

ACCIDENTES LABORALES BAJO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO. C.A. DEL PAÍS VASCO 2004 - 2013



Sección de Estadística
Subdirección de Planificación de Osalan



OSALAN
Laneko Segurtasun eta
Osasunerako Euskal Erakundea
Instituto Vasco de Seguridad y
Salud Laborales



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ÍNDICE

- **INTRODUCCIÓN** 5
- **METODOLOGÍA**..... 5
- **ANÁLISIS**..... 7
- **CONCLUSIONES**..... 21
- **BIBLIOGRAFÍA**..... 23

1. INTRODUCCIÓN

A comienzos de 2014 se constituyó en OSALAN un grupo de trabajo multidisciplinar con el objetivo de analizar los accidentes de trabajo y sus características desde la perspectiva de género y, consecuentemente, proponer actuaciones en materia de prevención.

Para ello, se necesitaba abordar el informe anual, con toda la información que aporta, diferenciando los datos en función del sexo. Así pues, además del Informe anual 2013 publicado, se elaboraron otros dos informes: uno recoge los accidentes 2013 de hombres y otro equivalente para los accidentes 2013 de mujeres.

El estudio y análisis de toda esta información generada, así como otros informes y encuestas de otros organismos, se ha elaborado el presente informe, para describir algunas condiciones de trabajo relacionadas con la siniestralidad de los trabajadores y las trabajadoras.

2. METODOLOGÍA

Se han analizado los datos de accidentes con baja correspondientes a trabajadores y trabajadoras con adscripción a centros de trabajo de la Comunidad Autónoma del País Vasco y que cotizan por “*contingencias de accidentes y enfermedades profesionales*” a la Seguridad Social (en su mayoría, el denominado régimen general).

Dichos datos provienen de la aplicación IGATT, que forma parte del sistema de comunicación de accidentes entre las empresas y la autoridad laboral de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y que corresponde al Departamento de Empleo y Asuntos Sociales.

Aunque esta aplicación es gestionada por el Departamento de Empleo y Políticas Sociales, OSALAN dispone de esta información porque es el órgano competente para “*gestionar las políticas que en materia de seguridad, higiene, medio ambiente y salud laborales establezcan los poderes públicos de la Comunidad Autónoma, tendentes a la eliminación o reducción en su origen de las causas de los riesgos inherentes al medio ambiente de trabajo*”, según se recoge en la LEY 7/1993, de 21 de diciembre, de creación de OSALAN - Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales.

Dado el carácter de “registro vivo” de la aplicación IGATT (los registros aparecen, pueden cambiar y/o desaparecer) a lo largo del tiempo, se estableció como fecha de referencia de los datos el 6 de agosto de 2014. Es decir, se han estudiado los datos de los accidentes ocurridos en el periodo 2004-2013 y que figuraban en la base en la citada fecha.

Además se necesita conocer las poblaciones afectadas (número de trabajadores y sus características). Estos datos se han obtenido de las bases de la Seguridad Social con los mismos criterios, esto es, personas trabajadoras adscritas a centros de trabajo de la Comunidad Autónoma del País Vasco en el periodo de referencia, y que hayan cotizado por contingencias de accidentes laborales y enfermedad profesional.

Por otro lado, durante el periodo estudiado se han producido cambios en las clasificaciones utilizadas para codificar y agrupar las ocupaciones (de CNO-94 a CNO-2011, el 1 de enero de 2011). Estos cambios implican no sólo cambio de los dígitos correspondientes a cada ocupación, sino también cambios en los criterios de ordenación. Así que a la hora de analizar estas variables se utilizan unas agrupaciones elaboradas “ad hoc” y que intentan sintetizar la anterior y la vigente clasificación en cada caso.

En el análisis se ha utilizado como indicador el “índice de incidencia”, expresado en miles de trabajadores accidentados/trabajadoras accidentadas con respecto al total de trabajadores del grupo (por sector, edad...) por año.

Además, es necesario aclarar los dos tipos en los que se clasifican los accidentes laborales: en jornada e “in itinere”. Los primeros son los que ocurren durante el desarrollo del trabajo mientras que se utiliza el término “in itinere” para calificar a aquellos accidentes acaecidos en desplazamientos desde el domicilio habitual al lugar habitual de trabajo y viceversa.

Así pues, los trabajadores realizan diariamente dos desplazamientos “in itinere”, con las excepciones, entre otras, de los que no realizan ninguno (trabajan en el domicilio) o los que realizan cuatro (desplazamientos al mediodía). Sin embargo, el número de trabajadores (población afectada) en cada caso es desconocido, con lo que a la hora de calcular las incidencias “in itinere” se utilizará la población total, sin incurrir en errores que desvirtúen el análisis.

3. ANÁLISIS

❖ Datos generales

En la siguiente tabla se describe la situación entre los dos extremos del periodo estudiado, 2004 y 2013, y atendiendo al sexo.

		Total	Hombres	% s/total	Mujeres	% s/total
Afiliación	2004	722.085	430.543	59,62%	291.542	40,38%
	2013	689.258	371.314	53,87%	317.944	46,13%
	Variación	-4,55%	-13,76%		9,06%	
Accidentes	2004	49.795	37.861	76,03%	11.934	23,97%
	2013	27.627	19.176	69,41%	8.451	30,59%
	Variación	-44,52%	-49,35%		-29,19%	
Índices de incidencia (tantos por mil)	2004	68,96	87,94		40,93	
	2013	40,08	51,64		26,58	
	Variación	-41,88%	-41,27%		-35,07%	

Tabla 1: Afiliación, accidentes e incidencia según sexo, 2004 y 2013, CAPV.

