen los ciclos económicos y, aunque disminuyen de forma constante de 2007 a 2012 (22,0%), se sitúan en una tasa de 230 al final del periodo, que supone un aumento del 11,5% respecto a 2003.

Los I-noT disminuyen de forma constante en todo el periodo (un 34%), sin embargo disminuyen menos que en los otros sectores y se sitúan en 2012 con una tasa de 162, que casi duplica al siguiente sector con la tasa más elevada en este tipo de ALV, el de la construcción (89).

Los accidentes en jornada disminuyen de forma bastante constante en todo el periodo, en concreto un 25,1% los J-noT y un 36,5% los J-T. Sus tasas de 121 y 90, respectivamente, se sitúan en niveles del total de ALV en jornada (gráfico 8).

8. Accidentes laborales viales. Distribución por situación profesional.

Existen tres tipos de situaciones profesionales, los asalariados del sector público, los asalariados del sector privado y los no asalariados, es decir, los trabajadores autónomos.

Este estudio sólo puede abarcar los dos primeros, debido a que la base de datos del MEYSS recoge los accidentes laborales de las personas que tienen cubiertas las contingencias profesionales, y para los autónomos el tener las cubiertas es voluntario (excepto para los económicamente dependientes y para los trabajadores con actividades de mayor riesgo de siniestralidad). Esa voluntariedad se ejerce de forma parcial, aunque con tendencia al alza en el transcurso de los años.

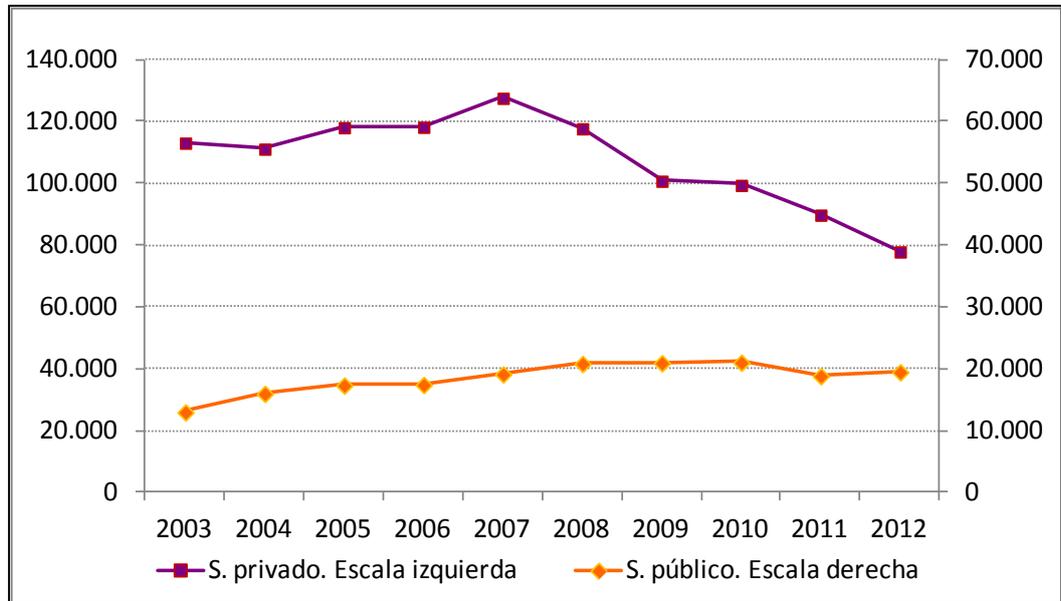
Un estudio encargado por la Asociación de autónomos concluye que el porcentaje de autónomos que tienen cubiertas las contingencias profesionales es el 21% del total en 2013, la cifra más alta registrada. Esa cifra tan baja no es representativa del colectivo y no permiten su tratamiento con la población total ocupada, por lo que no se considera el personal autónomo en este estudio.

8.1. Datos globales

Al ser entre 4 y 8 veces superior la población ocupada del sector privado (en 2012 y 2003 respectivamente)

se hace necesario incluir dos escalas en los gráficos de valores absolutos.

Gráfico 54. Distribución de los accidentes laborales viales (ALV) por situación profesional, 2003-2012. Valores absolutos

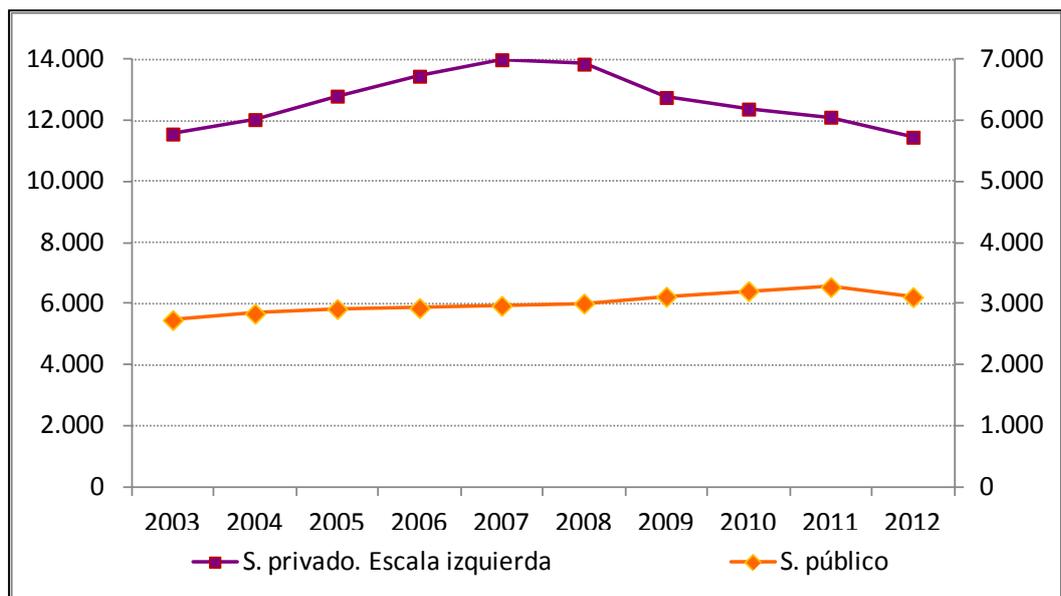


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Los accidentes de los asalariados del sector privado aumentan poco en el ciclo de crecimiento (12,8%) y disminuyen mucho más en el ciclo de recesión (38,9%).

En cambio, en el sector público los accidentes aumentan un 47,0% hasta 2007 y se mantienen estables después, con un mínimo aumento del 1,8% hasta 2012. A destacar que este aumento se ve disminuido por el descenso del último año del ciclo.

Gráfico 55. Distribución de la población por situación profesional, 2003-2012. Valores absolutos en millares

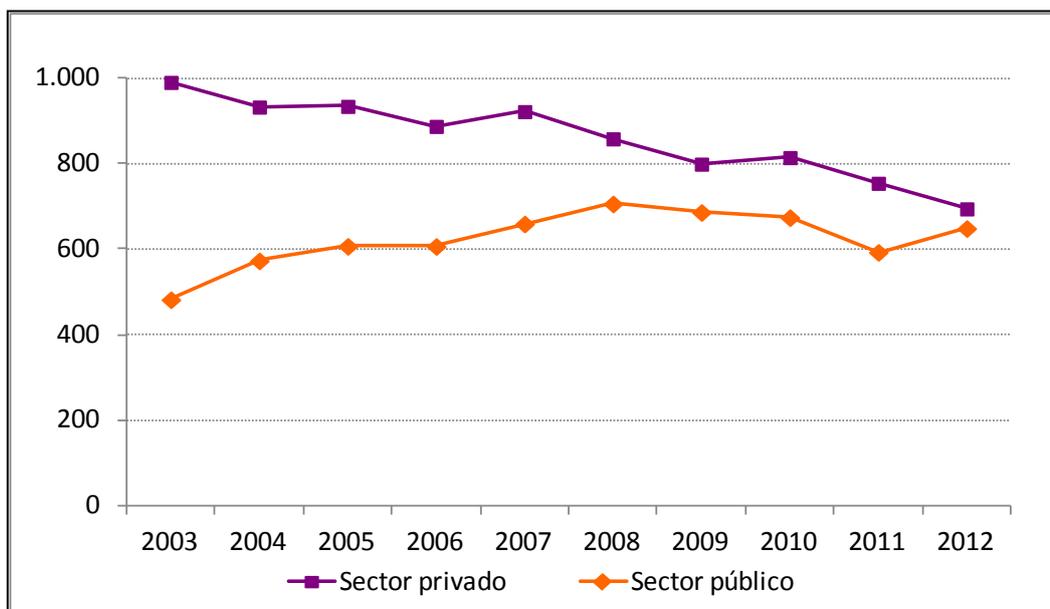


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En el gráfico de la población ocupada se comprueba que el sector privado es sensible a los cambios de ciclo económico. En el total del periodo disminuye un mínimo 0,9%.

En cambio, la población ocupada del sector público sigue un aumento bajo pero constante hasta el año 2011, para disminuir únicamente en 2012. En conjunto, el aumento es del 13,8%.

Gráfico 56. Distribución de los accidentes laborales viales (ALV) de asalariados por situación profesional, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

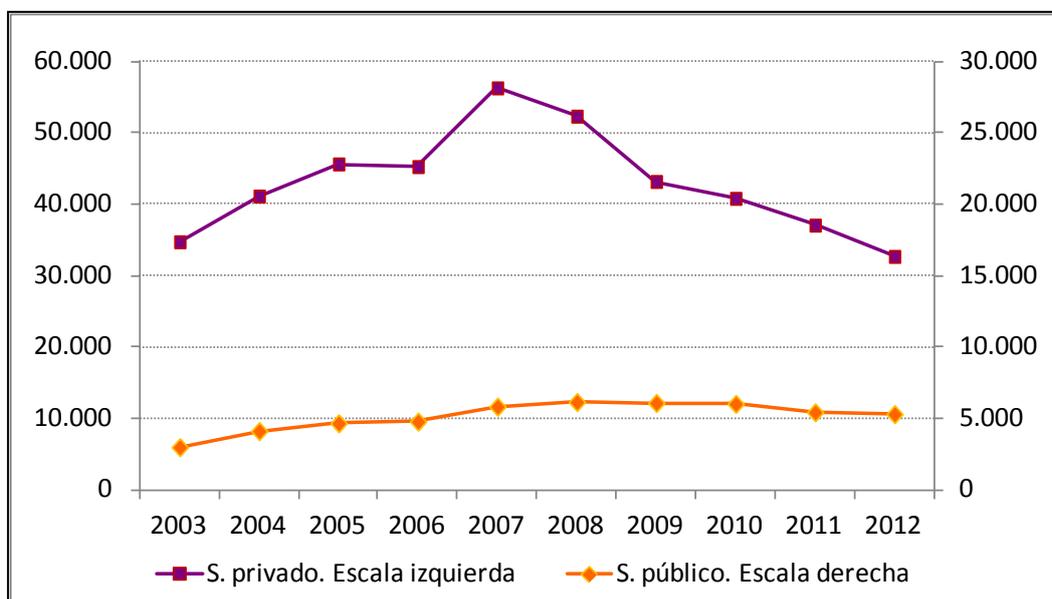
Al revisar la tasa de incidencia, comprobamos que el sector privado registra una disminución de su accidentabilidad irregular, pero constante a lo largo del periodo, de un total del 30,4%. En cambio, la tasa de ALV de los ocupados en el sector público aumenta hasta 2008 un 45,5%, descendiendo después únicamente un 9,6%.

Porello, las dos tasas casi convergen al final del periodo. La tasa de los ALV del sector privado se sitúa en 691 accidentes por cada 100.000 ocupados y la del sector público en 629, tan sólo un 7,7% menos, cuando en 2003 los ocupados del sector privado se accidentaban más del doble que los del sector público.

8.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

En el estudio de los tipos de ALV se mantienen las mismas escalas en todas las gráficas para facilitar su comparación. En las de valores absolutos, la escala izquierda corresponde al sector privado y la derecha al sector público, que es más de seis veces inferior. En las gráficas de la tasa de incidencia la escala es única y va de 0 a 400 en los cuatro tipos de ALV.

Gráfico 57. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos.



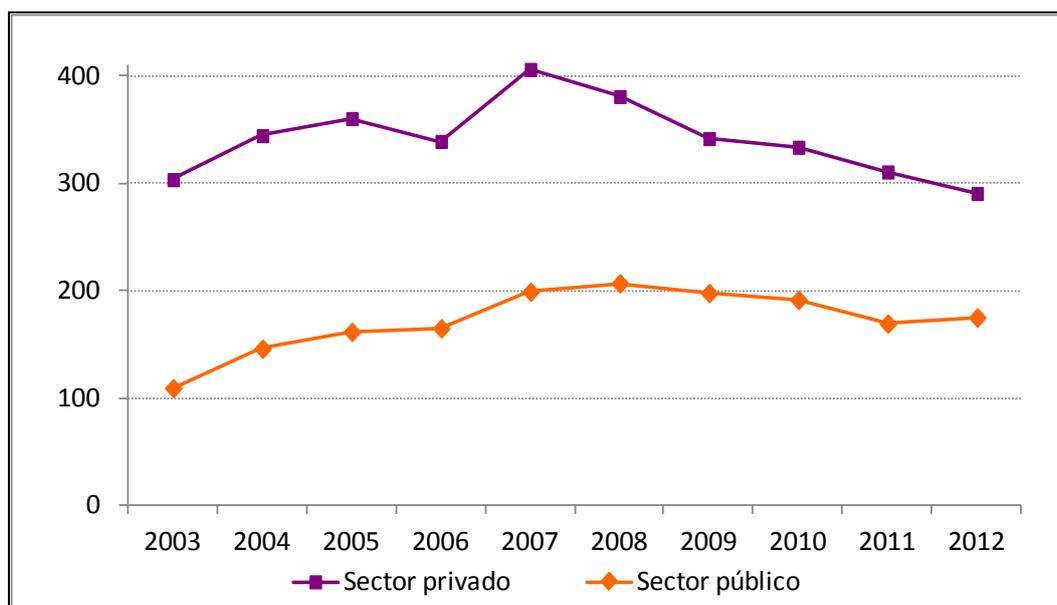
Fuente: MEYSS y elaboración propia

La mayor diferencia entre el volumen de los accidentes en el sector público y en el privado se aprecia en los I-T.

El sector privado sigue la evolución habitual de los I-T en función del ciclo económico, para registrar un

descenso total del 5,9%, mientras que en el sector público el año de inflexión es el 2008, año en que se registran más del doble de los I-T de 2003, y disminuye de forma contenida en los años posteriores. Por ello, en el conjunto del periodo, en el sector público aumenta este tipo de ALV un 77,9%.

Gráfico 58. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia.



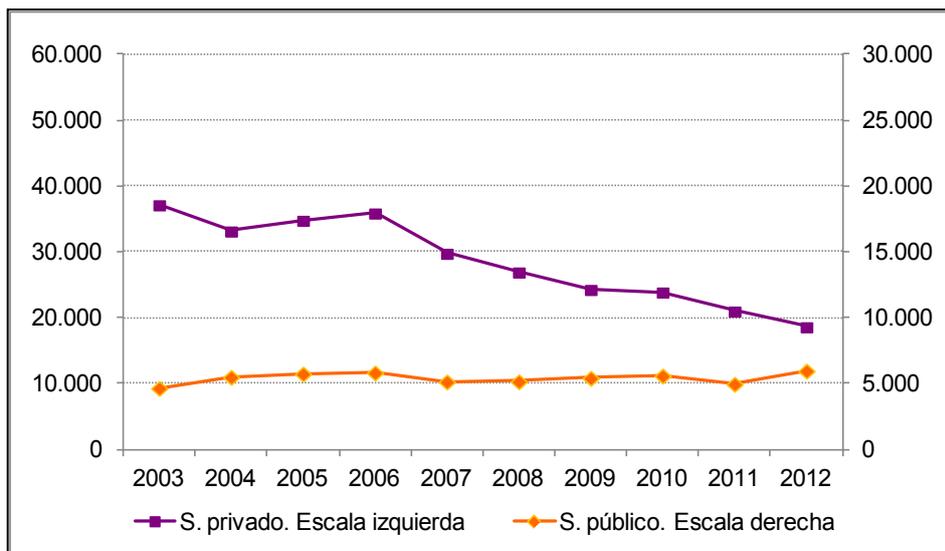
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

La diferencia en los valores absolutos se refleja en la tasa de incidencia. Así, mientras la tasa del sector privado se mantiene, al disminuir un 5,0% en los 10 años, la del sector público aumenta un 56,4%.

En consecuencia, las dos tasas de incidencia tienden a acercarse, pero la diferencia al final del periodo si-

gue siendo elevada, de 285 para el sector privado y de 170 para el público en 2012, que es el año con menor diferencia entre ambos sectores. Esta diferencia supone que en dicho año los asalariados del sector privado registran un 67,8% más del-T que los del sector público.

Gráfico 59. Accidentes *in itinere* de tráfico (I-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos



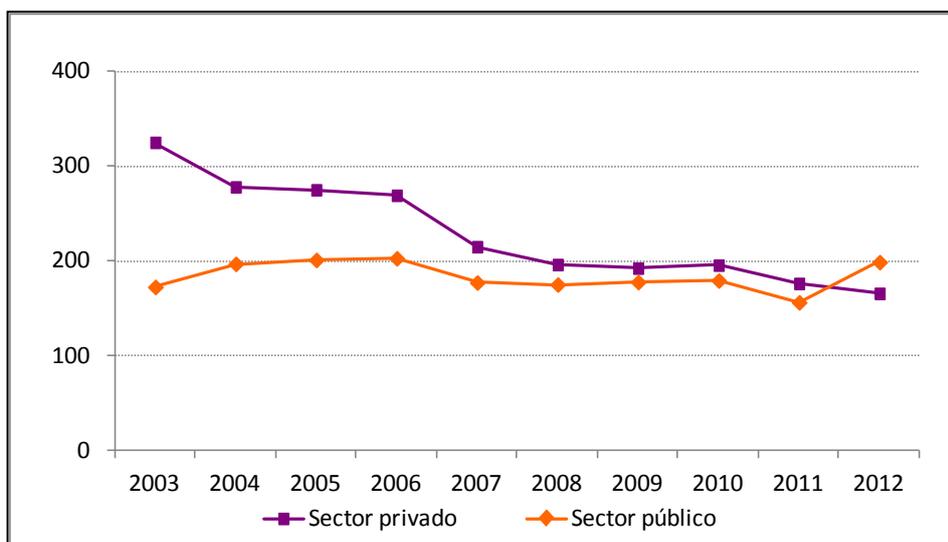
Fuente: MEYSS y elaboración propia

Hemos observado en las otras variables ya estudiadas que los I-noT descienden, en mayor o menor medida, en casi todos los casos. En cambio, entre los asalariados únicamente descienden en el sector privado, un 49,8%, mientras que en el público aumentan, un

28,0% de 2003 a 2012.

Este aumento de los I-noT en los asalariados del sector público no se registra en ninguna otra de las variables estudiadas.

Gráfico 60. Accidentes *in itinere* de tráfico (I-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia

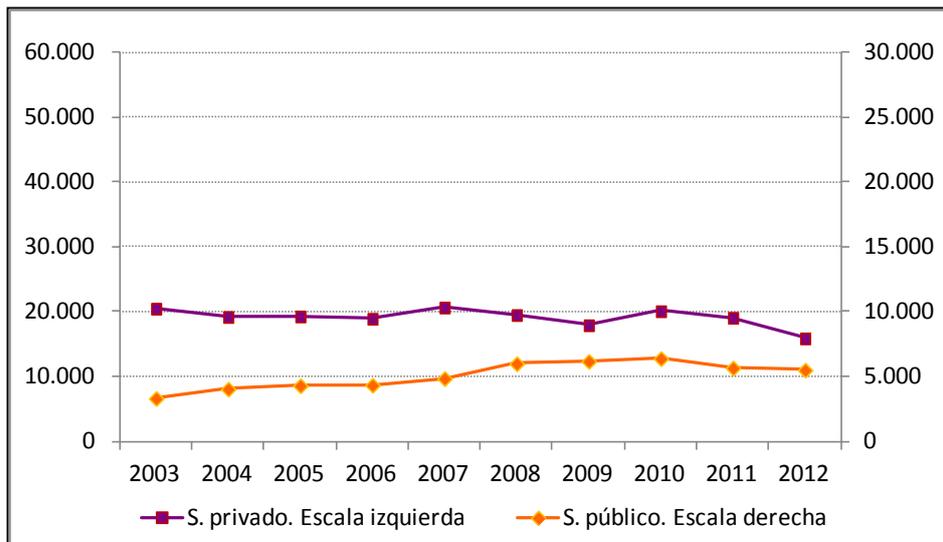


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En la tasa de incidencia observamos que sector público y privado tienden a acercarse en tiempos de bonanza económica y se mantienen estables después. En el último año de la serie cambia esta tendencia y la tasa del sector público supera a la del privado, en concreto 193 frente a 163.

Debemos destacar que esta tasa en 2012 del sector público de 193, constituye el único caso del estudio en que la tasa de incidencia de los I-noT es superior a la de los I-noT, que es de 170 en este sector público.

Gráfico 61. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos

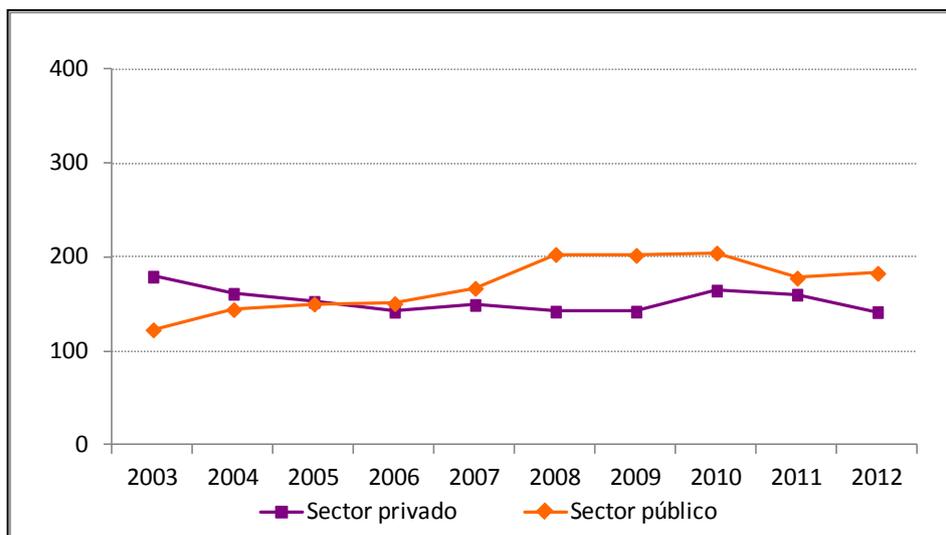


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En el sector privado, los J-noT tienen una evolución lateral hasta 2010, para descender de forma apreciable en los dos años siguientes. En total descienden un 22,4%.

En el sector público también descienden los años de 2010 a 2012, aunque este descenso es inferior al aumento constante hasta 2010. En el conjunto del periodo, aumentan un 65,6%.

Gráfico 62. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

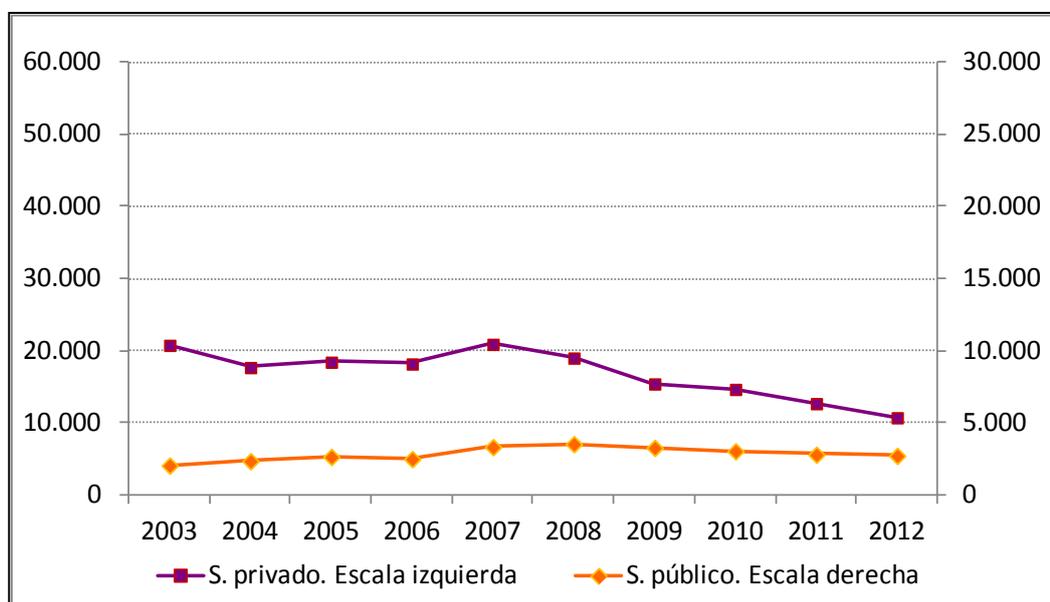
En el sector privado desciende la tasa de incidencia de 2003 a 2006, año en que se sitúa por debajo de la tasa del sector público, y evoluciona de forma lateral en los años siguientes. En los últimos cinco años, el ciclo de recesión, la tasa de incidencia media de los J-noT en el sector público (190) es superior a la del sector privado (148) en un 28,0%, una diferencia considerable.

El aumento de la accidentabilidad de los J-noT en el sector público es del 45,6%, porcentaje menor al del

aumento del número de accidentes debido al considerable aumento de la población ocupada en este sector.

En concreto, la tasa de los J-noT del sector público asciende de 122 en 2003 a 177 en 2012, y supera a la de los I-T desde 2009. Mencionar que también la tasa de los I-noT (193) en 2012 supera a la de los I-T (170). Es el único caso en todas las variables de este estudio en que los I-T registran una tasa de incidencia inferior a otros dos tipos de ALV.

Gráfico 63. Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos

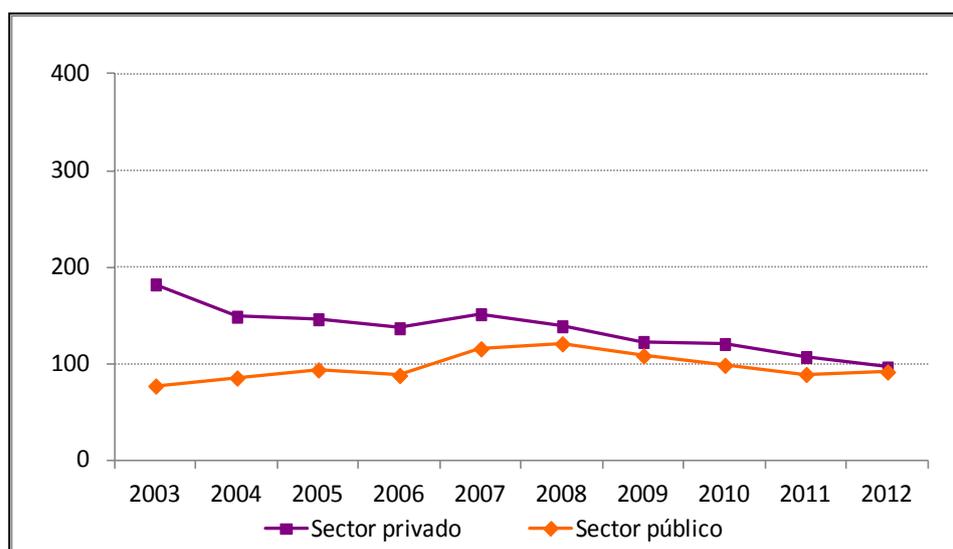


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Los J-T siguen la evolución de los ciclos económicos, si bien el sector público retrasa un año el inicio del descenso. La diferencia entre los dos sectores radica

en que si bien el sector privado reduce los accidentes en un 48,1%, en el sector público aumentan un 32,2%, en el conjunto del periodo.

Gráfico 64. Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El gráfico 64 se observa que el descenso de los accidentes en números absolutos del sector privado y su aumento en el sector público, ponderado respecto a la evolución de la población ocupada, se traduce en una aproximación de la accidentabilidad en los dos sectores, con pocas diferencias desde 2008, registrándose una diferencia mínima en el año 2012, en que la tasa de incidencia es de 94 en el sector privado y de 89 en el público.

La conclusión global del apartado de la situación profesional es que las diferencias entre los asalariados del sector público y el privado se concentran en los I-T, en los que el sector privado registra una tasa superior en un 67,8% más en 2012, el año de menor diferencia del periodo.

También destacar que el sector público registra unas tasas de I-T inferiores a los J-noT desde 2009 y a los I-noT en 2012.

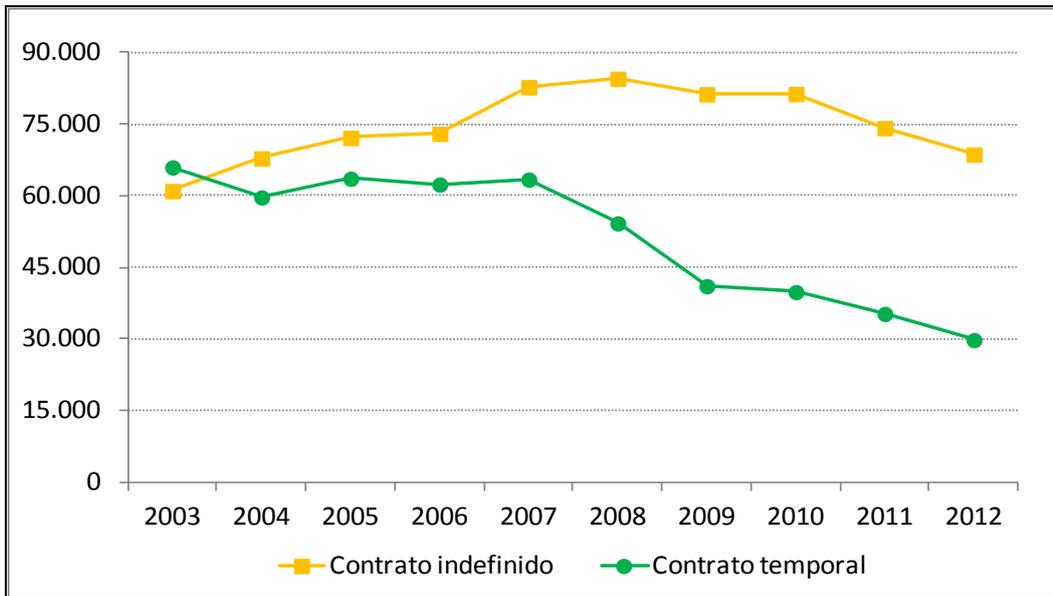
9. Accidentes laborales viales. Distribución de asalariados por tipo de contrato

En el estudio de los ALV distribuidos por tipo de contrato encontramos una cierta cantidad de accidentes, una media de 1.000 al año, en la que no consta el tipo de contrato, sin que tengan relación con los datos de la distribución por sectores público o privado, que en ese caso se corresponden con los trabajadores autónomos. Estos "casos perdidos" no se contabilizan en este estudio, lo que afecta a las tasas de incidencia, que son inferiores y no se pueden comparar con las tasas de las otras variables de este estudio.

En los gráficos de los cuatro tipos de ALV se ha usado la misma escala, para facilitar su comparación.

9.1. Datos globales

Gráfico 65. Distribución de los ALV del personal asalariado por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos

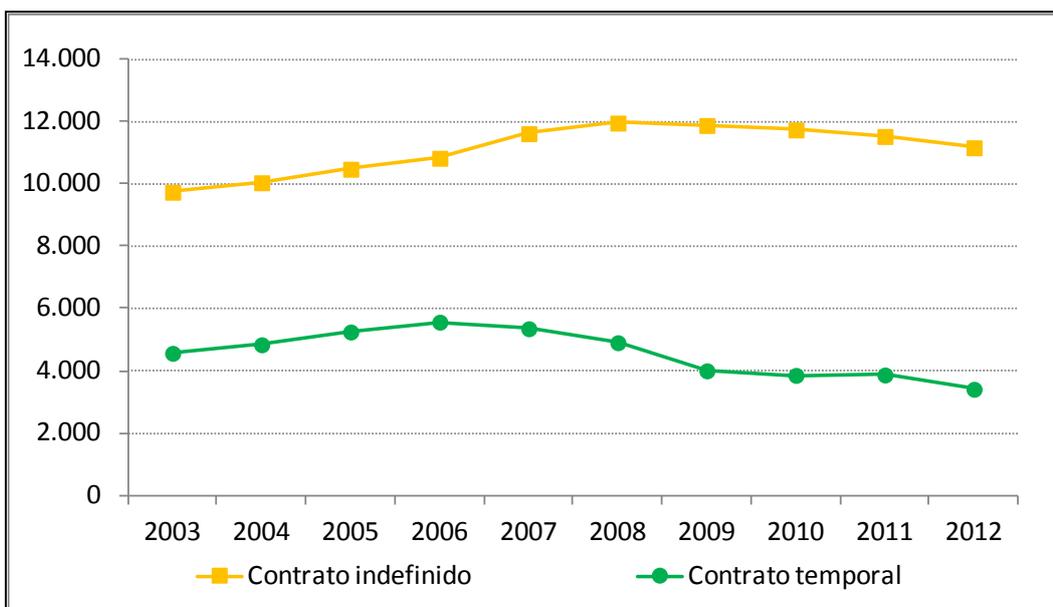


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Las diferencias entre los accidentes con contrato indefinido y con contrato temporal se acentúan a partir de 2006. Con contrato indefinido los accidentes aumentan hasta 2007, se estabilizan hasta 2010 e inician un descenso en los dos últimos años. De 2003 a 2012 el ascenso es del 12,5%.

En cambio, los accidentes de los ocupados con contrato temporal se mantienen estables hasta 2007 y registran un importante descenso desde entonces, que en el total del periodo asciende al 54,9%.

Gráfico 66. Distribución de la población por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos en millares



Fuente: INE y elaboración propia

Los ciclos económicos afectan, pero de forma distinta, a la evolución de los ocupados por tipo de contrato. Los accidentes de los ocupados con contrato indefinido aumentan hasta 2008 e inician un poco significativo descenso después. En el total del periodo el aumento es del 14,5%.

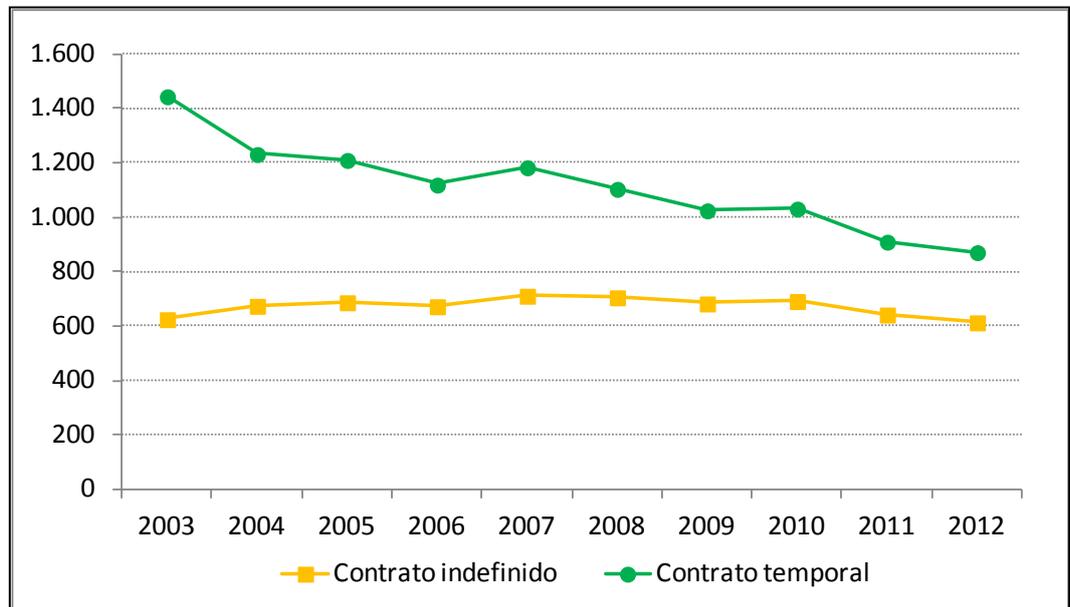
Por su parte, los ocupados con contrato temporal aumentan hasta 2006, iniciando el descenso desde ese año. En total, el descenso total en el periodo es del 25,3%.

Esta diferente evolución conlleva que la diferencia entre unos y otros contratos aumente del doble en

2003 a más del triple en 2012.

En esta evolución de la contratación se debe tener en cuenta la influencia de las distintas reformas laborales, cuyo propósito en relación con el tipo de contratación siempre ha sido favorecer los contratos indefinidos. En este sentido debemos destacar la Ley 43/2006, de 29 de diciembre, para la mejora del crecimiento y del empleo, que aprueba una importante reducción de las cotizaciones empresariales en los nuevos contratos indefinidos, cuyos efectos se reflejan en el gráfico anterior a partir de su aprobación.

Gráfico 67. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

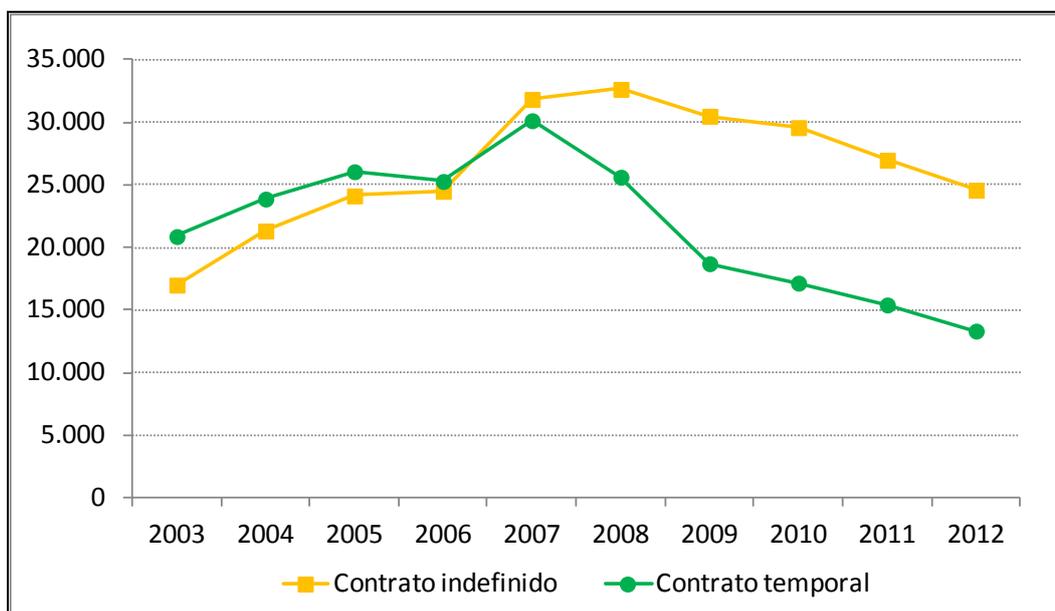
Los ocupados con contrato indefinido registran una accidentabilidad notablemente inferior a la de los temporales, y una evolución distinta, aunque como veremos varía según el tipo de ALV.

La tasa de los ALV en ocupados con contrato indefinido aumenta tan sólo un 13,7% hasta 2007 y disminuye en el mismo porcentaje en años posteriores, registrando un aumento del 1,9% en el conjunto del periodo, mientras que la tasa de los temporales dis-

minuye de forma constante, un 39,6% en el total del periodo.

Apesar de esta aproximación de las dos tasas, las personas con contrato temporal se accidentan un 44,3% más, en la media de los tres últimos años.

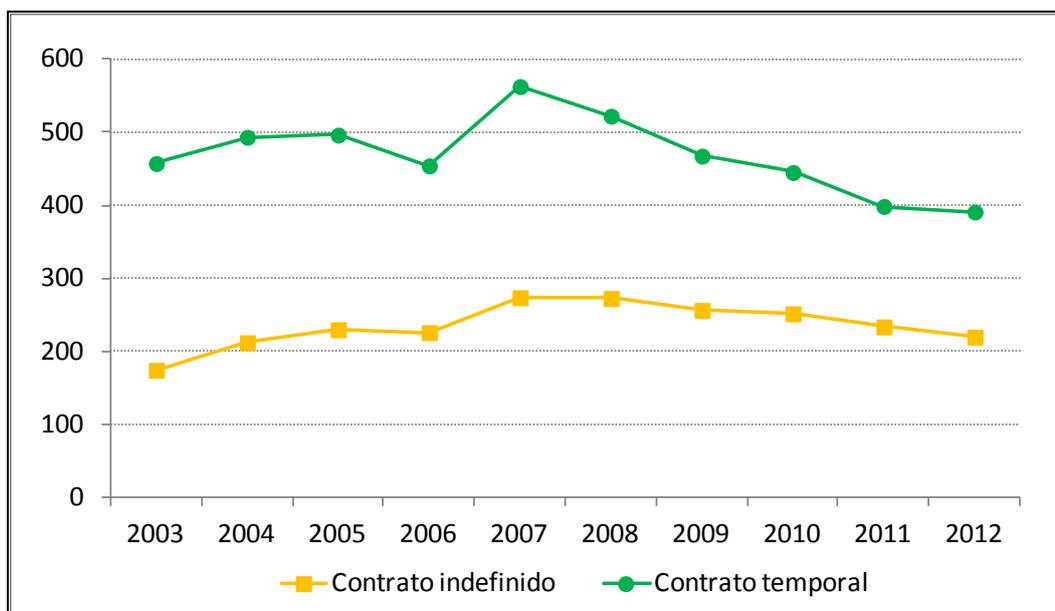
9.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

Gráfico 68. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos

Fuente: MEYSS y elaboración propia

Endatos absolutos de los I-T, los accidentes aumentan casi por igual en los dos tipos de contratos hasta 2007, y disminuyen de forma mucho más acusada en las personas que tienen contrato temporal después.

Sin embargo, la diferente evolución de la población ocupada por tipo de contrato obliga a que las conclusiones se deban formular en función de la evolución de la tasa de incidencia.

Gráfico 69. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En esta gráfica podemos observar que la tasa de los I-T aumenta en el ciclo económico expansivo y disminuyen en el recesivo, como viene siendo habitual en este tipo de ALV en todas las variables estudiadas.

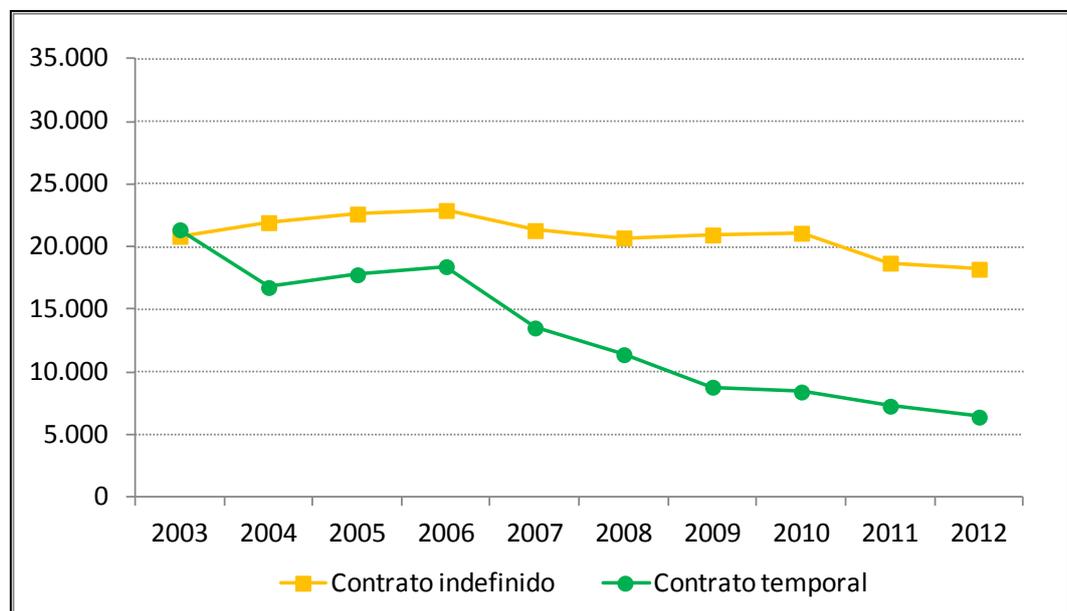
Sin embargo, la evolución global es muy distinta para uno y otro tipo de contratos. En los contratos temporales la accidentabilidad desciende en total el 14,5%, mientras que en los contratos indefinidos aumenta, el 26,0%, en el conjunto del periodo.

A pesar de esta distinta evolución, la tasa de incidencia sigue siendo muy superior para los contratos

temporales en los I-T. En los tres últimos años del periodo, los trabajadores con contrato temporal se accidentan un 74,8% más, diferencia mucho más elevada respecto al total de ALV, que como hemos visto era del 44,3%.

Veremos en los siguientes tipos de ALV que la tasa de incidencia de uno y otro colectivos es mucho menor, por lo que debemos concluir que la diferencia principal en la accidentabilidad los ocupados con contrato indefinido y contrato temporal se centra en los I-T.

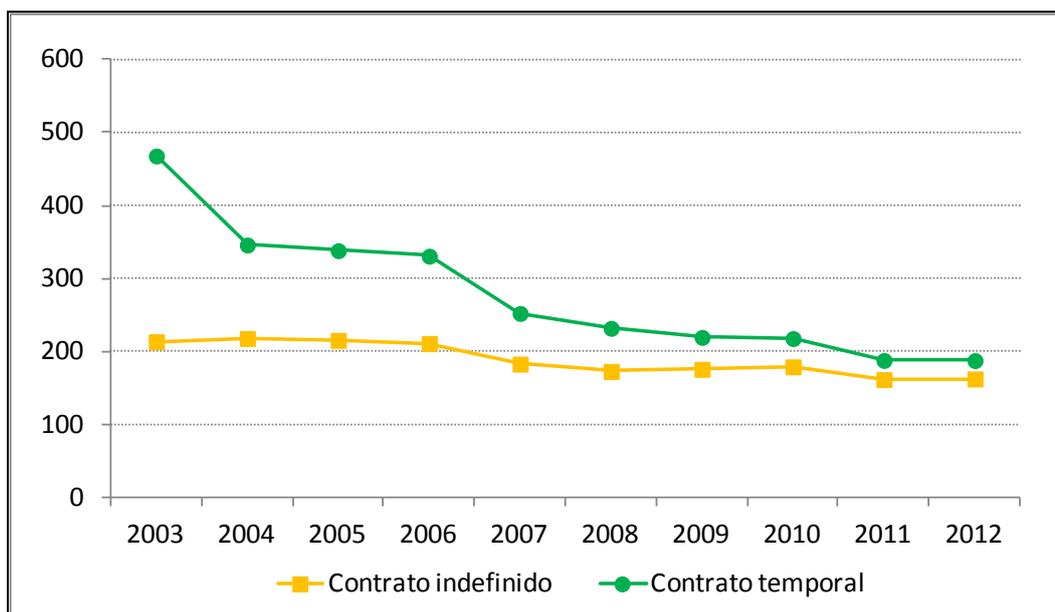
Gráfico 70. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia

En el total de I-noT observamos una situación parecida, los accidentes de los ocupados con contrato indefinido apenas disminuyen (12,6%), y los de quienes tienen contrato temporal lo hacen en mucha mayor medida (69,9%).

Sin embargo existe una diferencia fundamental, en el caso de los I-noT son los ocupados con contrato indefinido los que registran un número muy superior de accidentes también con anterioridad a 2007.

Gráfico 71. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia

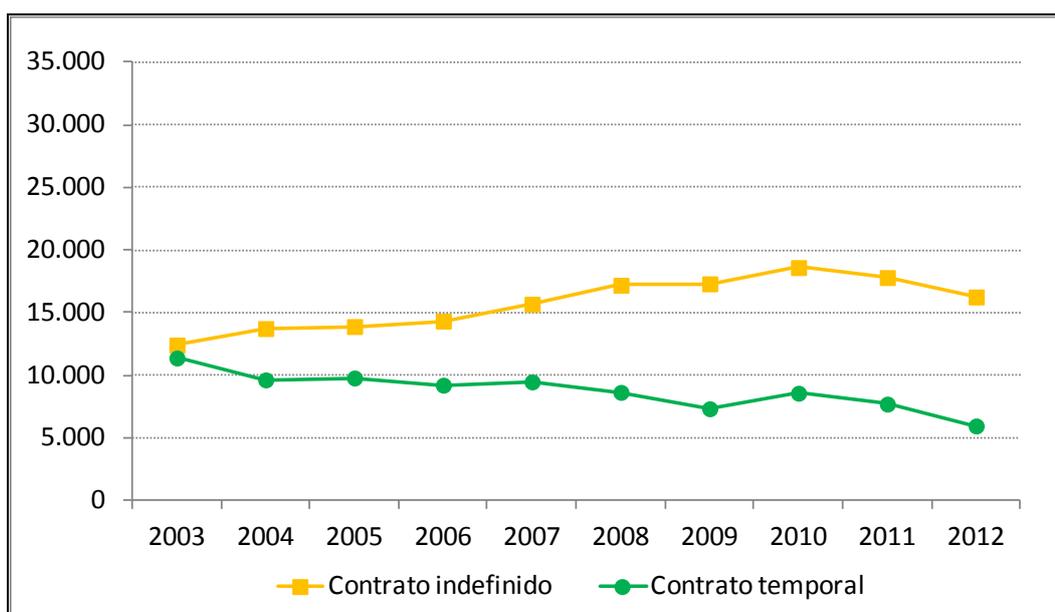
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico de la tasa de incidencia de los I-noT observamos que el mayor número de ocupados con contrato indefinido también genera para este tipo de ALV una tasa de incidencia menor. Las tasas tienden a acercarse con el paso de los años, registrando diferencias poco significativas en los últimos años del

periodo, de tan sólo el 17,8%.

Por este motivo, debemos concluir que el tipo de contrato no es significativo especialmente significativo al estudiar los I-noT.

Gráfico 72. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos

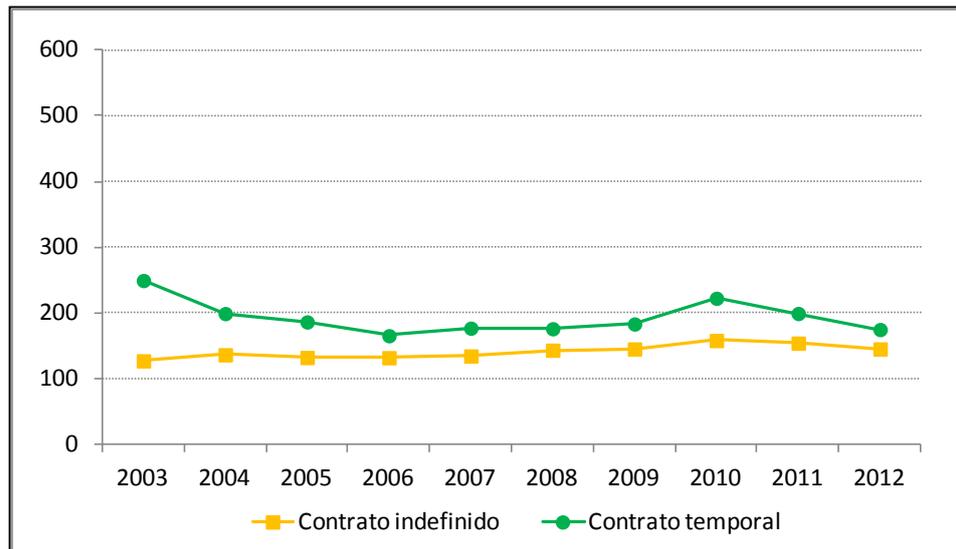


Fuente: MEYSS y elaboración propia

En los J-noT los accidentes siguen evoluciones distintas en todo el periodo, coincidiendo únicamente en el descenso de los años 2011 y 2012, aunque como ocurre en todos los tipos de ALV distribuidos por tipo

de contrato, la evolución del total de accidentes se refleja de forma distinta en la evolución de la tasa de incidencia.

Gráfico 73. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia

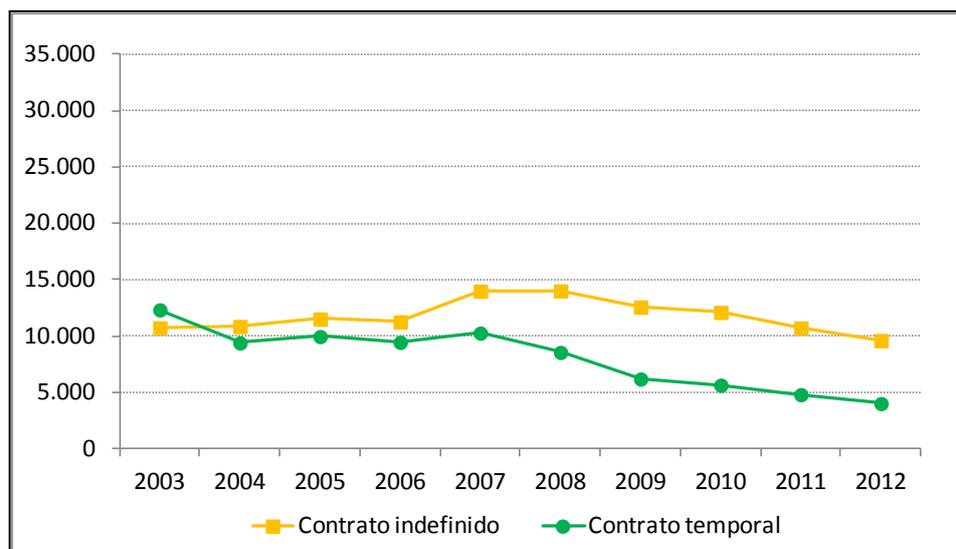


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En la tasa de incidencia de los J-noT observamos que este tipo de ALV no presenta diferencias importantes en todo el periodo, y que aunque la tasa de los ocupados con contrato temporal sea superior, como en

todos los tipos de ALV, las diferencias no son importantes. En los tres últimos años es del 30,2%, debido en parte al aumento de accidentes de los ocupados con contrato temporal en 2010.

Gráfico 74. Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos

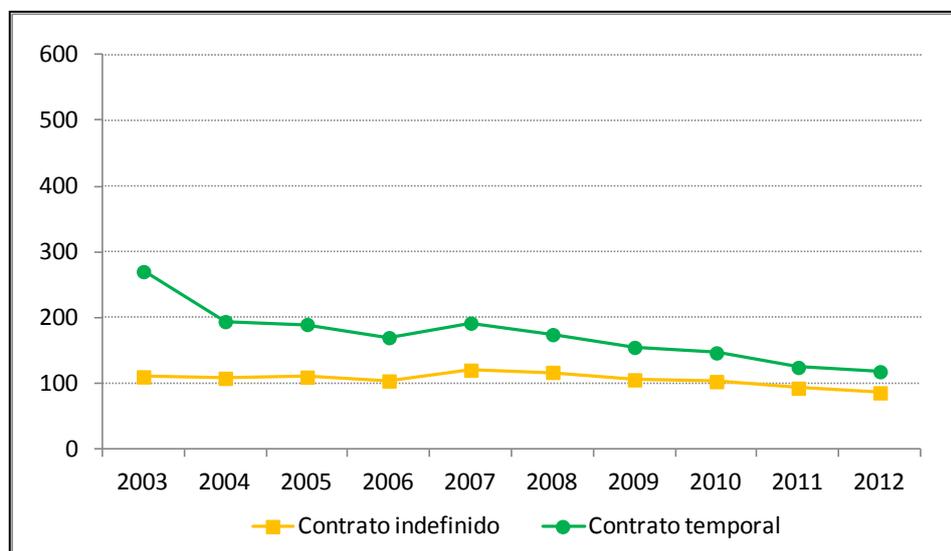


Fuente: MEYSS y elaboración propia

Los J-T presentan el número de accidentes más bajo de los cuatro tipos, como es habitual en todas las variables. Como en el otro tipo de accidente de tráfico,

los I-T, también aumenta la diferencia entre los dos tipos de contrato, a favor del indefinido, a partir de 2007.

Gráfico 75. Accidentes laborales de tráfico en jornada (T-J), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico de la tasa de incidencia de los T-J observamos que las dos tasas también presentan registros similares y con tendencia a aproximarse, como en los I-noT y en los I-noT. Sin embargo, en los T-J la diferencia de los tres últimos años es superior, del 38,0%, cercana al 44,3% de diferencia global de los ALV, pero que supone la mitad de la diferencia entre la accidentabilidad de los dos tipos de contrato de los I-T (74,8%).

En la relativamente alta diferencia entre los dos tipos de contrato de los T-J debe tenerse en cuenta que las tasas son las más bajas de todos los ALV y en números absolutos bajos cualquier pequeña diferencia se magnifica al expresarla en porcentaje.

En conclusión, las diferencias entre los asalariados con contrato indefinido y temporal se concentran en los I-T, en los otros tres tipos de ALV no son significativas.

10. Accidentes laborales viales. Distribución por día de la semana

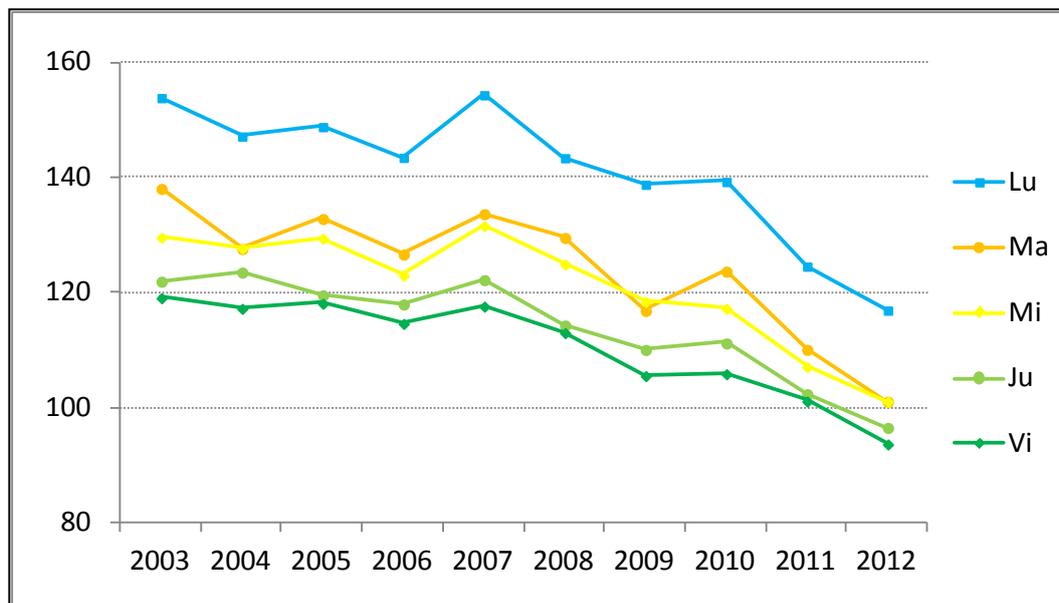
En el estudio de la distribución de los ALV por día de la semana, utilizaremos una forma distinta de presentación de los datos, ya que de esta variable interesa la diferencia de la accidentabilidad entre unos días y otros, más que la evolución de cada uno de los días de la semana a lo largo de los 10 años del periodo.

Lo mismo sucede con las dos variables siguientes, los accidentes viales distribuidos por hora del día y por hora de la jornada laboral. En todos ellos se reproducen los gráficos de la tasa de incidencia, los valores absolutos se pueden consultar en los anexos correspondientes.

10.1. Datos globales

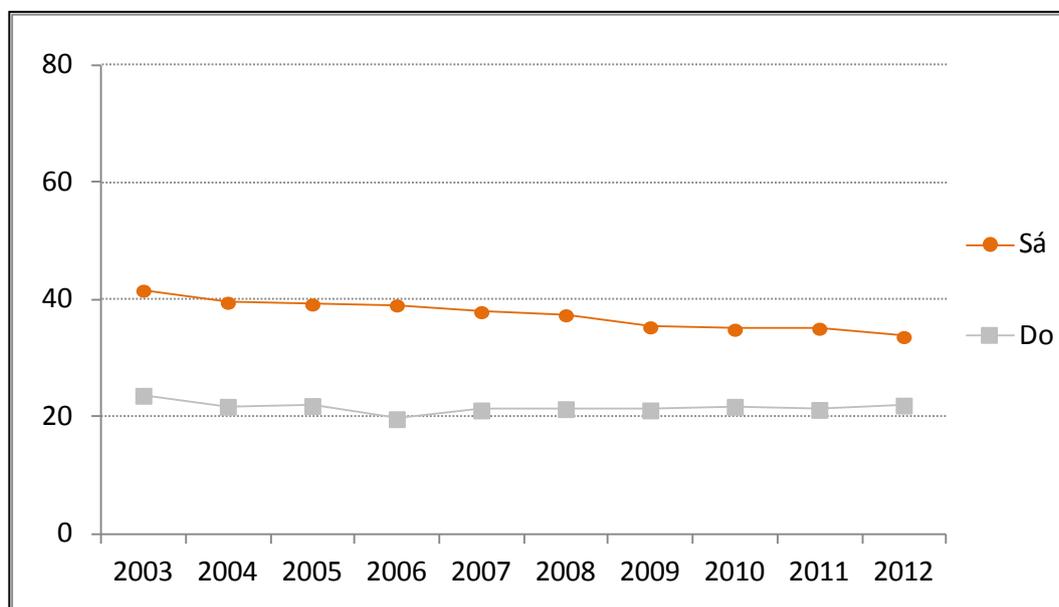
En los datos globales los días de la semana se presentan por separado en dos gráficos, de lunes a viernes en el primero y sábado y domingo en el segundo, debido a la diferencia entre unos y otros. En los dos gráficos se utilizan escalas correlativas, por lo que su comparación es directa.

Gráfico 76.1. Accidentes laborales viales, distribución por día de la semana, de lunes a viernes, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Gráfico 76.2. Accidentes laborales viales, distribución por día de la semana, sábado y domingo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los gráficos 76.1 y 76.2 observamos que, en los días de la semana, conforme avanza la semana, disminuyen los ALV, y de forma escalada, lo que permite establecer cuatro grupos, de mayor a menor accidentabilidad.

Destacan los lunes con una tasa mucho más elevada que el resto de los días. En total, en lunes se registran

el 21,1% del total de ALV. En relación con la media de los otros cuatro días laborales, registran una tasa superior en 3,5 puntos porcentuales, lo que supone una accidentabilidad superior en el 20,1%, en el conjunto de los 10 años.

También se observa que los ALV ocurridos en martes y miércoles registran tasas cercanas entre sí y

más elevadas que las tasas que los jueves y viernes, que también son similares. Martes y miércoles registran una tasa de incidencia media del 18,5% y del 18,1%, mientras que en jueves y viernes la media disminuye al 17,0% y 16,5% respectivamente.

Los días que más disminuyen su accidentabilidad en estos diez años son el lunes y el martes, los días que más accidentes registran, con unos descensos del 24,0% y del 26,8%. Miércoles, jueves y viernes descienden en menor medida, con cifras alrededor del 21%.

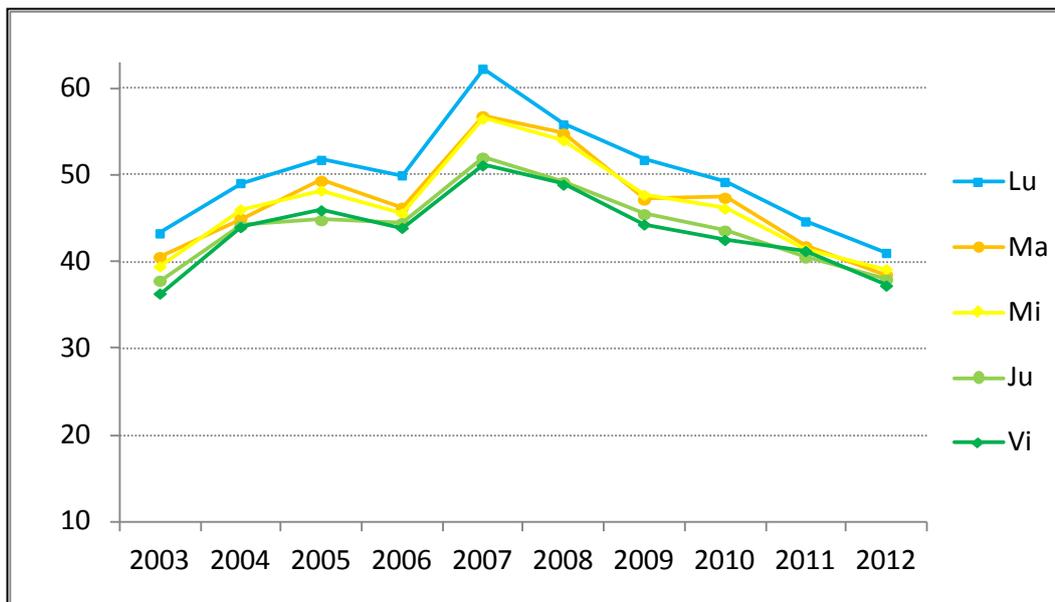
El sábado y el domingo registran el 5,6% y el 3,2% del total de ALV. La tasa de los accidentes en sábado desciende en forma constante en el periodo estudiado, un 19%, mientras que el domingo disminuyen un 7%

y parecen haber llegado a su mínima expresión, ya que desde 2004 se mantienen constantes en torno a los 21 accidentes por cada 100.000 ocupados. Debido a su baja incidencia, los ALV ocurridos en sábado y domingo no los consideraremos al analizar los cuatro tipos de ALV.

10.1. Datos por tipo de accidente laboral vial

Los gráficos de los cuatro tipos de ALV tienen la misma escala, de 10 a 60, para comparar con más facilidad unos con otros. Se observará que los I-T registran una accidentabilidad muy superior a que cualquiera de los otros tipos de ALV, como ocurre en todas las variables estudiadas.

Gráfico 77. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

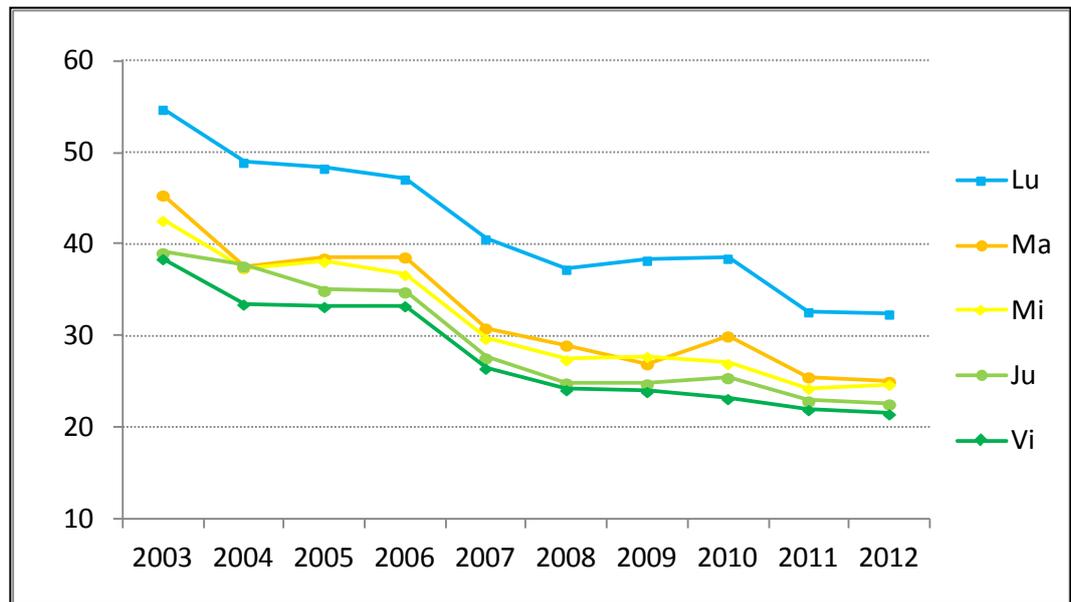
En los I-T también observamos la diferencia entre los tres grupos que hemos propuesto para los días laborales, aunque la diferencia es considerablemente menor.

En lunes se registran el 19,8% del total del I-T, porcentaje inferior al del total de ALV, lo que nos indica que en otro tipo de ALV la diferencia debe ser mucho más

elevada.

Martes y miércoles, con el 18,5% y el 18,4% de los I-T, registran una diferencia menor sobre jueves y viernes (17,5% y 17,3%) que el total de ALV. En concreto, en el total de ALV la diferencia entre martes-miércoles y jueves-viernes es de 1,5 puntos porcentuales menos y en los I-T se reduce a 1,0 puntos.

Gráfico 78. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.

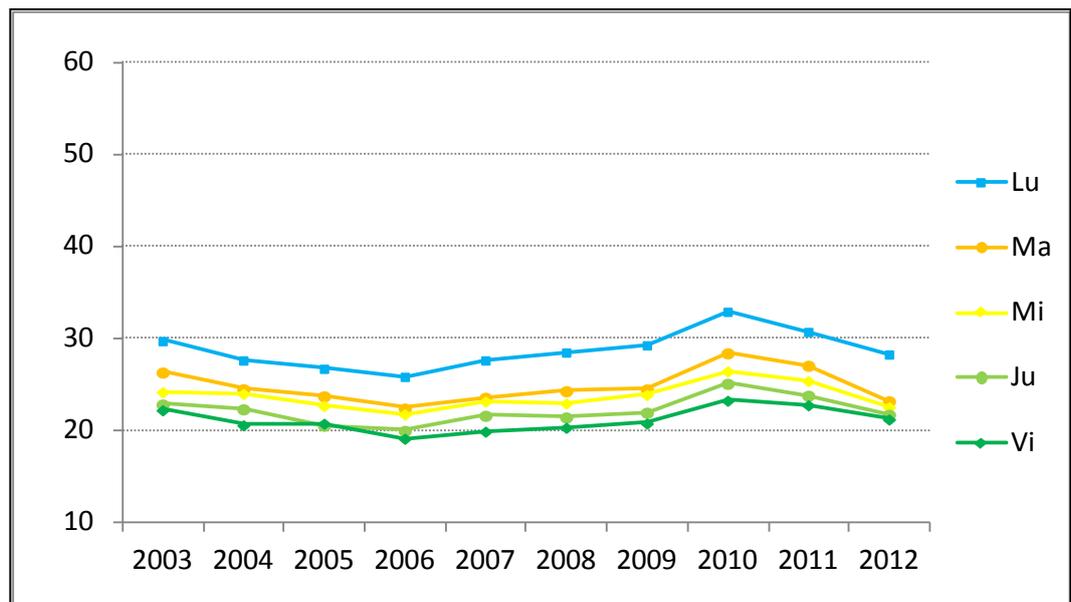


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Los I-noT son el tipo de ALV que registran una mayor diferencia entre las tasas de accidentes ocurridos en lunes y en el resto de días laborables, ya que suponen el 23,3% del total de este tipo de ALV, y superan en 2,2 puntos el porcentaje de accidentabilidad ocurrida en lunes en el total de ALV.

Lastasas de los otros cuatro días laborables disminuyen conforme avanza la semana. Los martes registran un porcentaje sobre el total de I-noT del 18,2%, los miércoles del 17,6%, los jueves del 16,4% y los viernes del 15,6%.

Gráfico 79. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

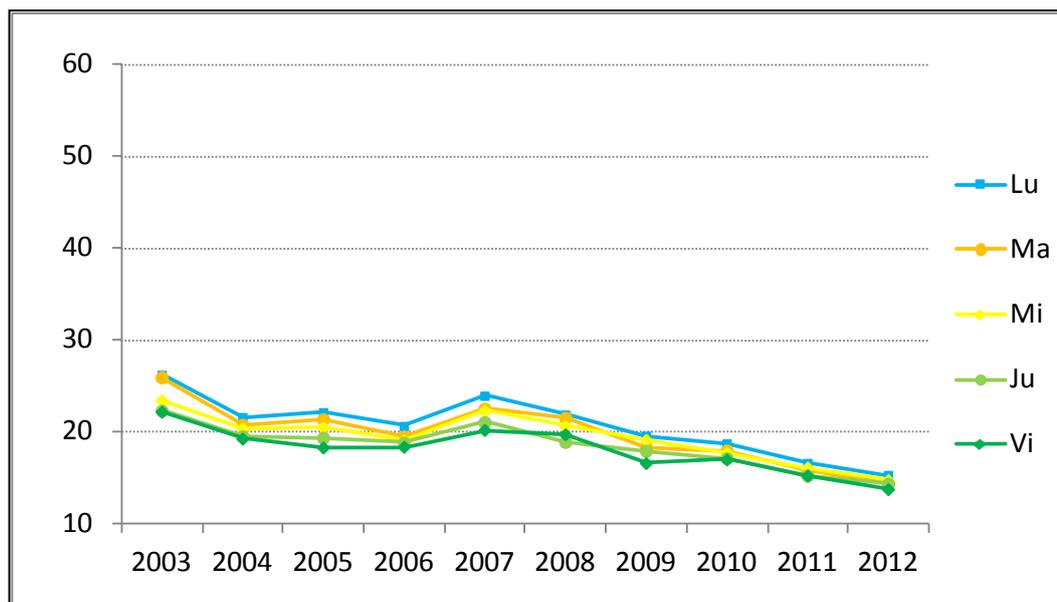
En los J-noT, las tasas de los lunes también son más elevadas que el resto de días laborables, al representar una media del 21,9%, porcentaje similar al del total de ALV.

En resto de días laborables la accidentabilidad tam-

bién disminuye conforme avanzan los días, con diferencias entre sí muy parecidas a las de los J-noT.

En concreto, los martes registran un porcentaje sobre el total de J-noT del 18,9%, los miércoles del 18,1%, los jueves del 16,9% y los viernes del 16,1%.

Gráfico 80. Accidentes de tráfico en jornada (T-J), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Los T-J registran las menores diferencias entre los días laborables, aunque mantiene la disminución de lunes a viernes. Los porcentajes de las tasas oscilan del 19,3% en lunes al 16,9% en viernes, el menor recorrido de los cuatro tipos de ALV.

Por ello, el único interés que tiene los T-J en la distribución por días de la semana es que también mantienen la disminución de las tasas de incidencia a medida que avanzan los días de la semana.

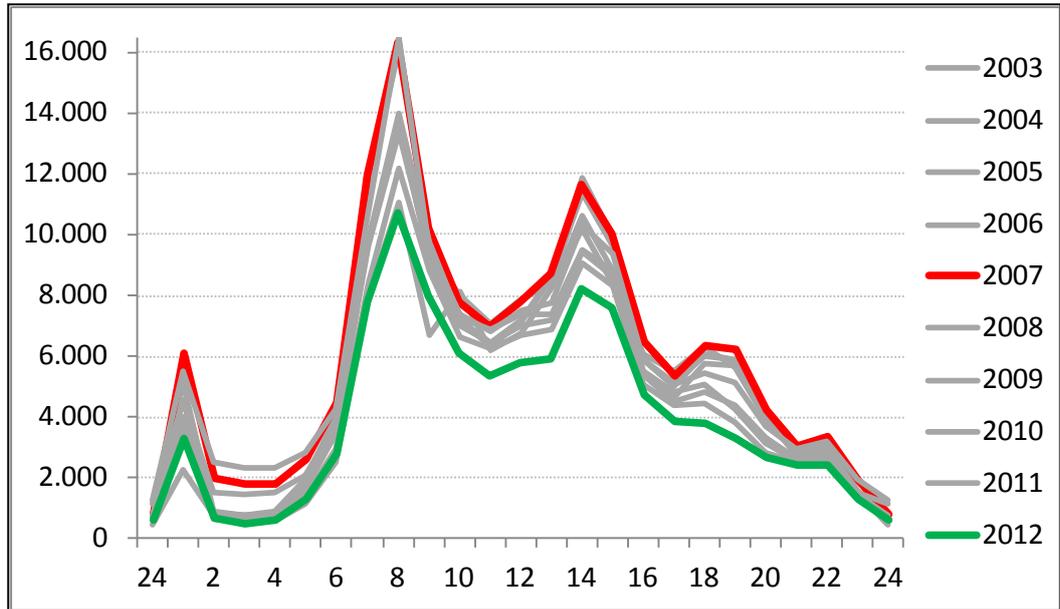
11. Accidentes laborales viales, distribución por hora del día

En la distribución de los ALV por hora del día también nos interesan más las diferencias dentro del día que la evolución a lo largo de los años, por este motivo en las gráficas se muestran los valores absolutos y sólo se distinguen los años 2007 y 2012, años en que ocurrieron el mayor y el menor número de accidentes.

La hora 24 (de las 23:01 a las 24:00) aparece dos veces en los gráficos para destacar el pico existente en la primera hora del día (00:01 a 01:00)

11.1. Datos globales

Gráfico 81. Distribución de los ALV por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

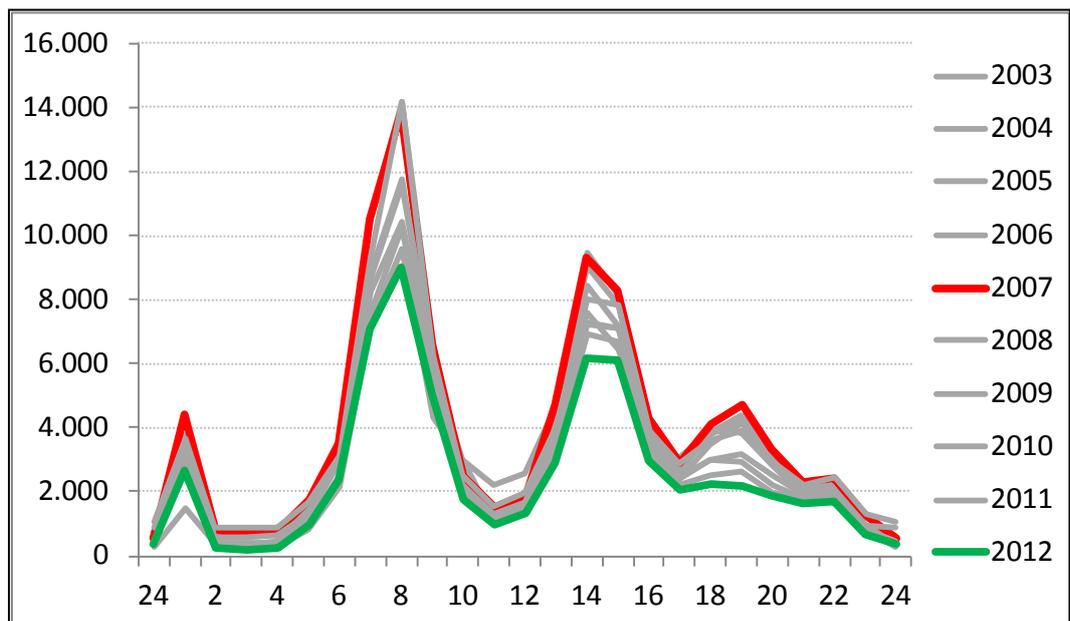
Hemos visto que los accidentes *in itinere* son más numerosos que los accidentes en jornada, ello es debido a que el mayor número de accidentes se producen en las horas de entrada y salida del trabajo.

De todas formas, al no disponer de datos de los horarios de trabajo de las empresas, se hace difícil la obtención de conclusiones.

11.2. Datos por tipo de accidente laboral vial

En este apartado se han agrupado los cuatro tipos de ALV en solo dos gráficos, los accidentes *in itinere* y los accidentes en jornada, ya que los I-T y los I-noT no muestran diferencias significativas entre sí, y lo mismo ocurre con los T-J y los J-noT.

Gráfico 82. Accidentes *in itinere*, distribución por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

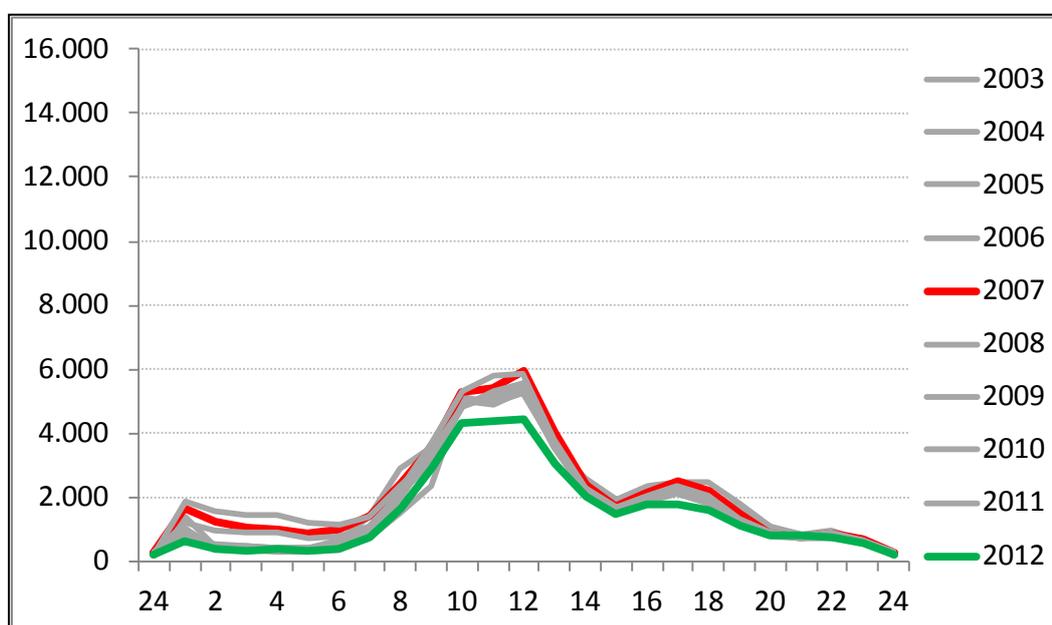
El gráfico de los accidentes *in itinere* muestra los mismos picos que el gráfico global, aunque algo inferiores, ya que en las horas principales de acceso al trabajo también se producen desplazamientos dentro de la jornada laboral.

Destacan la disminución de accidentes entre las 9 y las 12 horas respecto al total de ALV, que corresponden a accidentes en jornada, y la diferencia entre las franjas que podemos atribuir a la entrada y a la salida del trabajo, registrando la segunda un número

notablemente inferior de accidentes. El tema de las diferencias entre los accidentes que se producen a la ida y a la vuelta del trabajo lo analizaremos más adelante.

Mencionar también que la salida del trabajo se produce de forma más escalonada, presentando dos picos en el gráfico que podemos atribuir a que la jornada se desarrolle de forma seguida o con un descanso para comer.

Gráfico 83. Accidentes en jornada, distribución por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Dentro de los accidentes en jornada, destacan los ocurridos entre las 9 y las 13 horas. Esta concentración de ALV se corresponde con la disminución en horario similar de los accidentes *in itinere* respecto del total de ALV que hemos visto en el gráfico anterior.

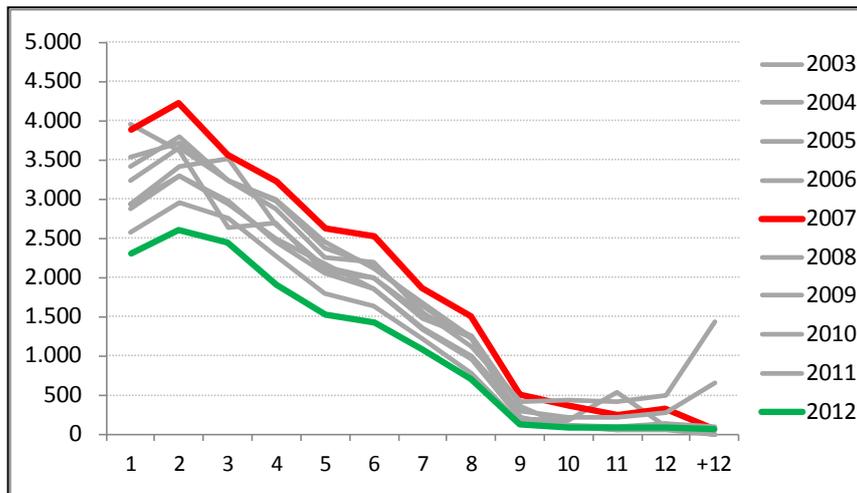
De todas formas, para estudiar los accidentes en jornada,

resulta más útil la variable que analizaremos a continuación, la hora de la jornada.

12. Accidentes laborales viales. Distribución por hora de la jornada laboral

En el estudio de esta variable utilizaremos el mismo tipo de gráficos que en la anterior, por los mismos

Gráfico 84. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por hora de la jornada, 2003-2012. Valores absolutos



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

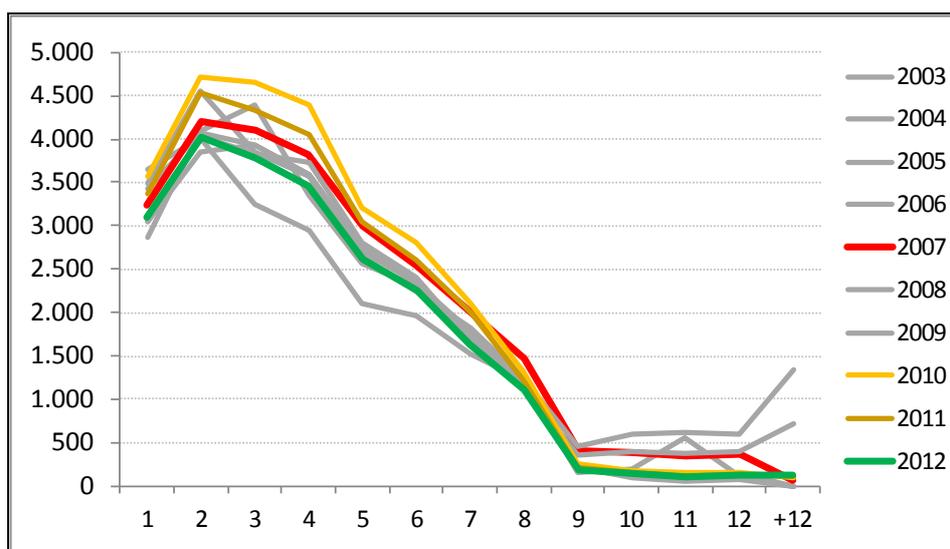
Observamos que la segunda hora de trabajo es en la que se producen más accidentes de tráfico, el 17,1%, seguida de la primera (15,6%), la tercera (15,2%) y la cuarta (13,1%). En total, en las dos primeras horas se producen el 32,7% de los J-T, casi un tercio del total, y en las cuatro primeras horas el 61,0% del total.

Se debe tener en cuenta la diferencia de conceptos entre la hora de la jornada y la hora del desplazamiento en que se produce el accidente, ya que los desplazamientos no tienen porque iniciarse al

iniciar la jornada laboral. Es decir, debemos diferenciar entre las cuatro primeras horas de la jornada, que son las más relevantes, y las cuatro primeras horas de los desplazamientos en vehículo, de las que no disponemos de datos.

Por este motivo, aunque se registren menos accidentes en las segundas cuatro horas, no podemos afirmar que después de cuatro horas de desplazamientos disminuye el riesgo.

Gráfico 85. Accidentes en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por hora de la jornada, 2003-2012. Valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

En el gráfico se destacan también los años 2010 y 2011, en los que hemos visto que se produce un notable incremento de este tipo de ALV, especialmente en el sector primario y en el sector construcción.

Entre los J-noT también se producen en las cuatro primeras horas el mayor número de accidentes, también el 61,0%, aunque en este caso se registran menos accidentes en la primera hora (13,2%) y más en las tres siguientes, el 17,0% en la segunda, el 16,1% en la tercera y el 14,7% en la cuarta.

Los dos picos de los accidentes que se producen después de las 12 horas de trabajo corresponden a los años 2006 y 2008, picos que también se producen en los J-T.

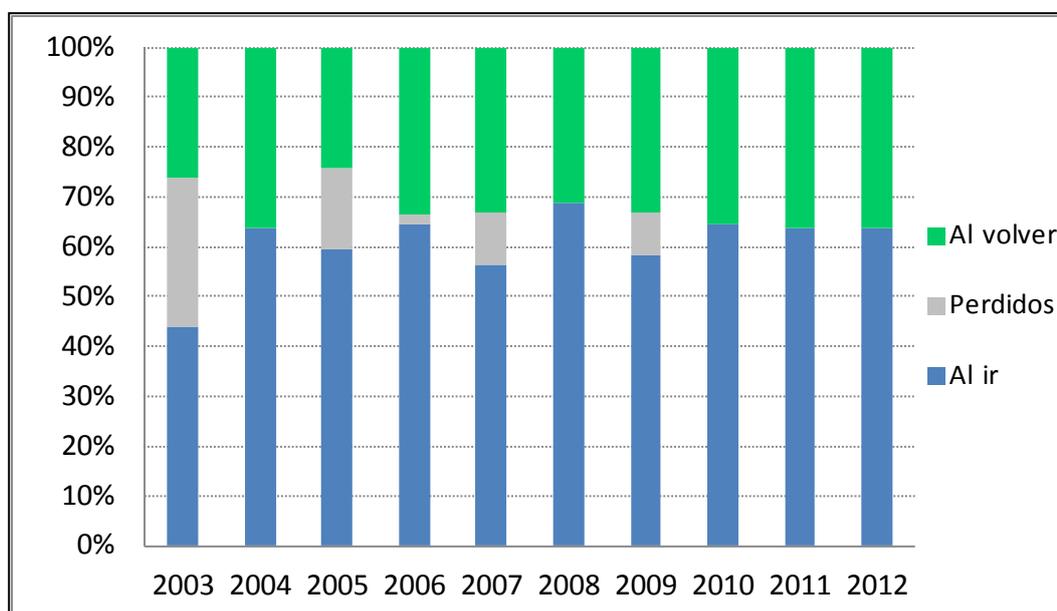
Finalmente, mencionar que después de las 8 horas de trabajo, que corresponden a la jornada habitual, sólo se registran el 5,1% de los de tráfico (J-T) y el 4,9% de los que no son de tráfico (J-noT).

13. Accidentes *in itinere*, ¿al ir o al volver del trabajo?

Al igual que ha ocurrido en alguna otra variable, se registran accidentes que por uno u otro motivo no corresponden a ninguna de las opciones propuestas, son los llamados "casos perdidos". En este apartado se presentan en un número elevado de accidentes en el año 2003. De este año se muestran los datos en los gráficos, aunque no se tiene en cuenta en el análisis debido a su elevado número de accidentes de los que no consta si se produjeron a la ida o a la vuelta del trabajo, del mismo modo que hemos hecho al analizar los ALV por nacionalidades.

Para analizar si los accidentes *in itinere* se han producido a la ida o a la vuelta del trabajo, los gráficos reproducen el porcentaje de accidentes que han ocurrido en los dos supuestos, y los "casos perdidos". Los valores absolutos y las tasas de incidencia se pueden consultar en las tablas del anexo 13.

Gráfico 86. Accidentes de tráfico *in itinere* (I-T), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos



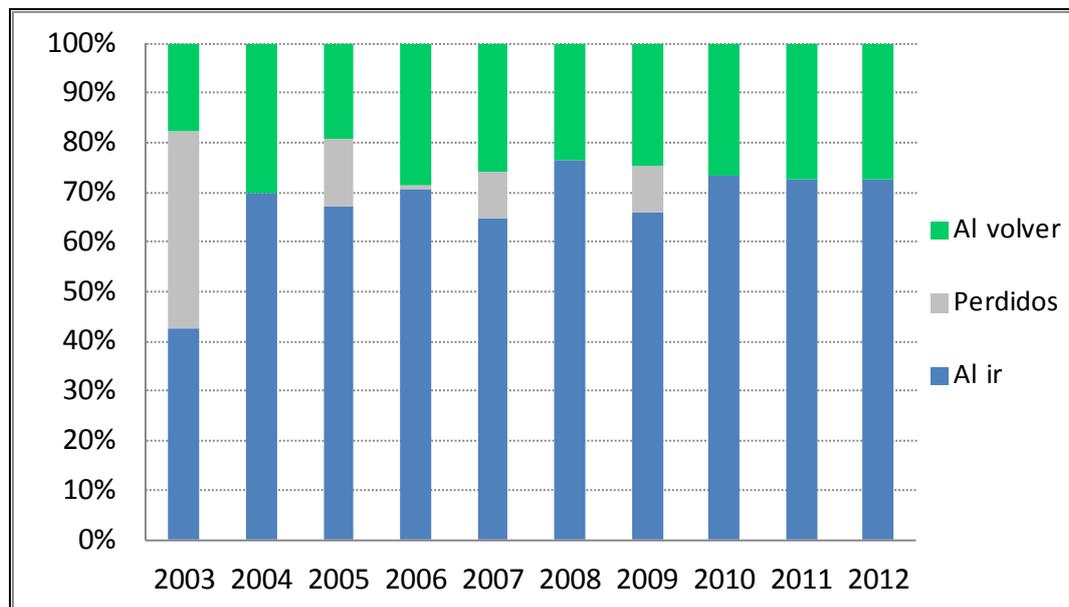
Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Observamos en el gráfico 86 que los I-T a la ida al trabajo tienen unos registros muy superiores a los de la vuelta del trabajo. En concreto, en promedio de los últimos tres años, años en los que no se registran casos perdidos, los I-T a la ida representan el 64,0% del total, frente a un 36,0% de los registrados a la vuelta del trabajo. El mismo registro consta en el año 2004 y es superior en el 2006 (64,4%) y en el 2008 (69%). El porcentaje del 64,0% supone casi dos tercios del total, lo que dicho en otras palabras, los I-T a la ida

suponen casi el doble de los accidentes a la vuelta del trabajo.

En estos datos no hemos hecho referencia a los años en que se registran un número significativo de accidentes perdidos. Son 2007 y 2009, que parecen tener registros similares a los de los tres últimos años, y 2005 en que los accidentes a la ida podrían ser superiores.

Gráfico 87. Accidentes *in itinere* no de tráfico (I-noT), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.



Fuente: MEYSS y elaboración propia.

En los I-noT el porcentaje de accidentes a la ida al trabajo es superior al de los I-T, llegando al 72,8% en el promedio de los últimos tres años.

Una cifra muy similar (72,3%) se repite en el promedio de los años 2004, 2006 y 2008, años en que a efectos prácticos no hay accidentes perdidos. Los años

restantes, podrían tener cifras similares.

Sumados los de tráfico y los que no son de tráfico, los accidentes *in itinere* a la ida al trabajo representan en los últimos tres años el 67,4% del total, es decir, más del doble de los accidentes al regreso. Es un dato a tener muy en cuenta.

III. Gravedad de los accidentes laborales viales

En este apartado se analizará la gravedad de los ALV distribuida por cinco de las variables vistas con anterioridad. Para cada una de ellas se reproducen en primer lugar las tasas de incidencia del total de accidentes leves, graves y mortales. En este apartado debemos mencionar que, al ser los accidentes leves considerablemente más numerosos que los graves y mortales, sus gráficos son similares al total de accidentes de las distintas variables analizadas, aunque en algún caso presentan diferencias significativas.

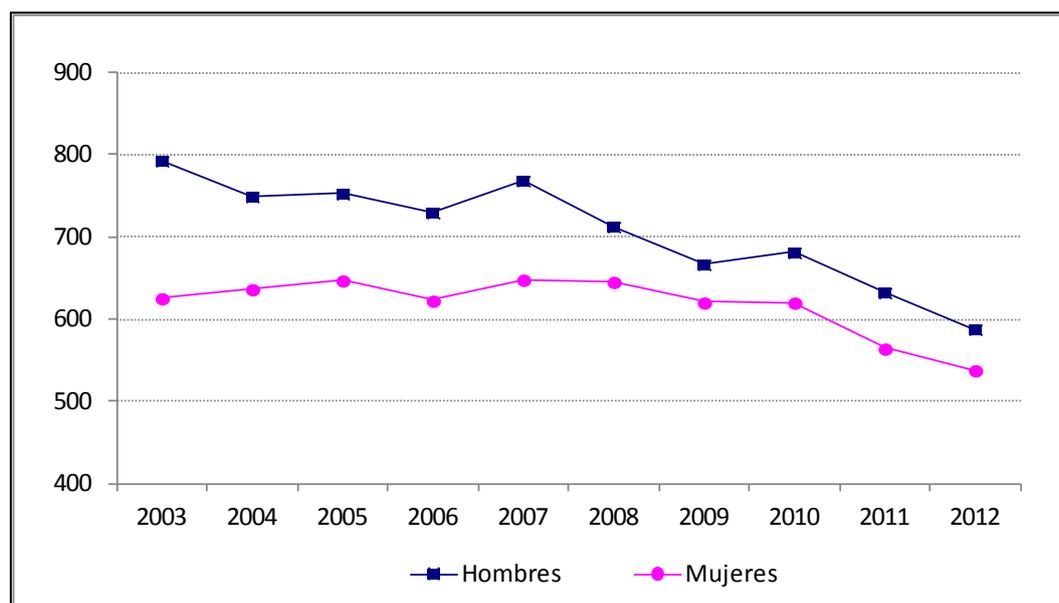
A continuación, se analizan los tres tipos de gravedad de cada uno de los cuatro tipos de ALV. Para facilitar

la comparación entre unos y otros, las escalas de los gráficos de las distintas gravedades son iguales, excepto en algunas variables para los I-T, en aquellos casos en que al tener unas tasas de incidencia considerablemente más elevadas, ello hubiera supuesto establecer una escala demasiado grande y perder el detalle para los otros tres tipos de ALV.

1. Gravedad de los accidentes laborales distribuida por sexos

1.1. Datos por tipo de gravedad

Gráfico 88. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia

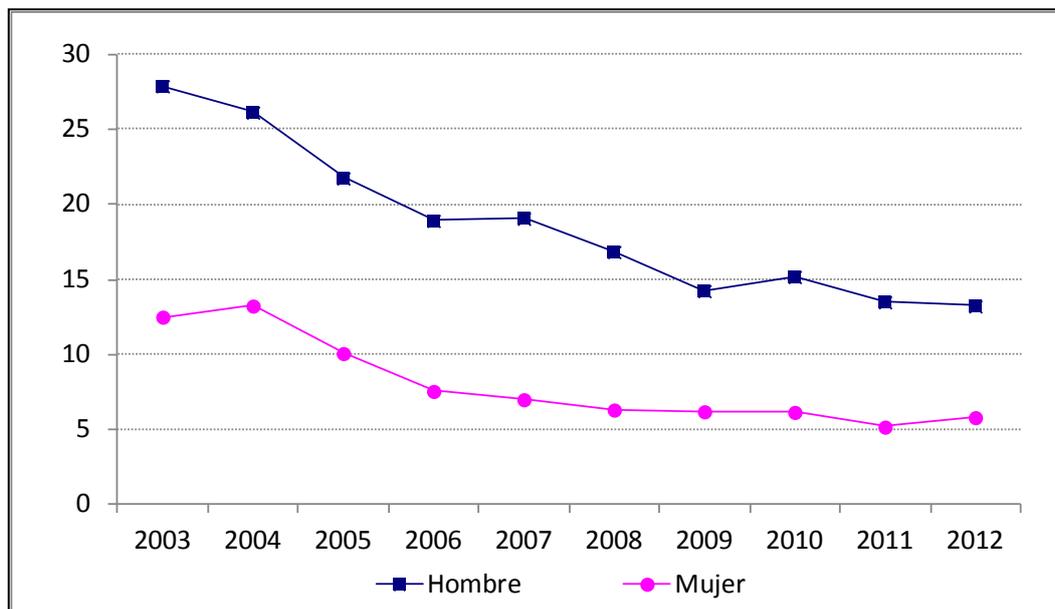


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Las diferencias entre hombres y mujeres en los accidentes leves se van reduciendo hasta el año 2008, siendo similares en los años siguientes. En estos cinco últimos años, los hombres tienen un 8,0% más de accidentes leves que las mujeres, frente al 17,0% de los cinco primeros años del periodo.

Ello es debido a que las mujeres mantienen estables su tasa entre 2003 y 2010, disminuyendo únicamente en los dos últimos años del periodo, mientras que en los hombres la tendencia es a la baja en todo el periodo, aunque con excepciones.

Gráfico 89. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

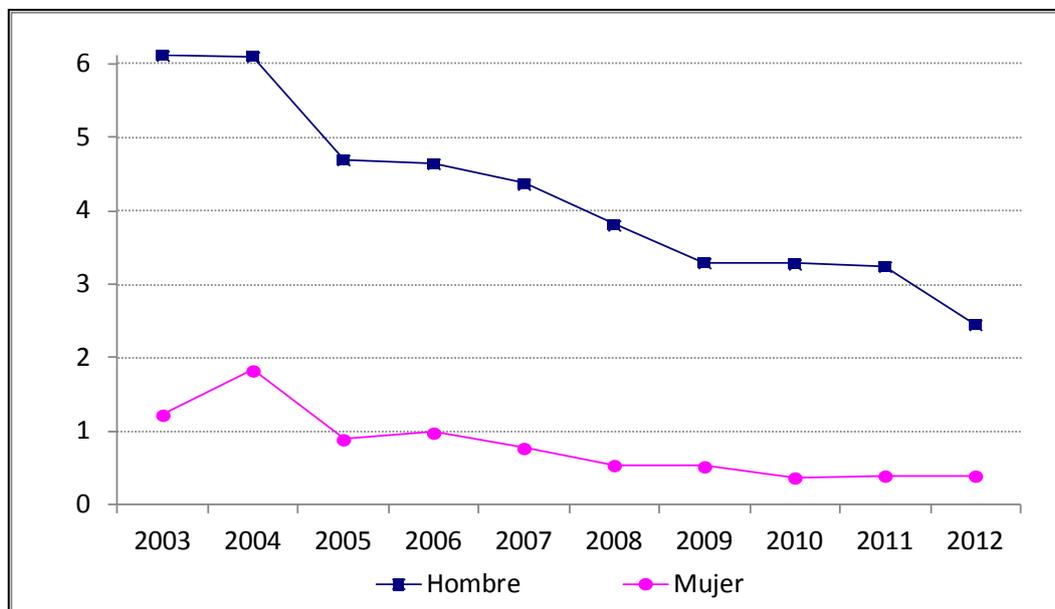


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los accidentes graves la diferencia por sexos es mucho mayor, aumentando la accidentabilidad grave de los hombres el paso de los años. En concreto, de 2003 a 2007 los hombres se accidentan un 132%

más, cifra que aumenta al 146% de 2008 a 2013. En cualquier caso, este aumento debe calificarse de poco significativo.

Gráfico 90. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los accidentes mortales comprobamos que los hombres se accidentan aún más que en graves y leves, y aunque disminuyen un 59,9% su tasa de accidentes mortales en este periodo, las mujeres la reducen un 67,5%. El año 2012, el de menor diferencia del periodo, la tasa de ALV mortales de los hombres es 6 veces superior a la de las mujeres.

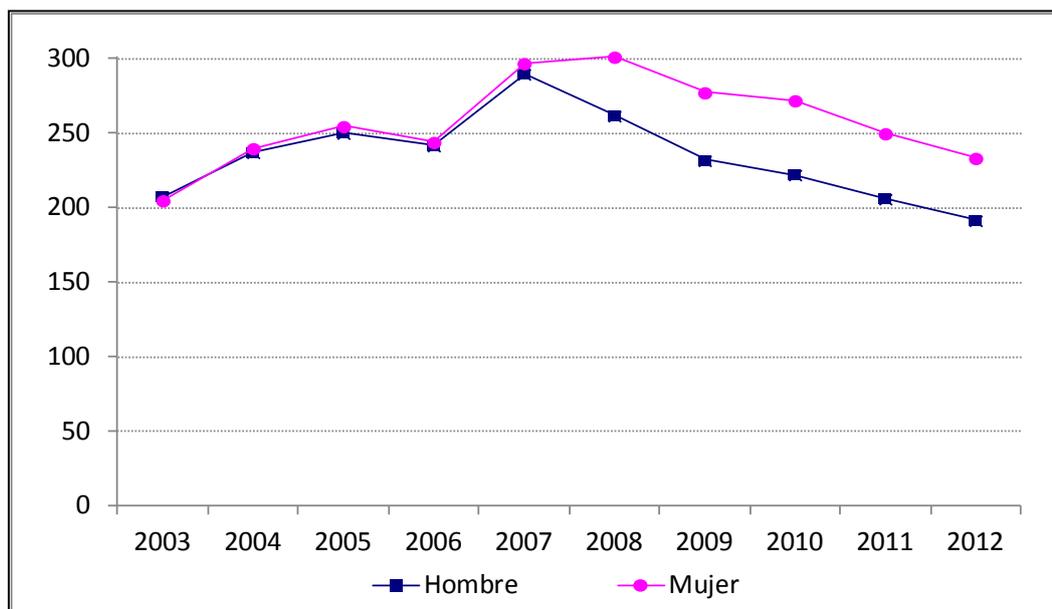
1.2. Datos por tipo de ALV

La distribución de la gravedad de los ALV por sexo varía de forma notable en función del tipo de ALV. Para facilitar la comparación entre los distintos tipos de ALV los gráficos de los cuatro tipos de ALV se han elaborado con la misma escala en cada uno de los tres niveles de gravedad.

Sin embargo, debemos mencionar que en los dos tipos de accidentes en jornada los datos han de considerarse con precaución ya que, en general, los hombres se desplazan más durante la jornada que las mujeres. En profesiones como transportista o reparto domiciliario de paquetería la ocupación de los hombres es mayor, motivo por el cual tanto el número de accidentes como las tasas de incidencia son notablemente superiores en el caso de los hombres. Por tanto, tanto en los J-T como en los J-noT las conclusiones deberán centrarse más en la evolución de la accidentabilidad de los dos sexos que en la diferencia entre ellos.

1.2.1. Datos viales leves.

Gráfico 91. Accidentes de tráfico *in itinere* leves (I-T-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia

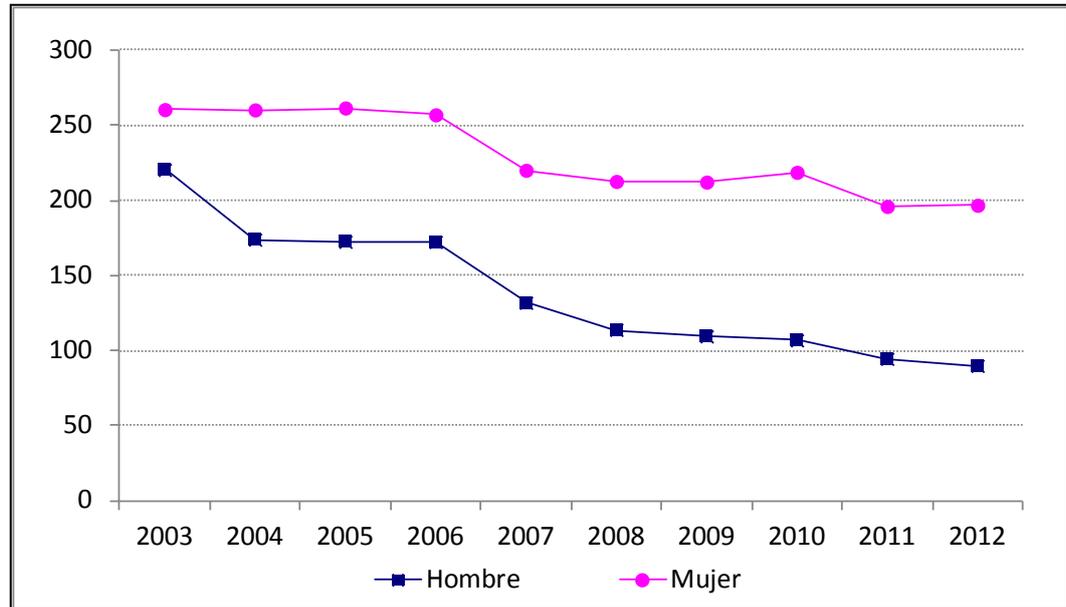


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los I-T leves, hombres y mujeres aumentan su tasa de incidencia por igual en el periodo de crecimiento económico. En cambio, a partir de 2007 los hombres reducen mucho más su accidentabilidad. En conjunto de los 10 años, las mujeres se accidentan un 13,8% más y los hombres un 7,6% menos.

Podemos concluir que en los I-T leves hombres y mujeres se accidentan por igual en épocas de crecimiento y las mujeres se accidentan más en épocas de crisis.

Gráfico 92. Accidentes *in itinere* no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

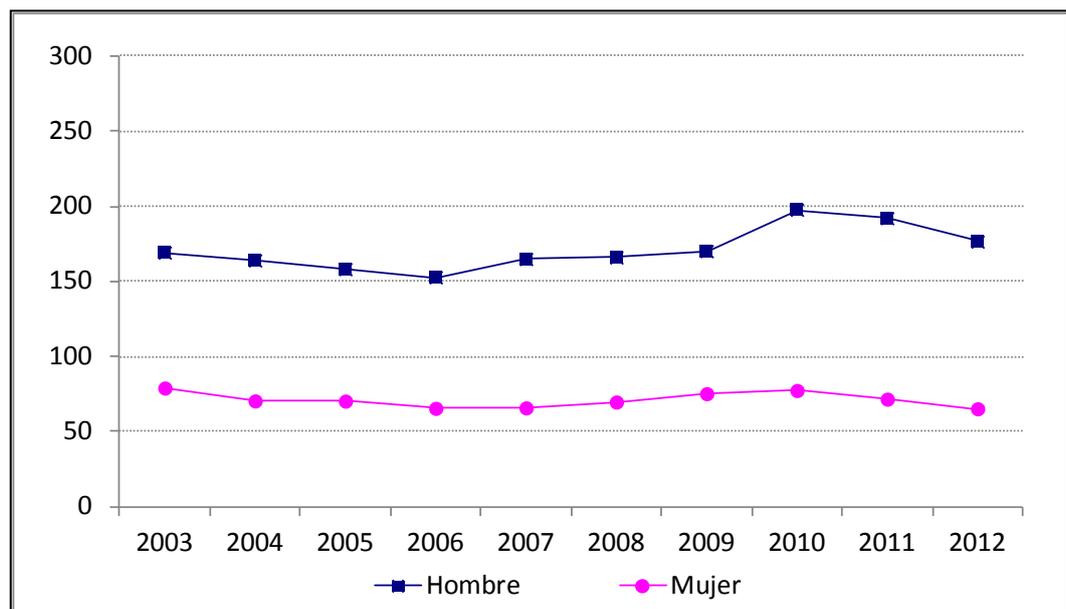
Encambio, en los I-noT leves, las mujeres se accidentan más, aumentando la diferencia año tras año. En concreto, a partir de 2009, las mujeres sufren este tipo de accidente más del doble que los hombres.

Los I-noT no parecen tener relación con los ciclos económicos, ya que disminuyen de forma bastante regular en todo el periodo, pero sobretodo porque

descienden más hasta 2007 que de este año en adelante, tanto para hombres (40,2% frente al 31,9%) como para mujeres (15,5% frente al 10,6%).

También destaca que entre las mujeres este tipo de ALV disminuye menos de la mitad que entre los hombres (59,3% frente al 24,5%) en estos 10 años.

Gráfico 93. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



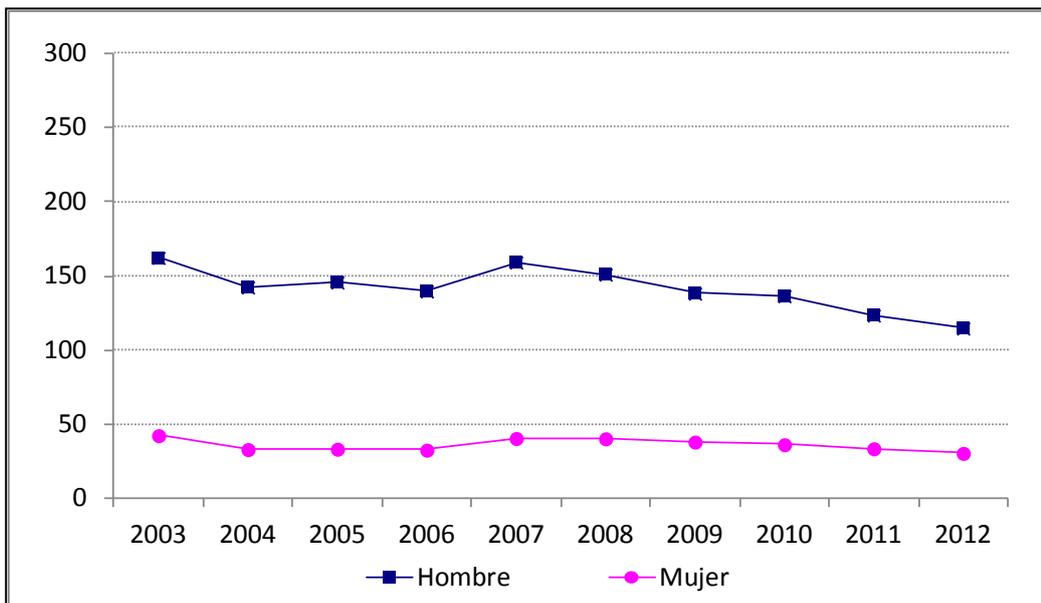
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los J-noT leves encontramos la situación inversa, los hombres se accidentan más que las mujeres en los años analizados, en este caso más del doble en todos los años del periodo y en constante aumento. En esta diferencia se debe tener en cuenta la mayor ocupación masculina en las profesiones que requieren desplazamientos durante la jornada.

En referencia a la evolución a lo largo de estos diez

años, se deben destacar las pocas variaciones existentes y que estas variaciones no tienen relación con los ciclos económicos, ya que después de la disminución inicial de 2003 a 2006, tanto hombres como mujeres aumentan sustancialmente de 2006 a 2010, disminuyendo en los dos últimos años del estudio. En total, los hombres registran un aumento del 4,3% y las mujeres una disminución del 17,5%.

Gráfico 94. Accidentes de tráfico en jornada leve (J-T -L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los J-t la tasa de incidencia de los hombres es un 74,2% superior en el conjunto de los diez años, como también sucede en los I-noT, aunque en este caso con mayor diferencia.

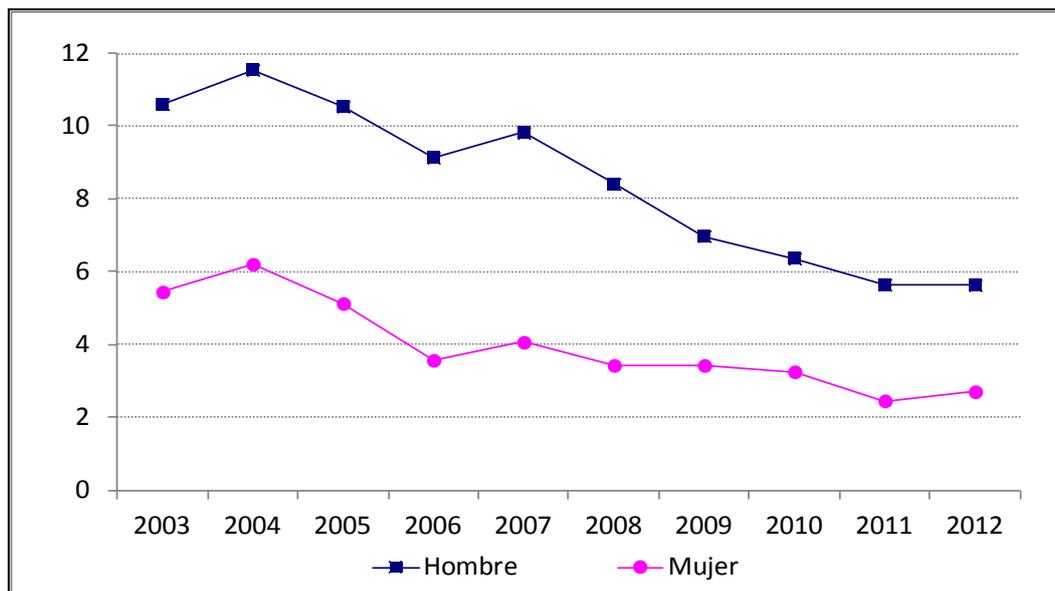
Los J-T también siguen la evolución de la economía, de forma similar tanto en hombres como en mujeres. Hasta 2007 disminuyen menos de un 5% ambos sexos y en los años posteriores la disminución también

es similar, el 29,3% en los hombres y el 27,8% en las mujeres.

1.2.2. Accidentes viales graves.

Veremos que conforme aumenta la gravedad de los accidentes, son los hombres los que se accidentan más, excepto en un caso.

Gráfico 95. Accidentes de tráfico *in itinere* graves (I-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.



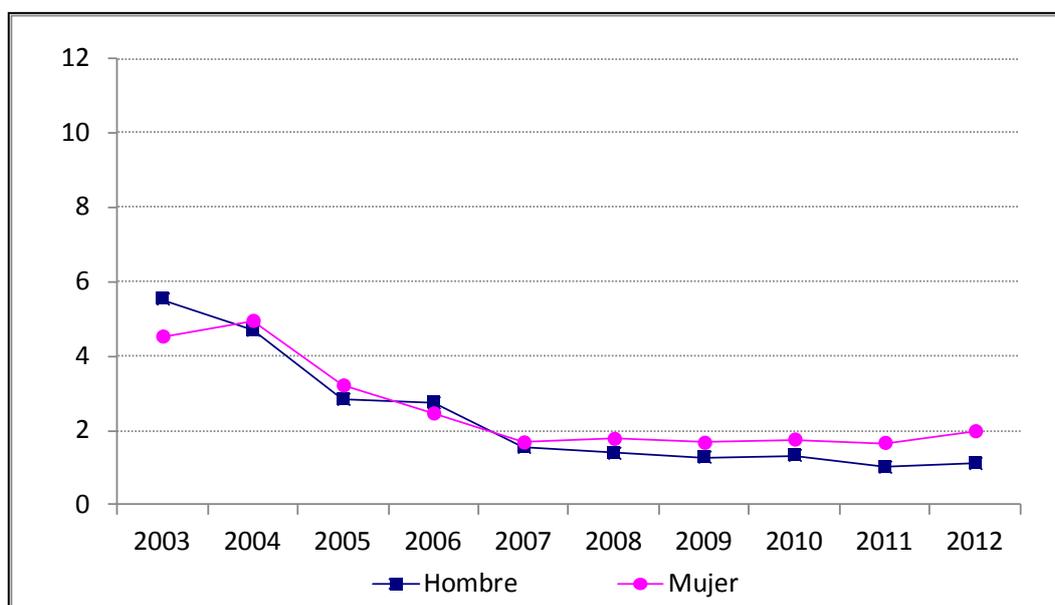
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

En los I-T graves, las tasas de incidencia de los hombres son muy superiores a las de las mujeres y, aunque en el gráfico parezca que tienden a aproximarse, no es así, ya que en todos los años los hombres se accidentan el doble que las mujeres, y un poco más del doble de 2006 a 2008.

La evolución de uno y otro sexos en las tasas de los I-T graves es muy semejante y el descenso en el conjunto del periodo también lo es, un 46,9% en los hombres y un 50,3% en las mujeres.

Sin embargo, existe una diferencia significativa: en los hombres la accidentabilidad disminuye poco en los años de crecimiento (7,5%) y de forma notable en los años de recesión (42,6%) y en las mujeres, aunque también se da esta evolución, el cambio de ciclo es menos perceptible. Su tasa de incidencia disminuye un 25,3% en el primer periodo y un 33,5% en el segundo.

Gráfico 96. Accidentes *in itinere* no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



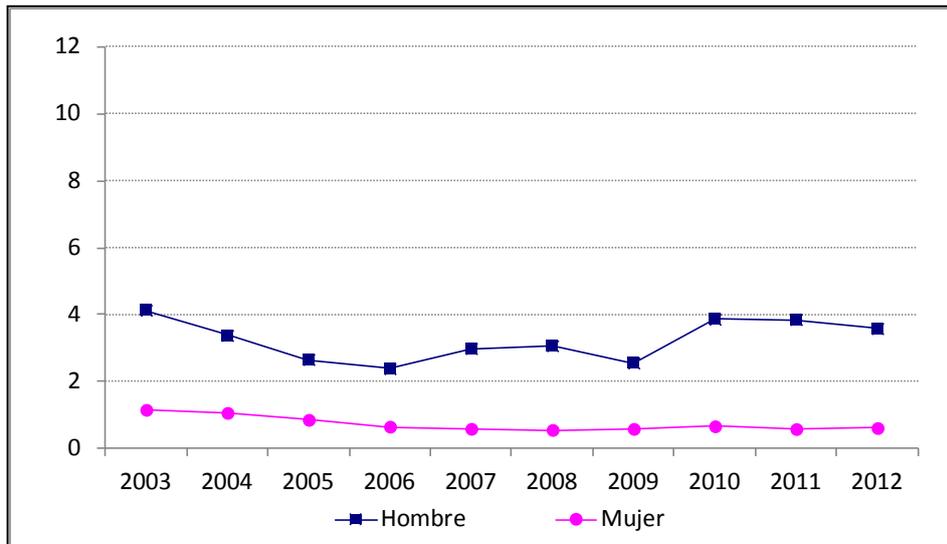
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los I-noT graves descienden de forma clara hasta 2007, 72,0% los hombres y 62,9% las mujeres, pero siguen caminos distintos en el ciclo de recesión. De 2007 a 2012 los hombres disminuyen un 28,1% y las mujeres, en cambio, aumentan su tasa de incidencia un 18,8%. Aunque se trate de tasas bajas, menos de 2 accidentes graves por cada 100.000 personas ocupa-

das, es significativa la diferente evolución.

A partir de 2007 la tasa media de las mujeres es superior a la de los hombres en un 44,4%. Debemos advertir que este porcentaje debe tomarse con precaución, ya que al calcularse sobre tasas inferiores a 2, las diferencias pequeñas se magnifican.

Gráfico 97. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia

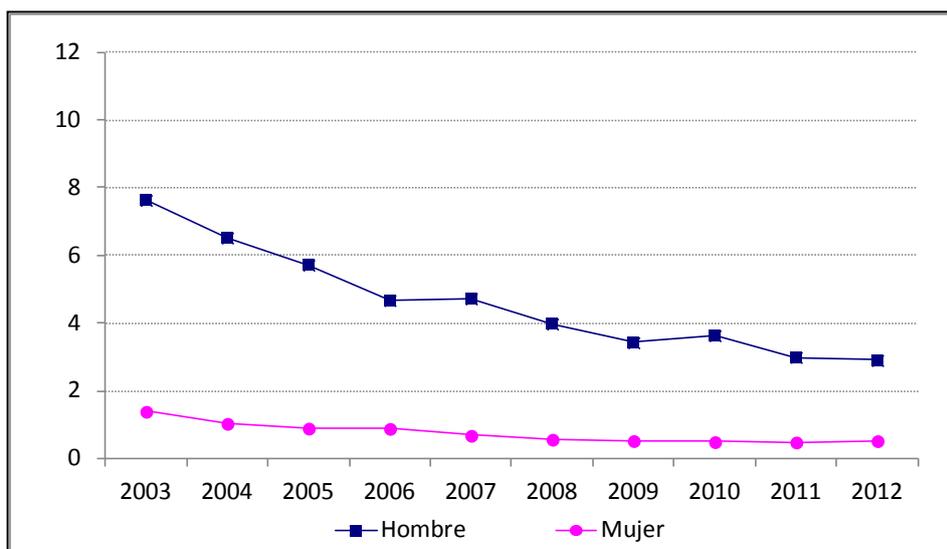


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los J-noT gravessiguen una evolución similar a la de los accidentes leves del mismo tipo, evolución lateral y mínimo descenso de 2003 a 2012, menor en los

hombres (13,2%) que en las mujeres (47,1%), a pesar que las mujeres registran una tasa notablemente inferior.

Gráfico 98. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



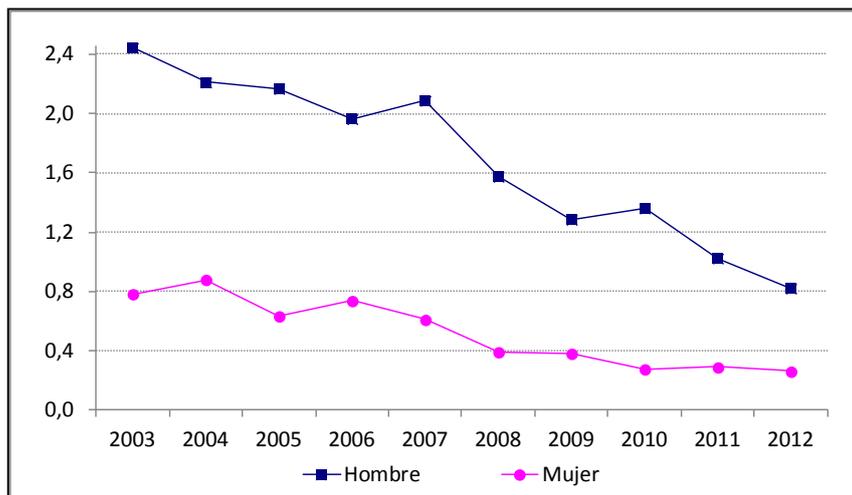
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los J-T graves también evolucionan de formasimilar a los leves, aunque la diferencia de accidentabilidad es mayor en los hombres. Hemos visto que era de un 74,2% en los J-T leves, porcentaje que aumenta al 84,0% en el caso de los graves.

La disminución de los J-T graves nos sigue la evolución de la economía. En los hombres disminuye de forma constante, un 38% en cada uno de los dos periodos, mientras que en las mujeres disminuye un 51,0% hasta 2007 y un 23,2% de 2007 a 2012.

1.2.3. Accidentes viales mortales.

Gráfico 99. Accidentes de tráfico *in itinere* mortales (I-T-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

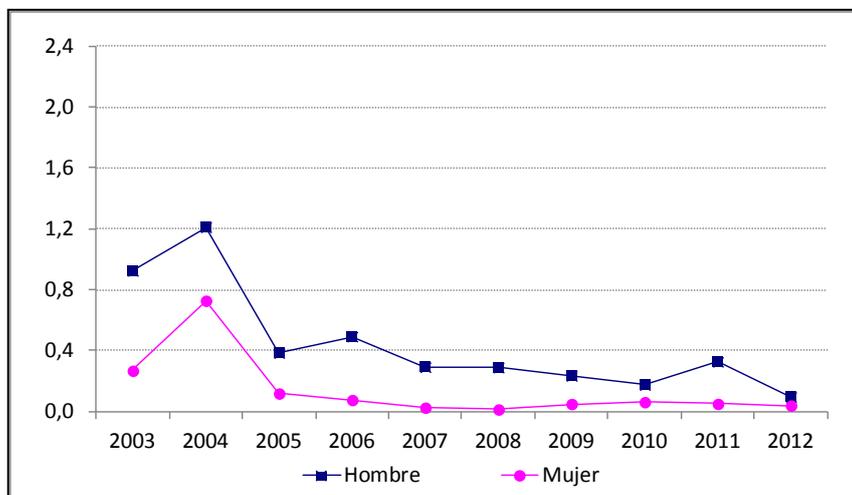
En los I-T mortales se acentúa todavía más la diferencia entre hombres y mujeres hasta una media en el periodo de más del triple en los hombres. Esta media que se mantiene con algún altibajo a lo largo de los años, y al final del periodo disminuyen los I-T mortales en la misma medida en hombres (66,4%) y en mujeres (66,6%).

ves, aunque el descenso total y la diferencia entre sexos es mayor en los I-T mortales.

Destacar que la disminución de la accidentabilidad es mucho mayor en el periodo de recesión económica, 60,6% en hombres y 57,2% en mujeres, que en el periodo de crecimiento, 14,6% en hombres y 22,1% en mujeres.

Es la misma evolución que hemos visto en los I-T gra-

Gráfico 100. Accidentes *in itinere* no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

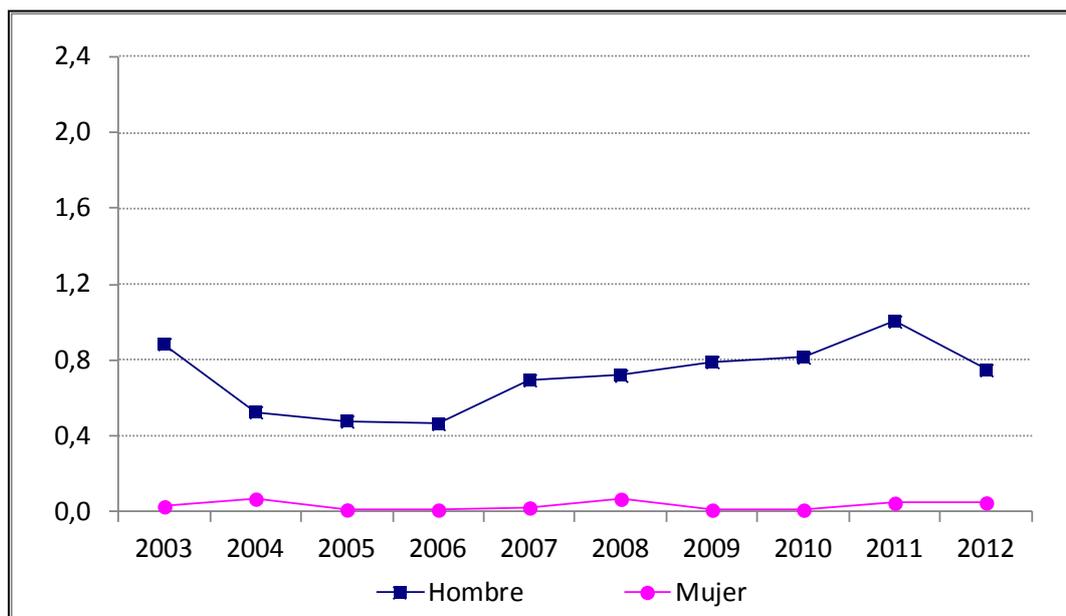


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como veremos en todas las variables estudiadas, en los I-noT mortales las tasas son muy bajas. En la distribución por sexo son inferiores a 0,3 en los ocho últimos años del periodo (excepto 2011 para los hombres) por lo que la evolución de los accidentes de este tipo de ALV puede estar condicionada por

circunstancias puntuales que desvirtúan su análisis estadístico. Prueba de ello es el pico registrado el año 2004, ya comentado en el gráfico 12 de este estudio. Destaca el descenso superior al 85% en el conjunto del periodo, tanto para hombres como para mujeres, en las tasas de los I-noT mortales.

Gráfico 101. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT -M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia



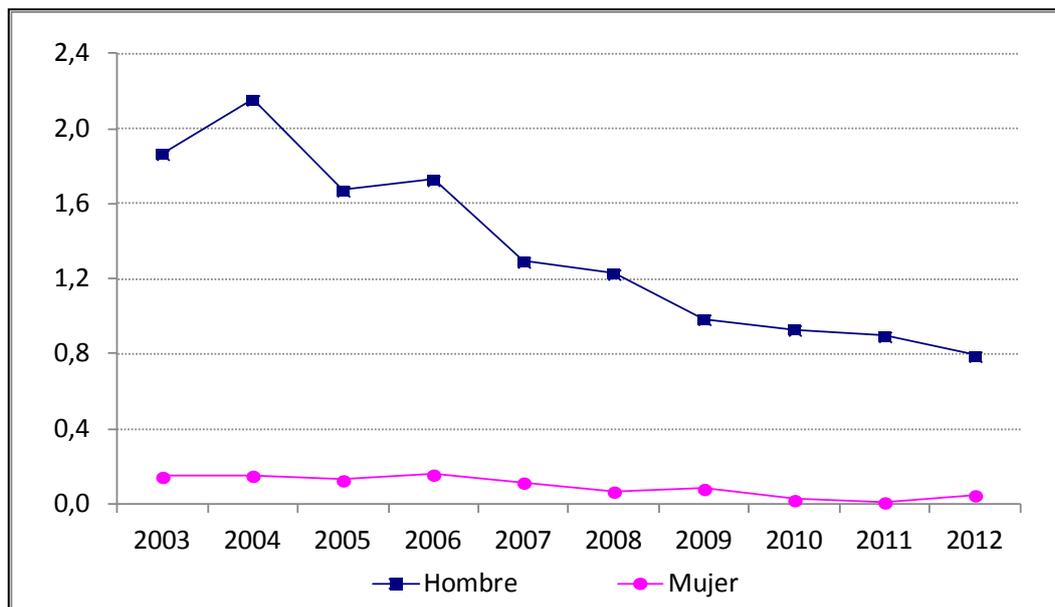
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como en el caso anterior de los I-noT, no resulta fiable el estudio estadístico los ALV en jornada para las mujeres, tanto de tráfico como no de tráfico, ya que registran una media de 0,06 en este periodo, tanto en los J-noT como en los J-T. Recordar la menor presencia de la mujer en los desplazamientos durante la jornada, hecho que contribuye a estas bajas tasas de incidencia.

En cambio los hombres mantienen una tasa media de 0,71 en los J-noT, en una evolución que debemos considerar lateral.

En los J-T, que se muestran en el gráfico siguiente, la evolución de los hombres es a la baja, un 20,7% hasta 2007 y un 57,6% de 2007 a 2012, es decir, de mayor calado durante los años de crisis económica, como viene siendo habitual en los accidentes de tráfico de las distintas variables.

Gráfico 102. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T -M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia

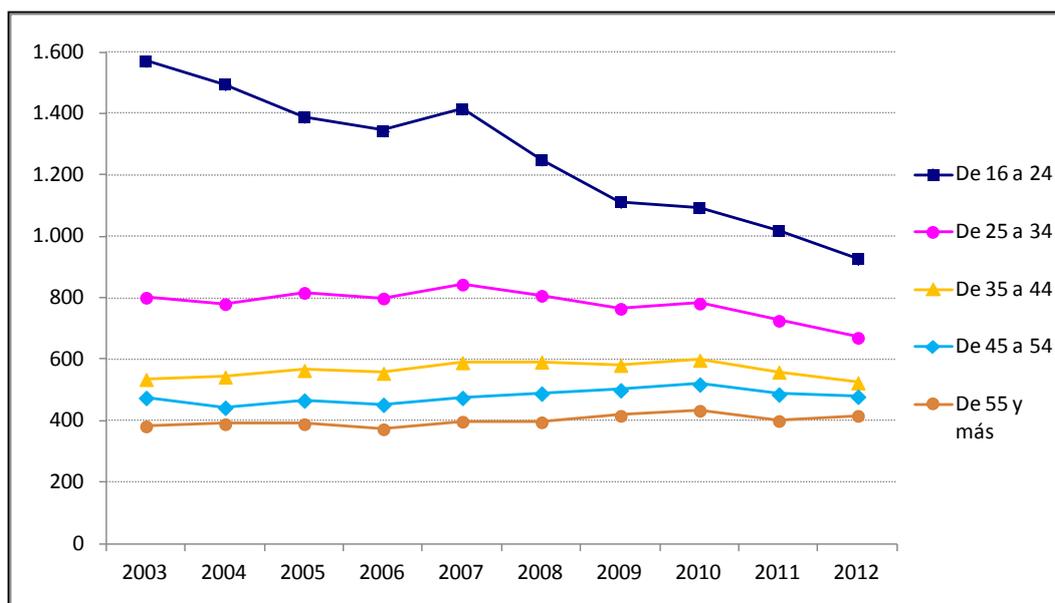


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

2. Gravedad de los accidentes laborales distribuida por tramos de edad

2.1. Datos por tipo de gravedad

Gráfico 103. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

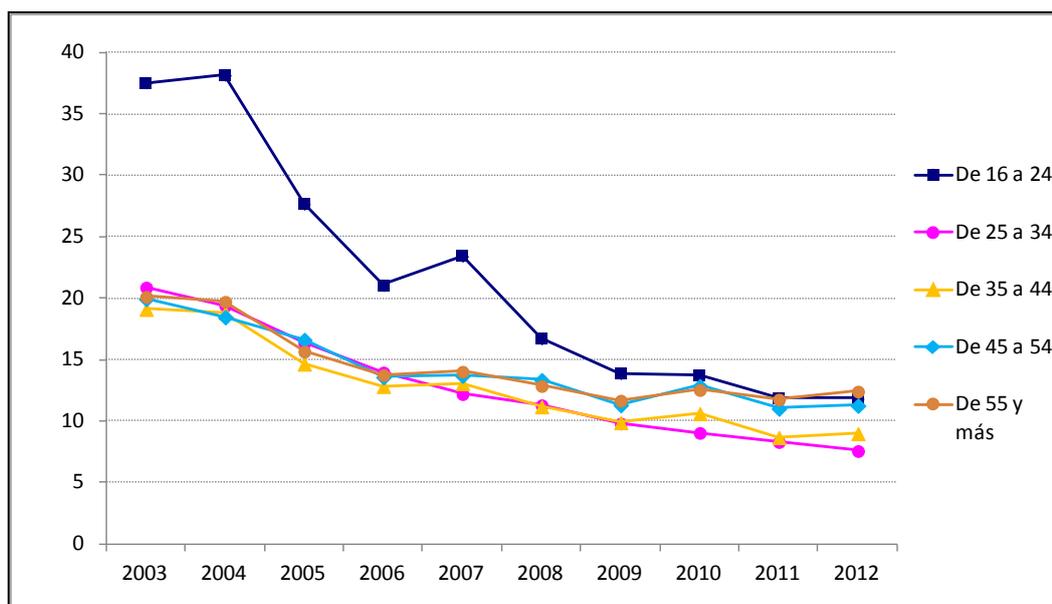
En el gráfico de los ALV leves se aprecia de forma clara que a mayor edad, menor tasa de incidencia, aunque esta circunstancia no se repetirá en la distribución por edades de los ALV graves y mortales.

En cambio, la disminución de la accidentabilidad es inversa a la edad, disminuyendo de forma notable los tramos de menor edad y llegando a aumentar en los

tramos de mayor edad.

Desciende un 41,0% el tramo de 16 a 24 años, un 16,3% el tramo de 25 a 34 años y un 2,1% el tramo de 35 a 44 años. En cambio, aumenta un 0,8% el tramo de 45 a 64 años y un 8,9% el tramo de 55 años en adelante.

Gráfico 104. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

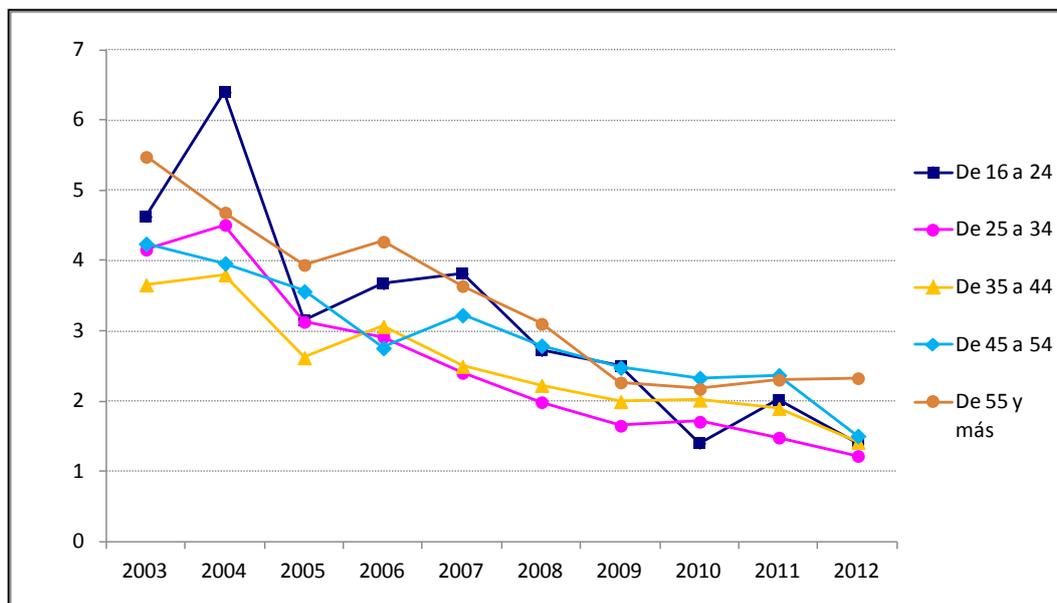
Lastas de incidencia de los ALV graves disminuyen en todos los grupos, aunque en menor medida cuanto mayor es la edad. Desciende un 68,5% el tramo de 16 a 24 años, un 63,7% el tramo de 25 a 34 años, un 52,9% el tramo de 35 a 44 años, un 43,5% el tramo de 45 a 64 años y un 38,3% el tramo de 55 años en adelante.

Destaca la disminución de los accidentes graves de los

dos grupos más jóvenes. El de 25 a 34 años pasa de ser el segundo de mayor tasa de incidencia en 2003 al que registra la menor tasa desde 2009.

En 2012 hay tres grupos de edad que superan los 10 ALV graves por cada 100.000 ocupados, el de 55 y más años (12,4), que se sitúa como el grupo con mayor accidentabilidad, el de 16 a 24 años (11,8) y el de 45 a 54 años (11,3).

Gráfico 105. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por grupos de edad, 2003-2014. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

La evolución de los ALV mortales es parecida a la de los graves, aunque no de forma tan lineal. Siguen siendo los dos grupos de 16 a 34 años los que más disminuyen (70-71%) seguidos de los dos grupos de 35 a 54 (61-64%), siendo el grupo de 55 y más años el que menos reduce su accidentabilidad, el 57,5%, situándose como el de mayor tasa de incidencia [2,33], a una distancia considerable de los demás [1,51-1,22]

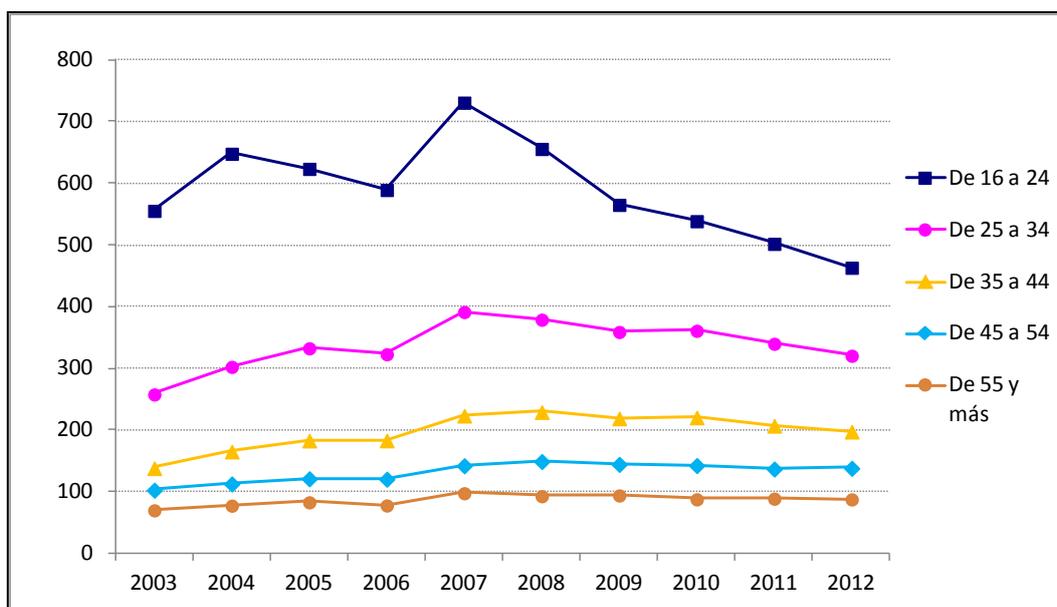
presente las tasas más altas en cinco de los diez años del periodo analizado, incluido 2012, tanto en los ALV graves como en los mortales. Veremos a continuación que el grupo de mayor edad mantiene este primer lugar en dos de los cuatro tipos de ALV graves y en tres de los mortales.

2.2. Datos por tipo de ALV

Destaca que sea el grupo de 55 y más años el que

2.2.1. Accidentes laborales viales leves.

Gráfico 106. Accidentes de tráfico *in itinere* leves (I-T-L), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



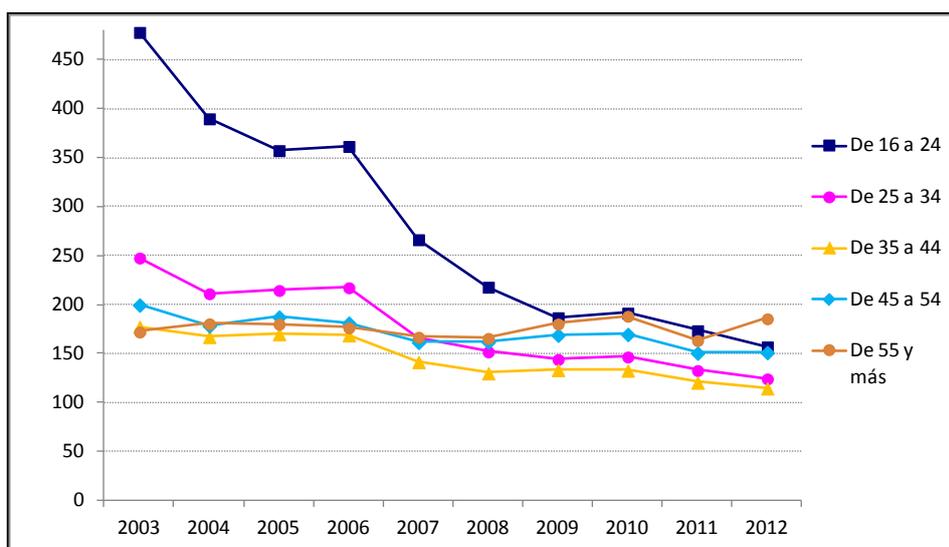
Como en los accidentes leves de las demás variables, en los I-T leves también se aprecia de forma clara que a menor edad mayor accidentabilidad y, en relación a los ciclos económicos, que los I-T leves aumentan en época de crecimiento y disminuyen en épocas de recesión, en todos los grupos de edad.

Sin embargo, en el conjunto de los 10 años, sólo dis-

minuye su tasa de incidencia el grupo de 16 a 24 años, aumentando en el resto de los grupos, del 24,3% del grupo de 25 a 34 años, al 42,6% del grupo de 35 a 44. En consecuencia, el descenso de las tasas de los grupos de edad de 25 a 34 y de 35 a 44 años en el total de ALV que hemos visto en el gráfico 103, vendrá originado por los ALV graves y mortales, como veremos más adelante.

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Gráfico 107. Accidentes *in itinere* no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



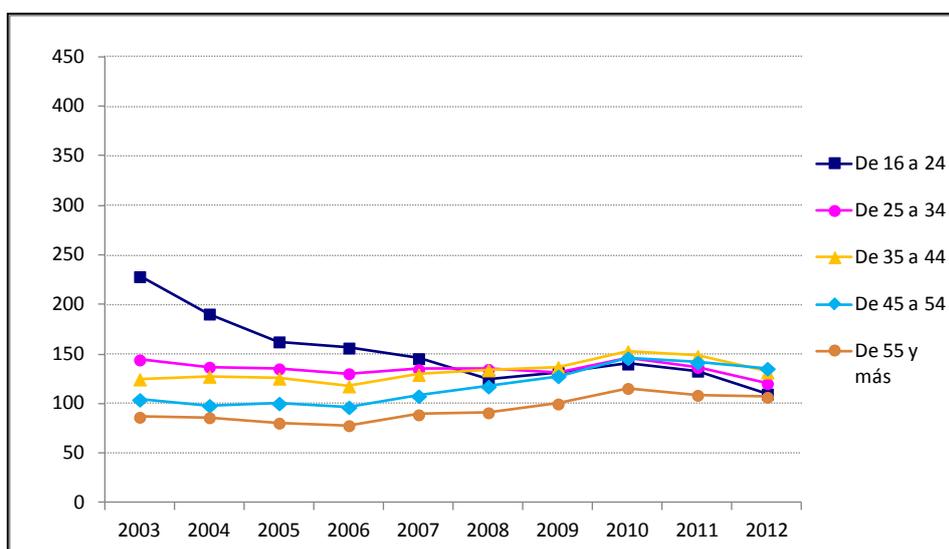
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT leves las tasas de los grupos de edad disminuyen en mayor medida cuanto menor es la edad, con diferencias porcentuales importantes, llegando a aumentar en el grupo de 55 y más años, un 7,9% en el conjunto del periodo, que se sitúa como la tasa más

elevada (186).

El grupo de 16 a 24 años desciende un 67,2%, el de 25 a 34 años un 49,8%, el de 35 a 44 años un 35,4% y un 24,3% el grupo de 45 a 54 años.

Gráfico 108. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



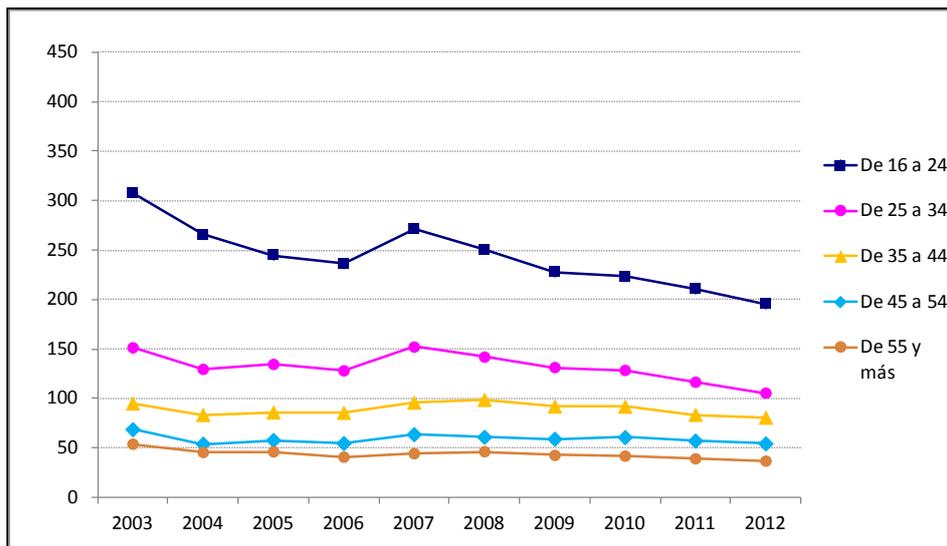
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT leves las tasas de los grupos de edad disminuyen en mayor medida cuanto menor es la edad, con diferencias porcentuales importantes, llegando a aumentar en el grupo de 55 y más años, un 7,9% en el conjunto del periodo, que se sitúa como la tasa más

elevada (186).

El grupo de 16 a 24 años desciende un 67,2%, el de 25 a 34 años un 49,8%, el de 35 a 44 años un 35,4% y un 24,3% el grupo de 45 a 54 años.

Gráfico 109. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

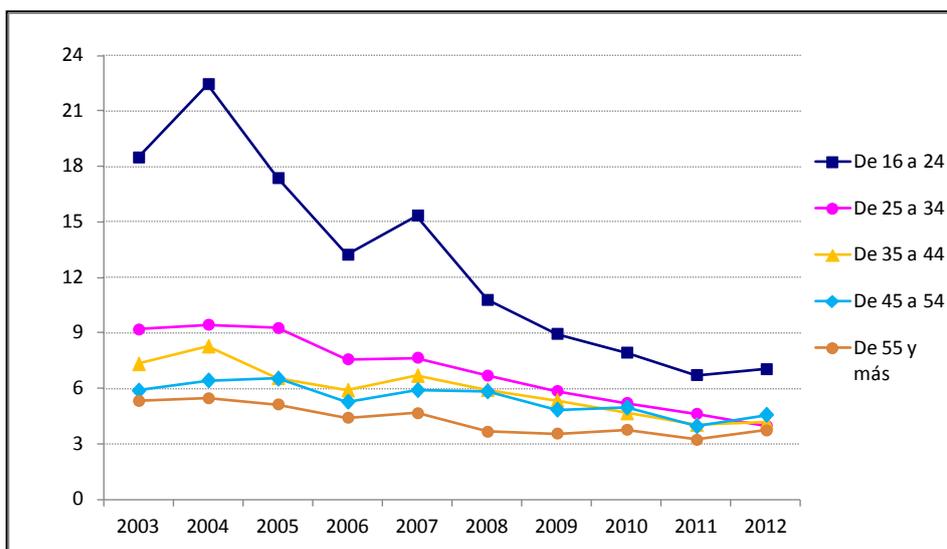
Como en el otro tipo de accidentes de tráfico, los I-T, en los J-T leves a mayor edad le corresponde menor accidentabilidad. La diferencia es que los J-T disminuyen en todos los grupos de edad, en los dos ciclos económicos, y en mayor medida de 2007 en adelante.

35 a 44 años, al 36,6% en el de 16 a 24 años. Este último grupo, a pesar de ser el que más disminuye, registran en 2012 una tasa de 195, cerca del doble del grupo siguiente, el de 25 a 34 años (105).

Las disminuciones oscilan del 15,1% en el grupo de

2.2.2. Accidentes laborales viales graves.

Gráfico 110. Accidentes de tráfico *in itinere* graves (I-T-G), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

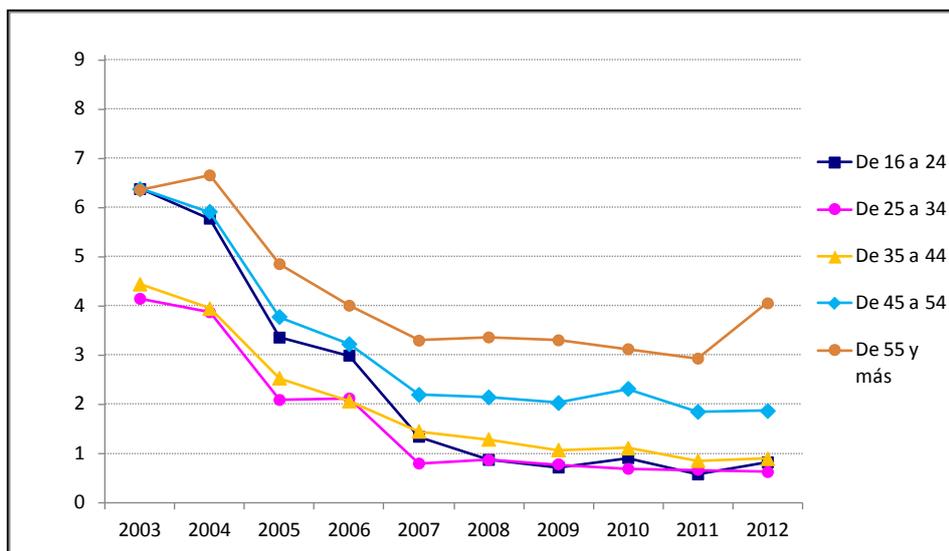


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-T graves la mayor disminución la registra el grupo de 16 a 24 años (61,9%), aunque al final del periodo sigue con la tasa más elevada (7,0).

En el resto de grupos de edad destaca la disminución del 56,7% del siguiente grupo de edad (de 25 a 34 años), y que todos ellos disminuyen para convergen en tasas entre 3,7 y 4,6.

Gráfico 111. Accidentes *in itinere* de tráfico graves (I-noT -G), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



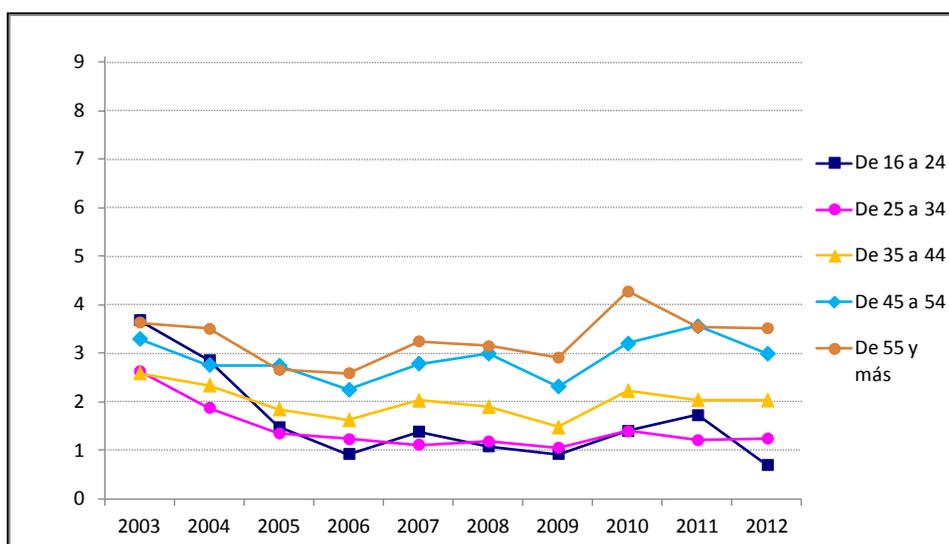
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los I-noT graves disminuyen de forma clara hasta 2007 y en menor medida después, excepto los ocupados de 55 años y más, que en el segundo periodo aumentan su tasa un 23,0%. Aunque este aumento se produce principalmente en 2012, en todos los años de la serie registran las tasas más altas de los accidentes graves de este tipo de ALV.

Los ocupados de 55 años y más presentan la tasa más

alta en los nueve últimos años del estudio. En 2012 su tasa del 4,0 es el doble de la del grupo de edad inmediatamente inferior, de 45 a 54 años y más de cuatro veces superior a los otros tres grupos de edad. Destacar que los mayores de 45 años registran 183 I-noT graves en 2013, frente a tan solo 83 de los otros tres grupos de edad, por lo que deben ser el colectivo a quien dirigir las medidas preventivas oportunas.

Gráfico 112. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT -G), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia

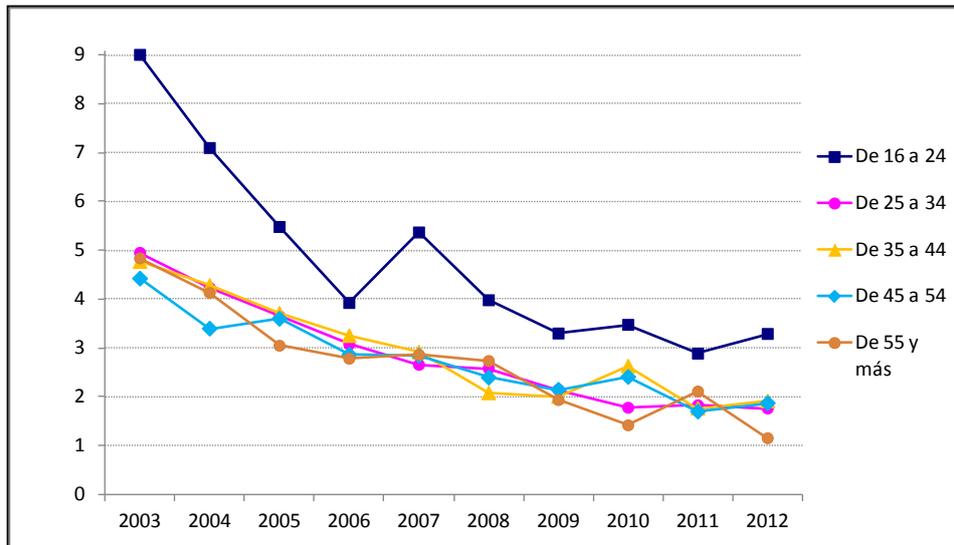


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los a J-noT graves registran una tendencia lateral, siendo los grupos de mayor edad lo que presentan tasas más elevadas, con una media en el conjunto del periodo de 2,9 el grupo de 45 a 54 años y de 3,3 el de 55 y más años. En cambio, la tasa media de los J-noT

graves de los otros tres grupos de edad es de 1,7. Portanto, en los J-noT graves, como en los I-noT graves, los mayores de 45 años son el colectivo con mayor accidentabilidad.

Gráfico 113. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

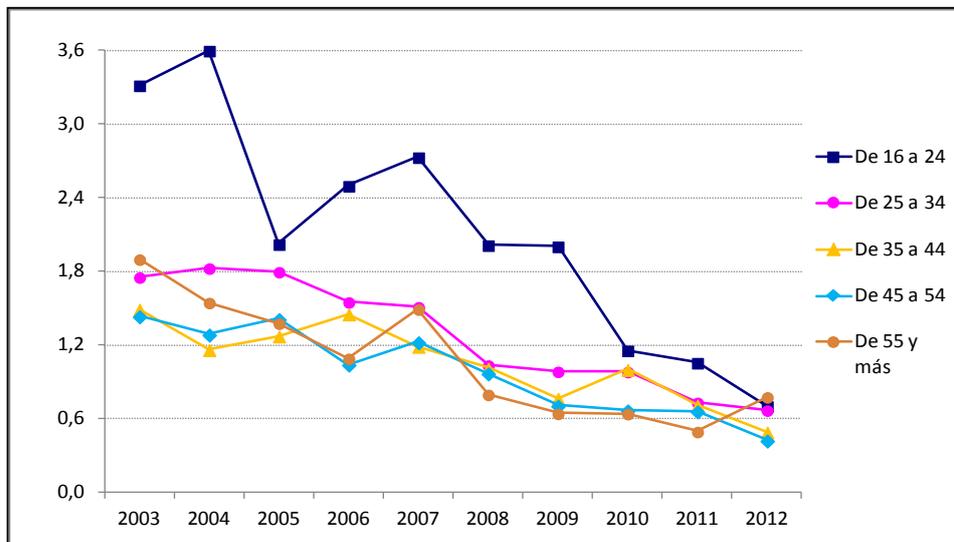
En los J-T graves, todos los grupos descienden de forma clara, sin diferencias apreciables entre el periodo de crecimiento económico y el de recesión.

Como en el otro tipo de ALV de tráfico, los I-T, el grupo de 16 a 24 años presenta las tasas más altas en todo el periodo. En los últimos cuatro años registra una media de 3,2, mientras que la media de los otros cuatro grupos es de 1,9.

El grupo de edad que registra un mayor descenso son los ocupados de 55 y más años (76,3%). El resto de grupos desciende entre el 58% y el 64%.

2.2.3. Accidentes laborales viales mortales.

Gráfico 114. Accidentes de tráfico *in itinere* mortales (I-T-M), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



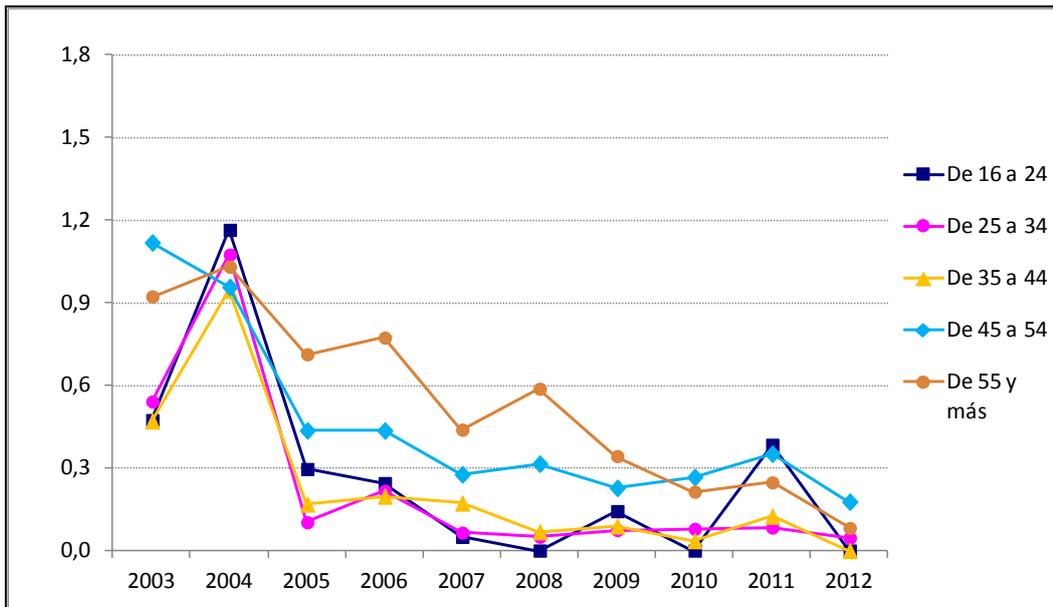
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Como en los I-T graves, en los mortales registra la mayor disminución el grupo de 16 a 24 años (78,8%) descendiendo de forma notable el resto de los grupos de edad (entre el 59% y el 67%).

Pero a diferencia de los I-T graves, en que el grupo

de 16 a 24 años registraba en 2012 una tasa considerablemente superior al resto de grupos, en los I-T mortales su tasa se sitúa en 2012 en los niveles de los demás grupos, siendo superado por el grupo de 55 y más años.

Gráfico 115. Accidentes *in itinere* de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

LastasasdeincidenciadelosI-noT mortalessonbajas en general. a parte del pico del año 2004, debido al motivo ya comentado. A partir de 2010 son en general inferiores a 0,3 accidentes mortales por cada 100.000 ocupados.

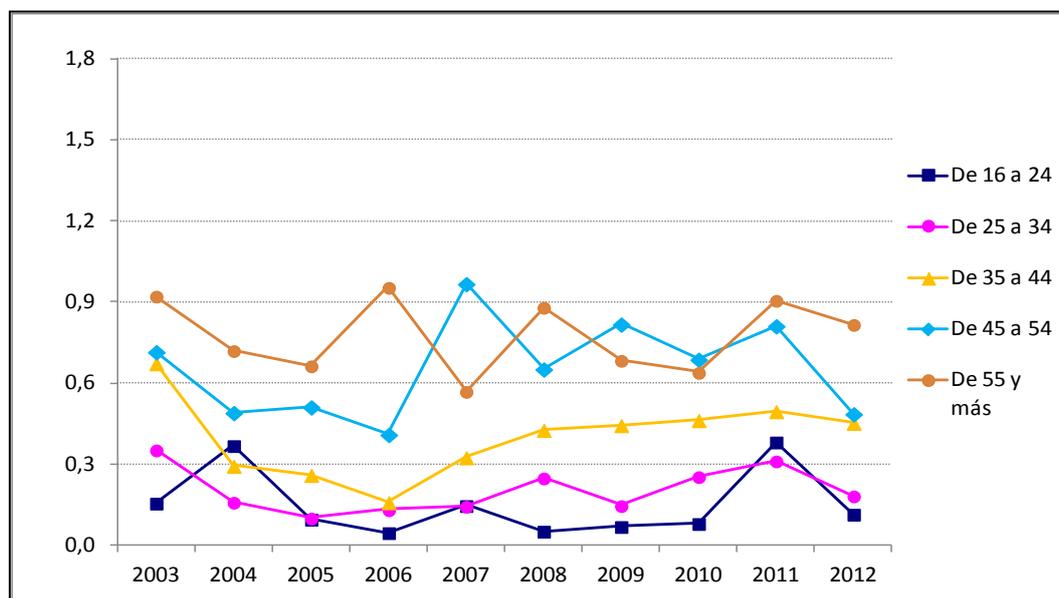
Sin embargo, debemos destacar la mayoría de accidentes mortales se concentra en los ocupados mayores de 45 años, población que registra el 70% de los accidentes mortales de este tipo de ALV a partir de 2008, contabilizando en 2012 a 10 de los 12 falleci-

mientos ocurridos.

Como hemos visto en los I-noT graves, los mayores de 45 años son el colectivo en el que se debe centrar la prevención de los I-noT.

El pico de los menores de 24 años en 2011, del que desconocemos los motivos, no desvirtúa estas conclusiones, ya que este grupo de edad registra siete I-noT mortales desde 2007 con una tasa media de 0,10 en este periodo.

Gráfico 116. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

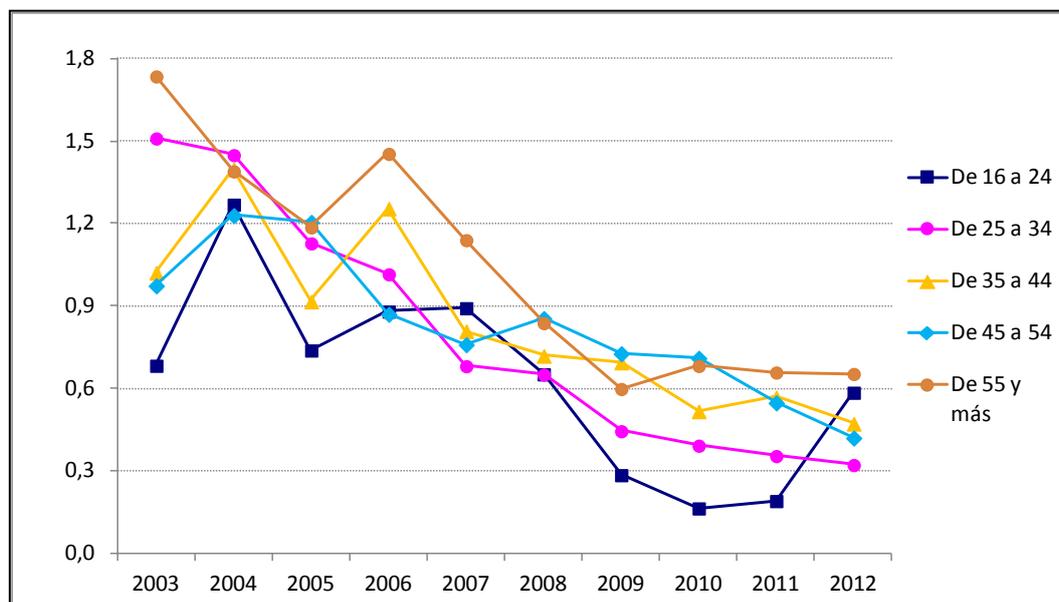
Los J-noT mortales registran una evolución lateral, como los J-noT leves y graves. Por este motivo nos referiremos a los datos globales del conjunto de los 10 años.

En los J-noT mortales destacan también los ocupados mayores de 45 años, que registran el 56,0% de todos los accidentes ocurridos en los 10 años del estudio, con una población ocupada media del 33,8%. Por ello sus

tasas de incidencia son más elevadas, una media de 0,72 frente a la media de 0,25 de los otros tres grupos de edad.

Por separado, el grupo de 45 a 54 años registra una tasa media en el periodo de 0,66 y el grupo de 55 y más años de 0,78. De 35 a 44 años la media de los 10 años es de 0,40 y en los menores de 35 la tasa media es de 0,18.

Gráfico 117. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Los J-T mortales disminuyen de forma más o menos constante a lo largo del periodo.

Destacan por tener las tasas de incidencia más altas los ocupados de 55 y más años, que registran la tasa más alta en 5 de los 10 años del periodo, incluidos los dos últimos.

El grupo de edad de 16 a 24 años registra las tasas más bajas en 5 de los 10 años. El incremento registrado en 2012 en este grupo debe tomarse con precaución, ya que los accidentes mortales aumentan de 2 a 5, lo que unido a la baja población ocupada en este grupo de edad provoca este elevado incremento de la tasa de incidencia.

Los tres grupos de edad restantes presentan tasas inferiores a 0,5 en 2012. Destaca la disminución del

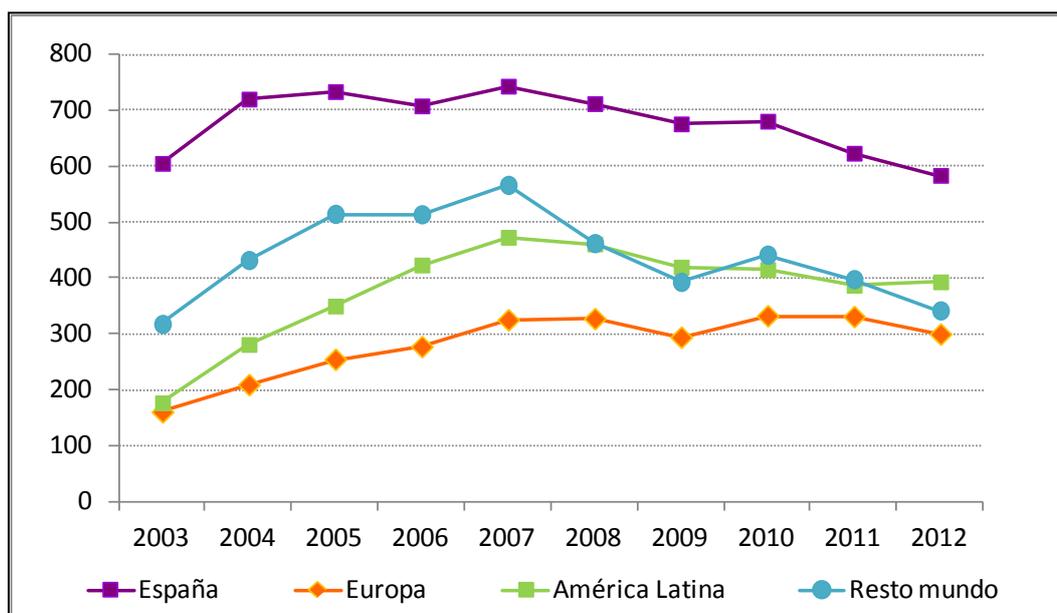
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia grupo de 25 a 34 años, del 78,6% en el conjunto del periodo.

3. Gravedad de los accidentes laborales distribuida por tramos de edad

Al analizar los ALV por nacionalidades, en el punto 6 de este estudio, se ha comentado la existencia de accidentes en que no consta la nacionalidad de la persona siniestrada, los llamados casos perdidos, de los cuales más del 97% se registran en el año 2003, en cuyo año representan alrededor del 19% de los ALV. Por este motivo, igual que como hemos hecho en el punto 6, los porcentajes de la evolución de los accidentes toman su inicio el año 2004.

3.1. Datos por tipo de gravedad

Gráfico 118. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los accidentes leves presentan un gráfico similar al del total de ALV, que hemos visto en el gráfico 38.2, aunque con valores inferiores, al no incluir los accidentes graves y mortales.

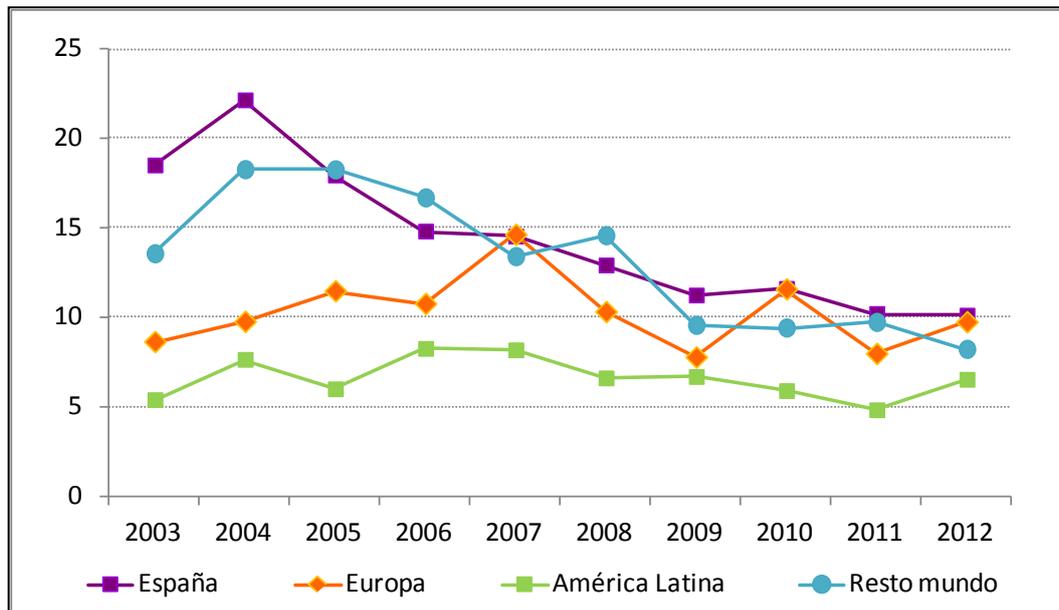
En los accidentes leves, los españoles se accidentan notablemente más (677), casi el doble de la media de las otras nacionalidades (365).

Españoles y ocupados del resto del Mundo y apátri-

das son los únicos que descienden su tasa en estos diez años, sobre el 20%, mientras que los del resto de Europa y de América Latina los aumentan en torno al 42%.

Apesar de estas diferencias, los cuatro grupos siguen los ciclos económicos, aumentando sus tasas hasta 2007 y disminuyéndolas, en distinta medida, después.

Gráfico 119. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

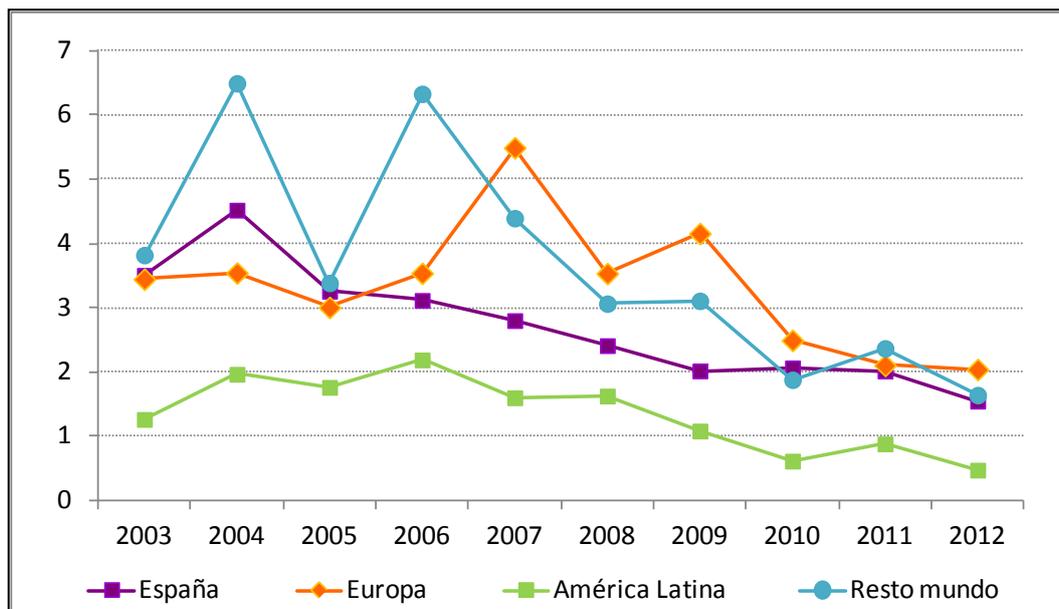
Entre los accidentes viales graves destaca en primer lugar los ciudadanos de América Latina, que registran menos que el resto de nacionalidades. Con una evolución lateral, su media de 2004 a 2012 es de 6,7 accidentes graves por 100.000 ocupados.

Los ocupados del resto de Europa también presentan

una evolución lateral en este periodo, aunque con más altibajos. Su media es del 10,4.

Encambio, disminuyendo de forma clara sus accidentes graves desde 2004 los españoles (54,4%) y los ocupados del resto del Mundo (55,0%), que finalizan el periodo con tasas similares al resto de Europa.

Gráfico 120. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por nacionalidad, 2003-2014. Tasa de incidencia.



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los ALV mortales se repite la baja accidentabilidad de los ocupados de América Latina, que además descienden de forma clara a partir de 2006 (84,0%) para registrar una tasa media en los últimos tres años de 0,66.

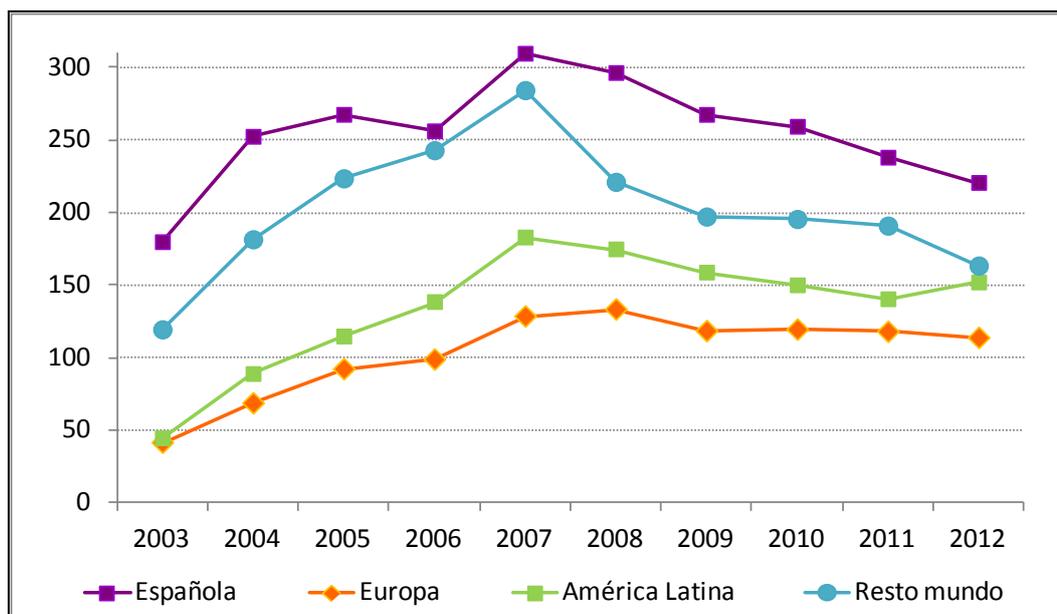
Los otros tres grupos, aunque presentan diferente

evolución, convergen en los tres últimos años en tasas medias de entre el 1,55 (España) y el 2,04 (resto de Europa).

3.2. Datos por tipo de ALV

3.2.1. Accidentes laborales viales leves.

Gráfico 121. Accidentes de de tráfico *in itinere* leves (I-T-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

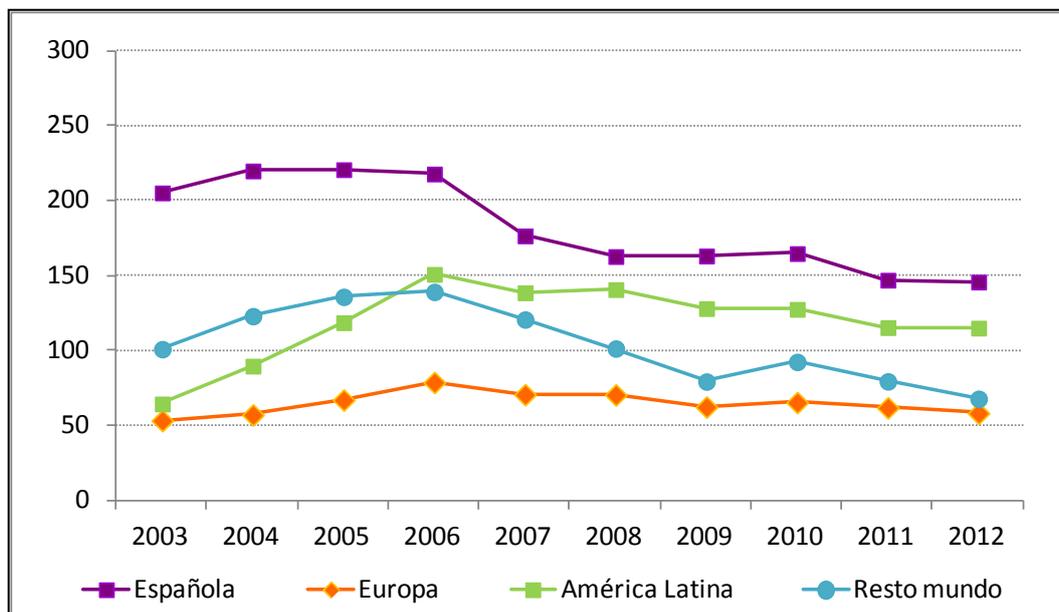
Al analizar los I-T leves por nacionalidad de los accidentados se observa que si bien los cuatro grupos aumentan su tasa de incidencia en la época de crecimiento y la disminuyen en la época de recesión, tienen comportamientos distintos.

Los ocupados españoles se accidentan un 22,7% más en 2007 respecto de 2004 y disminuyen un 28,8% de 2007 a 2012. Los del resto del Mundo aumentan un 56,7% y disminuyen un 42,6% en los mismos periodos. El resultado es similar al final del periodo, los españoles han disminuido su accidentabilidad un 12,6% y los del resto del Mundo un 10,0%.

En cambio, los ocupados de América Latina y del resto de Europa incrementan mucho más su tasa de incidencia en la época de expansión y apenas la disminuyen en la época de crisis.

En concreto, América Latina aumenta un 106,1% y disminuye un 17% en los dos periodos, para registrar un aumento total del 71,2%. El resto de Europa aumenta un 87,3% en el primer periodo y disminuye un 11,5% en el segundo, con un aumento total del 65,8%.

Gráfico 122. Accidentes *in itinere* no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

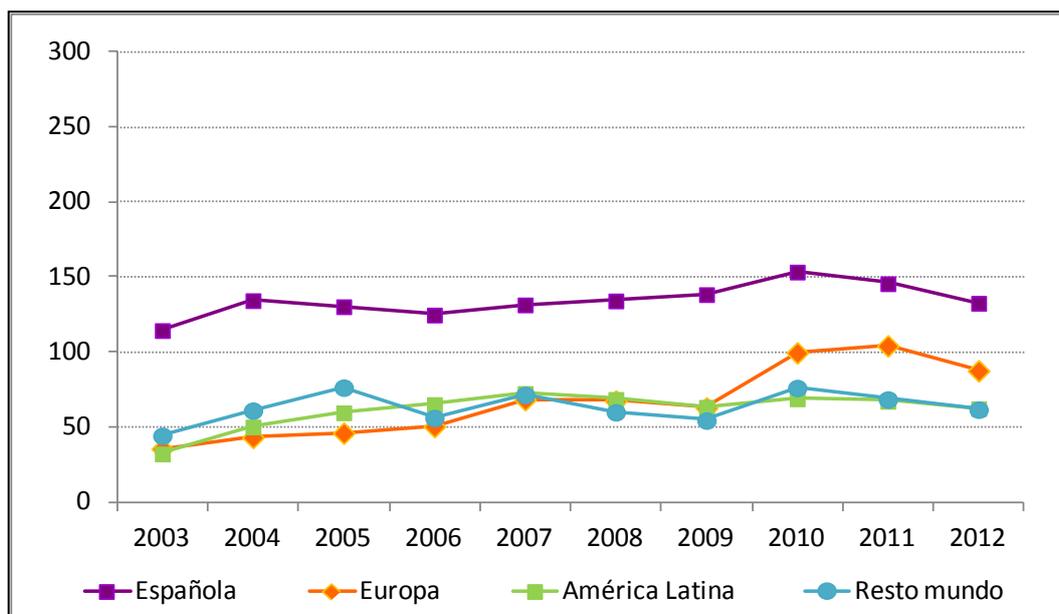


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT leves encontramos diferencias claras y escaladas entre los cuatro grupos, desde 2006, año en que todos ellos inician el descenso de su tasa de incidencia. En 2012, los españoles registran una tasa de 146, los latinoamericanos de 115, los del resto del Mundo de 68 y los del resto de Europa de 58 accidentes leves por cada 100.000 habitantes.

Dentro de los ALV leves, los I-noT son los más numerosos después de los I-T. Esta circunstancia no se dará en los ALV graves y mortales, ya que, como veremos, al aumentar la gravedad de los accidentes los I-noT pasan a ser los menos frecuentes.

Gráfico 123. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

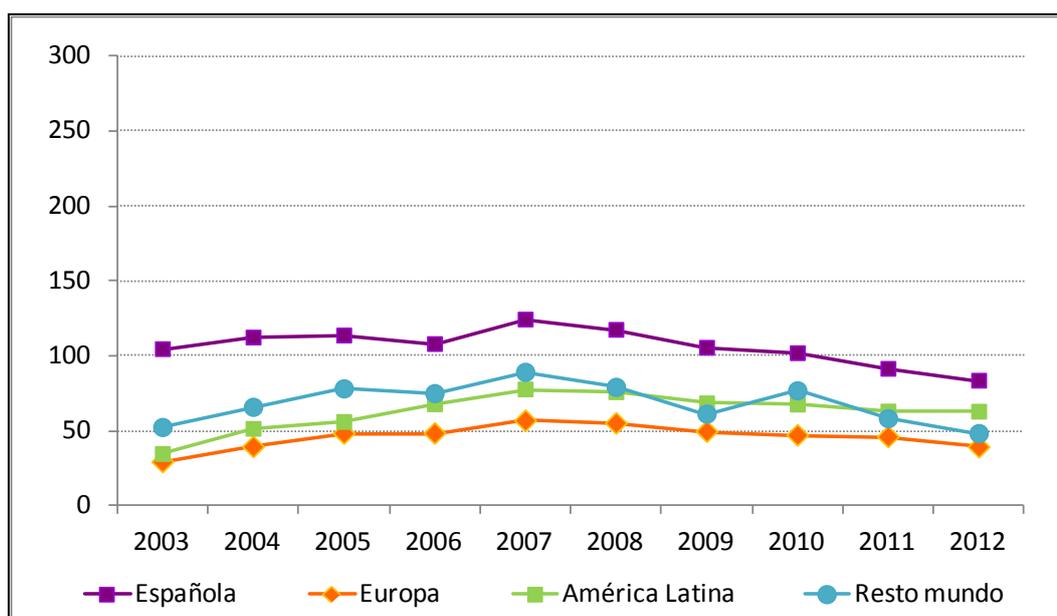
En los J-noT leves destacan los españoles con tasas que duplican las del resto, excepto en los tres últimos años a los ocupados del resto de Europa, años en que ascienden a una tasa media de 88, que los sitúa a medio camino de los españoles y el resto de nacionalidades.

(España), 63 (América Latina) y 62 (resto del Mundo y apátridas).

Además de los ocupados del resto de Europa, también aumentan su tasa en los J-noT leves los de América Latina, un 24,2%, porcentaje digno de mencionarse.

En los tres últimos años la tasas medias son de 133

Gráfico 124. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



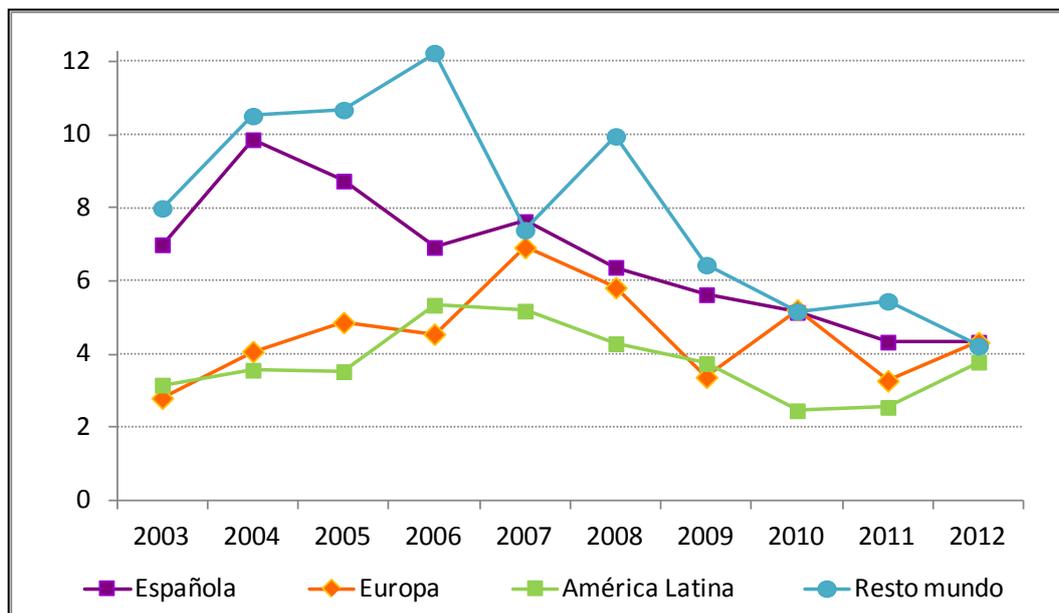
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los J-T leves, menos numerosos que los demás tipos de ALV y que siguen el cambio de ciclo de la economía, destacan los españoles con las tasas más altas y los del resto de Europa con las más bajas, como también las registraron en los I-T y en los I-noT-L. Los españoles registran una tasa de 83 en 2012, frente a la de 63 de los ocupados de América Latina, 48 de los ocupados del resto del Mundo y 39 de los ocupados del resto de Europa.

Finalmente, los ocupados de América Latina son los únicos que aumentan su tasa de incidencia, en un 22,3% desde 2004. Debemos recordar que este grupo es el que menos accidentes graves y mortales sufre, lo que no ocurre en los accidentes leves.

3.2.2. Accidentes laborales viales graves.

Gráfico 125. Accidentes de tráfico *in itinere* graves (I-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

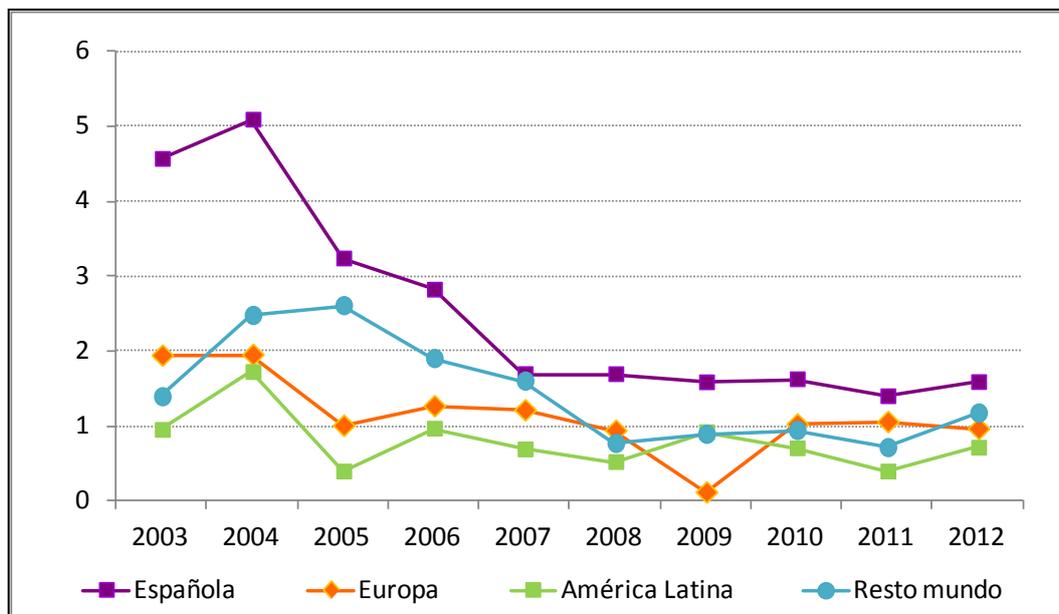


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-T graves parecen destacar los ocupados del resto del Mundo, debido a los altibajos que presentan hasta 2008., aunque la diferencia con los españoles es escasa, sobre todo a partir de 2009.

En la parte baja se encuentran los ciudadanos de América Latina, aunque en 2012 registran una tasa de 3,8, muy cercana a las de las otras nacionalidades, que el último año de la serie se sitúan entre 4,2 y 4,3.

Gráfico 126. Accidentes *in itinere* no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

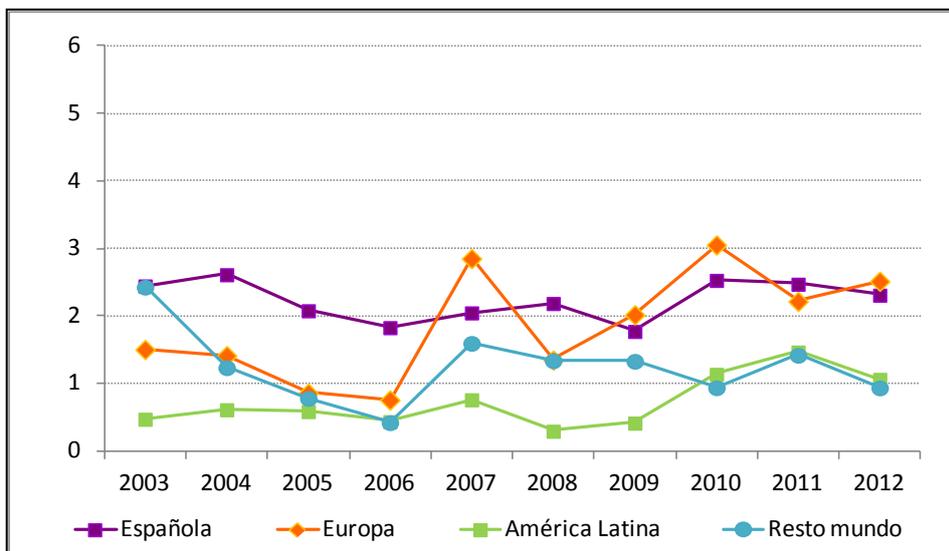


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT graves destaca la poca variación de 2007 en adelante, excepto el descenso de los ocupados del resto de Europa en 2009.

Los españoles son los que registran las tasas más altas, su tasa media de 2007 en adelante es de 1,6, mientras que los otros tres grupos registran una tasa media de 0,8 en el mismo periodo.

Gráfico 127. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

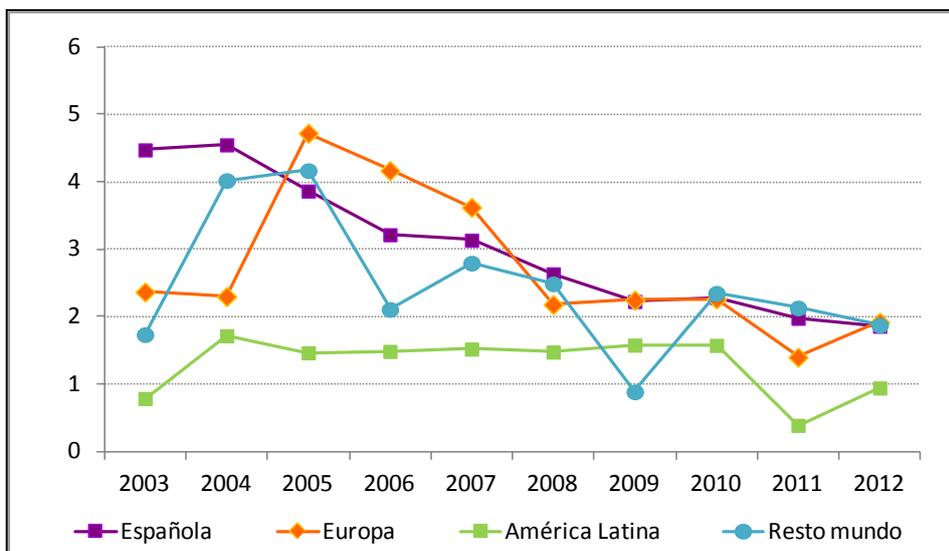


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los J-noT graves las tasas son más elevadas que en los I-noT a partir de 2007, aunque la tendencia también es lateral, excepto en el caso del resto de Europa, que aumenta su tasa un 77,8% y América Latina, que la aumenta un 73,3%, debido al aumento de los últimos tres años.

En estos últimos tres años, los ocupados de España y el resto de Europa presentan una tasa media del 2,5, mientras que la tasa media de América Latina y el resto del Mundo es del 1,5.

Gráfico 128. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

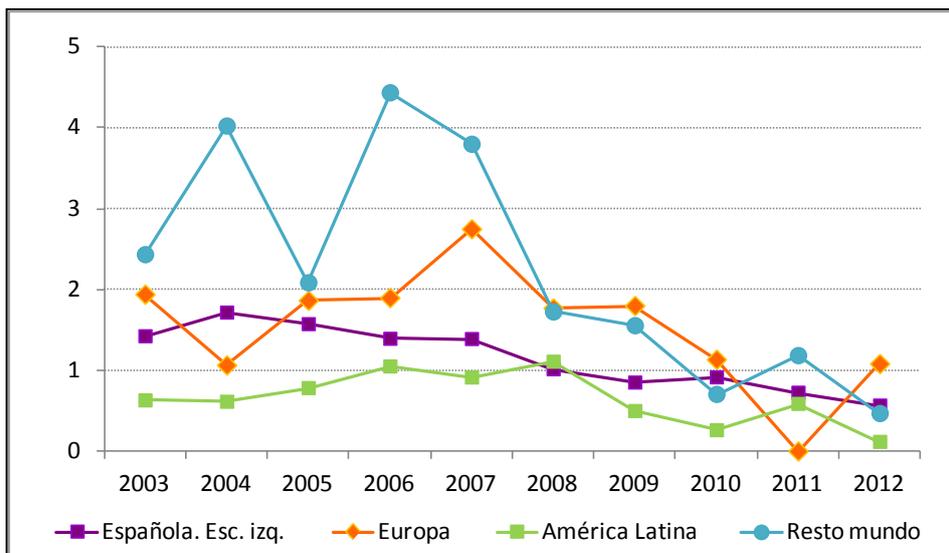
Los J-T graves disminuyen en todas las nacionalidades de 2004 a 2012. De forma irregular en los ocupados del resto de Europa y del resto del Mundo debido subajovolumen de fallecimientos, cuyas variaciones provocan alteraciones en el gráfico.

A destacar la baja incidencia de los ocupados de América Latina, que se mantienen estables entre

2004 y 2010 y sólo descien des los dos últimos años. A partir de 2008 las tasas de los otros tres grupos se estabilizan en poco más de 2,0 J-T graves por cada 100.000 ocupados, frente a la menor tasa de los ocupados de América Latina, cuya media en estos años es de 1,2.

3.2.3. Accidentes laborales viales mortales.

Gráfico 129. Accidentes de tráfico *in itinere* mortales (I-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

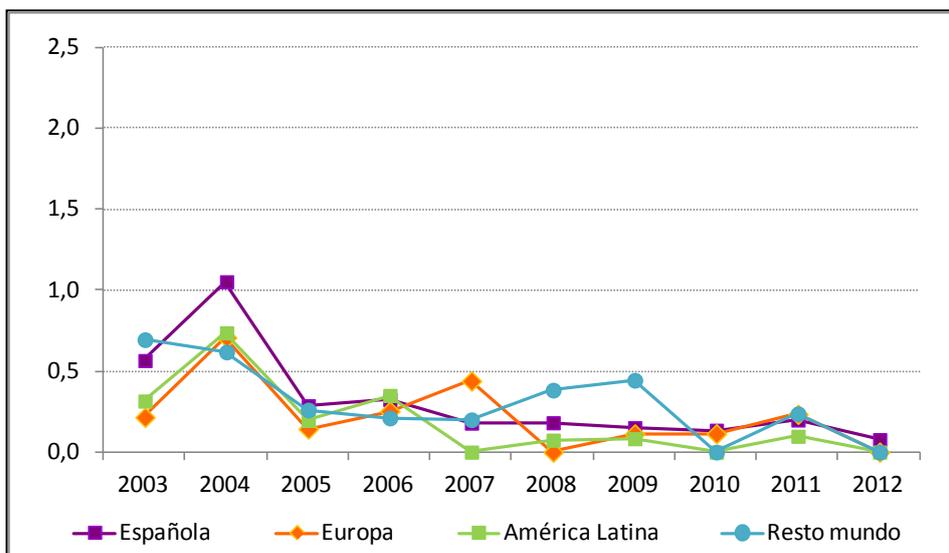


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los I-T mortales registran unos picos en 2004 y 2006 también debidos a las variaciones de su escaso volumen. Desde de 2008 la evolución es más regular con

un descenso más o menos estable. La característica más destacable vuelve a ser la baja accidentabilidad de los ciudadanos de América Latina.

Gráfico 130. Accidentes *in itinere* de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia

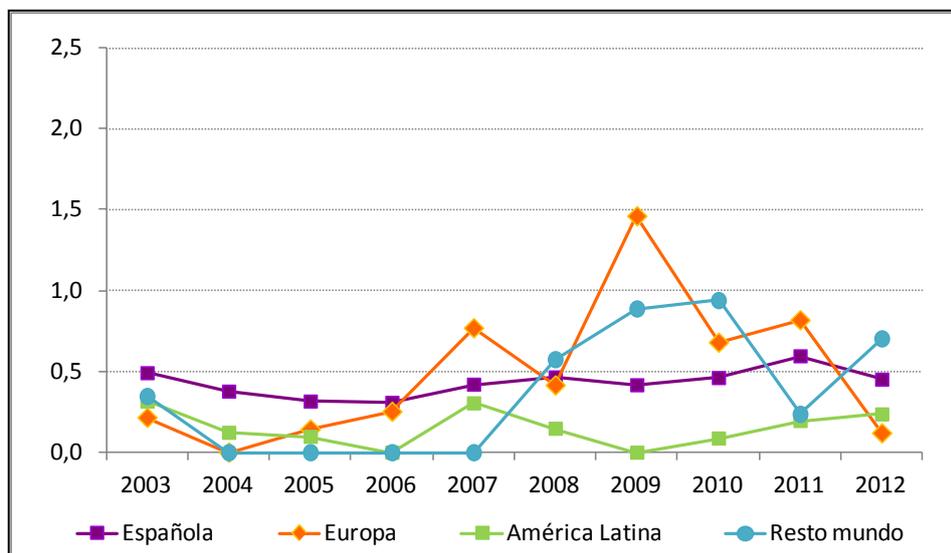


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los I-noT mortales presentan las tasas más bajas de los cuatro tipos de ALV, aparte del mencionado pico de 2004. Téngase en cuenta que en 2012 ocurrieron

únicamente 12 accidentes mortales de este tipo de ALV.

Gráfico 131. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



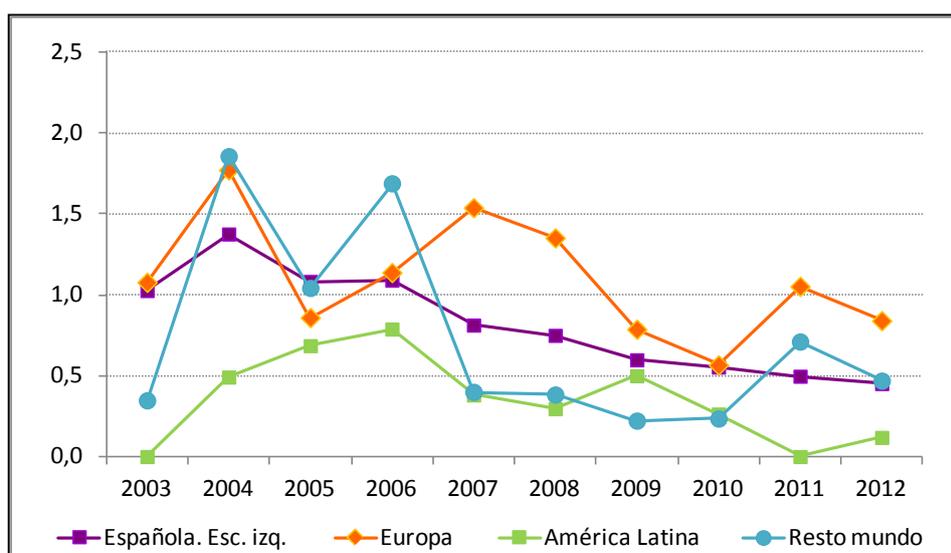
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Con los J-noT mortales ocurre al revés que con los otros accidentes no de tráfico, los ocurridos *in itinere*. En este caso aumentan a partir de 2007, excepto para los ocupados de América Latina. El incremento es de un 20,6% del total de los cuatro grupos. Es la tasa más elevada de crecimiento en este periodo de todos los

tipos de ALV analizados.

Los ocupados de América Latina mantienen tasas bajas durante todo el periodo, con una media de 0,15 y los del resto de Europa las más altas, de 0,49.

Gráfico 132. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los J-T mortales registran las tasas más bajas también para los ocupados de América Latina, en ocho de estos diez años.

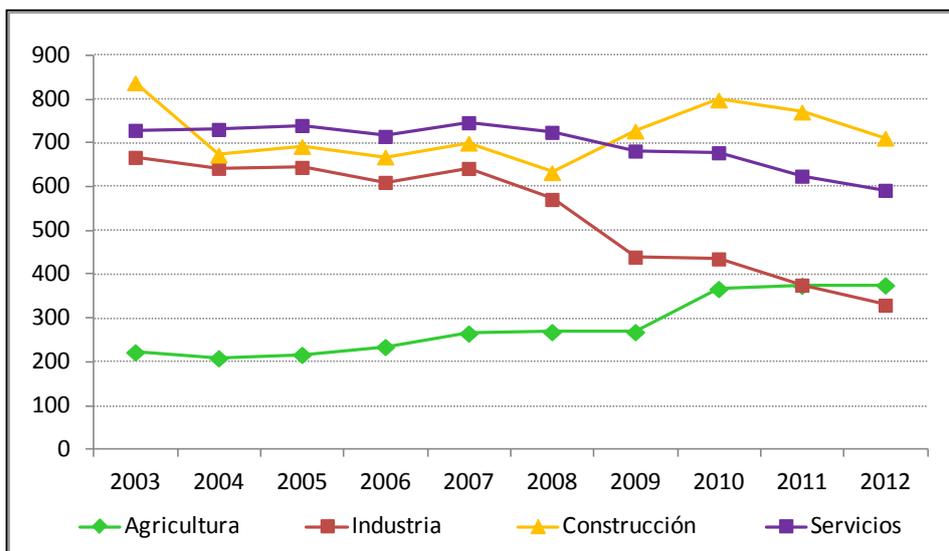
Debemos destacar también la elevada tasa de ocupados del resto de Europa, que registra una media de 1,23 en los diez años, periodo en el que las otras na-

cionalidades registran una tasa media de 0,51.

4. Gravedad de los accidentes laborales distribuida por sectores productivos

4.1. Datos por tipo de gravedad

Gráfico 133. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia

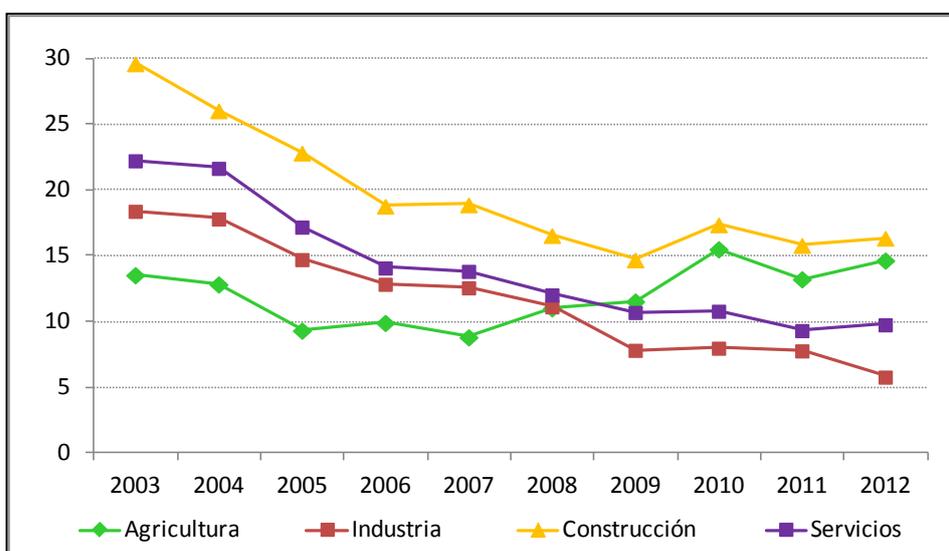


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El sector primario es el que menos accidentes leves registra. Sin embargo, aumenta su accidentabilidad en todo el periodo y de forma más considerable a partir de 2010. En estos diez años aumenta un 68,7%. Los otros tres sectores registran unata similar hasta 2008, iniciando evoluciones distintas a partir de

entonces. El sector industria es el que más disminuye de 2007 a 2012, un 48,6%, el sector servicios disminuye de forma moderada, un 20,7%, y el sector construcción aumenta su tasa (1,6%) hasta llegar a ser el sector de mayor accidentabilidad leve en los últimos cuatro años del periodo.

Gráfico 134. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

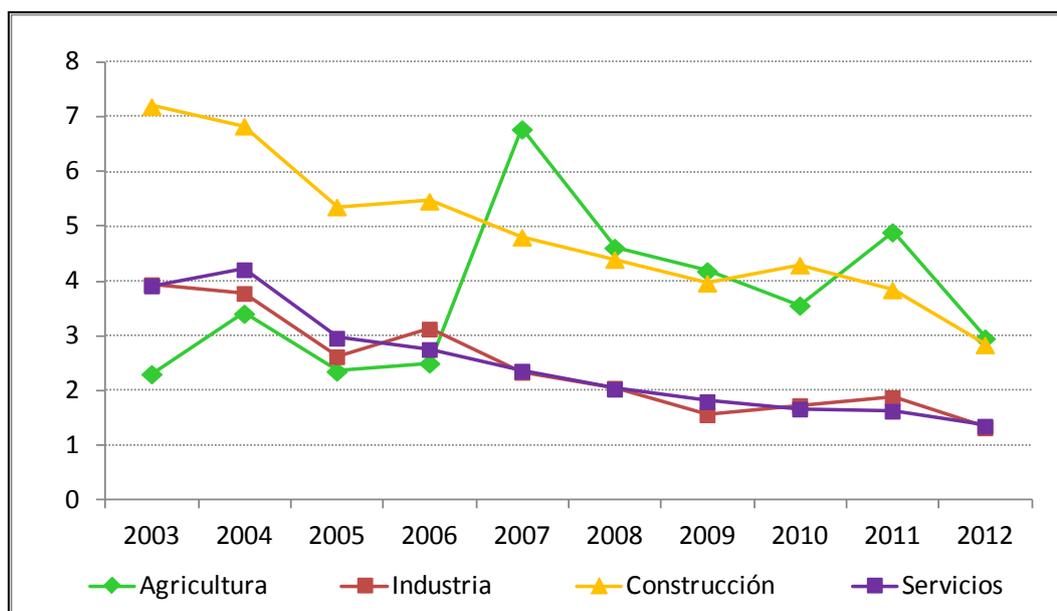
En los accidentes graves destaca el sector construcción, al ser el que registra la tasa más elevada en los diez años del estudio. Aunque disminuye de forma considerable hasta 2009, remonta ligeramente en los años sucesivos.

Los sectores servicios e industria reducen su acciden-

tabilidad grave de forma constante en todo el periodo, un 56,1% y un 68,5% respectivamente.

En cambio, la tasa de ALV graves del sector primario, aunque disminuye hasta 2007 en un porcentaje similar a los demás sectores, aumenta un 66,2% en el segundo ciclo y registra un aumento total del 8,2%.

Gráfico 135. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sector económico, 2003-2014. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los accidentes mortales destacan los sectores construcción y primario. El sector construcción disminuye de forma regular en todo el periodo, si bien su tasa se mantiene en más del doble de la tasa de los sectores industria y servicios de 2007 en adelante. Estos tres sectores disminuyen su accidentabilidad en más del 60%, en el periodo estudiado.

En cambio el sector primario registra un aumento de 171% en 2007 en el que sin duda tuvo que ver alguna causa puntual que desconocemos. Este aumento queda confirmado en parte en años posteriores, ya que a partir de 2008 presenta tasas superiores al sector construcción, excepto en 2010.

De 2007 a 2012 el sector primario presenta una tasa

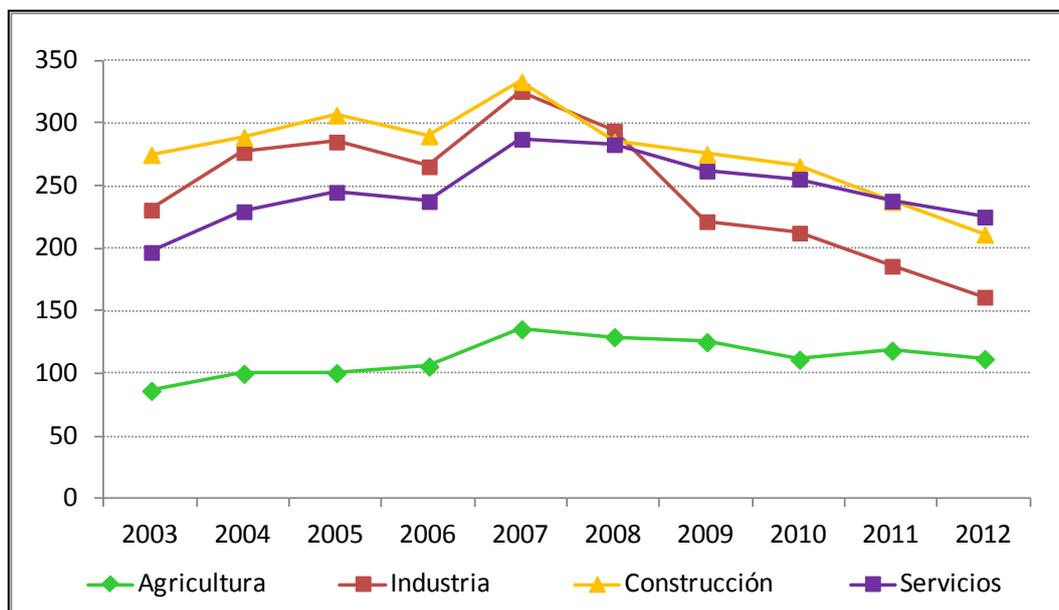
media de 4,50 fallecidos por cada 100.000 habitantes. La construcción presenta un factor similar, del 4,03, registrando tasas mucho más bajas los sectores industria (1,82) y servicios (1,81).

4.2. Datos por tipo de ALV

Para facilitar la comparación entre los distintos tipos de ALV, los gráficos de los accidentes leves tienen una escala de 0 a 350, los de accidentes graves de 0 a 8, excepto los I-T, de 0 a 16, y los accidentes mortales de 0 a 4.

4.2.1. Accidentes laborales viales leves.

Gráfico 136. Accidentes de de tráfico *in itinere* leves (I-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia

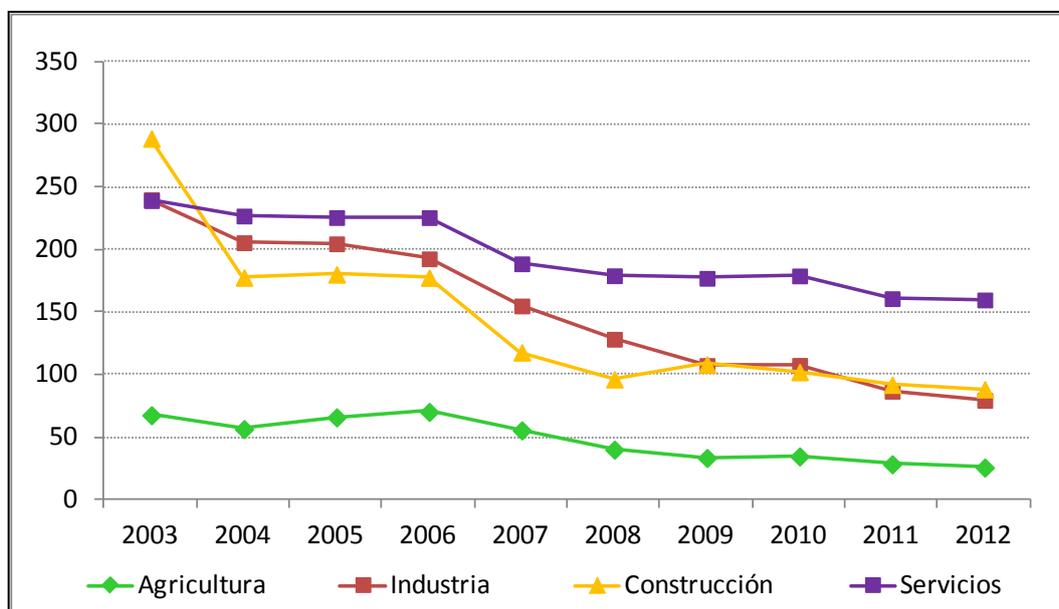


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los accidentes I-T leves siguen los ciclos económicos, aumentando hasta 2007 y disminuyendo en los años posteriores, de forma considerable en la industria

(50,5%) y de forma poco significativa en la agricultura (17,5%), que presenta las tasas más bajas, con diferencia, de todo el periodo.

Gráfico 137. Accidentes *in itinere* no de tráfico leves (I-noT-L), distribución sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia

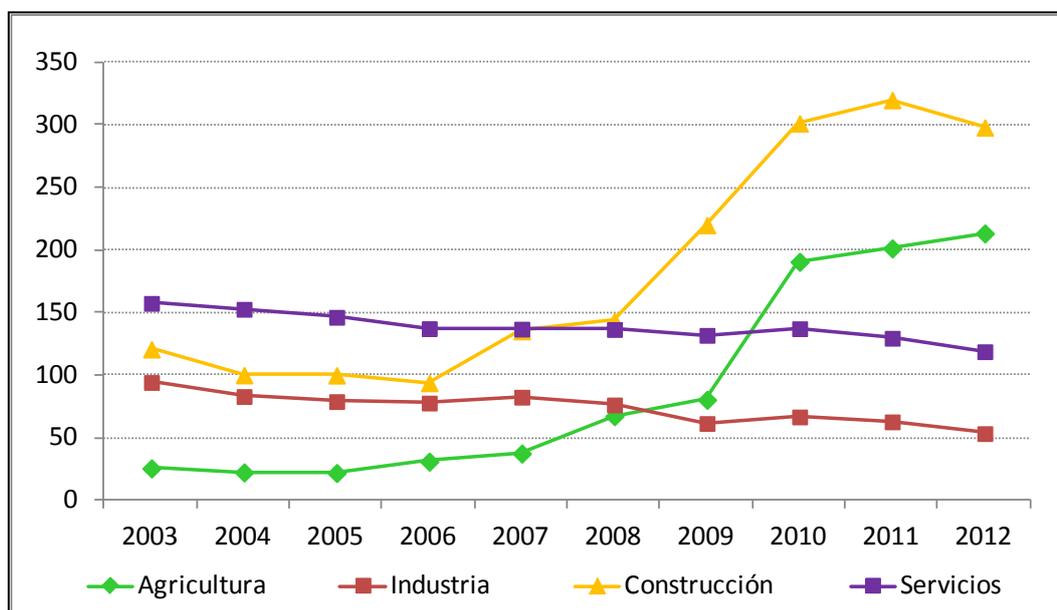


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT leves el descenso se inicia en 2006, de forma similar en todos los sectores. En conjunto el que menos desciende es el sector servicios, un 33,2%,

situándose los demás sectores entre el 60% y el 70%.

Gráfico 138. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT -L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



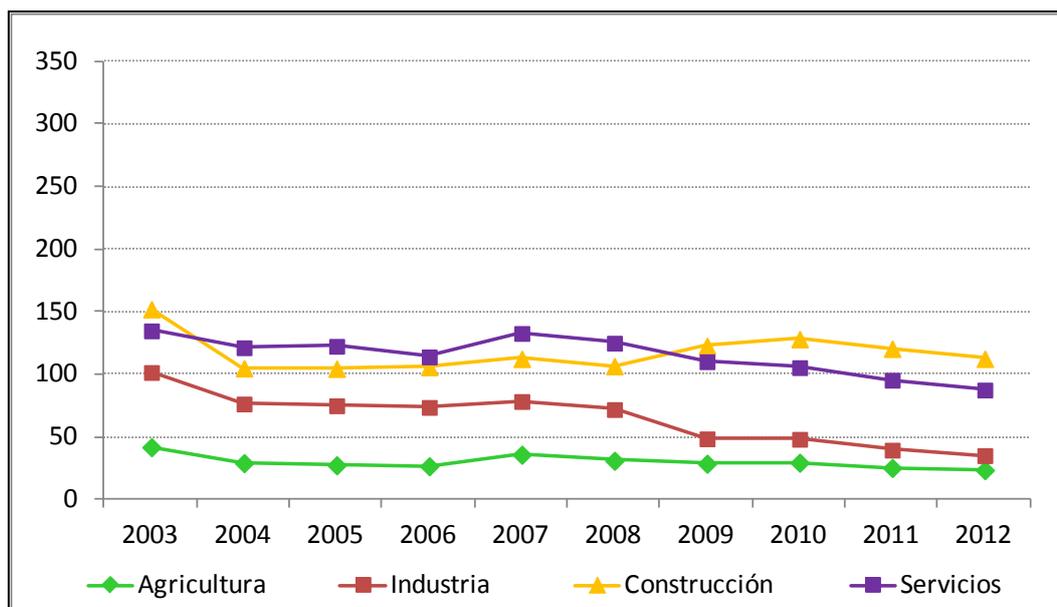
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Entre los J-noT se registra el incremento de los accidentes leves de los sectores primario y construcción en los últimos años del ciclo. De 2007 a 2012, en el sector primario aumenta la accidentabilidad un 465%, lo que supone multiplicar por más de 5,5 su tasa de incidencia. En el mismo periodo, el sector

construcción registra un aumento del 120,0%, lo que supone algo más que duplicar su tasa.

En cambio, los otros dos sectores reducen de forma constante la tasa de este tipo de ALV, un 43,2% el sector industria y un 24,5% el sector servicios.

Gráfico 139. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

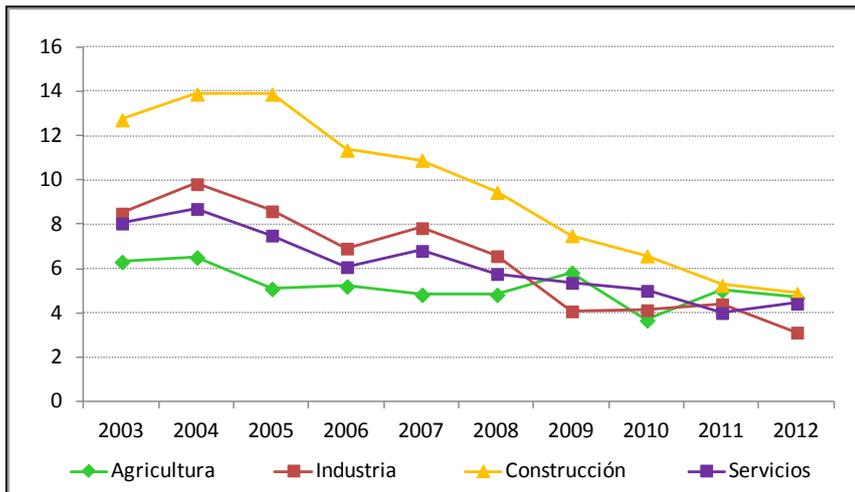
Los J-T leves reducen su incidencia de forma más o menos regular en todo el periodo, y de forma más acusada a partir de 2007, excepto el sector de la construcción.

El sector construcción reduce su tasa de incidencia de forma clara sólo el año 2004, siguiendo después una tendencia lateral que le lleva a aumentar un 7,2% entre 2004 y 2012.

El sector que más la reduce es el de la industria (65,3%), seguido de la agricultura (43,5%) y los servicios (35,0%).

4.2.2. Accidentes laborales viales graves.

Gráfico 140. Accidentes de tráfico *in itinere* graves (I-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

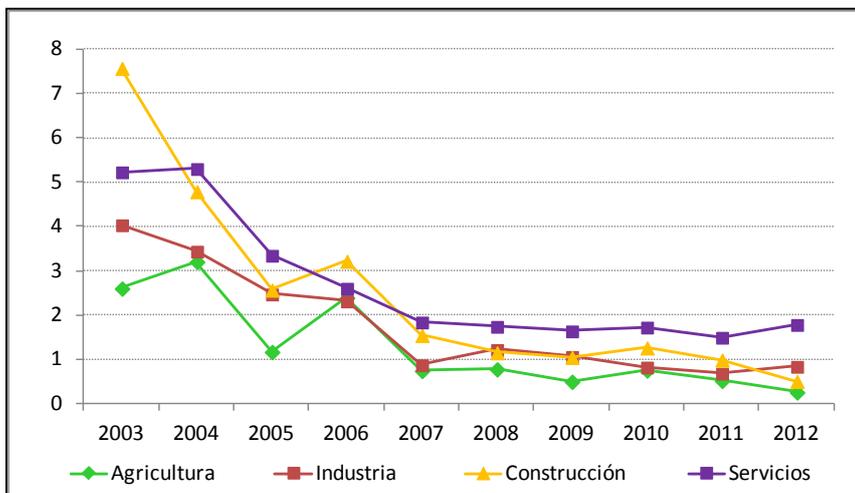
Los I-T graves disminuyen en todos los sectores a lo largo del periodo hasta llegar a converger en tasas de entre 4,9 y 4,7 en 2012, excepto el sector industria, que presenta una tasa algo inferior (3,1) ese año.

disminuye los I-T graves en el periodo es el sector industria (63,1%).

Aunque en el gráfico parece destacar la disminución del sector construcción (61,5%), el sector que más

El sector primario disminuye sólo un 2,8% el segundo periodo y se sitúa como el segundo sector de más accidentabilidad en los dos últimos años del periodo.

Gráfico 141. Accidentes *in itinere* no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia

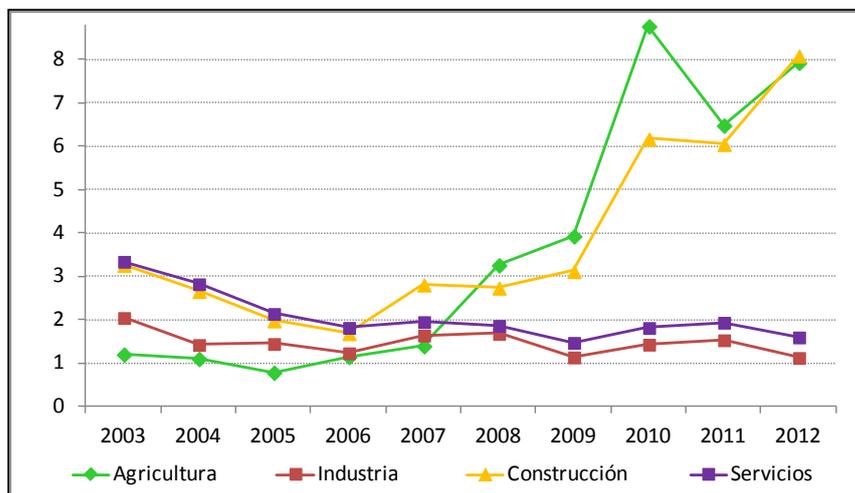


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-noT graves la disminución se produce hasta 2007, siguiendo después los cuatro sectores una evolución lateral, en la que el sector servicios registra las tasas de incidencia más elevadas. En este segundo

periodo, agricultura, industria y construcción presentan tasas medias de 0,8, mientras que la tasa media del sector servicios es de 1,7.

Gráfico 142. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT -G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



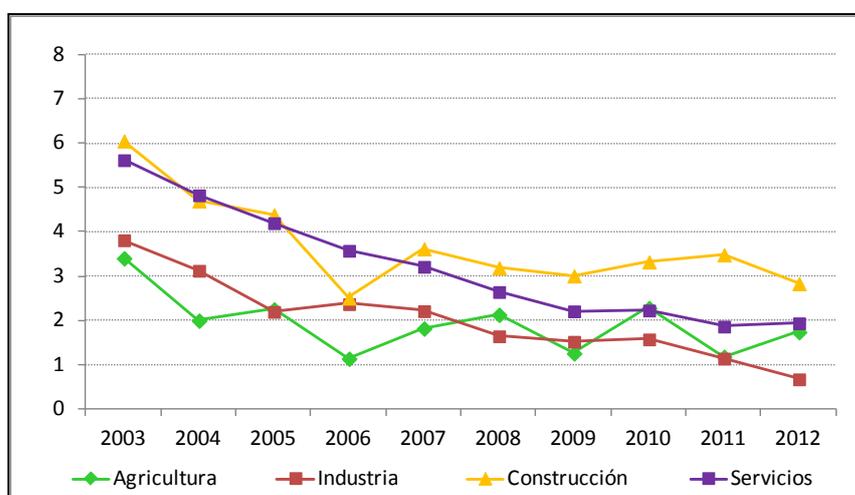
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Al igual que en los J-noT leves, en los graves destaca el aumento de los sectores primario y construcción en los últimos años del ciclo. El sector primario multiplica en 2012 por 5,5 su tasa de incidencia de 2007, mientras que el sector construcción lo multiplica por 3 en el mismo periodo, ambos de forma parecida a los J-noT leves. Sus tasas medias en el ciclo de recesión (2007-2012) son de 5,30 accidentes mortales por cada 100.000 habitantes el sector primario y de 4,83 el sector construcción.

El sector servicios disminuye en mayor medida de 2003 a 2007 (41,6%) para registrar un descenso total del 52,2% y una tasa media en el ciclo de recesión de 1,78.

El sector industria disminuye un 45,0% en estos 10 años, de forma algo más acusada de 2007 a 2012. Su tasa media en este segundo periodo es de 1,43.

Gráfico 143. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

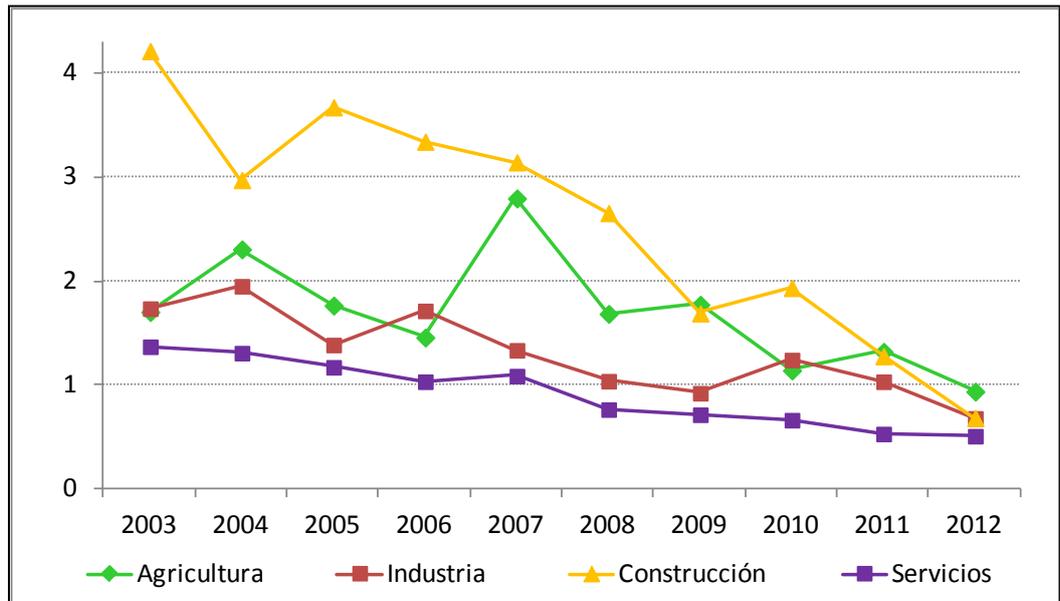
Entre los J-T graves el descenso de la accidentabilidad es similar hasta 2007, entre el 40% y el 46%, mientras que en los años siguientes la evolución es muy diferente.

El sector primario apenas disminuye en el segundo periodo (4,4%), mientras que el sector industria es el

que más disminuye (69,2%) seguido del sector servicios (39,5%) y el sector construcción (21,6%). Este último destaca como el sector de mayor accidentabilidad, con una tasa media de 3,3 J-T graves en los últimos 6 años.

4.2.3. Accidentes laborales viales mortales.

Gráfico 144. Accidentes de tráfico *in itinere* mortales (I-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



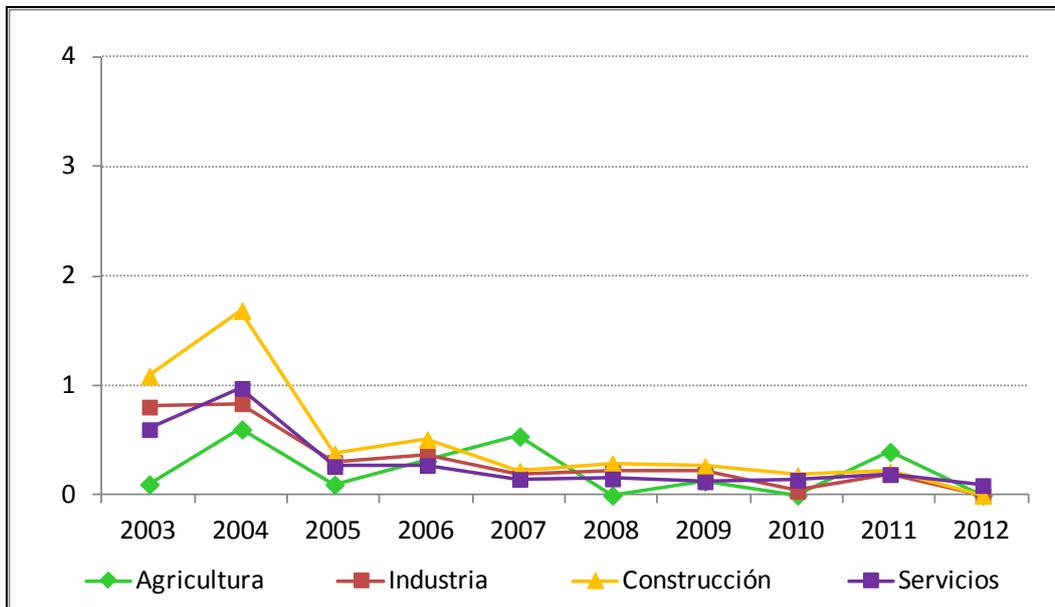
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Las tasas de los I-T mortales registran un descenso significativo en todos los sectores. En el que más, la construcción (83,6%), seguido del sector servicios (62,6%), el sector industria (60,6%) y el sector primario (44,8%).

El sector servicios es el que menos accidentabilidad

registra en todo el periodo, mientras que el sector primario ocupa el primer lugar en los dos últimos años del periodo, con una tasa media de 1,13 superando al sector construcción, que registra una tasa media de 0,99 en estos dos años, en los que los sectores industria y servicios promedian tasas inferiores, de 0,86 y 0,52 respectivamente.

Gráfico 145. Accidentes *in itinere* no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia

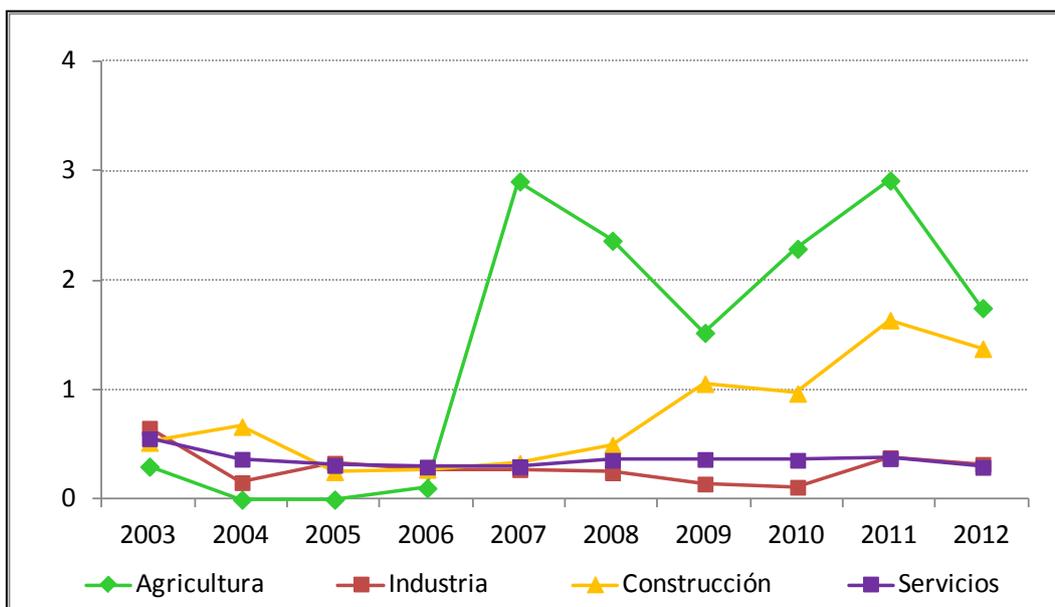


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los a J-noT graves registran una tendencia lateral, siendo los grupos de mayor edad lo que presentan tasas más elevadas, con una media en el conjunto del periodo de 2,9 el grupo de 45 a 54 años y de 3,3 el de 55 y más años. En cambio, la tasa media de los J-noT

graves de los otros tres grupos de edad es de 1,7. Portanto, en los J-noT graves, como en los I-noT graves, los mayores de 45 años son el colectivo con mayor accidentabilidad.

Gráfico 146. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

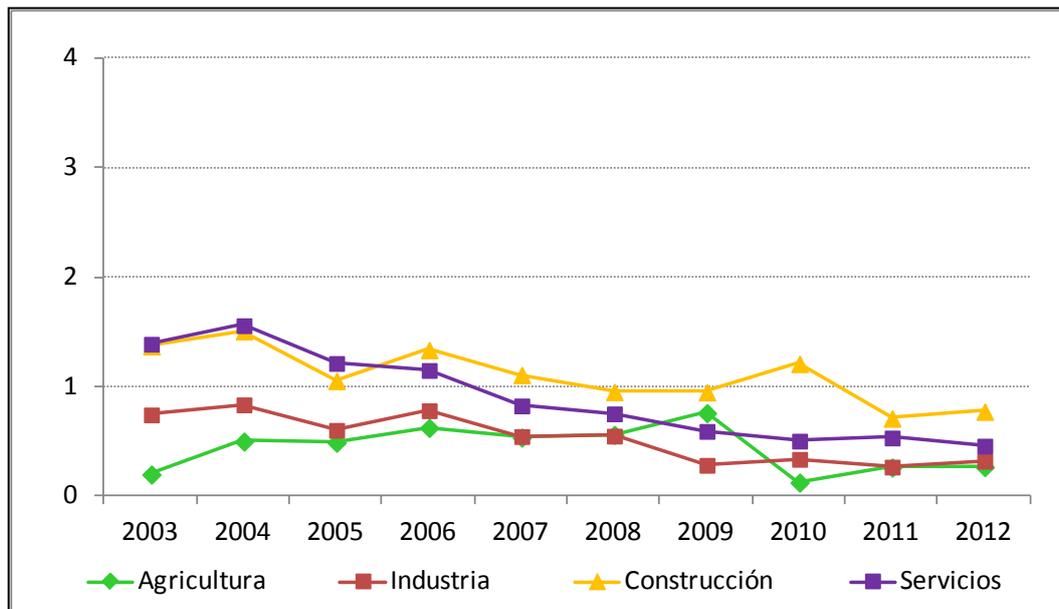
En los J-noT leves y graves destacaban los sectores primario y construcción. En los J-noT mortales también, aunque en mayor medida el sector primario.

El sector primario avanza el aumento de la tasa de incidencia al año 2007, en que pasa de una tasa de 0,10 en 2006 a la de 2,91. La tasa media de 2007 a 2012 es de 2,29.

El sector construcción registra tasas más elevadas de 2009 a 2012, con media de 1,26.

Los sectores industria y servicios presentan unas tasas muy inferiores en los diez años, con una media de 0,29 y 0,36 respectivamente.

Gráfico 147. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El gráfico de los J-T mortales es similar al de los J-T graves. Destaca el sector de la construcción con una disminución del 43,5% y una tasa media de 1,10 en el conjunto del periodo.

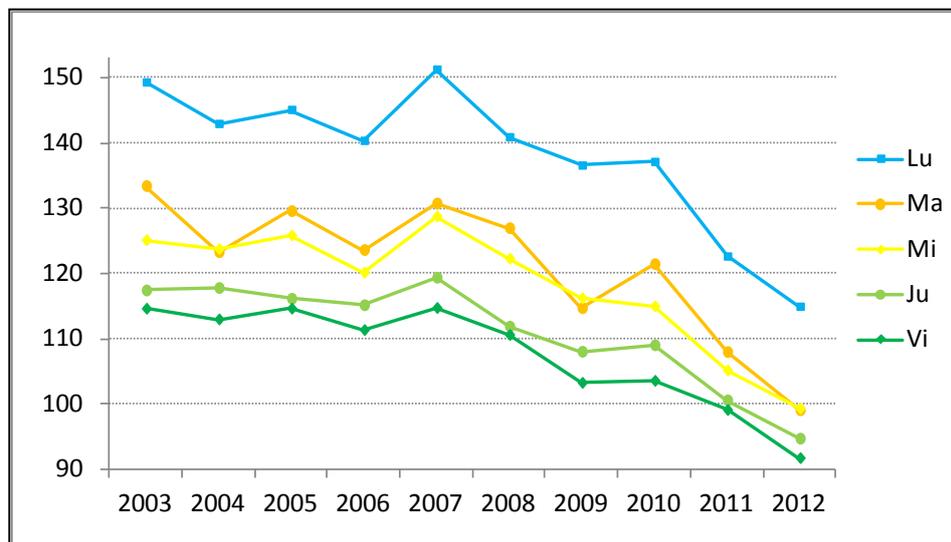
Los sectores servicios e industria disminuyen de forma constante y más elevada, 66,9% y 56,8%, con tasas

medias inferiores, de 0,53 y 0,90, respectivamente. El sector primario registra una evolución lateral con una tasa media de 0,43, la menor de los cuatro sectores. En el total de los 10 años aumenta un 34,0%, aumento que debe considerarse con precaución, debido a las oscilaciones de los AVJ en este sector.

5. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por días de la semana

5.1. Datos por tipo de gravedad

Gráfico 148. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia

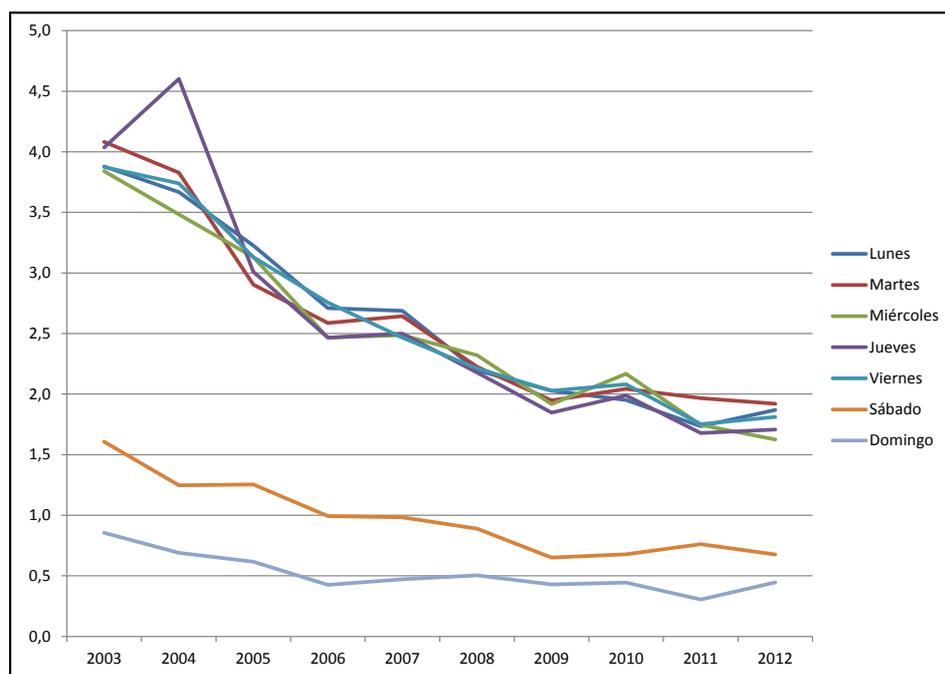


Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

El gráfico de los ALV leves es muy similar al gráfico 76.1, del total de ALV, en el que observamos la notable diferencia entre los lunes y el resto de días de la semana, y también la diferencia a tener en cuenta entre los martes y miércoles, y los jueves y viernes.

En el conjunto de los 10 años los lunes registran una tasa media de 139,8, los martes y miércoles de 121,1, y los jueves y viernes de 110,7.

Gráfico 149. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



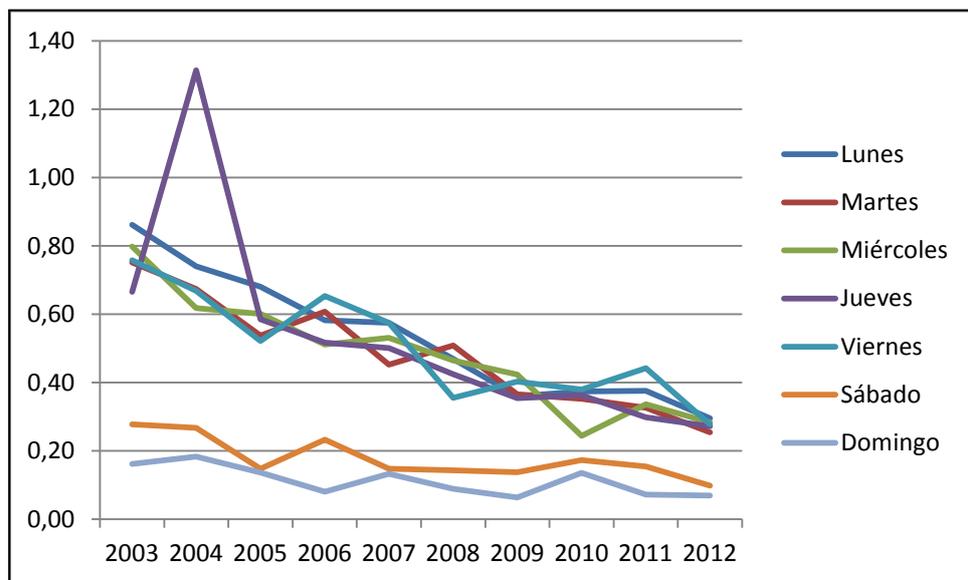
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los accidentes graves no presentan diferencias significativas de lunes a viernes, por este motivo se reproducen con el mismo color. Sábados y domingos tienen una menor tasa al ser mucho menor la población ocupada que trabaja y calcularse su tasa de incidencia sobre el total de la población ocupada, no sobre

la que trabaja en fin de semana.

La disminución de todos los días es similar a lo largo del periodo, entre el 52% y el 58%, excepto los domingos, que es algo menor (47,9%).

Gráfico 150. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los ALV mortales ocurre como en los graves, no se aprecia diferencia entre los días de la semana. Las mayores oscilaciones que se observan en el gráfico son debidas a la menor cuantía de accidentes mortales.

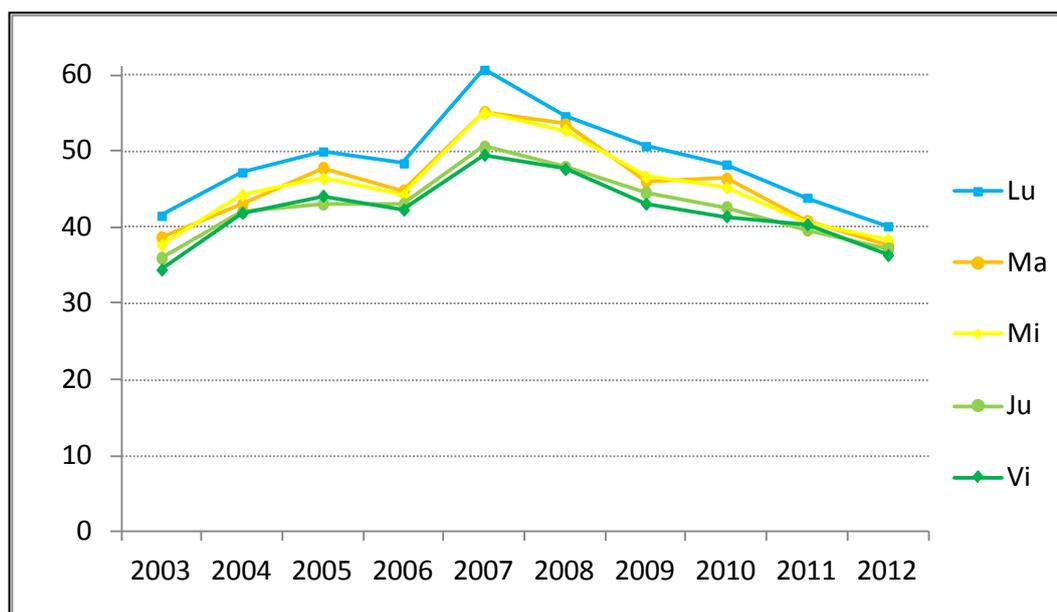
La disminución de accidentes mortales también es similar de lunes a sábado, entre el 63% y el 66% y un poco menor en domingo, el 57,1%.

Mencionar que el pico del año 2004 corresponde a los accidentes *in itinere* de tráfico debidos al atentado terrorista ocurrido en los ferrocarriles de cercanías de Madrid el 11 de marzo de ese año, cuya incidencia en los ALV se refleja en los gráficos.

5.2. Datos por tipo de ALV

Hemos visto las diferencias entre los días de la semana se concentran en los accidentes leves, por lo que no consideramos necesario reproducir la distribución por día de la semana de los accidentes graves y mortales.

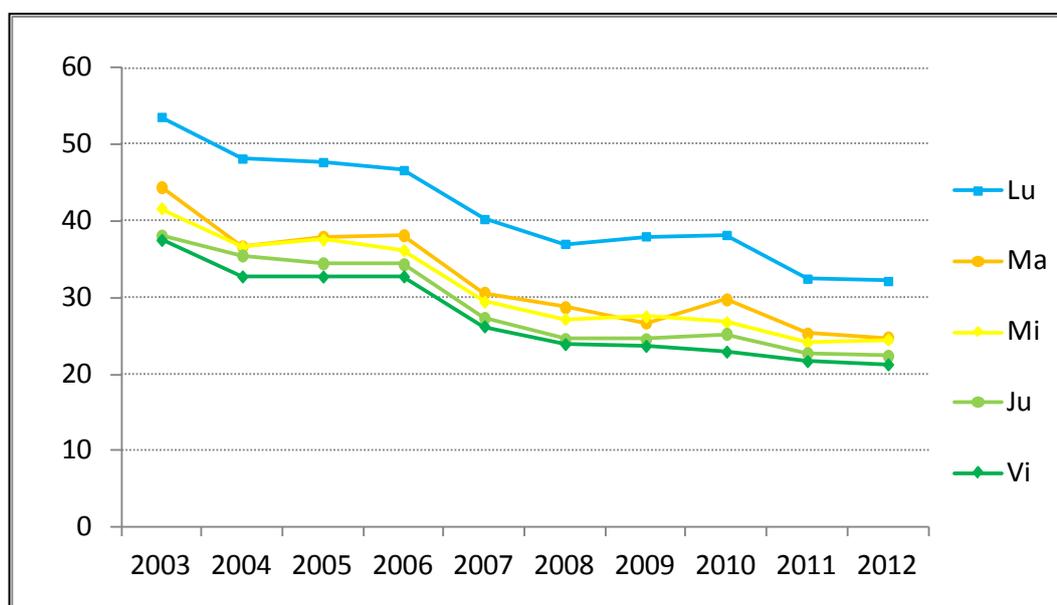
Estos gráficos son muy parecidos a los gráficos 77 a 80, que incluyen el total de los cuatro tipos de ALV. La diferencia reside en que en éstos no constan los accidentes graves y mortales, que no presentan diferencia entre los días de la semana, por lo que en los gráficos de los ALV leves aumenta la diferencia de la accidentabilidad entre los días de la semana.

Gráfico 151. Accidentes de tráfico *in itinere* leves (I-T-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los I-T la diferencia entre los lunes y los grupos formados por martes-miércoles y jueves-viernes se mantiene, aunque en menor medida que en total de accidentes leves.

En lunes se registra el 19,9% del total de I-T leves, en martes-miércoles una media del 18,5% y en jueves-viernes del 17,3%. Las diferencias son de 1,4 y 2,6 puntos porcentuales.

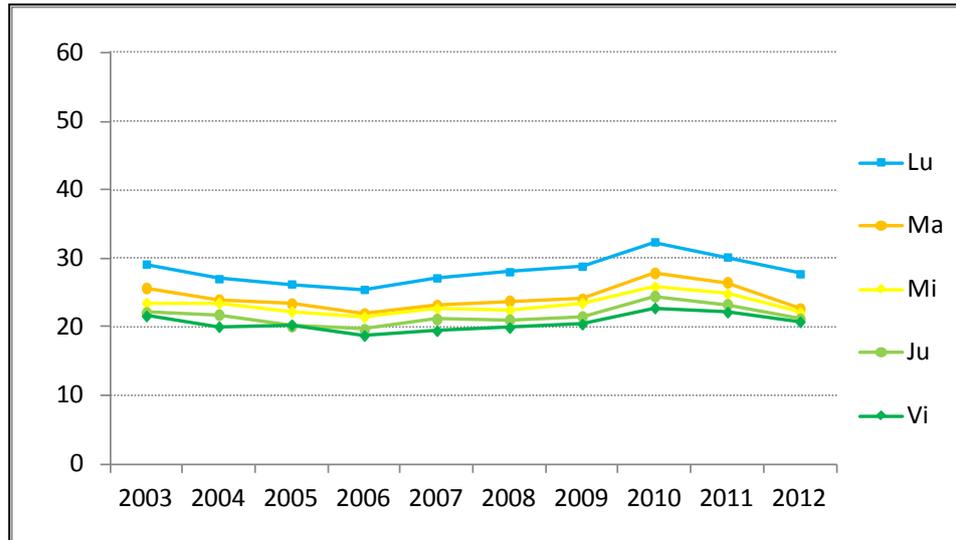
Gráfico 152. Accidentes *in itinere* no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

Los I-noT leves son el tipo de ALV en que se registra una mayor diferencia entre los lunes y el resto de días de la semana. Los lunes se producen el 23,4% de los I-noT leves, los martes-miércoles una media del 18,2% y los jueves-viernes del 15,9%. Las diferencias son de 5,2 y 7,9 puntos porcentuales.

En conclusión, en la distribución por día de la semana, la diferencia más significativa se encuentra en los lunes y en los I-noT leves.

Gráfico 153. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



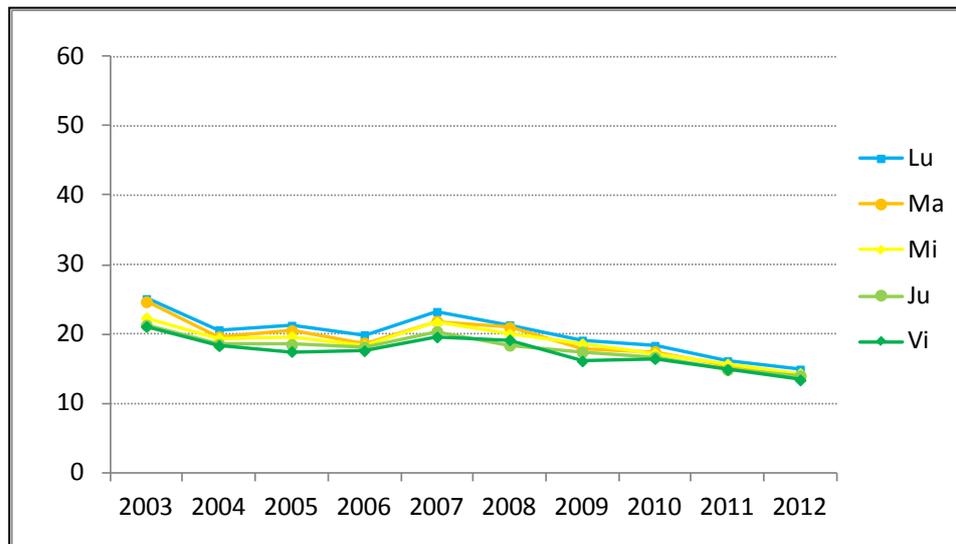
Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En los J-noT leves también se observa una mayor incidencia en los lunes, aunque también en menor medida que en total de accidentes leves.

En los J-noT leves también se observa una mayor incidencia en los lunes, aunque también en menor medida que en total de accidentes leves. En los J-noT leves también se observa una mayor incidencia en los lunes, aunque también en menor medida que en total de accidentes leves. En los J-noT leves también se observa una mayor incidencia en los lunes, aunque también en menor medida que en total de accidentes leves.

En lunes se registra el 22,0% del total de J-noT le-

Gráfico 154. Accidentes en jornada de tráfico leves (AJT-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia



Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia

En el gráfico de los J-Tlives también se observan las diferencias entre los tres grupos de días de la semana, aunque se aprecia que son menores que en los

otros tipos de ALV. En concreto los lunes superan en 1 punto porcentual a martes y miércoles y en 2,3 a jueves y viernes.

IV. Conclusiones

1. Conclusiones globales

- Los accidentes laborales viales (ALV) disminuyen en menor medida que los accidentes laborales no viales (ALnoV) en el periodo de 2003 a 2012, por lo que cada vez adquieren más relevancia. En 2012 representan el 21,2% del total de accidentes laborales.
- Los accidentes laborales viales registran mayor gravedad que los no viales. Los ALV mortales registran la mitad de los accidentes mortales de 2003 a 2012 (49,7%). Los ALV graves descienden menos que los ALnoV y en los últimos tres años suponen más de un tercio del total de los accidentes laborales graves (34,6%).
- Los accidentes de tráfico (*in itinere*, I-T, y en jornada, J-T) aumentan hasta 2007 y disminuyen de 2007 a 2012, mientras que los accidentes que no son de tráfico (*in itinere*, I-noT y en jornada, J-noT) siguen evoluciones distintas a las de los ciclos económicos.
- Los accidentes de tráfico *in itinere* son los que registran el mayor volumen y aumentan o disminuyen de forma exponencial al aumento o disminución de la población ocupada. Su tasa de incidencia al final del periodo estudiado es la misma que en su inicio, como también lo es la población ocupada. Registran el 38,1% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes *in itinere* no de tráfico registran el mayor descenso en los años 2003-2012, del 41,5%, aunque siguen siendo el segundo tipo de ALV con mayor accidentabilidad. Registran el 24,7% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes viales en jornada que no son de tráfico se mantienen estables en estos años, en que disminuyen un 5,9%. Esta mínima disminución hace que adquieran mayor relevancia. Registran el 22,7% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes de tráfico en jornada son los que registran el menor número de accidentes y los que más disminuyen en este periodo, un 37,7%. Registran tan sólo el 14,4% del total de ALV en 2012.
- Los accidentes de tráfico *in itinere* graves registran

una tasa de incidencia que dobla a la del resto de ALV graves en 2012, año en que la diferencia entre uno y otros es menor.

- Las tasas de accidentes mortales de los cuatro tipos de ALV disminuyen a lo largo del periodo hasta alcanzar valores similares en 2012, excepto la de los accidentes *in itinere* no de tráfico, que es notablemente inferior.

2. Conclusiones de la distribución por sexos

- Con el paso de los años, las mujeres tienden a equipararse con los hombres en los ALV, ascendiendo de un porcentaje del total de accidentes del 44,1% en 2003, al 47,8% en 2012.
- Las mujeres sufren más accidentes *in itinere* que los hombres. En los de tráfico un 17,2% más de I-T a partir de 2007, y en los no de tráfico, el doble en el mismo periodo y un 64,5% más en los 10 años del estudio.
- En los accidentes en jornada los hombres registran tasas más elevadas. Registran unas tasas superiores en un 70,1% en los J-noT y del 74,5% en los J-T. Estos porcentajes se deben tomar con precaución, ya que los hombres realizan más desplazamientos en jornada y las tasas de incidencia se calculan sobre el total de población ocupada.
- En los I-T, los hombres se accidentan el doble en los graves y más del triple en los mortales, en la media de todos los años.
- Las mujeres sólo sufren accidentes más graves en los *in itinere* no de tráfico graves, en los que su tasa de incidencia a partir de 2007 es superior a la de los hombres en un 44,4%.

3. Conclusiones de la distribución por edad

- A mayor edad, menor accidentabilidad vial. Los menores de 24 años doblan la media del resto de la población en todos los años de este estudio. En el otro

extremo, los mayores de 65 se accidentan menos de una cuarta parte de los ocupados de 25 a 64 años.

- En los accidentes *in itinere*, la tasa de incidencia de los I-T aumenta en todos los tramos de edad, excepto en los menores de 24 años, mientras que la tasa de los I-noT disminuye en todos los tramos de edad, excepto en los mayores de 54 años.
- La tasa de los J-noT disminuye en los ocupados de hasta 34 años y aumenta en los de 35 en adelante.
- En relación con la gravedad, el grupo de 55 y más años registra las tasas más altas en 2012 en dos de los cuatro tipos de ALV graves y en tres de los mortales. En concreto, el grupo de mayor edad registra las tasas más elevadas en los accidentes que no son de tráfico (I-noT y J-noT) graves y en los I-T, J-noT y J-T mortales. Por ello destacamos que los mayores de 55 años, aunque registren tasas más bajas en el total de accidentes, registran accidentes de mayor gravedad.
- En los ALV graves, el grupo de edad que registra el mayor número de accidentes de tráfico son los menores de 24 años, tanto *in itinere* como en jornada.
- En los ALV mortales destacan las personas de mayor edad. El único tipo de ALV en que los mayores de 55 años no registran la mayor tasa de incidencia son los *in itinere* de tráfico (I-noT), en que ocupan el segundo lugar, superados por el grupo de edad inmediatamente inferior, los ocupados de 45 a 54 años.

4. Conclusiones de la distribución por nacionalidad

- Por nacionalidades, los españoles son los que sufren más accidentes. A partir de 2009 casi duplican la tasa de incidencia del resto de nacionalidades.
- Los ciudadanos del resto de Europa, excluida España, y de América Latina aumentan su accidentabilidad de forma notable en los años de crecimiento (55,4% y 66,3%) y la disminuyen por debajo de la media durante la crisis económica (9,8% y 17,1%). Por ello, en el conjunto del periodo aumentan su accidentabilidad de forma considerable, el 40,1% y el 37,8% respectivamente.
- Los ocupados del resto del Mundo y apátridas son los que menos aumentan su accidentabili-

dad en los años de crecimiento (28,0%), excepto los españoles, y los que más la disminuyen en los años de recesión (39,9%). En conjunto son los que más la disminuyen en el conjunto del periodo (23,0%).

- Por tipo de ALV, en los ciudadanos de Europa, excluida España, destacan los J-noT de 2009 a 2012, años en que su tasa de incidencia (100) se sitúa muy cerca de la de los I-T (122).
- En los ciudadanos de América Latina destacan los I-noT de 2006 a 2012, años en que su tasa de incidencia media (120) se sitúa también muy cerca de la de los I-T (151).
- En los ciudadanos del resto del Mundo y apátridas los accidentes viales se concentran en los I-T, que registran cerca de la mitad del total de ALV desde 2007 (6.020 frente a 12.392).
- Entre los otros tipos destacan los ciudadanos de Europa, excluida España, en los J-noT de 2009 a 2012, años en que su tasa de incidencia (100) se sitúa muy cerca de los I-T (122).
- En relación a la gravedad, los ciudadanos de América Latina registran menores tasas de ALV graves y mortales que el resto de nacionalidades, desde 2007 de los ALV graves y desde 2010 de los ALV mortales. Por el contrario, presentan la segunda tasa más alta en los accidentes leves, después de los españoles.
- Los ocupados del resto de Europa, excluida España, registran una tasa de incidencia en los J-T mortales de más del doble de la media de las demás nacionalidades en el conjunto de los diez años. Su tasa es de 1,23 y la del resto de nacionalidades del 0,51.

5. Conclusiones de la distribución por sectores productivos

- El sector productivo que registra las mayores tasas de accidentabilidad es el de la construcción, seguido del sector servicios, el sector industria y el sector primario (agricultura, ganadería, pesca, y silvicultura). Este último aumentó de forma clara en los últimos tres años, superando la tasa del sector industria el año 2012.
- En el sector primario destacan los J-noT que aumentan en todo el periodo y desde de 2010 superan a los I-T. En estos tres años registran una tasa media de casi el doble que los I-T (212 frente

a 120].

- En el sector construcción y el sector servicios las tasas más altas se registran en los I-T, con una tasa media de 245 en los últimos tres años del estudio. También destacan en el sector construcción los J-noT, que superan a los I-T con una tasa media de 315 en el mismo periodo.
- Por sector productivo y gravedad, en los últimos años las tasas de incidencia más altas de accidentes graves y mortales se registran en los sectores primario y construcción, y en los J-noT. En los graves, sus tasas medias de 2009 a 2012 son de 6,78 y 5,86, respectivamente, frente a una media de 1,51 de los otros dos sectores. En los mortales y en el mismo periodo, el sector primario registra una tasa de 2,12 y el sector construcción de 1,26, siendo la tasa media de los otros dos sectores de 0,29.

6. Conclusiones de la distribución por asalariados del sector público o privado

- Por asalariados, en el sector privado se registran tasas de incidencia más elevadas de ALV que en el sector público, que descienden en todo el periodo, en mayor medida desde el inicio de la recesión económica. En cambio, en el sector público la accidentabilidad aumenta hasta 2008 y no disminuye de forma clara en los años posteriores. Por ello la tendencia en los diez años analizados es aproximarse, siendo la diferencia mínima en 2012.
- Por tipo de ALV, la diferencia entre los dos sectores se acentúa en los I-T, en los que el sector privado registra una tasa mucho más elevada en todos los años del estudio. En 2012, el año que se registra la menor diferencia, el sector privado registra una tasa de incidencia (285) superior en un 67,8% a la del sector público (170).
- En cambio, en los J-noT el sector público registra tasas de incidencia superiores al sector privado desde 2006, periodo en que registran unas tasas medias de 180 frente a 147, siendo el único tipo de ALV en que el sector público presenta registros más elevados que el sector privado.
- También destacan en el sector público los I-noT, cuya tasa media de los últimos cinco años (190) supera claramente a la del sector privado (148). De hecho, los I-noT en el sector público son tan elevados que superan incluso a sus I-T (184) en estos cinco años, lo que es un dato que se aparta

de lo habitual.

7. Conclusiones de la distribución por tipo de contrato laboral

- Por tipo de contrato laboral, los ocupados con contrato indefinido tienen tasas de incidencia considerablemente menores que los ocupados con contrato temporal. La diferencia se reduce en el periodo analizado por el descenso constante de la accidentabilidad de los ocupados con contrato temporal, del 39,6% en el periodo, mientras que los ocupados con contrato indefinido muestran una evolución lateral con una disminución mínima del 1,9%. En 2012 la diferencia se reduce a un 43% más de ALV en los ocupados con contrato temporal, frente al 131% de 2003.
- Por tipo de ALV, la diferencia se concentra en los I-T, cuyas tasas en 2012 son un 77,6% más elevadas en los ocupados con contrato temporal que con contrato indefinido. En los otros tres tipos de ALV las diferencias en la accidentabilidad son mínimas, aunque siempre superiores para los ocupados con contrato temporal.

8. Conclusiones de la distribución por día de la semana, por hora del día, por hora de la jornada y por la ida y la vuelta del trabajo

- Conforme avanza la semana, cada día se producen menos ALV. En esta disminución progresiva se pueden establecer cuatro grupos: los lunes, en que se registran el 21,1% del total de ALV, los martes y miércoles, con una media del 18,3%, los jueves y viernes, del 16,8% y los sábados y domingos, del 4,4%
- En lunes, el tipo de ALV en que se registran más accidentes son los I-noT leves, en los que el porcentaje aumenta al 23,4%.
- En función de la hora del día, se producen más accidentes al inicio y final de la jornada laboral, debido a que los accidentes *in itinere* son considerablemente superiores a los accidentes en jornada. (64,5% frente al 35,5%).
- Los ALV disminuyen conforme avanza la jornada laboral, en las cuatro primeras horas se registran el 61,6% del total de accidentes. Después de finalizar las ocho horas de la jornada, se registran sólo un 5,1% del total de accidentes.
- En los accidentes *in itinere*, se registran más del doble a la ida al trabajo (67,4%) que al regreso. La

diferencia es mayor en los I-noT (72,8%) que en los I-T (64%). Estos porcentajes se registran en la media de los los tres últimos años del estudio.

V. Anexos

1. Accidentes laborales, accidentes laborales viales y población ocupada

Tabla 1. Accidentes laborales, viales y no viales. 2003-2012.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes laborales no viales (ALnoV)	827.564	827.814	845.332	866.589	874.068	755.550	572.992	523.394	470.209	371.502	5,6%	-57,5%	-55,1%
Accidentes laborales viales (ALV)	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%
Total accidentes laborales (AL)	954.847	955.744	981.795	1.003.440	1.022.067	895.679	696.577	645.964	581.150	471.223	7,0%	-53,9%	-50,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 2. Población ocupada, 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Recuento	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.724	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 3. Accidentes laborales viales y no viales, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidente Laboral no Vial (ALnoV)	4.736	4.563	4.401	4.346	4.247	3.691	2.999	2.795	2.553	2.107	-10,3%	-50,4%	-55,5%
Accidente Laboral Vial (ALV)	728	705	710	686	719	685	647	655	602	566	-1,3%	-21,4%	-22,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 4. Accidentes laborales no viales y accidentes laborales viales. 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidente Laboral no Vial (ALnoV)	86,7%	86,6%	86,1%	86,4%	85,5%	84,4%	82,3%	81,0%	80,9%	78,8%	-1,3%	-7,8%	-9,0%
Accidente Laboral Vial (ALV)	13,3%	13,4%	13,9%	13,6%	14,5%	15,6%	17,7%	19,0%	19,1%	21,2%	8,6%	46,1%	58,8%
TOTAL	100%												

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

2. Accidentes laborales viales (ALV). Datos globales

Tabla 5.1. Accidentes viales de tráfico y no de tráfico, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidente vial de tráfico (AVT)	61.004	65.626	71.854	71.311	87.038	81.840	68.833	65.446	58.938	52.411	42,7%	-39,8%	-14,1%
Accidente vial no de tráfico (AVnoT)	66.279	62.304	64.609	65.540	60.961	58.289	54.752	57.124	52.003	47.310	-8,0%	-22,4%	-28,6%
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 5.2. Accidentes viales de tráfico y no de tráfico, 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Accidentes de tráfico (AT)	47,9%	51,3%	52,7%	52,1%	58,8%	58,4%	55,7%	53,4%	53,1%	52,6%	53,6%
Accidentes viales no de tráfico (AVnoT)	52,1%	48,7%	47,3%	47,9%	41,2%	41,6%	44,3%	46,6%	46,9%	47,4%	46,4%
Total	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 6.1. Accidentes viales en jornada e *in itinere*, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes <i>in itinere</i>	80.123	84.020	90.923	91.879	97.086	90.720	79.137	76.441	68.566	62.688	21,2%	-35,4%	-21,8%
Accidentes viales en jornada	47.160	43.910	45.540	44.972	50.913	49.409	44.448	46.129	42.375	37.035	8,0%	-27,3%	-21,5%
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 6.2. Accidentes viales en jornada e *in itinere*, 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Accidentes <i>in itinere</i>	62,9%	65,7%	66,6%	67,1%	65,6%	64,7%	64,0%	62,4%	61,8%	62,9%	64,4%
Accidentes viales en jornada	37,1%	34,3%	33,4%	32,9%	34,4%	35,3%	36,0%	37,6%	38,2%	37,1%	35,6%
Total	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 7.1. Distribución de los accidentes laborales viales por tipo de accidente. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico <i>in itinere</i> (I-T)	37.906	45.258	50.311	50.064	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	63,8%	-38,8%	0,3%
Accidentes <i>in itinere</i> no de tráfico (I-noT)	42.217	38.762	40.612	41.815	34.989	32.187	29.802	29.572	26.057	24.676	-17,1%	-29,5%	-41,5%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	24.062	23.542	23.997	23.725	25.972	26.102	24.950	27.552	25.946	22.634	7,9%	-12,9%	-5,9%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	23.098	20.368	21.543	21.247	24.941	23.307	19.498	18.577	16.429	14.401	8,0%	-42,3%	-37,7%
Total accidentes laborales viales (ALV)	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 7.2. Distribución de los accidentes laborales viales por tipo de accidente, 2003-2012. En porcentaje sobre el total anual.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	29,8%	35,4%	36,9%	36,6%	42,0%	41,8%	39,9%	38,2%	38,3%	38,1%	29,3%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	33,2%	30,3%	29,8%	30,6%	23,6%	23,0%	24,1%	24,1%	23,5%	24,7%	-25,6%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	18,9%	18,4%	17,6%	17,3%	17,5%	18,6%	20,2%	22,5%	23,4%	22,7%	18,7%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	18,1%	15,9%	15,8%	15,5%	16,9%	16,6%	15,8%	15,2%	14,8%	14,4%	-20,0%
Total accidentes laborales viales (ALV)	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 8. Distribución de los accidentes laborales viales por tipo de accidente, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	217	249	282	251	302	286	258	250	231	216	39,1%	-28,6%	-0,6%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	242	214	211	210	170	157	156	158	141	140	-29,6%	-17,7%	-42,1%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	138	130	125	119	126	128	131	147	141	128	-8,3%	1,7%	-6,8%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	132	112	112	107	121	114	102	99	89	82	-8,3%	-32,6%	-38,2%
Total accidentes laborales viales (ALV)	728	705	710	686	719	685	647	655	602	566	-1,3%	-21,4%	-22,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

3. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por gravedad

Tabla 9.1. Accidentes laborales viales leves, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	36.087	43.240	48.407	48.404	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	41.201	37.707	39.985	41.227	34.622	31.834	29.495	29.264	25.779	24.398	-16,0%	-29,5%	-40,8%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	23.445	23.032	23.570	23.335	25.476	25.601	24.541	27.009	25.401	22.165	8,7%	-13,0%	-5,5%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	21.976	19.329	20.615	20.406	24.147	22.637	18.973	18.058	15.993	14.000	9,9%	-42,0%	-36,3%
Total accidentes laborales viales (ALV)	122.709	123.308	132.577	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 9.2. Accidentes laborales viales leves, distribución de los por tipo de accidente. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	206	238	252	243	293	279	252	244	226	211	41,8%	-28,0%	2,0%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	236	208	208	207	168	156	154	156	140	138	-28,6%	-17,8%	-41,3%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	134	127	123	117	124	125	128	144	138	126	-7,7%	1,5%	-6,3%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	126	107	107	102	117	111	99	96	87	79	-6,7%	-32,3%	-36,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 9.3. Accidentes laborales viales leves, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. En porcentaje.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	29,4%	35,1%	36,5%	36,3%	41,7%	41,6%	39,7%	38,1%	38,2%	38,0%	29,3%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	33,6%	30,6%	30,2%	30,9%	24,0%	23,2%	24,3%	24,4%	23,7%	25,0%	-25,6%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	19,1%	18,7%	17,8%	17,5%	17,6%	18,7%	20,3%	22,5%	23,4%	22,7%	18,7%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	17,9%	15,7%	15,5%	15,3%	16,7%	16,5%	15,7%	15,0%	14,7%	14,3%	-20,0%
Total accidentes laborales viales (ALV)	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 10.1. Accidentes laborales viales graves, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	1.504	1.712	1.606	1.368	1.530	1.290	1.036	933	776	758	1,7%	-50,5%	-49,6%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	899	870	574	524	330	318	278	285	241	266	-63,3%	-19,4%	-70,4%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	520	447	371	334	410	410	323	457	439	393	-21,2%	-4,1%	-24,4%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	912	791	726	624	628	519	412	420	344	321	-31,1%	-48,9%	-64,8%
Total accidentes laborales viales (ALV)	3.835	3.820	3.277	2.850	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 10.2. Accidentes laborales viales graves, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	8,6	9,4	8,4	6,9	7,4	6,3	5,4	5,0	4,2	4,3	-13,6%	-42,2%	-50,1%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	5,1	4,8	3,0	2,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,3	1,5	-68,8%	-5,9%	-70,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	3,0	2,5	1,9	1,7	2,0	2,0	1,7	2,4	2,4	2,2	-33,0%	11,9%	-25,1%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	5,2	4,4	3,8	3,1	3,1	2,5	2,2	2,2	1,9	1,8	-41,5%	-40,3%	-65,1%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 11. Accidentes laborales viales graves, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. En porcentaje.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	39,2%	44,8%	49,0%	48,0%	52,8%	50,8%	50,6%	44,5%	43,1%	43,6%	11,2%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	23,4%	22,8%	17,5%	18,4%	11,4%	12,5%	13,6%	13,6%	13,4%	15,3%	-34,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	13,6%	11,7%	11,3%	11,7%	14,1%	16,2%	15,8%	21,8%	24,4%	22,6%	66,8%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	23,8%	20,7%	22,2%	21,9%	21,7%	20,5%	20,1%	20,0%	19,1%	18,5%	-22,3%
Total accidentes laborales viales (ALV)	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 12.1. Accidentes laborales viales mortales, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	315	308	298	292	304	220	170	165	128	100	-3,5%	-67,1%	-68,3%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	117	185	53	64	37	35	29	23	37	12	-68,4%	-67,6%	-89,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	97	63	56	56	86	91	86	86	106	76	-11,3%	-11,6%	-21,6%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	210	248	202	217	166	151	113	99	92	80	-21,0%	-51,8%	-61,9%
Total accidentes laborales viales (ALV)	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 12.2. Accidentes laborales viales mortales, distribución por tipo de accidente. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	1,80	1,69	1,55	1,46	1,48	1,07	0,89	0,88	0,69	0,57	-18,0%	-61,6%	-68,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	0,67	1,02	0,28	0,32	0,18	0,17	0,15	0,12	0,20	0,07	-73,1%	-62,1%	-89,8%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	0,56	0,35	0,29	0,28	0,42	0,44	0,45	0,46	0,58	0,43	-24,7%	3,1%	-22,3%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	1,20	1,37	1,05	1,09	0,81	0,74	0,59	0,53	0,50	0,45	-32,9%	-43,8%	-62,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	42,6%	38,2%	48,9%	46,4%	51,3%	44,3%	42,7%	44,2%	35,3%	37,3%	-12,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	15,8%	23,1%	8,7%	10,2%	6,2%	7,0%	7,3%	6,2%	10,2%	4,5%	-71,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	13,1%	7,9%	9,2%	8,9%	14,5%	18,3%	21,6%	23,1%	29,2%	28,4%	116,0%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	28,4%	30,9%	33,2%	34,5%	28,0%	30,4%	28,4%	26,5%	25,3%	29,9%	5,0%
Total accidentes laborales viales (ALV)	100%										

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes mortales viales (AMV)													
Recuento	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%
Porcentaje	50,9%	55,0%	47,4%	48,3%	50,8%	46,7%	47,9%	49,3%	50,7%	47,5%			
Accidentes mortales no viales (AMnoV)													
Recuento	713	657	677	674	574	568	433	384	353	296	-19,5%	-48,4%	-58,5%
Porcentaje	49,1%	45,0%	52,6%	51,7%	49,2%	53,3%	52,1%	50,7%	49,3%	52,5%			
Total accidentes mortales (AM)													
Recuento	1.452	1.459	1.286	1.303	1.167	1.065	831	757	716	564	-19,6%	-51,7%	-61,2%
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 14.2. Accidentes laborales mortales, viales y no viales, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes mortales viales (AMV)	4,23	4,42	3,17	3,15	2,88	2,43	2,08	1,99	1,97	1,52	-31,9%	-47,3%	-64,1%
Accidentes mortales no viales (AMnoV)	4,08	3,62	3,52	3,38	2,79	2,77	2,27	2,05	1,92	1,68	-31,6%	-39,8%	-58,9%
Total accidentes mortales (AM)	8,31	8,04	6,70	6,53	5,67	5,20	4,35	4,04	3,89	3,20	-31,8%	-43,6%	-61,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 15.1. Accidentes laborales graves, viales y no viales, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes graves viales (AGV)													
Recuento	3.835	3.820	3.277	2.850	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%
Porcentaje	28,4%	29,3%	28,7%	27,3%	27,8%	29,8%	31,5%	34,0%	33,3%	36,5%			
Accidentes graves no viales (AGnoV)													
Recuento	9.684	9.214	8.158	7.594	7.543	5.963	4.447	4.058	3.613	3.024	-22,1%	-59,9%	-68,8%
Porcentaje	71,6%	70,7%	71,3%	72,7%	72,2%	70,2%	68,5%	66,0%	66,7%	63,5%			
Total accidentes graves (AG)													
Recuento	13.519	13.034	11.435	10.444	10.441	8.500	6.496	6.153	5.413	4.762	-22,8%	-54,4%	-64,8%
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 15.2. Accidentes laborales graves, viales y no viales, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes graves viales (AGV)	21,94	21,06	17,06	14,29	14,08	12,39	10,72	11,19	9,77	9,86	-35,8%	-30,0%	-55,1%
Accidentes graves no viales (AGnoV)	55,41	50,79	42,47	38,09	36,65	29,13	23,27	21,67	19,61	17,15	-33,9%	-53,2%	-69,1%
Total accidentes graves (AG)	77,36	71,84	59,54	52,38	50,73	41,52	34,00	32,86	29,38	27,01	-34,4%	-46,8%	-65,1%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

4. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por sexo

Tabla 16. Distribución de los accidentes laborales viales por sexo, 2003-2012. Valores absolutos y porcentaje													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	84.967	82.364	86.459	86.198	92.801	84.175	71.603	71.053	64.246	56.520	9,2%	-39,1%	-33,5%
Porcentaje	66,8%	64,4%	63,4%	63,0%	62,7%	60,1%	57,9%	58,0%	57,9%	56,7%			
Mujeres													
Recuento	42.316	45.566	50.004	50.653	55.198	55.954	51.982	51.517	46.695	43.201	30,4%	-21,7%	2,1%
Porcentaje	33,2%	35,6%	36,6%	37,0%	37,3%	39,9%	42,1%	42,0%	42,1%	43,3%			
Total													
Recuento	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%
Porcentaje	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 17. Población ocupada. Distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos en millares y porcentajes.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	10.715	10.988	11.485	11.809	12.067	11.805	10.733	10.424	10.152	9.608	12,6%	-20,4%	-10,3%
Porcentaje	61,3%	60,6%	59,8%	59,2%	58,6%	57,7%	56,2%	55,7%	55,1%	54,5%			
Mujeres													
Recuento	6.761	7.154	7.722	8.131	8.513	8.665	8.374	8.301	8.269	8.025	25,9%	-5,7%	18,7%
Porcentaje	38,7%	39,4%	40,2%	40,8%	41,4%	42,3%	43,8%	44,3%	44,9%	45,5%			
Total													
Recuento	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.724	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 18. Distribución de los accidentes laborales viales por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	793	750	753	730	769	713	667	682	633	588	-3,0%	-23,5%	-25,8%
Porcentaje	55,9%	54,1%	53,8%	54,0%	54,3%	52,5%	51,8%	52,3%	52,8%	52,2%			
Mujeres													
Recuento	626	637	648	623	648	646	621	621	565	538	3,6%	-17,0%	-14,0%
Porcentaje	44,1%	45,9%	46,2%	46,0%	45,7%	47,5%	48,2%	47,7%	47,2%	47,8%			
Total													
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 19. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	23.618	27.579	30.189	29.857	36.410	32.088	25.777	23.983	21.605	19.035	54,2%	-47,7%	-19,4%
Porcentaje	62,3%	60,9%	60,0%	59,6%	58,6%	54,8%	52,2%	51,2%	50,8%	50,1%			
Mujeres													
Recuento	14.288	17.679	20.122	20.207	25.687	26.447	23.558	22.886	20.904	18.975	79,8%	-26,1%	32,8%
Porcentaje	37,7%	39,1%	40,0%	40,4%	41,4%	45,2%	47,8%	48,8%	49,2%	49,9%			
Total													
Recuento	37.906	45.258	50.311	50.064	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	63,8%	-38,8%	0,3%
Porcentaje	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 20. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	220	251	263	253	302	272	240	230	213	198	36,9%	-34,3%	-10,1%
Mujeres													
Recuento	211	247	261	249	302	305	281	276	253	236	42,8%	-21,6%	11,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	24.286	19.740	20.161	20.718	16.117	13.614	11.895	11.273	9.715	8.732	-33,6%	-45,8%	-64,0%
Porcentaje	57,5%	50,9%	49,6%	49,5%	46,1%	42,3%	39,9%	38,1%	37,3%	35,4%			
Mujeres													
Recuento	17.931	19.022	20.451	21.097	18.872	18.573	17.907	18.299	16.342	15.944	5,2%	-15,5%	-11,1%
Porcentaje	42,5%	49,1%	50,4%	50,5%	53,9%	57,7%	60,1%	61,9%	62,7%	64,6%			
Total													
Recuento	42.217	38.762	40.612	41.815	34.989	32.187	29.802	29.572	26.057	24.676	-17,1%	-29,5%	-41,5%
Porcentaje	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres	227	180	176	175	134	115	111	108	96	91	-41,1%	-32,0%	-59,9%
Mujeres	265	266	265	259	222	214	214	220	198	199	-16,4%	-10,4%	-25,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	18.651	18.434	18.512	18.359	20.332	20.022	18.612	21.085	19.985	17.363	9,0%	-14,6%	-6,9%
Porcentaje	78%	78,3%	77,1%	77,4%	78,3%	76,7%	74,6%	76,5%	77,0%	76,7%			
Mujeres													
Recuento	5.411	5.108	5.485	5.366	5.640	6.080	6.338	6.467	5.961	5.271	4,2%	-6,5%	-2,6%
Porcentaje	22%	21,7%	22,9%	22,6%	21,7%	23,3%	25,4%	23,5%	23,0%	23,3%			
Total													
Recuento	24.062	23.542	23.997	23.725	25.972	26.102	24.950	27.552	25.946	22.634	7,9%	-12,9%	-5,9%
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 24. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J_noT), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres	174	168	161	155	168	170	173	202	197	181	-3,2%	7,3%	3,8%
Mujeres	51	48	48	45	47	52	59	62	59	55	-7,5%	17,4%	8,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 24.1. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos y porcentaje.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres													
Recuento	18.412	16.611	17.597	17.264	19.942	18.453	15.319	14.712	12.941	11.390	8,3%	-42,9%	-38,1%
Porcentaje	79,7%	81,6%	81,7%	81,3%	80,0%	79,2%	78,6%	79,2%	78,8%	79,1%			
Mujeres													
Recuento	4.688	3.757	3.946	3.983	4.999	4.854	4.179	3.865	3.488	3.011	6,7%	-39,8%	-35,7%
Porcentaje	20,3%	18,4%	18,3%	18,7%	20,0%	20,8%	21,4%	20,8%	21,2%	20,9%			
Total													
Recuento	23.098	20.368	21.543	21.247	24.941	23.307	19.498	18.577	16.429	14.401	8,0%	-42,3%	-37,7%
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%			

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 24.2. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombres	172	151	153	146	165	156	143	141	127	119	-3,8%	-28,3%	-31,0%
Mujeres	44	34	34	34	41	41	39	37	34	31	-5,3%	-24,4%	-28,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

5. Accidentes laborales viales. Distribución por grupos de edad

Tabla 25. Distribución de los ALV por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	30.640	29.087	28.787	27.956	29.064	23.321	15.771	13.432	10.771	8.014	-5,1%	-72,4%	-73,8%
De 25 a 34	44.335	44.961	48.934	48.978	52.882	49.148	41.833	40.360	35.224	29.478	19,3%	-44,3%	-33,5%
De 35 a 44	27.337	28.758	31.105	31.883	35.190	35.353	33.284	34.213	32.096	29.440	28,7%	-16,3%	7,7%
De 45 a 54	17.436	17.057	19.000	19.413	21.377	22.473	22.618	24.054	22.783	22.216	22,6%	3,9%	27,4%
De 55 a 64	7.272	7.886	8.456	8.469	9.256	9.637	9.870	10.298	9.843	10.367	27,3%	12,0%	42,6%
65 y más	263	166	180	152	230	197	209	213	224	206	-12,5%	-10,4%	-21,7%
Total accidentes laborales viales (ALV)	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 26. Distribución de la población ocupada por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	1.899	1.889	2.027	2.042	2.014	1.837	1.397	1.210	1.042	853	6,0%	-57,7%	-55,1%
De 25 a 34	5.359	5.583	5.842	5.996	6.151	5.980	5.379	5.083	4.779	4.331	14,8%	-29,6%	-19,2%
De 35 a 44	4.890	5.075	5.338	5.573	5.802	5.832	5.603	5.595	5.624	5.496	18,7%	-5,3%	12,4%
De 45 a 54	3.486	3.656	3.896	4.130	4.336	4.438	4.394	4.496	4.551	4.508	24,4%	4,0%	29,3%
De 55 a 64	1.734	1.830	1.966	2.052	2.135	2.229	2.185	2.190	2.275	2.289	23,1%	7,2%	32,0%
65 y más	109	110	139	147	143	153	149	151	150	156	31,8%	8,9%	43,6%
Total	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.725	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 27. Distribución de los ALV por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	1.613	1.540	1.420	1.369	1.443	1.270	1.129	1.110	1.034	940	-10,5%	-34,9%	-41,7%
De 25 a 34	827	805	838	817	860	822	778	794	737	681	3,9%	-20,8%	-17,7%
De 35 a 44	559	567	583	572	607	606	594	612	571	536	8,5%	-11,7%	-4,2%
De 45 a 54	500	467	488	470	493	506	515	535	501	493	-1,4%	-0,1%	-1,5%
De 55 a 64	419	431	430	413	434	432	452	470	433	453	3,4%	4,5%	8,0%
65 y más	242	151	130	104	161	129	140	141	149	132	-33,7%	-17,8%	-45,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 28. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	10.976	12.745	13.045	12.367	15.096	12.294	8.059	6.639	5.317	4.022	37,5%	-73,4%	-63,4%
De 25 a 34	14.431	17.551	20.111	19.951	24.678	23.161	19.715	18.696	16.532	14.110	71,0%	-42,8%	-2,2%
De 35 a 44	7.217	8.888	10.215	10.647	13.448	13.806	12.641	12.680	11.939	11.136	86,3%	-17,2%	54,3%
De 45 a 54	3.851	4.420	5.047	5.256	6.499	6.941	6.615	6.685	6.464	6.476	68,8%	-0,4%	68,2%
De 55 v más	1.431	1.650	1.893	1.843	2.376	2.331	2.305	2.169	2.257	2.266	66,0%	-4,6%	58,4%
Total	37.906	45.254	50.311	50.064	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	63,8%	-38,8%	0,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 29. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	578	675	644	606	750	669	577	548	510	472	29,7%	-37,1%	-18,4%
De 25 a 34	269	314	344	333	401	387	367	368	346	326	49,0%	-18,8%	21,0%
De 35 a 44	148	175	191	191	232	237	226	227	212	203	57,0%	-12,6%	37,3%
De 45 a 54	110	121	130	127	150	156	151	149	142	144	35,7%	-4,2%	30,0%
De 55 v más	78	85	90	84	104	98	99	93	93	93	34,3%	-11,1%	19,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 30. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	9.217	7.501	7.324	7.456	5.398	4.023	2.624	2.331	1.819	1.347	-41,4%	-75,0%	-85,4%
De 25 a 34	13.538	12.080	12.676	13.185	10.270	9.144	7.806	7.502	6.392	5.418	-24,1%	-47,2%	-60,0%
De 35 a 44	8.925	8.736	9.227	9.542	8.311	7.670	7.545	7.499	6.839	6.353	-6,9%	-23,6%	-28,8%
De 45 a 54	7.229	6.783	7.472	7.643	7.120	7.306	7.528	7.752	6.962	6.914	-1,5%	-2,9%	-4,4%
De 55 v más	3.308	3.655	3.912	3.989	3.890	4.044	4.299	4.488	4.045	4.644	17,6%	19,4%	40,4%
Total	42.217	38.755	40.611	41.815	34.989	32.187	29.802	29.572	26.057	24.676	-17,1%	-29,5%	-41,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 31. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	485	397	361	365	268	219	188	193	175	158	-44,8%	-41,1%	-67,5%
De 25 a 34	253	216	217	220	167	153	145	148	134	125	-33,9%	-25,1%	-50,5%
De 35 a 44	183	172	173	171	143	132	135	134	122	116	-21,5%	-19,3%	-36,7%
De 45 a 54	207	186	192	185	164	165	171	172	153	153	-20,8%	-6,6%	-26,0%
De 55 y más	180	188	186	181	171	170	184	192	167	190	-4,9%	11,2%	5,8%

Fuente: MEYS S, INE y elaboración propia.

Tabla 32. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	4.416	3.668	3.333	3.218	2.970	2.316	1.857	1.719	1.411	947	-32,7%	-68,1%	-78,6%
De 25 a 34	7.910	7.781	8.009	7.919	8.374	8.165	7.107	7.524	6.628	5.292	5,9%	-36,8%	-33,1%
De 35 a 44	6.275	6.620	6.836	6.680	7.660	7.967	7.801	8.728	8.496	7.395	22,1%	-3,5%	17,8%
De 45 a 54	3.778	3.715	4.048	4.108	4.848	5.383	5.762	6.754	6.661	6.279	28,3%	29,5%	66,2%
De 55 y más	1.683	1.757	1.771	1.800	2.120	2.271	2.423	2.827	2.750	2.721	26,0%	28,3%	61,7%
Total	24.062	23.541	23.997	23.725	25.972	26.102	24.950	27.552	25.946	22.634	7,9%	-12,9%	-5,9%

Fuente: MEYS S y elaboración propia.

Tabla 33. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	233	194	164	158	147	126	133	142	135	111	-36,6%	-24,7%	-52,2%
De 25 a 34	148	139	137	132	136	137	132	148	139	122	-7,8%	-10,3%	-17,2%
De 35 a 44	128	130	128	120	132	137	139	156	151	135	2,9%	1,9%	4,9%
De 45 a 54	108	102	104	99	112	121	131	150	146	139	3,2%	24,6%	28,5%
De 55 y más	91	91	84	82	93	95	104	121	113	111	1,9%	19,6%	21,8%

Fuente: MEYS S, INE y elaboración propia.

Tabla 34. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	6.031	5.173	5.085	4.915	5.600	4.688	3.231	2.743	2.224	1.698	-7,1%	-69,7%	-71,8%
De 25 a 34	8.456	7.549	8.138	7.923	9.560	8.678	7.205	6.638	5.672	4.658	13,1%	-51,3%	-44,9%
De 35 a 44	4.920	4.514	4.827	5.014	5.771	5.910	5.297	5.306	4.822	4.556	17,3%	-21,1%	-7,4%
De 45 a 54	2.578	2.139	2.433	2.406	2.910	2.843	2.713	2.863	2.696	2.547	12,9%	-12,5%	-1,2%
De 55 y más	1.113	990	1.060	989	1.100	1.188	1.052	1.027	1.015	942	-1,2%	-14,4%	-15,4%
Total	23.098	20.365	21.543	21.247	24.941	23.307	19.498	18.577	16.429	14.401	8,0%	-42,3%	-37,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 35. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por grupos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24	318	274	251	241	278	255	231	227	213	199	-12,4%	-28,4%	-37,3%
De 25 a 34	158	135	139	132	155	145	134	131	119	108	-1,5%	-30,8%	-31,8%
De 35 a 44	101	89	90	90	99	101	95	95	86	83	-1,1%	-16,7%	-17,6%
De 45 a 54	74	59	62	58	67	64	62	64	59	56	-9,2%	-15,8%	-23,6%
De 55 y más	60	51	50	45	48	50	45	44	42	39	-20,1%	-20,2%	-36,2%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

6. Accidentes laborales viales. Distribución por nacionalidad

Tabla 36. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	100.696	122.557	128.845	127.022	135.566	128.008	113.913	112.771	102.248	92.236	10,6%	-32,0%	-24,7%
Unión Europea	479	801	1.123	1.371	2.835	3.001	2.487	2.794	2.697	2.378	253,9%	-16,1%	196,9%
Resto de Europa	318	450	749	929	300	272	228	256	213	210	-33,3%	-30,0%	-53,3%
Total Europa excepto España	797	1.251	1.872	2.300	3.135	3.273	2.715	3.050	2.910	2.588	150,6%	-17,4%	106,9%
América Latina	1.155	2.358	3.643	4.942	6.322	6.331	5.122	4.799	3.999	3.376	168,1%	-46,6%	43,2%
Resto del Mundo y apátridas	962	1.474	2.055	2.540	2.920	2.501	1.823	1.924	1.727	1.497	98,1%	-48,7%	1,6%
No consta	23.673	290	48	47	56	16	12	26	57	24			
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 37. Distribución de la población ocupada por nacionalidades, 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Española	16.089	16.440	17.102	17.531	17.855	17.632	16.564	16.274	16.122	15.526	11,0%	-13,0%	-3,5%
Unión Europea	195	246	277	291	807	854	803	783	743	735	314,3%	-8,8%	277,7%
Resto de Europa	270	319	422	501	104	108	88	100	113	99	-61,4%	-5,5%	-63,5%
Total Europa excepto España	465	565	699	792	911	963	890	883	856	834	96,1%	-8,4%	79,5%
América Latina	634	814	1.022	1.143	1.313	1.353	1.202	1.142	1.021	846	107,2%	-35,6%	33,5%
Resto del Mundo y apátridas	288	323	384	474	501	522	451	426	422	427	73,9%	-14,8%	48,2%
Total	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.724	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 38. Distribución de los ALV por nacionalidades, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	626	745	753	725	759	726	688	693	634	594	1,8%	-21,8%	-20,3%
Unión Europea	246	326	406	471	351	351	310	357	363	323	7,7%	-8,0%	-0,9%
Resto de Europa	118	141	177	186	288	251	259	255	188	213	104,2%	-25,9%	51,2%
Total Europa excepto España	172	221	268	290	344	340	305	345	340	310	55,4%	-9,8%	40,1%
América Latina	182	290	357	433	481	468	426	420	392	399	66,3%	-17,1%	37,8%
Resto del Mundo y apátridas	334	456	535	536	583	479	405	452	409	351	28,0%	-39,9%	-23,0%
No consta	135	2	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 39. Nacionalidad española. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I- T)	30.244	43.383	47.483	46.330	56.862	53.523	45.349	43.153	39.152	34.977	31,1%	-38,5%	-19,3%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	33.856	37.168	38.367	38.755	31.871	29.044	27.327	27.111	23.970	22.901	-14,3%	-28,1%	-38,4%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	18.921	22.624	22.742	22.292	23.970	24.171	23.330	25.500	24.019	21.083	5,9%	-12,1%	-6,9%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	17.675	19.402	20.253	19.645	22.863	21.270	17.907	17.007	15.107	13.295	17,8%	-41,8%	-31,5%
Total nacionalidad española	100.696	122.557	128.845	127.022	135.566	128.008	113.913	112.771	102.248	92.236	10,6%	-32,0%	-24,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 40. Nacionalidad española. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	188	264	278	264	318	304	274	265	243	225	20,7%	-29,3%	-14,6%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	210	226	224	221	178	165	165	167	149	148	-21,1%	-17,4%	-34,8%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	118	138	133	127	134	137	141	157	149	136	-2,5%	1,1%	-1,4%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	110	118	118	112	128	121	108	105	94	86	8,5%	-33,1%	-27,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 41. Nacionales de Estados de Europa, excepto España. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	214	416	690	832	1.257	1.355	1.099	1.109	1.036	992	202,2%	-21,1%	138,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	258	338	477	636	659	688	558	588	541	494	95,0%	-25,0%	46,2%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	174	253	330	409	657	668	592	914	920	754	159,7%	14,8%	198,0%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	151	244	375	423	562	562	466	439	413	348	130,3%	-38,1%	42,6%
Total accidentes laborales viales (ALV)	797	1.251	1.872	2.300	3.135	3.273	2.715	3.050	2.910	2.588	150,6%	-17,4%	106,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 42. Nacionales de Estados de Europa, excepto España. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	46	74	99	105	138	141	123	126	121	119	87,4%	-13,8%	61,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	56	60	68	80	72	71	63	67	63	59	20,9%	-18,1%	-1,0%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	37	45	47	52	72	69	66	104	107	90	61,1%	25,4%	101,9%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	33	43	54	53	62	58	52	50	48	42	42,8%	-32,4%	-3,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 43. Nacionales de Estados de América Latina. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	305	756	1.214	1.653	2.480	2.435	1.957	1.741	1.464	1.317	228,0%	-46,9%	74,2%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	417	751	1.219	1.740	1.830	1.913	1.552	1.465	1.184	980	143,7%	-46,4%	30,5%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	210	416	618	751	969	936	768	803	706	540	132,9%	-44,3%	29,8%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	223	435	592	798	1.043	1.047	845	790	645	539	139,8%	-48,3%	23,9%
Total accidentes laborales viales (ALV)	1.155	2.358	3.643	4.942	6.322	6.331	5.122	4.799	3.999	3.376	168,1%	-46,6%	43,2%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 44. Nacionales de Estados de América Latina. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	48	93	119	145	189	180	163	153	143	156	103,4%	-17,6%	67,7%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	66	92	119	152	139	141	129	128	116	116	51,1%	-16,9%	25,6%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	33	51	60	66	74	69	64	70	69	64	44,5%	-13,5%	24,9%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	35	53	58	70	79	77	70	69	63	64	48,7%	-19,8%	19,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 45. Nacionales del resto del Mundo y apátridas. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	373	633	906	1.229	1.478	1.214	923	856	833	716	133,5%	-51,6%	13,1%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	297	408	533	670	614	536	364	398	340	295	50,5%	-52,0%	-27,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	136	202	297	269	367	324	256	333	297	271	81,7%	-26,2%	34,2%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	156	231	319	372	461	427	280	337	257	215	99,6%	-53,4%	-6,9%
Total accidentes laborales viales (ALV)	962	1.474	2.055	2.540	2.920	2.501	1.823	1.924	1.727	1.497	98,1%	-48,7%	1,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 46. Nacionales del resto del Mundo y apátridas. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (ATTI)	130	196	236	259	295	232	205	201	197	168	50,8%	-43,2%	-14,3%
Accidentes in itinere no de tráfico (ITnoT)	103	126	139	141	123	103	81	93	81	69	-2,8%	-43,6%	-45,2%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (AVJnoT)	47	62	77	57	73	62	57	78	70	64	17,4%	-13,4%	1,7%
Accidentes de tráfico en jornada (ATJ)	54	71	83	78	92	82	62	79	61	50	28,9%	-45,3%	-29,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

7. Accidentes laborales viales (ALV). Distribución por sectores productivos

Tabla 47. Distribución de los ALV por sectores productivos. 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	2.375	2.245	2.326	2.368	2.612	2.527	2.242	3.036	2.966	2.922	10,0%	11,9%	23,0%
Construcción	22.220	21.422	21.921	20.800	21.609	19.089	12.618	11.811	10.047	8.379	-2,7%	-61,2%	-62,3%
Industria	18.474	15.894	17.069	17.613	19.562	15.746	14.103	13.542	11.099	8.483	5,9%	-56,6%	-54,1%
Servicios	84.214	88.369	95.147	96.070	104.212	102.767	94.622	94.181	86.829	79.937	23,7%	-23,3%	-5,1%
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.995	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 48. Distribución de la población ocupada por sectores productivos. 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	996	996	1.018	958	929	819	786	793	760	753	-6,7%	-19,0%	-24,4%
Construcción	2.113	2.253	2.369	2.543	2.703	2.453	1.888	1.651	1.393	1.148	28,0%	-57,6%	-45,7%
Industria	3.220	3.225	3.311	3.320	3.287	3.199	2.775	2.611	2.555	2.431	2,1%	-26,1%	-24,5%
Servicios	11.146	11.669	12.509	13.118	13.660	13.786	13.439	13.402	13.396	12.950	22,5%	-5,2%	16,2%
Total	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.724	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 49. Distribución de los ALV por sectores productivos. 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	238	225	229	247	281	284	284	386	393	393	17,9%	39,9%	64,9%
Construcción	1.052	951	925	818	799	793	668	715	716	722	-24,0%	-9,7%	-31,4%
Industria	574	493	516	531	595	482	502	511	426	342	3,7%	-42,6%	-40,5%
Servicios	756	757	761	732	763	739	695	691	636	604	1,0%	-20,9%	-20,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 50.1 Sector Agricultura, ganadería, pesca y silvicultura. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	942	1.086	1.095	1.079	1.332	1.208	1.048	914	944	874	41,4%	-34,4%	-7,2%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	704	604	687	702	531	366	271	281	224	196	-24,6%	-63,1%	-72,2%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	273	237	234	312	391	651	679	1.588	1.594	1.660	43,2%	324,6%	508,1%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	456	318	310	275	358	302	244	253	204	192	-21,5%	-46,4%	-57,9%
Total accidentes laborales viales (ALV)	2.375	2.245	2.326	2.368	2.612	2.527	2.242	3.036	2.966	2.922	10,0%	11,9%	23,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 50.2 Sector Agricultura, ganadería, pesca y silvicultura. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	95	109	108	113	143	136	133	116	125	118	51,6%	-18,0%	24,4%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	71	61	67	73	57	41	34	36	30	26	-19,1%	-53,9%	-62,7%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	27	24	23	33	42	73	86	202	211	223	53,5%	430,8%	715,0%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	46	32	30	29	39	34	31	32	27	26	-15,8%	-32,9%	-43,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 51.1. Sector Construcción. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	6.172	6.892	7.684	7.752	9.394	7.166	5.383	4.532	3.428	2.521	52,2%	-73,2%	-59,2%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	6.288	4.154	4.344	4.618	3.242	2.363	2.076	1.716	1.313	1.036	-48,4%	-68,0%	-83,5%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	2.638	2.337	2.428	2.444	3.750	3.541	4.242	5.098	4.603	3.574	42,2%	-4,7%	35,5%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	3.376	2.511	2.613	2.799	3.176	2.676	2.402	2.196	1.755	1.352	-5,9%	-57,4%	-60,0%
Total accidentes laborales viales (ALV)	18.474	15.894	17.069	17.613	19.562	15.746	14.103	13.542	11.099	8.483	5,9%	-56,6%	-54,1%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 51.2. Sector Construcción. Distribución de los ALV por tipo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	292	306	324	305	347	298	285	274	244	217	18,9%	-37,5%	-25,7%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	298	184	183	182	120	98	110	104	94	89	-59,7%	-25,6%	-70,0%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	125	104	103	96	139	147	224	309	328	308	11,1%	121,9%	146,5%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	160	111	110	110	117	111	127	133	125	116	-26,5%	-0,9%	-27,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 52.1. Sector Industria. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico en itinere (I-T)	7.768	9.309	9.778	9.104	11.009	9.850	6.366	5.778	4.989	4.103	41,7%	-62,7%	-47,2%
Accidentes en itinere no de tráfico (I-noT)	7.893	6.774	6.875	6.493	5.138	4.246	3.060	2.880	2.291	2.002	-34,9%	-61,0%	-74,6%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	3.132	2.738	2.684	2.643	2.785	2.563	1.770	1.817	1.693	1.370	-11,1%	-50,8%	-56,3%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	3.427	2.601	2.584	2.560	2.677	2.430	1.422	1.336	1.074	904	-21,9%	-66,2%	-73,6%
Total accidentes laborales viales (ALV)	22.220	21.422	21.921	20.800	21.609	19.089	12.618	11.811	10.047	8.379	-2,7%	-61,2%	-62,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 52.2. Sector Industria. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico en itinere (I-T)	241	289	295	274	335	302	227	218	192	165	38,8%	-50,7%	-31,5%
Accidentes en itinere no de tráfico (I-noT)	245	210	208	196	156	130	109	109	88	81	-36,2%	-48,4%	-67,1%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	97	85	81	80	85	79	63	69	65	55	-12,9%	-34,9%	-43,3%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	106	81	78	77	81	74	51	50	41	36	-23,5%	-55,3%	-65,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 53.1. Sector Servicios. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	23.024	27.971	31.754	32.129	40.362	40.309	36.538	35.645	33.148	30.512	75,3%	-24,4%	32,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	27.332	27.230	28.706	30.002	26.077	25.212	24.395	24.695	22.229	21.442	-4,6%	-17,8%	-21,5%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	18.019	18.230	18.651	18.326	19.046	19.347	18.259	19.049	18.056	16.030	5,7%	-15,8%	-11,0%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	15.839	14.938	16.036	15.613	18.727	17.899	15.430	14.792	13.396	11.953	18,2%	-36,2%	-24,5%
Total accidentes laborales viales (ALV)	84.214	88.369	95.147	96.070	104.212	102.767	94.622	94.181	86.829	79.937	23,7%	-23,3%	-5,1%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 53.2. Sector Servicios. Distribución de los ALV por tipo. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Accidentes de tráfico in itinere (I-T)	207	240	254	245	295	290	268	261	243	230	43,0%	-22,0%	11,5%
Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT)	245	233	229	229	191	181	179	181	163	162	-22,1%	-15,2%	-34,0%
Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT)	162	156	149	140	139	139	134	140	132	121	-13,7%	-13,2%	-25,1%
Accidentes de tráfico en jornada (J-T)	142	128	128	119	137	129	113	108	98	90	-3,5%	-34,2%	-36,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

8. Accidentes laborales viales. Distribución por situación profesional

Tabla 54. Distribución de los accidentes laborales viales (ALV) por situación profesional. 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	113.249	111.309	118.255	118.387	127.750	117.888	100.933	99.580	89.955	78.055	12,8%	-38,9%	-31,1%
Asalariado sector Público	13.076	16.067	17.416	17.508	19.219	20.909	21.030	21.113	18.928	19.563	47,0%	1,8%	49,6%
Total asalariados	126.325	127.376	135.671	135.895	146.969	138.797	121.963	120.693	108.883	97.618	16,3%	-33,6%	-22,7%
No asalariados	958	554	792	956	1.030	1.332	1.622	1.877	2.058	2.103			
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 55. Distribución de la población por situación profesional. 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	11.565	12.039	12.807	13.459	13.998	13.855	12.762	12.383	12.117	11.461	21,0%	-18,1%	-0,9%
Asalariado sector Público	2.736	2.841	2.917	2.932	2.970	3.007	3.119	3.210	3.277	3.112	8,5%	4,8%	13,8%
No asalariados	3.174	3.262	3.483	3.549	3.612	3.608	3.226	3.132	3.027	3.059	13,8%	-15,3%	-3,6%
Total	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.724	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 56. Distribución de los los accidentes laborales viales (ALV) de asalariados por situación profesional. 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	979	925	923	880	913	851	791	804	742	681	-6,8%	-25,4%	-30,4%
Asalariado sector Público	478	566	597	597	647	695	674	658	578	629	35,4%	-2,9%	31,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 57. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado. 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	34.714	41.115	45.614	45.242	56.285	52.305	43.160	40.793	37.044	32.665	62,1%	-41,9%	-5,9%
Asalariado sector Público	2.972	4.100	4.645	4.766	5.811	6.133	6.069	6.003	5.413	5.286	95,5%	-9,0%	77,9%
Total	37.686	45.215	50.259	50.008	62.076	58.438	49.229	46.796	42.457	37.951	64,7%	-38,9%	0,7%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 58. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado. 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	300	342	356	336	402	378	338	329	306	285	33,9%	-29,1%	-5,0%
Asalariado sector Público	109	144	159	163	196	204	195	187	165	170	80,1%	-13,2%	56,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 59. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	37.173	33.193	34.817	35.925	29.810	26.967	24.317	23.925	21.035	18.649	-19,8%	-37,4%	-49,8%
Asalariado sector Público	4.683	5.524	5.770	5.854	5.170	5.190	5.450	5.621	4.995	5.996	10,4%	16,0%	28,0%
Total	41.856	38.717	40.587	41.779	34.980	32.157	29.767	29.546	26.030	24.645	-16,4%	-29,5%	-41,1%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 60. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	321	276	272	267	213	195	191	193	174	163	-33,7%	-23,6%	-49,4%
Asalariado sector Público	171	194	198	200	174	173	175	175	152	193	1,7%	10,7%	12,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 61. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	20.521	19.239	19.321	18.963	20.696	19.539	17.965	20.127	19.112	15.932	0,9%	-23,0%	-22,4%
Asalariado sector Público	3.332	4.050	4.312	4.350	4.889	6.011	6.193	6.405	5.679	5.519	46,1%	13,3%	65,6%
Total	23.853	23.289	23.633	23.313	25.565	25.550	24.158	26.532	24.791	21.451	7,2%	-16,1%	-10,1%

Fuente: NE y elaboración propia.

Tabla 62. Accidentes viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	177	160	151	141	148	141	141	163	158	139	-16,7%	-6,0%	-21,7%
Asalariado sector Público	122	143	148	148	164	200	199	200	173	177	34,6%	8,2%	45,6%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 63. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	20.841	17.762	18.503	18.257	20.979	19.077	15.491	14.735	12.764	10.809	0,7%	-48,5%	-48,1%
Asalariado sector Público	2.089	2.393	2.689	2.538	3.369	3.575	3.318	3.084	2.841	2.762	61,3%	-18,0%	32,2%
Total	22.930	20.155	21.192	20.795	24.348	22.652	18.809	17.819	15.605	13.571	6,2%	-44,3%	-40,8%

Fuente: NE y elaboración propia.

Tabla 64. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución del personal asalariado por sector público o privado, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Asalariados sector Privado	180	148	144	136	150	138	121	119	105	94	-16,8%	-37,1%	-47,7%
Asalariado sector Público	76	84	92	87	113	119	106	96	87	89	48,6%	-21,8%	16,2%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

9. Accidentes laborales viales. Distribución por tipo de contrato

Tabla 65. Distribución de los ALV del personal asalariado por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	61.057	67.900	72.192	73.040	82.840	84.585	81.353	81.416	74.254	68.703	35,7%	-17,1%	12,5%
Contrato temporal	66.010	59.712	63.629	62.415	63.451	54.261	41.108	39.863	35.284	29.791	-3,9%	-53,0%	-54,9%
No consta	216	318	642	1.396	1.708	1.283	1.124	1.291	1.403	1.227			
Total	127.283	127.930	136.463	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721	16,3%	-32,6%	-21,7%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 66. Distribución de la población por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos en millares.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	9.736	10.040	10.474	10.825	11.614	11.955	11.878	11.735	11.525	11.162	19,3%	-3,9%	14,6%
Contrato temporal	4.565	4.839	5.250	5.565	5.354	4.906	4.003	3.858	3.869	3.411	17,3%	-36,3%	-25,3%
No consta	3.174	3.262	3.483	3.549	3.612	3.608	3.226	3.132	3.027	3.059	13,8%	-15,3%	-3,6%
Total	17.476	18.142	19.207	19.939	20.580	20.470	19.107	18.725	18.421	17.633	17,8%	-14,3%	0,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 67. Distribución de los ALV del personal asalariado por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	627	676	689	675	713	708	685	694	644	616	13,7%	-13,7%	-1,9%
Contrato temporal	1.446	1.234	1.212	1.122	1.185	1.106	1.027	1.033	912	873	-18,0%	-26,3%	-39,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 68. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	17.016	21.336	24.133	24.502	31.835	32.637	30.492	29.584	26.987	24.589	87,1%	-22,8%	44,5%
Contrato temporal	20.890	23.883	26.083	25.287	30.134	25.626	18.726	17.176	15.433	13.349	44,3%	-55,7%	-36,1%
Total	37.906	45.219	50.196	49.789	61.969	58.263	49.218	46.760	42.420	37.938	63,5%	-38,8%	0,1%

Fuente: NE y elaboración propia.

Tabla 69. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	175	213	230	226	274	273	257	252	234	220	56,8%	-19,6%	26,0%
Contrato temporal	458	494	496	454	563	522	468	445	399	391	23,0%	-30,5%	-14,5%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 70. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	20.846	21.940	22.619	22.908	21.306	20.716	20.950	21.093	18.706	18.217	2,2%	-14,5%	-12,6%
Contrato temporal	21.371	16.761	17.777	18.426	13.534	11.402	8.810	8.425	7.294	6.424	-36,7%	-52,5%	-69,9%
Total	42.217	38.701	40.396	41.334	34.840	32.118	29.760	29.518	26.000	24.641	-17,5%	-29,3%	-41,6%

Fuente: NE y elaboración propia.

Tabla 71. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	214	219	216	212	183	173	176	180	162	163	-14,3%	-11,0%	-23,8%
Contrato temporal	468	346	339	331	253	232	220	218	189	188	-46,0%	-25,5%	-59,8%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 72. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	12.441	13.755	13.916	14.350	15.697	17.211	17.325	18.621	17.823	16.277	26,2%	3,7%	30,8%
Contrato temporal	11.405	9.659	9.811	9.237	9.500	8.663	7.357	8.596	7.728	5.982	-16,7%	-37,0%	-47,5%
Total	23.846	23.414	23.727	23.587	25.197	25.874	24.682	27.217	25.551	22.259	5,7%	-11,7%	-6,7%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 73. Accidentes laborales viales en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	128	137	133	133	135	144	146	159	155	146	5,8%	7,9%	14,1%
Contrato temporal	250	200	187	166	177	177	184	223	200	175	-29,0%	-1,2%	-29,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 74. Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	10.754	10.869	11.524	11.280	14.002	14.021	12.588	12.118	10.738	9.620	30,2%	-31,3%	-10,5%
Contrato temporal	12.344	9.409	9.978	9.465	10.283	8.570	6.215	5.668	4.829	4.036	-16,7%	-60,8%	-67,3%
Total	23.098	20.278	21.502	20.745	24.285	22.591	18.801	17.784	15.567	13.656	5,1%	-43,8%	-40,9%

Fuente: INE y elaboración propia.

Tabla 75. Accidentes laborales de tráfico en jornada (J-T), distribución por tipo de contrato, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Contrato indefinido	110	108	110	104	121	117	106	103	93	86	9,2%	-28,5%	-22,0%
Contrato temporal	270	194	190	170	192	175	155	147	125	118	-29,0%	-38,4%	-56,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

10. Accidentes laborales viales. Distribución de asalariados por día de la semana.

Tabla 76. Accidentes laborales viales, distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media	Diferencia 2003- 2012
Lunes	Recuento	154	147	149	144	154	144	139	139	125	117	141	-24,0%
	Porcentaje	21,1%	20,9%	21,0%	21,0%	21,5%	21,0%	21,5%	21,3%	20,7%	20,7%	21,1%	
Martes	Recuento	138	128	133	127	134	130	117	124	110	101	124	-26,8%
	Porcentaje	19,0%	18,1%	18,7%	18,5%	18,6%	18,9%	18,1%	18,9%	18,3%	17,9%	18,5%	
Miércoles	Recuento	130	128	130	123	132	125	119	117	107	101	121	-22,0%
	Porcentaje	17,8%	18,1%	18,2%	18,0%	18,3%	18,3%	18,3%	17,9%	17,8%	17,9%	18,1%	
Jueves	Recuento	122	124	120	118	122	114	110	111	102	97	114	-20,8%
	Porcentaje	16,8%	17,5%	16,8%	17,2%	17,0%	16,7%	17,0%	17,0%	17,0%	17,1%	17,0%	
Viernes	Recuento	119	117	118	115	118	113	106	106	101	94	111	-21,3%
	Porcentaje	16,4%	16,6%	16,6%	16,7%	16,4%	16,5%	16,3%	16,2%	16,8%	16,6%	16,5%	
Sábado	Recuento	42	40	39	39	38	37	35	35	35	34	37	-19,0%
	Porcentaje	5,7%	5,6%	5,5%	5,7%	5,3%	5,5%	5,5%	5,3%	5,8%	6,0%	5,6%	
Domingo	Recuento	24	22	22	20	21	21	21	22	21	22	22	-7,0%
	Porcentaje	3,3%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,1%	3,3%	3,3%	3,5%	3,9%	3,2%	
Total	Recuento	728	705	710	685	719	685	647	655	602	566	670	-22,4%
	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 77. Accidentes de tráfico in itinere (ATIT), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media	Diferencia 2003- 2012
Lunes	Recuento	43	49	52	50	62	56	52	49	45	41	50	-5,2%
	Porcentaje	20,0%	19,7%	19,8%	20,0%	20,6%	19,5%	20,0%	19,7%	19,4%	19,0%	19,8%	
Martes	Recuento	41	45	49	46	57	55	47	47	42	39	47	-5,1%
	Porcentaje	18,7%	18,0%	18,8%	18,5%	18,8%	19,2%	18,3%	18,9%	18,1%	17,9%	18,5%	
Miércoles	Recuento	39	46	48	46	57	54	48	46	41	39	46	-0,8%
	Porcentaje	18,2%	18,5%	18,4%	18,2%	18,7%	18,9%	18,5%	18,4%	17,9%	18,2%	18,4%	
Jueves	Recuento	38	44	45	44	52	49	46	44	41	38	44	0,4%
	Porcentaje	17,4%	17,7%	17,1%	17,7%	17,2%	17,2%	17,6%	17,4%	17,6%	17,6%	17,5%	
Viernes	Recuento	36	44	46	44	51	49	44	43	41	37	44	2,5%
	Porcentaje	16,8%	17,6%	17,5%	17,5%	16,9%	17,1%	17,2%	17,0%	17,9%	17,3%	17,3%	
Sábado	Recuento	12,4	14,2	14,6	14,3	15,3	15,3	14,2	13,4	13,9	13,6	14	9,6%
	Porcentaje	5,7%	5,7%	5,6%	5,7%	5,1%	5,3%	5,5%	5,4%	6,0%	6,3%	5,6%	
Domingo	Recuento	7,0	6,9	7,2	6,0	7,6	7,9	7,5	8,0	7,2	8,0	7	15,0%
	Porcentaje	3,2%	2,8%	2,8%	2,4%	2,5%	2,8%	2,9%	3,2%	3,1%	3,7%	2,9%	
Total	Recuento	217	249	262	251	302	286	258	250	231	216	252	-0,6%
	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 78. Accidentes in itinere no de tráfico (AiTnoT), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media	Diferencia 2003- 2012
Lunes	Recuento	55	49	48	47	41	37	38	39	33	32	42	-40,7%
	Porcentaje	22,7%	22,9%	22,9%	22,5%	23,9%	23,7%	24,6%	24,4%	23,1%	23,2%	23,3%	
Martes	Recuento	45	38	39	39	31	29	27	30	26	25	33	-44,7%
	Porcentaje	18,8%	17,6%	18,2%	18,5%	18,2%	18,5%	17,3%	19,0%	18,1%	17,9%	18,2%	
Miércoles	Recuento	43	37	38	37	30	27	28	27	24	25	32	-41,9%
	Porcentaje	17,6%	17,5%	18,0%	17,5%	17,5%	17,5%	17,8%	17,1%	17,2%	17,7%	17,6%	
Jueves	Recuento	39	38	35	35	28	25	25	26	23	23	30	-42,1%
	Porcentaje	16,2%	17,6%	16,6%	16,6%	16,3%	15,9%	15,9%	16,2%	16,2%	16,2%	16,4%	
Viernes	Recuento	38	34	33	33	27	24	24	23	22	22	28	-43,9%
	Porcentaje	15,9%	15,7%	15,7%	15,9%	15,6%	15,4%	15,4%	14,7%	15,6%	15,4%	15,6%	
Sábado	Recuento	13,5	11,9	11,6	12,2	9,5	9,2	8,9	8,3	8,6	8,1	10	-40,2%
	Porcentaje	5,6%	5,6%	5,5%	5,8%	5,6%	5,8%	5,7%	5,3%	6,1%	5,8%	5,7%	
Domingo	Recuento	7,8	6,6	6,6	6,4	5,1	5,1	5,1	5,2	5,2	5,3	6	-31,1%
	Porcentaje	3,2%	3,1%	3,1%	3,1%	3,0%	3,3%	3,3%	3,3%	3,7%	3,8%	3,2%	
Total	Recuento	242	214	211	209	170	157	156	158	141	140	180	-42,1%
	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 79. ACcidentes viales en jornada no de tráfico (AVJnoT), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													Diferencia 2003- 2012
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media	
Lunes	Recuento	30	28	27	26	28	28	29	33	31	28	29	-4,9%
	Porcentaje	21,6%	21,3%	21,4%	21,7%	21,9%	22,3%	22,4%	22,4%	21,8%	22,0%	21,9%	
Martes	Recuento	26	24	24	22	24	24	24	28	27	23	25	-11,9%
	Porcentaje	19,1%	18,9%	19,0%	18,8%	18,7%	19,0%	18,7%	19,3%	19,2%	18,1%	18,9%	
Miércoles	Recuento	24	24	23	22	23	23	24	26	25	23	24	-6,7%
	Porcentaje	17,5%	18,5%	18,1%	18,3%	18,3%	18,0%	18,3%	18,0%	18,0%	17,6%	18,1%	
Jueves	Recuento	23	22	21	20	22	21	22	25	24	22	22	-4,9%
	Porcentaje	16,6%	17,2%	16,4%	16,8%	17,1%	16,8%	16,8%	17,0%	16,9%	16,9%	16,9%	
Viernes	Recuento	22	21	21	19	20	20	21	23	23	21	21	-4,5%
	Porcentaje	16,1%	15,8%	16,6%	16,1%	15,7%	15,9%	15,9%	15,8%	16,1%	16,5%	16,1%	
Sábado	Recuento	8,0	6,9	6,8	6,3	6,6	6,3	6,3	6,9	6,9	6,8	7	-14,3%
	Porcentaje	5,8%	5,3%	5,4%	5,3%	5,2%	4,9%	4,9%	4,7%	4,9%	5,3%	5,2%	
Domingo	Recuento	4,5	4,0	3,8	3,5	3,8	3,9	4,0	4,2	4,3	4,7	4	3,1%
	Porcentaje	3,3%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%	3,0%	2,8%	3,1%	3,6%	3,1%	
Total	Recuento	138	130	125	119	126	128	131	147	141	128	131	-6,8%
	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 80. Accidentes de tráfico en jornada (ATJ), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Media	Diferencia 2003- 2012
Lunes	Recuento	26	22	22	21	24	22	20	19	17	15	21	-41,6%
	Porcentaje	19,8%	19,2%	19,7%	19,4%	19,7%	19,2%	19,2%	18,9%	18,6%	18,7%	19,3%	
Martes	Recuento	26	21	21	19	23	22	18	18	16	14	20	-44,4%
	Porcentaje	19,6%	18,5%	19,0%	18,3%	18,6%	18,9%	17,9%	18,1%	17,7%	17,6%	18,5%	
Miércoles	Recuento	23	20	20	19	22	21	19	18	16	15	19	-37,2%
	Porcentaje	17,7%	18,1%	18,2%	17,9%	18,4%	18,1%	18,7%	17,8%	18,0%	18,0%	18,1%	
Jueves	Recuento	22	20	19	19	21	19	18	17	15	14	18	-35,7%
	Porcentaje	16,9%	17,4%	17,2%	17,7%	17,4%	16,6%	17,6%	17,3%	17,1%	17,5%	17,2%	
Viernes	Recuento	22	19	18	18	20	20	17	17	15	14	18	-38,0%
	Porcentaje	16,8%	17,1%	16,3%	17,3%	16,7%	17,3%	16,2%	17,1%	17,1%	16,8%	16,9%	
Sábado	Recuento	7,7	6,6	6,3	6,3	6,6	6,8	6,0	6,3	5,7	5,2	6	-32,9%
	Porcentaje	5,9%	5,8%	5,6%	5,9%	5,4%	5,9%	5,8%	6,3%	6,4%	6,4%	5,9%	
Domingo	Recuento	4,5	4,3	4,3	3,8	4,7	4,5	4,6	4,5	4,6	4,0	4	-9,9%
	Porcentaje	3,4%	3,8%	3,9%	3,6%	3,9%	4,0%	4,5%	4,5%	5,1%	4,9%	4,1%	
Total	Recuento	132	112	112	106	121	114	102	99	89	82	107	-38,2%
	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100,0%	100,0%	

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

11. Accidentes laborales viales, distribución por hora del día

Tabla 81. Distribución de los ALV por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos.										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	2.296	3.571	5.138	4.545	6.074	5.522	4.490	4.016	3.666	3.309
2	802	648	899	859	2.017	2.491	1.501	832	705	671
3	727	583	801	793	1.817	2.307	1.467	754	626	493
4	729	568	881	809	1.801	2.312	1.494	727	696	626
5	1.653	1.126	1.968	1.860	2.639	2.824	2.070	1.628	1.397	1.321
6	3.647	2.525	4.037	3.945	4.489	4.272	3.756	3.463	2.971	2.771
7	9.628	8.003	11.559	11.551	11.937	10.731	9.753	9.811	8.389	7.806
8	13.342	11.086	16.108	16.304	16.308	16.487	13.693	14.005	12.183	10.692
9	9.402	6.677	9.707	9.818	10.204	9.514	9.121	9.723	8.811	7.956
10	8.015	8.151	7.201	7.191	7.755	7.377	7.011	7.258	6.607	6.084
11	7.072	6.182	6.306	6.440	6.945	6.807	6.456	6.900	6.237	5.346
12	7.906	6.779	7.116	7.175	7.793	7.513	7.009	7.363	6.695	5.773
13	8.373	8.232	8.573	8.618	8.737	7.765	7.222	7.379	6.892	5.939
14	10.172	10.639	11.394	11.844	11.670	10.292	9.426	9.509	9.049	8.198
15	8.388	8.789	9.607	9.905	10.008	9.351	8.597	8.791	8.295	7.584
16	6.080	5.438	5.858	5.905	6.446	5.885	5.384	5.491	5.103	4.753
17	5.523	4.649	5.109	5.035	5.379	5.047	4.529	4.830	4.373	3.847
18	6.348	5.735	5.992	6.048	6.333	5.432	4.797	5.058	4.428	3.825
19	5.663	5.711	5.881	5.895	6.250	5.122	4.391	4.281	3.831	3.289
20	3.935	4.192	4.116	4.111	4.222	3.695	3.311	3.133	2.802	2.674
21	2.751	2.709	2.855	2.817	3.075	2.929	2.636	2.582	2.516	2.449
22	2.847	2.894	3.013	3.057	3.333	3.214	2.758	2.786	2.584	2.417
23	1.497	1.490	1.609	1.580	1.951	1.945	1.543	1.475	1.403	1.284
24	487	697	733	746	816	1.295	1.170	775	682	614
Total	127.283	117.074	136.461	136.851	147.999	140.129	123.585	122.570	110.941	99.721

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 82. Accidentes <i>in itinere</i>, distribución por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos.										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	1.490	2.679	3.762	3.534	4.433	3.655	3.286	3.253	2.950	2.688
2	396	292	415	416	809	902	563	318	270	268
3	370	237	339	368	737	856	567	256	213	180
4	369	280	444	392	794	868	608	327	255	252
5	1.238	823	1.564	1.460	1.765	1.643	1.316	1.214	1.018	975
6	2.975	2.164	3.520	3.392	3.515	3.135	2.994	2.962	2.499	2.358
7	8.266	7.297	10.532	10.588	10.541	9.321	8.691	8.883	7.564	7.061
8	10.437	9.592	13.900	14.152	13.838	14.153	11.574	11.779	10.271	9.015
9	5.812	4.313	6.439	6.650	6.607	6.240	6.012	6.051	5.375	5.005
10	3.001	2.993	2.260	2.318	2.486	2.528	2.180	1.936	1.779	1.752
11	2.204	1.204	1.219	1.184	1.517	1.519	1.275	1.111	1.030	993
12	2.587	1.537	1.576	1.601	1.870	1.948	1.652	1.480	1.308	1.327
13	4.672	4.602	4.796	4.780	4.716	3.992	3.673	3.591	3.339	2.889
14	7.590	8.407	9.045	9.466	9.285	7.993	7.275	7.233	6.899	6.166
15	6.442	7.177	7.822	8.110	8.273	7.828	7.109	7.086	6.687	6.090
16	3.734	3.394	3.808	3.796	4.280	3.912	3.535	3.409	3.157	2.969
17	3.034	2.396	2.642	2.681	2.900	2.856	2.398	2.449	2.208	2.048
18	3.890	3.474	3.806	3.823	4.129	3.623	3.014	3.009	2.505	2.225
19	3.866	4.154	4.270	4.411	4.744	3.871	3.192	2.956	2.604	2.164
20	2.837	3.126	3.112	3.177	3.327	2.904	2.493	2.227	1.961	1.875
21	1.910	1.927	2.097	2.022	2.300	2.214	1.913	1.776	1.763	1.657
22	1.899	2.092	2.181	2.197	2.428	2.437	2.012	1.860	1.740	1.669
23	816	821	910	888	1.248	1.272	926	810	766	683
24	288	462	462	473	544	1.050	879	465	405	377
Total	80.123	75.443	90.921	91.879	97.086	90.720	79.137	76.441	68.566	62.686

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 83. Accidentes en jornada, distribución por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	806	892	1.376	1.011	1.641	1.867	1.204	763	716	621
2	406	356	484	443	1.208	1.589	938	514	435	403
3	357	346	462	425	1.080	1.451	900	498	413	313
4	360	288	437	417	1.007	1.444	886	400	441	374
5	415	303	404	400	874	1.181	754	414	379	346
6	672	361	517	553	974	1.137	762	501	472	413
7	1.362	706	1.027	963	1.396	1.410	1.062	928	825	745
8	2.905	1.494	2.208	2.152	2.470	2.334	2.119	2.226	1.912	1.677
9	3.590	2.364	3.268	3.168	3.597	3.274	3.109	3.672	3.436	2.951
10	5.014	5.158	4.941	4.873	5.269	4.849	4.831	5.322	4.828	4.332
11	4.868	4.978	5.087	5.256	5.428	5.288	5.181	5.789	5.207	4.353
12	5.319	5.242	5.540	5.574	5.923	5.565	5.357	5.883	5.387	4.446
13	3.701	3.630	3.777	3.838	4.021	3.773	3.549	3.788	3.553	3.050
14	2.582	2.232	2.349	2.378	2.385	2.299	2.151	2.276	2.150	2.032
15	1.946	1.612	1.785	1.795	1.735	1.523	1.488	1.705	1.608	1.494
16	2.346	2.044	2.050	2.109	2.166	1.973	1.849	2.082	1.946	1.784
17	2.489	2.253	2.467	2.354	2.479	2.191	2.131	2.381	2.165	1.799
18	2.458	2.261	2.186	2.225	2.204	1.809	1.783	2.049	1.923	1.600
19	1.797	1.557	1.611	1.484	1.506	1.251	1.199	1.325	1.227	1.125
20	1.098	1.066	1.004	934	895	791	818	906	841	799
21	841	782	758	795	775	715	723	806	753	792
22	948	802	832	860	905	777	746	926	844	748
23	681	669	699	692	703	673	617	665	637	601
24	199	235	271	273	272	245	291	310	277	237
Total	47.160	41.631	45.540	44.972	50.913	49.409	44.448	46.129	42.375	37.035

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

12. Accidentes laborales viales. Distribución por hora de la jornada laboral.

Tabla 84.1. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por hora del día, 2003-2012. Valores absolutos.										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	3.958	2.926	3.535	3.421	3.880	3.239	2.880	2.938	2.571	2.295
2	3.613	3.416	3.723	3.788	4.229	3.653	3.303	3.293	2.961	2.611
3	2.643	3.525	3.225	3.225	3.573	3.244	2.969	2.928	2.764	2.439
4	2.698	2.683	2.986	2.978	3.230	2.874	2.457	2.501	2.271	1.912
5	2.070	2.142	2.450	2.380	2.629	2.263	2.049	2.178	1.791	1.524
6	1.990	1.985	2.119	2.154	2.525	2.194	1.855	1.848	1.624	1.432
7	1.534	1.476	1.683	1.631	1.865	1.549	1.345	1.336	1.211	1.090
8	1.248	1.229	1.234	1.208	1.513	1.118	994	946	770	697
9	359	199	213	195	506	410	286	194	134	116
10	82	163	94	109	358	439	219	108	92	76
11	56	533	63	58	252	405	215	86	72	73
12	54	91	124	94	321	492	272	129	106	77
Más de 12	0	0	0	0	60	1.427	654	89	61	58
Perdidos	2.793	0	94	6	0	0	0	3	1	1
Total	23.098	20.368	21.543	21.247	24.941	23.307	19.498	18.577	16.429	14.401

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 84.2. Accidentes de tráfico en jornada (J-T), distribución por hora de la jornada laboral, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	17,1%	14,4%	16,4%	16,1%	15,6%	13,9%	14,8%	15,8%	15,6%	15,9%
2	15,6%	16,8%	17,3%	17,8%	17,0%	15,7%	16,9%	17,7%	18,0%	18,1%
3	11,4%	17,3%	15,0%	15,2%	14,3%	13,9%	15,2%	15,8%	16,8%	16,9%
4	11,7%	13,2%	13,9%	14,0%	13,0%	12,3%	12,6%	13,5%	13,8%	13,3%
5	9,0%	10,5%	11,4%	11,2%	10,5%	9,7%	10,5%	11,7%	10,9%	10,6%
6	8,6%	9,7%	9,8%	10,1%	10,1%	9,4%	9,5%	9,9%	9,9%	9,9%
7	6,6%	7,2%	7,8%	7,7%	7,5%	6,6%	6,9%	7,2%	7,4%	7,6%
8	5,4%	6,0%	5,7%	5,7%	6,1%	4,8%	5,1%	5,1%	4,7%	4,8%
9	1,6%	1,0%	1,0%	0,9%	2,0%	1,8%	1,5%	1,0%	0,8%	0,8%
10	0,4%	0,8%	0,4%	0,5%	1,4%	1,9%	1,1%	0,6%	0,6%	0,5%
11	0,2%	2,6%	0,3%	0,3%	1,0%	1,7%	1,1%	0,5%	0,4%	0,5%
12	0,2%	0,4%	0,6%	0,4%	1,3%	2,1%	1,4%	0,7%	0,6%	0,5%
Más de 12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	6,1%	3,4%	0,5%	0,4%	0,4%
Perdidos	12,1%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100%									

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 85.1. Accidentes en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por hora de la jornada laboral, 2003-2012. Valores absolutos.										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	3.644	2.863	3.497	3.437	3.235	3.046	3.043	3.570	3.376	3.090
2	4.005	4.084	4.553	4.077	4.211	3.850	4.028	4.704	4.538	4.015
3	3.240	4.389	3.855	3.936	4.099	3.938	3.836	4.653	4.341	3.773
4	2.944	3.356	3.566	3.582	3.828	3.598	3.739	4.386	4.057	3.453
5	2.096	2.559	2.636	2.758	3.006	2.702	2.808	3.198	3.049	2.613
6	1.959	2.305	2.252	2.369	2.530	2.344	2.409	2.815	2.599	2.253
7	1.521	1.736	1.822	1.729	2.006	1.786	1.691	2.096	1.993	1.635
8	1.214	1.229	1.238	1.249	1.467	1.244	1.144	1.316	1.228	1.112
9	213	158	188	196	408	458	358	251	214	176
10	97	189	133	124	394	601	389	172	165	151
11	49	557	104	106	339	614	382	148	125	112
12	81	117	114	161	376	590	403	152	139	129
Más de 12	0	0	0	0	73	1.331	718	88	122	121
Perdidos	2.999	0	39	1	0	0	2	3	0	1
Total	24.062	23.542	23.997	23.725	25.972	26.102	24.950	27.552	25.946	22.634
Fuente: MEYSS y elaboración propia.										

Tabla 85.2. Accidentes en jornada no de tráfico (J-noT), distribución por hora de la jornada laboral, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	17,1%	14,4%	16,4%	16,1%	15,6%	13,9%	14,8%	15,8%	15,6%	15,9%
2	15,6%	16,8%	17,3%	17,8%	17,0%	15,7%	16,9%	17,7%	18,0%	18,1%
3	11,4%	17,3%	15,0%	15,2%	14,3%	13,9%	15,2%	15,8%	16,8%	16,9%
4	11,7%	13,2%	13,9%	14,0%	13,0%	12,3%	12,6%	13,5%	13,8%	13,3%
5	9,0%	10,5%	11,4%	11,2%	10,5%	9,7%	10,5%	11,7%	10,9%	10,6%
6	8,6%	9,7%	9,8%	10,1%	10,1%	9,4%	9,5%	9,9%	9,9%	9,9%
7	6,6%	7,2%	7,8%	7,7%	7,5%	6,6%	6,9%	7,2%	7,4%	7,6%
8	5,4%	6,0%	5,7%	5,7%	6,1%	4,8%	5,1%	5,1%	4,7%	4,8%
9	1,6%	1,0%	1,0%	0,9%	2,0%	1,8%	1,5%	1,0%	0,8%	0,8%
10	0,4%	0,8%	0,4%	0,5%	1,4%	1,9%	1,1%	0,6%	0,6%	0,5%
11	0,2%	2,6%	0,3%	0,3%	1,0%	1,7%	1,1%	0,5%	0,4%	0,5%
12	0,2%	0,4%	0,6%	0,4%	1,3%	2,1%	1,4%	0,7%	0,6%	0,5%
Más de 12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	6,1%	3,4%	0,5%	0,4%	0,4%
Perdidos	12,1%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100%									

13. Accidentes *in itinere*, ¿al ir o al volver del trabajo?

Tabla 86. Accidentes de tráfico in itinere (I-T), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Valores absolutos.										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Al ir al trabajo										
Recuento	16.717	28.894	29.842	32.234	35.087	40.378	28.830	30.169	27.114	24.275
Porcentaje	44,1%	63,8%	59,3%	64,4%	56,5%	69,0%	58,4%	64,4%	63,8%	63,9%
Al volver del trabajo										
Recuento	9.843	16.364	12.096	16.880	20.585	18.155	16.318	16.699	15.395	13.735
Porcentaje	26,0%	36,2%	24,0%	33,7%	33,1%	31,0%	33,1%	35,6%	36,2%	36,1%
Perdidos										
Recuento	11.346	0	8.373	950	6.425	0	4.187	1	0	0
Porcentaje	29,9%	0,0%	16,6%	1,9%	10,3%	0,0%	8,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Total										
Recuento	37.906	45.258	50.311	50.064	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Fuente: MEYSS y elaboración propia.										

Tabla 87. Accidentes in itinere no de tráfico (I-noT), distribución por la ida y la vuelta del trabajo, 2003-2012. Porcentaje de los valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Al ir al trabajo										
Recuento	18.004	27.047	27.243	29.531	22.678	24.629	19.661	21.719	18.928	17.875
Porcentaje	42,6%	69,8%	67,1%	70,6%	64,8%	76,5%	66,0%	73,4%	72,6%	72,4%
Al volver del trabajo										
Recuento	7.530	11.715	7.742	11.891	9.077	7.558	7.348	7.852	7.129	6.801
Porcentaje	17,8%	30,2%	19,1%	28,4%	25,9%	23,5%	24,7%	26,6%	27,4%	27,6%
Perdidos										
Recuento	16.683	0	5.627	393	3.234	0	2.793	1	0	0
Porcentaje	39,5%	0,0%	13,9%	0,9%	9,2%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Total										
Recuento	42.217	38.762	40.612	41.815	34.989	32.187	29.802	29.572	26.057	24.676
Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

14. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por sexos

Tabla 88.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	81.322	78.821	83.421	83.414	89.973	81.736	69.720	69.128	62.545	55.013	10,6%	-38,9%	-32,4%
Mujer	41.387	44.487	49.156	49.958	54.535	55.359	51.418	50.974	46.233	42.702	31,8%	-21,7%	3,2%
Total	122.709	123.308	132.577	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 88.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de Incidencia													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	759	717	726	706	746	692	650	663	616	573	-1,8%	-23,2%	-24,6%
Mujer	612	622	637	614	641	639	614	614	559	532	4,7%	-16,9%	-13,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 89.1. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	2.989	2.872	2.498	2.235	2.301	1.989	1.529	1.583	1.371	1.271	-23,0%	-44,8%	-57,5%
Mujer	846	948	779	615	597	548	520	512	429	467	-29,4%	-21,8%	-44,8%
Total	3.835	3.820	3.277	2.850	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 89.2. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	27,9	26,1	21,8	18,9	19,1	16,8	14,2	15,2	13,5	13,2	-31,6%	-30,6%	-52,6%
Mujer	12,5	13,3	10,1	7,6	7,0	6,3	6,2	6,2	5,2	5,8	-44,0%	-17,0%	-53,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 90.1. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	656	671	540	549	527	450	354	342	330	236	-19,7%	-55,2%	-64,0%
Mujer	83	131	69	80	66	47	44	31	33	32	-20,5%	-51,5%	-61,4%
Total	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 90.2. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	6,12	6,11	4,70	4,65	4,37	3,81	3,30	3,28	3,25	2,46	-28,7%	-43,8%	-59,9%
Mujer	1,23	1,83	0,89	0,98	0,78	0,54	0,53	0,37	0,40	0,40	-36,8%	-48,6%	-67,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 91.1. Accidentes de tráfico en itinere leves (ATIT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	22.220	26.068	28.730	28.547	34.974	30.907	24.890	23.178	20.928	18.415	57,4%	-47,3%	-17,1%
Mujer	13.867	17.172	19.677	19.857	25.289	26.116	23.239	22.593	20.677	18.737	82,4%	-25,9%	35,1%
Total	36.087	43.240	48.407	48.404	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 91.2. Accidentes de tráfico en itinere leves (ATIT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	207,38	237,24	250,15	241,75	289,82	261,81	231,90	222,36	206,14	191,66	39,8%	-33,9%	-7,6%
Mujer	205,11	240,03	254,82	244,23	297,08	301,41	277,52	272,18	250,06	233,50	44,8%	-21,4%	13,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 92.1. Accidentes en itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	23.594	19.091	19.791	20.336	15.895	13.416	11.732	11.116	9.579	8.616	-32,6%	-45,8%	-63,5%
Mujer	17.607	18.616	20.194	20.891	18.727	18.418	17.763	18.148	16.200	15.782	6,4%	-15,7%	-10,4%
Total	41.201	37.707	39.985	41.227	34.622	31.834	29.495	29.264	25.779	24.398	-16,0%	-29,5%	-40,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 92.2. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	220	174	172	172	132	114	109	107	94	90	-40,2%	-31,9%	-59,3%
Mujer	260	260	262	257	220	213	212	219	196	197	-15,5%	-10,6%	-24,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 93.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	18.114	18.005	18.152	18.023	19.888	19.575	18.253	20.598	19.492	16.947	9,8%	-14,8%	-6,4%
Mujer	5.331	5.027	5.418	5.312	5.588	6.026	6.288	6.411	5.909	5.218	4,8%	-6,6%	-2,1%
Total	23.445	23.032	23.570	23.335	25.476	25.601	24.541	27.009	25.401	22.165	8,7%	-13,0%	-5,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 93.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	169	164	158	153	165	166	170	198	192	176	-2,5%	7,0%	4,3%
Mujer	79	70	70	65	66	70	75	77	71	65	-16,8%	-0,9%	-17,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 94.1. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	17.394	15.657	16.748	16.508	19.216	17.838	14.845	14.236	12.546	11.035	10,5%	-42,6%	-36,6%
Mujer	4.582	3.672	3.867	3.898	4.931	4.799	4.128	3.822	3.447	2.965	7,6%	-39,9%	-35,3%
Total	21.976	19.329	20.615	20.406	24.147	22.637	18.973	18.058	15.993	14.000	9,9%	-42,0%	-36,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 94.2. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	162	142	146	140	159	151	138	137	124	115	-1,9%	-27,9%	-29,3%
Mujer	43	33	34	33	41	41	38	37	34	31	-4,4%	-24,5%	-27,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 95.1. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	1.136	1.268	1.210	1.078	1.184	993	749	663	573	541	4,2%	-54,3%	-52,4%
Mujer	368	444	396	290	346	297	287	270	203	217	-6,0%	-37,3%	-41,0%
Total	1.504	1.712	1.606	1.368	1.530	1.290	1.036	933	776	758	1,7%	-50,5%	-49,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 95.2. Accidentes de tráfico in itinere graves I-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	10,6	11,5	10,5	9,1	9,8	8,4	7,0	6,4	5,6	5,6	-7,5%	-42,6%	-46,9%
Mujer	5,4	6,2	5,1	3,6	4,1	3,4	3,4	3,3	2,5	2,7	-25,3%	-33,5%	-50,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 96.1. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	593	516	326	324	187	164	138	139	103	107	-68,5%	-42,8%	-82,0%
Mujer	306	354	248	200	143	154	140	146	138	159	-53,3%	11,2%	-48,0%
Total	899	870	574	524	330	318	278	285	241	266	-63,3%	-19,4%	-70,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 96.2. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	5,5	4,7	2,8	2,7	1,5	1,4	1,3	1,3	1,0	1,1	-72,0%	-28,1%	-79,9%
Mujer	4,5	4,9	3,2	2,5	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7	2,0	-62,9%	18,0%	-56,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 97.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	442	371	305	281	360	362	274	402	391	344	-18,6%	-4,4%	-22,2%
Mujer	78	76	66	53	50	48	49	55	48	49	-35,9%	-2,0%	-37,2%
Total	520	447	371	334	410	410	323	457	439	393	-21,2%	-4,1%	-24,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 97.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	4,1	3,4	2,7	2,4	3,0	3,1	2,6	3,9	3,9	3,6	-27,7%	20,0%	-13,2%
Mujer	1,2	1,1	0,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	-49,1%	4,0%	-47,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 98.1. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	818	717	657	552	570	470	368	379	304	279	-30,3%	-51,1%	-65,9%
Mujer	94	74	69	72	58	49	44	41	40	42	-38,3%	-27,6%	-55,3%
Total	912	791	726	624	628	519	412	420	344	321	-31,1%	-48,9%	-64,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 98.2. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	7,6	6,5	5,7	4,7	4,7	4,0	3,4	3,6	3,0	2,9	-38,1%	-38,5%	-62,0%
Mujer	1,4	1,0	0,9	0,9	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	-51,0%	-23,2%	-62,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 99.1. Accidentes de tráfico en itinere mortales (I-T-M), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	262	243	249	232	252	186	138	142	104	79	-3,8%	-68,7%	-69,8%
Mujer	53	63	49	60	52	34	32	23	24	21	-1,9%	-59,6%	-60,4%
Total	315	306	298	292	304	220	170	165	128	100	-3,5%	-67,1%	-68,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 99.2. Accidentes de tráfico en itinere mortales (I-T-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	2,45	2,21	2,17	1,96	2,09	1,58	1,29	1,36	1,02	0,82	-14,6%	-60,6%	-66,4%
Mujer	0,78	0,88	0,63	0,74	0,61	0,39	0,38	0,28	0,29	0,26	-22,1%	-57,2%	-66,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 100.1. Accidentes en itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	99	133	44	58	35	34	25	18	33	9	-64,6%	-74,3%	-90,9%
Mujer	18	52	9	6	2	1	4	5	4	3	-88,9%	50,0%	-83,3%
Total	117	185	53	64	37	35	29	23	37	12	-68,4%	-67,6%	-89,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 100.2. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
Hombre	0,92	1,21	0,38	0,49	0,29	0,29	0,23	0,17	0,33	0,09	-68,6%	-87,7%	-89,9%
Mujer	0,27	0,73	0,12	0,07	0,02	0,01	0,05	0,06	0,05	0,04	-91,2%	59,1%	-86,0%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 101.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
Hombre	95	58	55	55	84	85	85	85	102	72	-11,6%	-14,3%	-24,2%
Mujer	2	5	1	1	2	6	1	1	4	4	0,0%	100,0%	100,0%
Total	97	63	56	56	86	91	86	86	106	76	-11,3%	-11,6%	-21,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 101.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
Hombre	0,89	0,53	0,48	0,47	0,70	0,72	0,79	0,82	1,00	0,75	-21,5%	7,7%	-15,5%
Mujer	0,03	0,07	0,01	0,01	0,02	0,07	0,01	0,01	0,05	0,05	-20,6%	112,2%	68,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 102.1. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por sexo, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
Hombre	200	237	192	204	156	145	106	97	91	76	-22,0%	-51,3%	-62,0%
Mujer	10	11	10	13	10	6	7	2	1	4	0,0%	-60,0%	-60,0%
Total	210	248	202	217	166	151	113	99	92	80	-21,0%	-51,8%	-61,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 102.2. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por sexo, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Hombre	1,87	2,16	1,67	1,73	1,29	1,23	0,99	0,93	0,90	0,79	-30,7%	-38,8%	-57,6%
Mujer	0,15	0,15	0,13	0,16	0,12	0,07	0,08	0,02	0,01	0,05	-20,6%	-57,6%	-66,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

15. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por tramos de edad

Tabla 103.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	29.839	28.245	28.162	27.451	28.515	22.964	15.542	13.249	10.626	7.901	-4,4%	-72,3%	-73,5%
De 25 a 34 años	42.992	43.625	47.796	47.964	51.982	48.352	41.215	39.812	34.755	29.096	20,9%	-44,0%	-32,3%
De 35 a 44 años	26.223	27.609	30.182	30.996	34.286	34.570	32.617	33.505	31.500	28.867	30,7%	-15,8%	10,1%
De 45 a 54 años	16.592	16.236	18.213	18.737	20.642	21.756	22.011	23.370	22.172	21.639	24,4%	4,8%	30,4%
De 55 y más años	7.063	7.578	8.223	8.224	9.083	9.453	9.753	10.166	9.725	10.212	28,6%	12,4%	44,6%
Total	122.709	123.293	132.576	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 103.2. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
De 16 a 24 años	1.571	1.495	1.389	1.345	1.416	1.250	1.112	1.095	1.020	926	-9,9%	-34,6%	-41,0%
De 25 a 34 años	802	781	818	800	845	809	766	783	727	672	5,3%	-20,5%	-16,3%
De 35 a 44 años	536	544	565	556	591	593	582	599	560	525	10,2%	-11,1%	-2,1%
De 45 a 54 años	476	444	467	454	476	490	501	520	487	480	0,0%	0,8%	0,8%
De 55 y más años	383	391	391	374	399	397	418	434	401	418	4,0%	4,8%	8,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 104.1. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003-2007	Diferencia 2007-2012	Diferencia 2003-2012
De 16 a 24 años	713	721	561	430	472	307	194	166	124	101	-33,8%	-78,6%	-85,8%
De 25 a 34 años	1.120	1.084	955	839	752	677	529	461	398	329	-32,9%	-56,3%	-70,6%
De 35 a 44 años	935	956	783	716	759	653	555	595	489	495	-18,8%	-34,8%	-47,1%
De 45 a 54 años	696	676	648	562	595	593	498	579	503	509	-14,5%	-14,5%	-26,9%
De 55 y más años	371	383	330	303	320	307	273	294	286	304	-13,7%	-5,0%	-18,1%
Total	3.835	3.820	3.277	2.850	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 104.2. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	37,5	38,2	27,7	21,1	23,4	16,7	13,9	13,7	11,9	11,8	-37,6%	-49,5%	-68,5%
De 25 a 34 años	20,9	19,4	16,3	14,0	12,2	11,3	9,8	9,1	8,3	7,6	-41,5%	-37,9%	-63,7%
De 35 a 44 años	19,1	18,8	14,7	12,8	13,1	11,2	9,9	10,6	8,7	9,0	-31,6%	-31,2%	-52,9%
De 45 a 54 años	20,0	18,5	16,6	13,6	13,7	13,4	11,3	12,9	11,1	11,3	-31,3%	-17,7%	-43,5%
De 55 y más años	20,1	19,7	15,7	13,8	14,0	12,9	11,7	12,6	11,8	12,4	-30,2%	-11,5%	-38,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 105.1. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	88	121	64	75	77	50	35	17	21	12	-12,5%	-84,4%	-86,4%
De 25 a 34 años	223	252	183	175	148	119	89	87	71	53	-33,6%	-64,2%	-76,2%
De 35 a 44 años	179	193	140	171	145	130	112	113	107	78	-19,0%	-46,2%	-56,4%
De 45 a 54 años	148	145	139	114	140	124	109	105	108	68	-5,4%	-51,4%	-54,1%
De 55 y más años	101	91	83	94	83	74	53	51	56	57	-17,8%	-31,3%	-43,6%
Total	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 105.2. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	4,63	6,41	3,16	3,67	3,82	2,72	2,51	1,40	2,02	1,41	-17,5%	-63,2%	-69,6%
De 25 a 34 años	4,16	4,51	3,13	2,92	2,41	1,99	1,65	1,71	1,49	1,22	-42,2%	-49,1%	-70,6%
De 35 a 44 años	3,66	3,80	2,62	3,07	2,50	2,23	2,00	2,02	1,90	1,42	-31,7%	-43,2%	-61,2%
De 45 a 54 años	4,25	3,97	3,57	2,76	3,23	2,79	2,48	2,34	2,37	1,51	-23,9%	-53,3%	-64,5%
De 55 y más años	5,48	4,69	3,94	4,28	3,64	3,11	2,27	2,18	2,31	2,33	-33,5%	-36,0%	-57,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 106.1. Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	10.562	12.253	12.652	12.046	14.732	12.059	7.906	6.529	5.236	3.956	39,5%	-73,1%	-62,5%
De 25 a 34 años	13.845	16.922	19.465	19.404	24.114	22.699	19.347	18.381	16.276	13.909	74,2%	-42,3%	0,5%
De 35 a 44 años	6.786	8.409	9.796	10.237	12.991	13.401	12.298	12.363	11.672	10.880	91,4%	-16,2%	60,3%
De 45 a 54 años	3.596	4.138	4.738	4.995	6.190	6.639	6.371	6.432	6.254	6.251	72,1%	1,0%	73,8%
De 55 y más años	1.298	1.514	1.756	1.722	2.236	2.225	2.207	2.066	2.167	2.156	72,3%	-3,6%	66,1%
Total	36.087	43.236	48.407	48.404	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 106.2. Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2003-2007	2007-2012	2003-2012
De 16 a 24 años	556	649	624	590	732	657	566	539	503	464	31,6%	-36,6%	-16,6%
De 25 a 34 años	258	303	333	324	392	380	360	362	341	321	51,7%	-18,1%	24,3%
De 35 a 44 años	139	166	184	184	224	230	219	221	208	198	61,3%	-11,6%	42,6%
De 45 a 54 años	103	113	122	121	143	150	145	143	137	139	38,4%	-2,9%	34,4%
De 55 y más años	70	78	83	78	98	93	95	88	89	88	39,3%	-10,2%	25,2%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 107.1. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2003-2007	2007-2012	2003-2012
De 16 a 24 años	9.087	7.370	7.250	7.390	5.370	4.007	2.612	2.320	1.809	1.340	-40,9%	-75,0%	-85,3%
De 25 a 34 años	13.287	11.804	12.548	13.045	10.217	9.089	7.760	7.463	6.356	5.389	-23,1%	-47,3%	-59,4%
De 35 a 44 años	8.685	8.488	9.083	9.416	8.217	7.591	7.480	7.435	6.784	6.304	-5,4%	-23,3%	-27,4%
De 45 a 54 años	6.968	6.532	7.308	7.492	7.013	7.197	7.429	7.636	6.862	6.822	0,6%	-2,7%	-2,1%
De 55 y más años	3.174	3.506	3.795	3.884	3.805	3.950	4.214	4.410	3.968	4.543	19,9%	19,4%	43,1%
Total	41.201	37.700	39.984	41.227	34.622	31.834	29.495	29.264	25.779	24.398	-16,0%	-29,5%	-40,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 107.2. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	478	390	358	362	267	218	187	192	174	157	-44,3%	-41,1%	-67,2%
De 25 a 34 años	248	211	215	218	166	152	144	147	133	124	-33,0%	-25,1%	-49,8%
De 35 a 44 años	178	167	170	169	142	130	134	133	121	115	-20,3%	-19,0%	-35,4%
De 45 a 54 años	200	179	188	181	162	162	169	170	151	151	-19,1%	-6,4%	-24,3%
De 55 y más años	172	181	180	177	167	166	181	188	164	186	-3,1%	11,3%	7,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 108.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	4.343	3.607	3.301	3.198	2.939	2.295	1.843	1.701	1.389	940	-32,3%	-68,0%	-78,4%
De 25 a 34 años	7.750	7.667	7.924	7.837	8.296	8.079	7.042	7.440	6.555	5.230	7,0%	-37,0%	-32,5%
De 35 a 44 años	6.115	6.486	6.723	6.580	7.523	7.831	7.693	8.577	8.353	7.258	23,0%	-3,5%	18,7%
De 45 a 54 años	3.638	3.596	3.921	3.998	4.685	5.221	5.624	6.579	6.462	6.122	28,8%	30,7%	68,3%
De 55 y más años	1.599	1.675	1.701	1.722	2.033	2.175	2.339	2.712	2.642	2.615	27,1%	28,6%	63,5%
Total	23.445	23.031	23.570	23.335	25.476	25.601	24.541	27.009	25.401	22.165	8,7%	-13,0%	-5,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 108.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT -L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	229	191	163	157	146	125	132	141	133	110	-36,2%	-24,5%	-51,8%
De 25 a 34 años	145	137	136	131	135	135	131	146	137	121	-6,7%	-10,5%	-16,5%
De 35 a 44 años	125	128	126	118	130	134	137	153	149	132	3,7%	1,8%	5,6%
De 45 a 54 años	104	98	101	97	108	118	128	146	142	136	3,5%	25,7%	30,1%
De 55 y más años	87	86	81	78	89	91	100	116	109	107	2,8%	19,9%	23,2%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 108.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT -L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	229	191	163	157	146	125	132	141	133	110	-36,2%	-24,5%	-51,8%
De 25 a 34 años	145	137	136	131	135	135	131	146	137	121	-6,7%	-10,5%	-16,5%
De 35 a 44 años	125	128	126	118	130	134	137	153	149	132	3,7%	1,8%	5,6%
De 45 a 54 años	104	98	101	97	108	118	128	146	142	136	3,5%	25,7%	30,1%
De 55 y más años	87	86	81	78	89	91	100	116	109	107	2,8%	19,9%	23,2%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 109.1. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	5.847	5.015	4.959	4.817	5.474	4.603	3.181	2.699	2.192	1.665	-6,4%	-69,6%	-71,5%
De 25 a 34 años	8.110	7.232	7.859	7.678	9.355	8.485	7.066	6.528	5.568	4.568	15,4%	-51,2%	-43,7%
De 35 a 44 años	4.637	4.228	4.580	4.763	5.555	5.747	5.146	5.130	4.691	4.425	19,8%	-20,3%	-4,6%
De 45 a 54 años	2.390	1.970	2.246	2.252	2.754	2.699	2.587	2.723	2.594	2.444	15,2%	-11,3%	2,3%
De 55 y más años	992	883	971	896	1.009	1.103	993	978	948	898	1,7%	-11,0%	-9,5%
Total	21.976	19.326	20.615	20.406	24.147	22.637	18.973	18.058	15.993	14.000	9,9%	-42,0%	-36,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 109.2. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	308	265	245	236	272	251	228	223	210	195	-11,7%	-28,2%	-36,8%
De 25 a 34 años	151	130	135	128	152	142	131	128	116	105	0,5%	-30,7%	-30,3%
De 35 a 44 años	95	83	86	85	96	99	92	92	83	81	1,0%	-15,9%	-15,1%
De 45 a 54 años	69	54	58	55	64	61	59	61	57	54	-7,4%	-14,7%	-20,9%
De 55 y más años	54	46	46	41	44	46	43	42	39	37	-17,7%	-17,1%	-31,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 110.1. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	351	424	352	270	309	198	125	96	70	60	-12,0%	-80,6%	-82,9%
De 25 a 34 años	492	527	541	454	471	400	315	265	221	172	-4,3%	-63,5%	-65,0%
De 35 a 44 años	358	420	351	329	388	346	300	261	227	229	8,4%	-41,0%	-36,0%
De 45 a 54 años	205	235	254	218	266	259	213	223	180	206	24,9%	-19,5%	0,5%
De 55 y más años	98	106	108	97	106	87	83	88	78	91	8,2%	-14,2%	-7,1%
Total	1.504	1.712	1.606	1.368	1.530	1.290	1.036	933	776	758	1,7%	-50,5%	-49,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 110.2. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	18,5	22,4	17,4	13,2	15,3	10,8	8,9	7,9	6,7	7,0	-17,0%	-54,1%	-61,9%
De 25 a 34 años	9,2	9,4	9,3	7,6	7,7	6,7	5,9	5,2	4,6	4,0	-16,6%	-48,1%	-56,7%
De 35 a 44 años	7,3	8,3	6,6	5,9	6,7	5,9	5,4	4,7	4,0	4,2	-8,7%	-37,7%	-43,1%
De 45 a 54 años	5,9	6,4	6,5	5,3	5,9	5,8	4,8	5,0	4,0	4,6	0,4%	-22,6%	-22,3%
De 55 y más años	5,3	5,5	5,1	4,4	4,7	3,7	3,6	3,8	3,2	3,7	-12,5%	-20,0%	-30,0%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 111.1. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT -G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	121	109	68	61	27	16	10	11	6	7	-77,7%	-74,1%	-94,2%
De 25 a 34 años	222	216	122	127	49	52	42	35	32	27	-77,9%	-44,9%	-87,8%
De 35 a 44 años	217	200	135	115	84	75	60	62	48	49	-61,3%	-41,7%	-77,4%
De 45 a 54 años	222	216	147	133	95	95	89	104	84	84	-57,2%	-11,6%	-62,2%
De 55 y más años	117	129	102	88	75	80	77	73	71	99	-35,9%	32,0%	-15,4%
Total	899	870	574	524	330	318	278	285	241	266	-63,3%	-19,4%	-70,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 111.2. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT -G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	6,4	5,8	3,4	3,0	1,3	0,9	0,7	0,9	0,6	0,8	-79,0%	-38,8%	-87,1%
De 16 a 24 años	4,1	3,9	2,1	2,1	0,8	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	-80,8%	-21,7%	-85,0%
De 25 a 34 años	4,4	3,9	2,5	2,1	1,4	1,3	1,1	1,1	0,9	0,9	-67,4%	-38,4%	-79,9%
De 35 a 44 años	6,4	5,9	3,8	3,2	2,2	2,1	2,0	2,3	1,8	1,9	-65,6%	-15,0%	-70,7%
De 45 a 54 años	6,4	6,6	4,8	4,0	3,3	3,4	3,3	3,1	2,9	4,0	-48,2%	23,0%	-36,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 112.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	70	54	30	19	28	20	13	17	18	6	-60,0%	-78,6%	-91,4%
De 25 a 34 años	141	105	79	74	69	71	57	71	58	54	-51,1%	-21,7%	-61,7%
De 35 a 44 años	127	119	99	91	118	111	83	125	115	112	-7,1%	-5,1%	-11,8%
De 45 a 54 años	115	101	107	93	121	133	102	144	162	135	5,2%	11,6%	17,4%
De 55 y más años	67	68	56	57	74	75	68	100	86	86	10,4%	16,2%	28,4%
Total	520	447	371	334	410	410	323	457	439	393	-21,2%	-4,1%	-24,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 112.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	3,7	2,9	1,5	0,9	1,4	1,1	0,9	1,4	1,7	0,7	-62,3%	-49,4%	-80,9%
De 25 a 34 años	2,6	1,9	1,4	1,2	1,1	1,2	1,1	1,4	1,2	1,2	-57,4%	11,1%	-52,6%
De 35 a 44 años	2,6	2,3	1,9	1,6	2,0	1,9	1,5	2,2	2,0	2,0	-21,7%	0,2%	-21,5%
De 45 a 54 años	3,3	2,8	2,7	2,3	2,8	3,0	2,3	3,2	3,6	3,0	-15,4%	7,3%	-9,2%
De 55 y más años	3,6	3,5	2,7	2,6	3,2	3,1	2,9	4,3	3,5	3,5	-10,7%	8,3%	-3,3%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 113.1. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	171	134	111	80	108	73	46	42	30	28	-36,8%	-74,1%	-83,6%
De 25 a 34 años	265	236	213	184	163	154	115	90	87	76	-38,5%	-53,4%	-71,3%
De 35 a 44 años	233	217	198	181	169	121	112	147	99	105	-27,5%	-37,9%	-54,9%
De 45 a 54 años	154	124	140	118	123	106	94	108	77	84	-20,1%	-31,7%	-45,5%
De 55 y más años	89	80	64	61	65	65	45	33	51	28	-27,0%	-56,9%	-68,5%
Total	912	791	726	624	628	519	412	420	344	321	-31,1%	-48,9%	-64,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 113.2. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	9,0	7,1	5,5	3,9	5,4	4,0	3,3	3,5	2,9	3,3	-40,4%	-38,8%	-63,5%
De 25 a 34 años	4,9	4,2	3,6	3,1	2,6	2,6	2,1	1,8	1,8	1,8	-46,4%	-33,8%	-64,5%
De 35 a 44 años	4,8	4,3	3,7	3,2	2,9	2,1	2,0	2,6	1,8	1,9	-38,9%	-34,4%	-59,9%
De 45 a 54 años	4,4	3,4	3,6	2,9	2,8	2,4	2,1	2,4	1,7	1,9	-35,8%	-34,3%	-57,8%
De 55 y más años	4,8	4,1	3,0	2,8	2,9	2,7	1,9	1,4	2,1	1,1	-40,9%	-59,9%	-76,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 114.1. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2003-2007	2007-2012	2003-2012
De 16 a 24 años	63	68	41	51	55	37	28	14	11	6	-12,7%	-89,1%	-90,5%
De 25 a 34 años	94	102	105	93	93	62	53	50	35	29	-1,1%	-68,8%	-69,1%
De 35 a 44 años	73	59	68	81	69	59	43	56	40	27	-5,5%	-60,9%	-63,0%
De 45 a 54 años	50	47	55	43	53	43	31	30	30	19	6,0%	-64,2%	-62,0%
De 55 y más años	35	30	29	24	34	19	15	15	12	19	-2,9%	-44,1%	-45,7%
Total	315	306	298	292	304	220	170	165	128	100	-3,5%	-67,1%	-68,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 114.2. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2003-2007	2007-2012	2003-2012
De 16 a 24 años	3,32	3,60	2,02	2,50	2,73	2,01	2,00	1,16	1,06	0,70	-17,7%	-74,2%	-78,8%
De 25 a 34 años	1,75	1,83	1,80	1,55	1,51	1,04	0,99	0,98	0,73	0,67	-13,8%	-55,7%	-61,8%
De 35 a 44 años	1,49	1,16	1,27	1,45	1,19	1,01	0,77	1,00	0,71	0,49	-20,3%	-58,7%	-67,1%
De 45 a 54 años	1,43	1,29	1,41	1,04	1,22	0,97	0,71	0,67	0,66	0,42	-14,8%	-65,5%	-70,6%
De 55 y más años	1,90	1,55	1,38	1,09	1,49	0,80	0,64	0,64	0,49	0,78	-21,4%	-47,9%	-59,1%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 115.1. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	9	22	6	5	1	0	2	0	4	0	-88,9%	n.p.	n.p.
De 25 a 34 años	29	60	6	13	4	3	4	4	4	2	-86,2%	-50,0%	-93,1%
De 35 a 44 años	23	48	9	11	10	4	5	2	7	0	-56,5%	n.p.	n.p.
De 45 a 54 años	39	35	17	18	12	14	10	12	16	8	-69,2%	-33,3%	-79,5%
De 55 y más años	17	20	15	17	10	14	8	5	6	2	-41,2%	-80,0%	-88,2%
Total	117	185	53	64	37	35	29	23	37	12	-41,2%	-80,0%	-88,2%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Nota: En los grupos de edad que registran cero accidentes en 2012 no es posible indicar el porcentaje de disminución.

Tabla 115.2. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	0,47	1,16	0,30	0,24	0,05	0,00	0,14	0,00	0,38	0,00	-89,5%	n.p.	n.p.
De 25 a 34 años	0,54	1,07	0,10	0,22	0,07	0,05	0,07	0,08	0,08	0,05	-88,0%	-29,0%	-91,5%
De 35 a 44 años	0,47	0,95	0,17	0,20	0,17	0,07	0,09	0,04	0,12	0,00	-63,4%	n.p.	n.p.
De 45 a 54 años	1,12	0,96	0,44	0,44	0,28	0,32	0,23	0,27	0,35	0,18	-75,3%	-35,9%	-84,1%
De 55 y más años	0,92	1,03	0,71	0,77	0,44	0,59	0,34	0,21	0,25	0,08	-52,4%	-81,4%	-91,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Nota: En los grupos de edad que registran una tasa de cero en 2012 no es posible indicar el porcentaje de disminución.

Tabla 116.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	3	7	2	1	3	1	1	1	4	1	0,0%	-66,7%	-66,7%
De 25 a 34 años	19	9	6	8	9	15	8	13	15	8	-52,6%	-11,1%	-57,9%
De 35 a 44 años	33	15	14	9	19	25	25	26	28	25	-42,4%	31,6%	-24,2%
De 45 a 54 años	25	18	20	17	42	29	36	31	37	22	68,0%	-47,6%	-12,0%
De 55 y más años	17	14	14	21	13	21	16	15	22	20	-23,5%	53,8%	17,6%
Total	97	63	56	56	86	91	86	86	106	76	-11,3%	-11,6%	-21,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 116.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	0,16	0,37	0,10	0,05	0,15	0,05	0,07	0,08	0,38	0,12	-5,7%	-21,3%	-25,8%
De 25 a 34 años	0,35	0,16	0,10	0,13	0,15	0,25	0,15	0,26	0,31	0,18	-58,7%	26,2%	-47,9%
De 35 a 44 años	0,67	0,30	0,26	0,16	0,33	0,43	0,45	0,46	0,50	0,45	-51,5%	38,9%	-32,6%
De 45 a 54 años	0,72	0,49	0,51	0,41	0,97	0,65	0,82	0,69	0,81	0,49	35,1%	-49,6%	-32,0%
De 55 y más años	0,92	0,72	0,67	0,96	0,57	0,88	0,69	0,64	0,91	0,82	-38,2%	43,4%	-11,4%

Fuente: MEYSS, NE y elaboración propia.

Tabla 117.1. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	13	24	15	18	18	12	4	2	2	5	38,5%	-72,2%	-61,5%
De 25 a 34 años	81	81	66	61	42	39	24	20	17	14	-48,1%	-66,7%	-82,7%
De 35 a 44 años	50	71	49	70	47	42	39	29	32	26	-6,0%	-44,7%	-48,0%
De 45 a 54 años	34	45	47	36	33	38	32	32	25	19	-2,9%	-42,4%	-44,1%
De 55 y más años	32	27	25	32	26	20	14	16	16	16	-18,8%	-38,5%	-50,0%
Total	210	248	202	217	166	151	113	99	92	80	-21,0%	-51,8%	-61,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 117.2. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por tramos de edad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
De 16 a 24 años	0,68	1,27	0,74	0,88	0,89	0,65	0,29	0,17	0,19	0,59	30,6%	-34,4%	-14,3%
De 25 a 34 años	1,51	1,45	1,13	1,02	0,68	0,65	0,45	0,39	0,36	0,32	-54,8%	-52,7%	-78,6%
De 35 a 44 años	1,02	1,40	0,92	1,26	0,81	0,72	0,70	0,52	0,57	0,47	-20,8%	-41,6%	-53,7%
De 45 a 54 años	0,98	1,23	1,21	0,87	0,76	0,86	0,73	0,71	0,55	0,42	-22,0%	-44,6%	-56,8%
De 55 y más años	1,74	1,39	1,19	1,46	1,14	0,84	0,60	0,68	0,66	0,65	-34,3%	-42,7%	-62,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

16. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por nacionalidades

Tabla 118.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	97.159	118.178	125.224	123.884	132.476	125.310	111.722	110.550	100.282	90.430	12,1%	-31,7%	-23,5%
Resto de Europa	741	1.176	1.771	2.187	2.952	3.140	2.609	2.926	2.824	2.490	151,0%	-15,7%	111,7%
América Latina	1.113	2.280	3.564	4.823	6.194	6.220	5.029	4.725	3.941	3.317	171,7%	-46,4%	45,5%
Resto del Mundo y apátridas	912	1.394	1.972	2.431	2.831	2.409	1.766	1.876	1.676	1.455	103,1%	-48,6%	4,4%
No consta	22.784	280	46	47	55	16	12	25	55	23			
											Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Total	122.709	123.308	132.577	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 118.2 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	604	719	732	707	742	711	674	679	622	582	-24,1%	-40,0%	-54,5%
Resto de Europa	160	208	253	276	324	326	293	331	330	299	-24,1%	-40,0%	-54,5%
América Latina	176	280	349	422	472	460	418	414	386	392	-24,1%	-40,0%	-54,5%
Resto del Mundo y apátridas	317	431	514	513	565	461	392	441	397	341	-24,1%	-40,0%	-54,5%
No consta	130	2	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 119.1. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	2.973	3.636	3.064	2.592	2.590	2.273	1.857	1.885	1.641	1.566	-28,8%	-39,5%	-56,9%
Resto de Europa	40	55	80	85	133	99	69	102	68	81	141,8%	-39,1%	47,3%
América Latina	34	62	61	94	107	89	80	67	49	55	72,6%	-48,6%	-11,3%
Resto del Mundo y apátridas	39	59	70	79	67	76	43	40	41	35	13,6%	-47,8%	-40,7%
No consta	749	8	2	0	1	0	0	1	1	1			
Total	3.835	3.820	3.277	2.850	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 119.2. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	18,5	22,1	17,9	14,8	14,5	12,9	11,2	11,6	10,2	10,1	-34,4%	-30,5%	-54,4%
Resto de Europa	8,6	9,7	11,4	10,7	14,6	10,3	7,7	11,6	7,9	9,7	50,0%	-33,5%	-0,2%
América Latina	5,4	7,6	6,0	8,2	8,1	6,6	6,7	5,9	4,8	6,5	7,0%	-20,2%	-14,6%
Resto del Mundo y apátridas	13,5	18,2	18,2	16,7	13,4	14,6	9,5	9,4	9,7	8,2	-26,6%	-38,7%	-55,0%
No consta	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 120.1. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	564	743	557	546	500	425	334	336	325	240	-32,7%	-52,0%	-67,7%
Resto de Europa	16	20	21	28	50	34	37	22	18	17	150,0%	-66,0%	-15,0%
América Latina	8	16	18	25	21	22	13	7	9	4	31,3%	-81,0%	-75,0%
Resto del Mundo y apátridas	11	21	13	30	22	16	14	8	10	7	4,8%	-68,2%	-66,7%
No consta	140	2	0	0	0	0	0	0	1	0			
Total	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 120.2. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	3,51	4,52	3,26	3,11	2,80	2,41	2,02	2,06	2,02	1,55	-38,0%	-44,8%	-65,8%
Resto de Europa	3,44	3,54	3,00	3,54	5,49	3,53	4,16	2,49	2,10	2,04	55,0%	-62,9%	-42,4%
América Latina	1,26	1,96	1,76	2,19	1,60	1,63	1,08	0,61	0,88	0,47	-18,6%	-70,4%	-75,9%
Resto del Mundo y apátridas	3,82	6,49	3,39	6,33	4,39	3,06	3,11	1,88	2,37	1,64	-32,3%	-62,7%	-74,7%
No consta	0,80	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	28.890	41.459	45.720	44.873	55.252	52.220	44.276	42.167	38.337	34.217	33,3%	-38,1%	-17,5%
Resto de Europa	192	387	643	781	1.169	1.282	1.053	1.053	1.008	947	202,1%	-19,0%	144,7%
América Latina	281	722	1.170	1.580	2.400	2.362	1.908	1.710	1.432	1.284	232,4%	-46,5%	77,8%
Resto del Mundo y apátridas	343	586	857	1.150	1.422	1.153	887	831	805	696	142,7%	-51,1%	18,8%
No consta	6.381	86	17	20	20	6	7	10	23	8			
Total	36.087	43.240	48.407	48.404	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	180	252	267	256	309	296	267	259	238	220	22,7%	-28,8%	-12,6%
Resto de Europa	41	69	92	99	128	133	118	119	118	114	87,3%	-11,5%	65,8%
América Latina	44	89	114	138	183	175	159	150	140	152	106,1%	-17,0%	71,2%
Resto del Mundo y apátridas	119	181	223	243	284	221	197	195	191	163	56,7%	-42,6%	-10,0%
No consta	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 122.1. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	33.031	36.159	37.765	38.204	31.537	28.714	27.040	26.825	23.713	22.643	-12,8%	-28,2%	-37,4%
Resto de Europa	248	323	489	624	644	679	566	578	530	486	99,4%	-24,5%	50,5%
América Latina	409	731	1.213	1.725	1.821	1.905	1.540	1.457	1.179	974	149,1%	-46,5%	33,2%
Resto del Mundo y apátridas	291	398	522	660	605	530	358	394	336	290	52,0%	-52,1%	-27,1%
No consta	7.222	96	16	14	15	6	1	10	21	5			
Total	41.201	37.707	39.985	41.227	34.622	31.834	29.495	29.264	25.779	24.398	-16,0%	-29,5%	-40,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 122.2. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	205	220	221	218	177	163	163	165	147	146	-19,7%	-17,4%	-33,7%
Resto de Europa	53	57	67	79	71	71	62	65	62	58	23,7%	-17,8%	1,9%
América Latina	65	90	119	151	139	141	128	128	115	115	54,5%	-17,0%	28,2%
Resto del Mundo y apátridas	101	123	136	139	121	101	79	93	80	68	-1,8%	-43,8%	-44,8%
No consta	41	1	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 123.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (I-JnoT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	18.448	22.132	22.332	21.917	23.529	23.703	22.967	25.013	23.524	20.634	6%	-12,3%	-6,8%
Resto de Europa	166	245	323	401	624	651	561	881	894	732	155%	17,3%	198,8%
América Latina	205	410	611	746	955	930	763	789	689	529	133%	-44,6%	29,0%
Resto del Mundo y apátridas	128	198	294	267	359	314	246	325	290	264	81%	-26,5%	33,3%
No consta	4.498	47	10	4	9	3	4	1	4	6			
Total	23.445	23.032	23.570	23.335	25.476	25.601	24.541	27.009	25.401	22.165	8,7%	-13,0%	-5,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 123.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	115	135	131	125	132	134	139	154	146	133	-2,1%	0,9%	-1,3%
Resto de Europa	36	43	46	51	69	68	63	100	104	88	58,0%	28,1%	102,4%
América Latina	32	50	60	65	73	69	63	69	67	63	44,4%	-14,0%	24,2%
Resto del Mundo y apátridas	44	61	77	56	72	60	55	76	69	62	17,1%	-13,7%	1,0%
No consta	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 124.1. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	16.790	18.428	19.407	18.890	22.158	20.673	17.439	16.545	14.708	12.936	20,2%	-41,6%	-29,8%
Resto de Europa	135	221	336	381	515	528	439	414	392	325	133,0%	-36,9%	47,1%
América Latina	218	417	570	772	1.018	1.023	820	769	641	530	144,1%	-47,9%	27,1%
Resto del Mundo y apátridas	150	212	299	354	445	412	275	326	245	205	109,9%	-53,9%	-3,3%
No consta	4.683	51	3	9	11	1	0	4	7	4			
											Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Total	21.976	19.329	20.615	20.406	24.147	22.637	18.973	18.058	15.993	14.000	9,9%	-42,0%	-36,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 124.2. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	104	112	113	108	124	117	105	102	91	83	10,7%	-32,9%	-25,7%
Resto de Europa	29	39	48	48	57	55	49	47	46	39	44,5%	-31,1%	-0,4%
América Latina	34	51	56	68	78	76	68	67	63	63	51,4%	-19,2%	22,3%
Resto del Mundo y apátridas	52	66	78	75	89	79	61	77	58	48	35,6%	-46,0%	-26,7%
No consta	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 125.1. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	1.125	1.622	1.494	1.213	1.362	1.124	932	837	698	672	-16,0%	-50,7%	-58,6%
Resto de Europa	13	23	34	36	63	56	30	46	28	36	173,9%	-42,9%	56,5%
América Latina	20	29	36	61	68	58	45	28	26	32	134,5%	-52,9%	10,3%
Resto del Mundo y apátridas	23	34	41	58	37	52	29	22	23	18	8,8%	-51,4%	-47,1%
No consta	323	4	1	0	0	0	0	0	1	0			
Total	1.504	1.712	1.606	1.368	1.530	1.290	1.036	933	776	758	1,7%	-50,5%	-49,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 125.2. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	7,0	9,9	8,7	6,9	7,6	6,4	5,6	5,1	4,3	4,3	-22,7%	-43,3%	-56,1%
Resto de Europa	2,8	4,1	4,9	4,5	6,9	5,8	3,4	5,2	3,3	4,3	69,9%	-37,6%	6,0%
América Latina	3,2	3,6	3,5	5,3	5,2	4,3	3,7	2,5	2,5	3,8	45,4%	-27,0%	6,2%
Resto del Mundo y apátridas	8,0	10,5	10,7	12,2	7,4	10,0	6,4	5,2	5,4	4,2	-29,7%	-42,9%	-59,9%
No consta	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 126.1. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	734	836	553	494	302	298	262	264	225	246	-63,9%	-18,5%	-70,6%
Resto de Europa	9	11	7	10	11	9	1	9	9	8	0,0%	-27,3%	-27,3%
América Latina	6	14	4	11	9	7	11	8	4	6	-35,7%	-33,3%	-57,1%
Resto del Mundo y apátridas	4	8	10	9	8	4	4	4	3	5	0,0%	-37,5%	-37,5%
No consta	146	1	0	0	0	0	0	0	0	1			
											Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Total	899	870	574	524	330	318	278	285	241	266	-63,3%	-19,4%	-70,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 126.2. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	4,6	5,1	3,2	2,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,4	1,6	-66,7%	-6,3%	-68,8%
Resto de Europa	1,9	1,9	1,0	1,3	1,2	0,9	0,1	1,0	1,1	1,0	-38,0%	-20,6%	-50,7%
América Latina	0,9	1,7	0,4	1,0	0,7	0,5	0,9	0,7	0,4	0,7	-60,1%	3,5%	-58,7%
Resto del Mundo y apátridas	1,4	2,5	2,6	1,9	1,6	0,8	0,9	0,9	0,7	1,2	-35,4%	-26,7%	-52,6%
No consta	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 127.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT -G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	394	430	356	321	366	386	294	412	399	359	-14,9%	-1,9%	-16,5%
Resto de Europa	7	8	6	6	26	13	18	27	19	21	225,0%	-19,2%	162,5%
América Latina	3	5	6	5	10	4	5	13	15	9	100,0%	-10,0%	80,0%
Resto del Mundo y apátridas	7	4	3	2	8	7	6	4	6	4	100,0%	-50,0%	0,0%
No consta	109	0	0	0	0	0	0	1	0	0			
Total	520	447	371	334	410	410	323	457	439	393	-21,2%	-4,1%	-24,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 127.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT -G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	2,4	2,6	2,1	1,8	2,0	2,2	1,8	2,5	2,5	2,3	-21,6%	12,8%	-11,6%
Resto de Europa	1,5	1,4	0,9	0,8	2,9	1,4	2,0	3,1	2,2	2,5	101,6%	-11,8%	77,8%
América Latina	0,5	0,6	0,6	0,4	0,8	0,3	0,4	1,1	1,5	1,1	24,0%	39,7%	73,3%
Resto del Mundo y apátridas	2,4	1,2	0,8	0,4	1,6	1,3	1,3	0,9	1,4	0,9	29,2%	-41,3%	-24,2%
No consta	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 128.1. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004-2007	2007-2012	2004-2012
Española	720	748	661	564	560	465	369	372	319	289	-25,1%	-48,4%	-61,4%
Resto de Europa	11	13	33	33	33	21	20	20	12	16	153,8%	-51,5%	23,1%
América Latina	5	14	15	17	20	20	19	18	4	8	42,9%	-60,0%	-42,9%
Resto del Mundo y apátridas	5	13	16	10	14	13	4	10	9	8	7,7%	-42,9%	-38,5%
No consta	171	3	1	0	1	0	0	0	0	0			
Total	912	791	726	624	628	519	412	420	344	321	-31,1%	-48,9%	-64,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 128.2. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004-2007	2007-2012	2004-2012
Española	4,5	4,5	3,9	3,2	3,1	2,6	2,2	2,3	2,0	1,9	-31,1%	-40,7%	-59,1%
Resto de Europa	2,4	2,3	4,7	4,2	3,6	2,2	2,2	2,3	1,4	1,9	57,4%	-47,0%	-16,6%
América Latina	0,8	1,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	0,4	0,9	-11,4%	-37,9%	-45,0%
Resto del Mundo y apátridas	1,7	4,0	4,2	2,1	2,8	2,5	0,9	2,3	2,1	1,9	-30,4%	-33,0%	-53,4%
No consta	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 129.1. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004-2007	2007-2012	2004-2012
Española	229	282	269	244	248	179	141	149	117	88	-12,1%	-64,5%	-68,8%
Resto de Europa	9	6	13	15	25	17	16	10	0	9	316,7%	-64,0%	50,0%
América Latina	4	5	8	12	12	15	6	3	6	1	140,0%	-91,7%	-80,0%
Resto del Mundo y apátridas	7	13	8	21	19	9	7	3	5	2	46,2%	-89,5%	-84,6%
No consta	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
											Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2003-2007	2007-2012	2003-2012
Total	315	306	298	292	304	220	170	165	128	100	-3,5%	-67,1%	-68,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 129.2. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004-2007	2007-2012	2004-2012
Española	1,42	1,72	1,57	1,39	1,39	1,02	0,85	0,92	0,73	0,57	-19,0%	-59,2%	-67,0%
Resto de Europa	1,94	1,06	1,86	1,89	2,74	1,77	1,80	1,13	0,00	1,08	158,4%	-60,7%	1,6%
América Latina	0,63	0,61	0,78	1,05	0,91	1,11	0,50	0,28	0,59	0,12	48,8%	-87,1%	-80,7%
Resto del Mundo y apátridas	2,43	4,02	2,08	4,43	3,79	1,72	1,55	0,70	1,18	0,47	-5,6%	-87,7%	-88,3%
No consta	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 130.1. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	91	173	49	57	32	32	25	22	32	12	-81,5%	-62,5%	-93,1%
Resto de Europa	1	4	1	2	4	0	1	1	2	0	0,0%	-	-
América Latina	2	6	2	4	0	1	1	0	1	0	-	-	-
Resto del Mundo y apátridas	2	2	1	1	1	2	2	0	1	0	-50,0%	-	-
No consta	21	0	0	0	0	0	0	0	1	0			
Total	117	185	53	64	37	35	29	23	37	12	-68,4%	-67,6%	-89,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 130.2. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	0,57	1,05	0,29	0,33	0,18	0,18	0,15	0,14	0,20	0,08	-83,0%	-56,9%	-92,7%
Resto de Europa	0,22	0,71	0,14	0,25	0,44	0,00	0,11	0,11	0,23	0,00	-38,0%	-	-
América Latina	0,32	0,74	0,20	0,35	0,00	0,07	0,08	0,00	0,10	0,00	-	-	-
Resto del Mundo y apátridas	0,69	0,62	0,26	0,21	0,20	0,38	0,44	0,00	0,24	0,00	-67,7%	-	-
No consta	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 131.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT -M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	79	62	54	54	75	82	69	75	96	70	21,0%	-8,7%	12,9%
Resto de Europa	1	0	1	2	7	4	13	6	7	1	-	-85,7%	-
América Latina	2	1	1	0	4	2	0	1	2	2	300,0%	-50,0%	100,0%
Resto del Mundo y apátridas	1	0	0	0	0	3	4	4	1	3	-	-	-
No consta	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
											Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Total	97	63	56	56	86	91	86	86	106	76	-11,3%	-11,6%	-21,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 131.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT -M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2004- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2004- 2012
Española	0,49	0,38	0,32	0,31	0,42	0,47	0,42	0,46	0,60	0,45	11,4%	7,3%	19,5%
Resto de Europa	0,22	0,00	0,14	0,25	0,77	0,42	1,46	0,68	0,82	0,12	-	-84,4%	-
América Latina	0,32	0,12	0,10	0,00	0,30	0,15	0,00	0,09	0,20	0,24	148,1%	-22,4%	92,5%
Resto del Mundo y apátridas	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57	0,89	0,94	0,24	0,70	-	-	-
No consta	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 132.1. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	165	226	185	191	145	132	99	90	80	70	-35,8%	-51,7%	-69,0%
Resto de Europa	5	10	6	9	14	13	7	5	9	7	40,0%	-50,0%	-30,0%
América Latina	0	4	7	9	5	4	6	3	0	1	25,0%	-80,0%	-75,0%
Resto del Mundo y apátridas	1	6	4	8	2	2	1	1	3	2	-66,7%	0,0%	-66,7%
No consta	39	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
Total	210	248	202	217	166	151	113	99	92	80	-21,0%	-51,8%	-61,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 132.2. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por nacionalidad, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia	Diferencia	Diferencia
											2004- 2007	2007- 2012	2004- 2012
Española	1,03	1,37	1,08	1,09	0,81	0,75	0,60	0,55	0,50	0,45	-40,9%	-44,5%	-67,2%
Resto de Europa	1,08	1,77	0,86	1,14	1,54	1,35	0,79	0,57	1,05	0,84	-13,2%	-45,4%	-52,6%
América Latina	0,00	0,49	0,69	0,79	0,38	0,30	0,50	0,26	0,00	0,12	-22,5%	-69,0%	-75,9%
Resto del Mundo y apátridas	0,35	1,86	1,04	1,69	0,40	0,38	0,22	0,23	0,71	0,47	-78,5%	17,3%	-74,7%
No consta	0,22	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

17. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por sectores productivos

Tabla 133.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	2.217	2.083	2.207	2.249	2.467	2.388	2.118	2.886	2.829	2.791	11,3%	13,1%	25,9%
Industria	21.500	20.725	21.346	20.269	21.118	18.658	12.354	11.553	9.795	8.202	-1,8%	-61,2%	-61,9%
Construcción	17.696	15.153	16.401	16.996	18.921	15.241	13.750	13.184	10.823	8.260	6,9%	-56,3%	-53,3%
Servicios	81.296	85.347	92.623	93.858	101.998	100.808	92.916	92.479	85.331	78.462	25,5%	-23,1%	-3,5%
Total	122.709	123.293	132.576	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 133.2. Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	223	209	217	235	265	269	269	367	375	375	19,3%	41,4%	68,7%
Industria	668	643	645	611	642	572	440	436	376	330	-3,8%	-48,6%	-50,5%
Construcción	838	673	692	668	700	633	728	798	771	711	-16,4%	1,6%	-15,1%
Servicios	729	731	740	715	747	725	682	678	625	592	2,4%	-20,7%	-18,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 134.1. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	135	128	95	95	82	98	91	122	100	109	-39,3%	32,9%	-19,3%
Industria	593	575	488	427	414	364	220	212	203	144	-30,2%	-65,2%	-75,7%
Construcción	626	587	541	478	511	399	278	287	222	190	-18,4%	-62,8%	-69,6%
Servicios	2.481	2.530	2.153	1.850	1.891	1.676	1.460	1.474	1.275	1.295	-23,8%	-31,5%	-47,8%
Total	1.354	1.290	1.124	1.000	1.007	861	589	621	525	443	-25,6%	-56,0%	-67,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 134.2. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	13,5	12,8	9,3	9,9	8,8	11,0	11,5	15,5	13,2	14,7	-34,9%	66,2%	8,2%
Industria	18,4	17,8	14,7	12,9	12,6	11,2	7,8	8,0	7,8	5,8	-31,6%	-54,0%	-68,5%
Construcción	29,6	26,1	22,8	18,8	18,9	16,6	14,7	17,4	15,8	16,4	-36,2%	-13,4%	-44,8%
Servicios	22,3	21,7	17,2	14,1	13,8	12,1	10,7	10,8	9,3	9,8	-37,8%	-29,4%	-56,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 135.1. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	23	34	24	24	63	41	33	28	37	22	173,9%	-65,1%	-4,3%
Industria	127	122	87	104	77	67	44	46	49	33	-39,4%	-57,1%	-74,0%
Construcción	152	154	127	139	130	106	75	71	54	33	-14,5%	-74,6%	-78,3%
Servicios	437	492	371	362	323	283	246	228	223	180	-26,1%	-44,3%	-58,8%
Total	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 135.2. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	2,31	3,41	2,36	2,51	6,78	4,62	4,19	3,56	4,90	2,96	193,7%	-56,3%	28,2%
Industria	3,94	3,78	2,63	3,13	2,34	2,05	1,57	1,74	1,88	1,33	-40,6%	-43,3%	-66,3%
Construcción	7,20	6,84	5,36	5,47	4,81	4,40	3,97	4,30	3,85	2,84	-33,2%	-40,9%	-60,5%
Servicios	3,92	4,22	2,97	2,76	2,36	2,03	1,81	1,67	1,63	1,36	-39,7%	-42,5%	-65,3%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 136.1. Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	882	998	1.025	1.015	1.261	1.150	988	876	896	832	46,3%	-34,0%	-3,5%
Industria	7.438	8.929	9.447	8.817	10.707	9.601	6.225	5.635	4.847	4.008	43,9%	-62,6%	-46,1%
Construcción	5.814	6.512	7.268	7.378	9.014	6.874	5.209	4.391	3.336	2.456	55,0%	-72,8%	-57,8%
Servicios	21.973	26.801	30.667	31.194	39.281	39.398	35.707	34.869	32.526	29.856	78,8%	-24,0%	35,9%
Total	36.087	43.240	48.407	48.404	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 136.2. Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	87	100	101	106	136	129	125	111	119	112	56,8%	-17,5%	29,4%
Industria	231	277	285	266	326	294	222	213	186	161	41,0%	-50,5%	-30,1%
Construcción	275	289	307	290	333	285	276	266	238	211	21,2%	-36,6%	-23,2%
Servicios	197	230	245	238	288	283	262	256	238	225	45,9%	-21,6%	14,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 137.1. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	677	566	674	676	519	359	266	275	217	194	-23,3%	-62,6%	-71,3%
Industria	7.737	6.636	6.783	6.404	5.103	4.199	3.024	2.857	2.268	1.981	-34,0%	-61,2%	-74,4%
Construcción	6.105	4.008	4.274	4.523	3.194	2.328	2.051	1.692	1.296	1.030	-47,7%	-67,8%	-83,1%
Servicios	26.682	26.497	28.254	29.624	25.805	24.948	24.154	24.440	21.998	21.193	-3,3%	-17,9%	-20,6%
Total	122.709	123.293	132.576	133.372	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 137.2. Accidentes in itinere no de tráfico leves (I-noT-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	68	57	66	71	56	40	34	35	29	26	-17,8%	-53,3%	-61,6%
Industria	240	206	205	193	155	129	108	108	87	80	-35,4%	-48,6%	-66,8%
Construcción	289	178	180	178	118	97	109	102	92	89	-59,1%	-24,9%	-69,3%
Servicios	239	227	226	226	189	179	177	179	161	160	-21,1%	-15,3%	-33,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 138.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	258	226	226	300	351	601	636	1.501	1.523	1.588	36,0%	352,4%	515,5%
Industria	3.045	2.687	2.625	2.593	2.722	2.500	1.734	1.776	1.643	1.334	-10,6%	-51,0%	-56,2%
Construcción	2.558	2.262	2.375	2.394	3.665	3.463	4.163	4.980	4.495	3.464	43,3%	-5,5%	35,4%
Servicios	17.584	17.857	18.344	18.048	18.738	19.037	18.008	18.752	17.740	15.779	6,6%	-15,8%	-10,3%
Total	23.445	23.032	23.570	23.335	25.476	25.601	24.541	27.009	25.401	22.165	8,7%	-13,0%	-5,5%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 138.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico leves (J-noT-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	26	23	22	31	38	68	81	191	202	214	45,9%	465,6%	725,0%
Industria	95	83	79	78	83	77	62	67	63	54	-12,4%	-35,1%	-43,2%
Construcción	121	100	100	94	136	144	220	302	320	298	12,0%	120,0%	146,3%
Servicios	158	153	147	138	137	137	132	138	130	119	-13,0%	-13,1%	-24,5%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 139.1. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	420	293	282	258	336	278	228	234	193	177	-20,0%	-47,3%	-57,9%
Industria	3.280	2.473	2.491	2.455	2.588	2.358	1.371	1.285	1.037	879	-21,2%	-66,0%	-73,2%
Construcción	3.219	2.371	2.484	2.701	3.048	2.576	2.327	2.121	1.696	1.310	-5,3%	-57,0%	-69,3%
Servicios	15.057	14.192	15.358	14.992	18.174	17.425	15.047	14.418	13.067	11.634	20,7%	-36,0%	-22,7%
Total	21.976	19.329	20.615	20.406	24.144	22.637	18.973	18.058	15.993	14.000	9,9%	-42,0%	-36,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 139.2. Accidentes de tráfico en jornada leves (J-T-L), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	42	29	28	27	36	31	29	30	26	24	-14,2%	-34,1%	-43,5%
Industria	102	77	75	74	79	72	49	48	40	35	-22,8%	-55,0%	-65,3%
Construcción	152	105	105	106	113	107	123	128	121	113	-26,0%	0,0%	-26,0%
Servicios	135	122	123	114	133	125	110	106	96	88	-1,5%	-34,0%	-35,0%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 140.1. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	63	65	52	50	45	43	46	29	38	35	-28,6%	-22,2%	-44,4%
Industria	274	317	285	230	258	215	115	110	115	78	-5,8%	-69,8%	-71,5%
Construcción	269	313	329	289	295	228	142	109	74	57	9,7%	-80,7%	-78,8%
Servicios	898	1.017	940	799	932	804	733	685	549	588	3,8%	-36,9%	-34,5%
Total	606	695	666	569	598	486	303	248	227	170	-1,3%	-71,6%	-71,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 140.2. Accidentes de tráfico in itinere graves (I-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	6,3	6,5	5,1	5,2	4,8	4,8	5,8	3,7	5,0	4,7	-23,4%	-2,8%	-25,5%
Industria	8,5	9,8	8,6	6,9	7,8	6,6	4,1	4,2	4,4	3,1	-7,8%	-60,0%	-63,1%
Construcción	12,7	13,9	13,9	11,4	10,9	9,5	7,5	6,6	5,3	4,9	-14,3%	-55,0%	-61,5%
Servicios	8,1	8,7	7,5	6,1	6,8	5,8	5,4	5,0	4,0	4,4	-15,3%	-34,9%	-44,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 141.1. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	26	32	12	23	7	7	4	6	4	2	-73,1%	-71,4%	-92,3%
Industria	130	111	82	77	29	40	30	22	18	21	-77,7%	-27,6%	-83,8%
Construcción	160	108	61	82	42	28	20	21	14	6	-73,8%	-85,7%	-96,3%
Servicios	583	619	419	342	252	243	224	236	205	237	-56,8%	-6,0%	-59,3%
Total	316	251	155	182	78	75	54	49	36	29	-75,3%	-62,8%	-90,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 141.2. Accidentes in itinere no de tráfico graves (I-noT-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	2,6	3,2	1,2	2,4	0,8	0,8	0,5	0,8	0,5	0,3	-71,1%	-64,3%	-89,7%
Industria	4,0	3,4	2,5	2,3	0,9	1,2	1,1	0,8	0,7	0,8	-78,1%	-4,2%	-79,1%
Construcción	7,6	4,8	2,6	3,2	1,6	1,2	1,1	1,3	1,0	0,5	-79,5%	-66,7%	-93,2%
Servicios	5,2	5,3	3,3	2,6	1,8	1,7	1,6	1,7	1,5	1,8	-64,7%	-3,0%	-65,8%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 142.1. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-noT-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	12	11	8	11	13	29	31	69	49	59	8,3%	353,8%	391,7%
Industria	66	46	48	41	54	55	32	38	40	28	-18,2%	-48,1%	-57,6%
Construcción	69	60	47	43	76	66	59	102	85	94	10,1%	23,7%	36,2%
Servicios	373	330	268	239	267	260	201	248	265	212	-28,4%	-20,6%	-43,2%
Total	147	117	103	95	143	150	122	209	174	181	-2,7%	26,6%	23,1%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 142.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico graves (J-noT-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	1,2	1,1	0,8	1,1	1,4	3,3	3,9	8,8	6,5	7,9	16,1%	467,4%	559,0%
Industria	2,0	1,4	1,4	1,2	1,6	1,7	1,1	1,4	1,5	1,1	-19,8%	-31,4%	-45,0%
Construcción	3,3	2,7	2,0	1,7	2,8	2,7	3,1	6,2	6,1	8,1	-13,9%	187,9%	147,8%
Servicios	3,3	2,8	2,1	1,8	2,0	1,9	1,5	1,8	1,9	1,6	-41,6%	-18,1%	-52,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 143.1. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	34	20	23	11	17	19	10	18	9	13	-50,0%	-23,5%	-61,8%
Industria	123	101	73	79	73	54	43	42	30	17	-40,7%	-76,7%	-86,2%
Construcción	128	108	104	64	98	77	57	55	49	33	-23,4%	-66,3%	-74,2%
Servicios	627	564	526	470	440	369	302	305	256	258	-29,8%	-41,4%	-58,9%
Total	912	791	726	624	628	519	412	420	344	321	-31,1%	-48,9%	-64,8%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 143.2. Accidentes de tráfico en jornada graves (J-T-G), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	3,4	2,0	2,3	1,1	1,8	2,1	1,3	2,3	1,2	1,7	-46,4%	-4,4%	-48,8%
Industria	3,8	3,1	2,2	2,4	2,2	1,7	1,5	1,8	1,2	0,7	-41,9%	-69,2%	-82,1%
Construcción	6,1	4,7	4,4	2,5	3,6	3,2	3,0	3,3	3,5	2,8	-40,2%	-21,6%	-53,1%
Servicios	5,6	4,8	4,2	3,6	3,2	2,7	2,2	2,2	1,9	1,9	-42,7%	-39,5%	-65,4%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 144.1. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	17	23	18	14	26	15	14	9	10	7	52,9%	-73,1%	-58,8%
Industria	56	63	46	57	44	34	26	33	27	17	-21,4%	-61,4%	-69,6%
Construcción	89	67	87	85	85	64	32	32	18	8	-4,5%	-90,6%	-91,0%
Servicios	153	153	147	136	149	107	98	91	73	68	-2,6%	-54,4%	-55,6%
Total	315	306	298	292	304	220	170	165	128	100	-3,5%	-67,1%	-68,3%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 144.2. Accidentes de tráfico in itinere mortales (I-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	1,71	2,31	1,77	1,46	2,80	1,69	1,78	1,14	1,32	0,94	64,0%	-66,3%	-44,8%
Industria	1,74	1,95	1,39	1,72	1,34	1,04	0,93	1,25	1,04	0,68	-23,0%	-48,9%	-60,6%
Construcción	4,21	2,97	3,67	3,34	3,14	2,66	1,69	1,94	1,28	0,69	-25,4%	-78,1%	-83,6%
Servicios	1,37	1,31	1,18	1,04	1,09	0,77	0,72	0,67	0,53	0,51	-20,5%	-52,9%	-62,6%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 145.1. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	1	6	1	3	5	0	1	0	3	0	400,0%	-100,0%	-100,0%
Industria	26	27	10	12	6	7	6	1	5	0	-76,9%	-100,0%	-100,0%
Construcción	23	38	9	13	6	7	5	3	3	0	-73,9%	-100,0%	-100,0%
Servicios	67	114	33	36	20	21	17	19	26	12	-70,1%	-40,0%	-82,1%
Total	117	185	53	64	37	35	29	23	37	12	-68,4%	-67,6%	-89,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 145.2. Accidentes in itinere no de tráfico mortales (I-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	0,10	0,60	0,10	0,31	0,54	0,00	0,13	0,00	0,40	0,00	436,0%	-100,0%	-100,0%
Industria	0,81	0,84	0,30	0,36	0,18	0,21	0,21	0,04	0,19	0,00	-77,4%	-100,0%	-100,0%
Construcción	1,09	1,69	0,38	0,51	0,22	0,29	0,26	0,18	0,21	0,00	-79,6%	-100,0%	-100,0%
Servicios	0,60	0,98	0,26	0,27	0,15	0,15	0,12	0,14	0,19	0,09	-75,6%	-38,1%	-84,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 146.1. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	3	0	0	1	27	21	12	18	22	13	800,0%	-51,9%	333,3%
Industria	21	5	11	9	9	8	4	3	10	8	-57,1%	-11,1%	-61,9%
Construcción	11	15	6	7	9	12	20	16	23	16	-18,2%	77,8%	45,5%
Servicios	62	43	39	39	41	50	50	49	51	39	-33,9%	-4,9%	-37,1%
Total	97	63	56	56	86	91	86	86	106	76	-11,3%	-11,6%	-21,6%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 146.2. Accidentes viales en jornada no de tráfico mortales (J-noT-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	0,30	0,00	0,00	0,10	2,91	2,36	1,52	2,29	2,91	1,75	864,9%	-39,8%	480,8%
Industria	0,65	0,16	0,33	0,27	0,27	0,25	0,14	0,11	0,38	0,32	-58,0%	17,6%	-50,6%
Construcción	0,52	0,67	0,25	0,28	0,33	0,50	1,06	0,97	1,64	1,38	-36,1%	313,8%	164,6%
Servicios	0,56	0,37	0,31	0,30	0,30	0,36	0,37	0,36	0,37	0,29	-46,0%	-1,9%	-47,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 147.1. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	2	5	5	6	5	5	6	1	2	2	150,0%	-60,0%	0,0%
Industria	24	27	20	26	18	18	8	9	7	8	-25,0%	-55,6%	-66,7%
Construcción	29	34	25	34	30	23	18	20	10	9	3,4%	-70,0%	-69,0%
Servicios	155	182	152	151	113	105	81	69	73	61	-27,1%	-46,0%	-60,6%
Total	210	248	202	217	166	151	113	99	92	80	-21,0%	-51,8%	-61,9%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 147.2. Accidentes de tráfico en jornada mortales (J-T-M), distribución por sector económico, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Agricultura	0,20	0,50	0,49	0,63	0,54	0,56	0,76	0,13	0,26	0,27	168,0%	-50,0%	34,0%
Industria	0,75	0,84	0,60	0,78	0,55	0,55	0,28	0,34	0,27	0,32	-26,5%	-41,2%	-56,8%
Construcción	1,37	1,51	1,06	1,34	1,11	0,95	0,95	1,21	0,71	0,77	-19,2%	-30,2%	-43,5%
Servicios	1,39	1,56	1,22	1,15	0,83	0,75	0,59	0,51	0,53	0,46	-40,5%	-44,3%	-66,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

18. Gravedad de los accidentes laborales viales distribuida por días de la semana

Tabla 148.1 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	26.082	25.925	27.859	27.976	31.120	28.834	26.086	25.667	22.583	20.260	19,3%	-34,9%	-22,3%
Martes	23.309	22.362	24.881	24.641	26.901	25.982	21.912	22.736	19.887	17.465	15,4%	-35,1%	-25,1%
Miércoles	21.861	22.448	24.166	23.953	26.490	25.028	22.204	21.525	19.369	17.511	21,2%	-33,9%	-19,9%
Jueves	20.515	21.366	22.303	22.956	24.562	22.896	20.637	20.410	18.523	16.698	19,7%	-32,0%	-18,6%
Viernes	20.026	20.494	22.013	22.199	23.607	22.634	19.727	19.390	18.252	16.172	17,9%	-31,5%	-19,2%
Sábado	6.949	6.908	7.279	7.558	7.585	7.454	6.611	6.392	6.308	5.812	9,2%	-23,4%	-16,4%
Domingo	3.967	3.805	4.076	3.832	4.243	4.267	3.961	3.982	3.856	3.797	7,0%	-10,5%	-4,3%
Total	122.709	123.308	132.577	133.115	144.508	137.095	121.138	120.102	108.778	97.715	17,8%	-32,4%	-20,4%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 148.2 Accidentes laborales viales leves (ALV-L), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	151	144	147	142	153	142	138	139	125	117	1,4%	-23,3%	-22,3%
Martes	135	124	131	125	132	128	116	123	110	101	-1,9%	-23,5%	-25,0%
Miércoles	126	125	127	121	130	124	118	117	107	101	3,0%	-22,1%	-19,8%
Jueves	119	119	118	116	121	113	109	111	102	97	1,7%	-19,9%	-18,5%
Viernes	116	114	116	112	116	112	104	105	101	94	0,2%	-19,3%	-19,2%
Sábado	40	38	38	38	37	37	35	35	35	34	-7,3%	-9,7%	-16,3%
Domingo	23	21	21	19	21	21	21	22	21	22	-9,1%	5,4%	-4,2%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 149.1. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	671	659	612	535	547	445	383	360	314	323	-18,5%	-41,0%	-51,9%
Martes	706	688	551	511	538	451	368	377	356	332	-23,8%	-38,3%	-53,0%
Miércoles	664	626	594	487	506	470	362	400	316	281	-23,8%	-44,5%	-57,7%
Jueves	698	827	571	487	509	441	349	367	304	295	-27,1%	-42,0%	-57,7%
Viernes	670	672	594	544	502	448	383	384	317	313	-25,1%	-37,6%	-53,3%
Sábado	278	224	238	196	200	180	123	125	138	117	-28,1%	-41,5%	-57,9%
Domingo	148	124	117	84	96	102	81	82	55	77	-35,1%	-19,8%	-48,0%
Total	3.835	3.820	3.277	2.844	2.898	2.537	2.049	2.095	1.800	1.738	-24,4%	-40,0%	-54,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 149.2. Accidentes laborales viales graves (ALV-G), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	3,9	3,7	3,2	2,7	2,7	2,2	2,0	2,0	1,7	1,9	-30,7%	-30,4%	-51,8%
Martes	4,1	3,8	2,9	2,6	2,6	2,2	1,9	2,0	2,0	1,9	-35,3%	-27,3%	-52,9%
Miércoles	3,8	3,5	3,1	2,5	2,5	2,3	1,9	2,2	1,7	1,6	-35,3%	-34,6%	-57,6%
Jueves	4,0	4,6	3,0	2,5	2,5	2,2	1,8	2,0	1,7	1,7	-38,0%	-31,7%	-57,7%
Viernes	3,9	3,7	3,1	2,8	2,5	2,2	2,0	2,1	1,8	1,8	-36,3%	-26,6%	-53,2%
Sábado	1,6	1,2	1,3	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,8	0,7	-38,9%	-31,1%	-57,9%
Domingo	0,9	0,7	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	-44,9%	-5,5%	-47,9%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 150.1 Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Valores absolutos.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	149	133	129	115	117	95	68	69	68	51	-21,5%	-56,4%	-65,8%
Martes	130	121	102	120	92	103	69	65	59	44	-29,2%	-52,2%	-66,2%
Miércoles	138	111	114	101	108	94	80	45	61	49	-21,7%	-54,6%	-64,5%
Jueves	115	236	111	102	102	86	67	67	54	47	-11,3%	-53,9%	-59,1%
Viernes	131	120	99	129	117	72	76	70	80	48	-10,7%	-59,0%	-63,4%
Sábado	48	48	28	46	30	29	26	32	28	17	-37,5%	-43,3%	-64,6%
Domingo	28	33	26	16	27	18	12	25	13	12	-3,6%	-55,6%	-57,1%
Total	739	802	609	629	593	497	398	373	363	268	-19,8%	-54,8%	-63,7%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 150.2. Accidentes laborales viales mortales (ALV-M), distribución por el día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	0,86	0,74	0,68	0,58	0,57	0,47	0,36	0,37	0,38	0,30	-33,3%	-48,7%	-65,7%
Martes	0,75	0,67	0,54	0,61	0,45	0,51	0,37	0,35	0,33	0,25	-39,9%	-43,7%	-66,1%
Miércoles	0,80	0,62	0,60	0,51	0,53	0,46	0,42	0,24	0,34	0,28	-33,5%	-46,6%	-64,5%
Jueves	0,66	1,31	0,59	0,52	0,50	0,42	0,35	0,36	0,30	0,27	-24,6%	-45,7%	-59,1%
Viernes	0,76	0,67	0,52	0,65	0,57	0,36	0,40	0,38	0,44	0,28	-24,1%	-51,7%	-63,3%
Sábado	0,28	0,27	0,15	0,23	0,15	0,14	0,14	0,17	0,15	0,10	-46,9%	-33,3%	-64,6%
Domingo	0,16	0,18	0,14	0,08	0,13	0,09	0,06	0,14	0,07	0,07	-18,1%	-47,7%	-57,1%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.

Tabla 151.1 Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Valores absolutos.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	7.248	8.560	9.588	9.644	12.479	11.166	9.673	9.027	8.078	7.074	72,2%	-43,3%	-2,4%
Martes	6.760	7.807	9.176	8.937	11.342	10.948	8.796	8.679	7.516	6.632	67,8%	-41,5%	-1,9%
Miércoles	6.583	8.028	8.909	8.811	11.311	10.791	8.908	8.462	7.471	6.772	71,8%	-40,1%	2,9%
Jueves	6.287	7.621	8.275	8.582	10.405	9.802	8.514	7.978	7.311	6.559	65,5%	-37,0%	4,3%
Viernes	6.016	7.599	8.474	8.431	10.185	9.748	8.230	7.756	7.439	6.407	69,3%	-37,1%	6,5%
Sábado	2.048	2.441	2.655	2.744	3.029	3.009	2.621	2.436	2.489	2.337	47,9%	-22,8%	14,1%
Domingo	1.145	1.184	1.330	1.156	1.512	1.559	1.387	1.433	1.301	1.371	32,1%	-9,3%	19,7%
Total	36.087	43.240	48.407	48.305	60.263	57.023	48.129	45.771	41.605	37.152	67,0%	-38,4%	3,0%

Fuente: MEYSS y elaboración propia.

Tabla 151.2 Accidentes de tráfico in itinere leves (I-T-L), distribución por día de la semana, 2003-2012. Tasa de incidencia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Diferencia 2003- 2007	Diferencia 2007- 2012	Diferencia 2003- 2012
Lunes	41	47	50	48	61	55	51	48	44	40	46,2%	-33,8%	-3,3%
Martes	39	43	48	45	55	53	46	46	41	38	42,5%	-31,8%	-2,8%
Miércoles	38	44	46	44	55	53	47	45	41	38	45,9%	-30,1%	2,0%
Jueves	36	42	43	43	51	48	45	43	40	37	40,5%	-26,4%	3,4%
Viernes	34	42	44	42	49	48	43	41	40	36	43,8%	-26,6%	5,6%
Sábado	12	13	14	14	15	15	14	13	14	13	25,6%	-9,9%	13,1%
Domingo	7	7	7	6	7	8	7	8	7	8	12,1%	5,8%	18,7%

Fuente: MEYSS, INE y elaboración propia.