En esta década, aunque la afiliación ha descendido (4'5%) por efecto de la crisis de los últimos años, el número de trabajadoras ha ascendido en más de 26.000, lo que supone más de un 9% de incremento con respecto al número de 2004. Por otro lado, este aumento junto con el descenso en el número de trabajadores hace que las mujeres pasen de representar un 40% a más del 46% del conjunto.

Las estadísticas e informes de los últimos años recogen el paulatino descenso en el número de accidentes laborales, acelerado con la crisis a partir de 2008. Este descenso en la accidentalidad se observa tanto para los hombres como para las mujeres. El índice de incidencia de los hombres ha pasado de casi 88 afectados de cada mil a menos de 52, lo que supone un descenso del 41%. El correspondiente a las mujeres ha experimentado una reducción menor, aunque también tiene unos niveles bastante más bajos (pasa de casi 41 a menos de 27 trabajadoras accidentadas de cada 1000).

Como se ha comentado en el apartado de metodología, la información procede de los partes de accidentes. En estos se recogen las características del trabajador, de la empresa, se describe el accidente y sus circunstancias y también se especifican las

consecuencias (tipo y grado de lesión, entre otros). Analizando todo ello se pueden extraer algunas conclusiones generales en cuanto a las diferencias de los accidentes sufridos por hombres y mujeres:

- Aunque el 99% de todos los accidentes es calificado de LEVE, los accidentes que sufren las trabajadoras tienden a ser menos graves, ya que únicamente 3,6 de cada mil son graves o mortales frente a los 9 de cada mil sufridos por los trabajadores.
- Los accidentes NO TRAUMÁTICOS afectan el triple a los hombres (más de 3 trabajadores de cada mil frente a menos de 1 trabajadora de cada mil).
- Las trabajadoras se accidentan más en los desplazamientos “in itinere”(al ir o volver del trabajo), tanto en números absolutos como en incidencia.
- Las lesiones más frecuentes son las dislocaciones, esguinces y torceduras (en un 55% de los casos entre las accidentadas), que sólo afectan al 44% de los accidentados. El segundo grupo de problemas sufridos son las heridas y lesiones superficiales (35% de los trabajadores), que supone el 25% en las accidentadas.

Para explicar estas diferencias que se ponen de manifiesto al analizar los accidentes de trabajo se tiene que estudiar la distribución de trabajadores y trabajadoras en el contexto de la actividad económica.

❖ Por sectores de actividad

Población afiliada	Agricultura, ganadería y pesca	Industria	Construcción	Servicios	Total
Hombres	0,97%	17,90%	4,38%	30,60%	53,86%
Mujeres	0,31%	4,31%	0,68%	40,70%	46,14%
Total	1,28%	22,21%	5,06%	71,30%	100,00%

Tabla 2: Distribución de la población afiliada según sexo y sector, 2013, CAPV.

Tal como aparece en esta tabla, la mayoría de la población afiliada trabaja en el sector servicios (71%) y, por contraste, el de agricultura, ganadería y pesca da trabajo únicamente al 1,3% del total afiliado. En medio quedan la industria (22%) y la construcción (5%).

Este orden de los sectores se mantiene tanto para hombres como para mujeres. Sin embargo, la importancia relativa de cada sector para mujeres y para hombres es diferente. Así, el sector servicios da empleo al 88% de ellas mientras que ocupa al 57% de ellos. La industria y la construcción emplean al 33% y 8% de los hombres, respectivamente, frente al 9% y 1,5% que suponen para las mujeres. En consecuencia, el sector primario, industria y construcción podrían ser denominados como “masculinos”, ya que los trabajadores suponen el 76%, 81% y 87%, respectivamente. El sector de los servicios es el que cuenta con presencia mayoritaria de las mujeres (57% del empleo total).

En principio, no todos los trabajos tienen el mismo riesgo de accidentes ya que, en función del entorno físico, herramientas o maquinaria utilizada, tareas desempeñadas, etc varía la peligrosidad del puesto de trabajo y, globalmente, la accidentalidad sectorial.

Accidentes	Agricultura, ganadería y pesca	Industria	Construcción	Servicios	Total
Hombres	1,91%	29,70%	9,44%	28,36%	69,41%
Mujeres	0,15%	3,23%	0,21%	27,00%	30,59%
Total	2,06%	32,93%	9,65%	55,36%	100,00%

Tabla 3: Distribución de los accidentes según sexo y sector, 2013, CAPV.

En la tabla 3 se puede observar que es en el sector servicios donde ocurren la mayor parte de los accidentes (55%). Sin embargo, los accidentes en la industria (33% del total) y en la construcción (10%) superan con mucho la proporción que supone su empleo (ver cuadro 2) y en ambos sectores los trabajadores sufren la mayor parte de ellos, 90% y 98%, respectivamente. Por lo tanto, los accidentes de las trabajadoras representan el 10% en la industria y el 2% en la construcción.

Todos estos datos describen, y, en definitiva, confirman la percepción sobre el reparto de tareas y trabajos entre hombres y mujeres que se dan en nuestra sociedad: en las fábricas y en las obras trabajan hombres mientras que en el comercio, bancos, hostelería, por ejemplo, aumenta la presencia femenina.

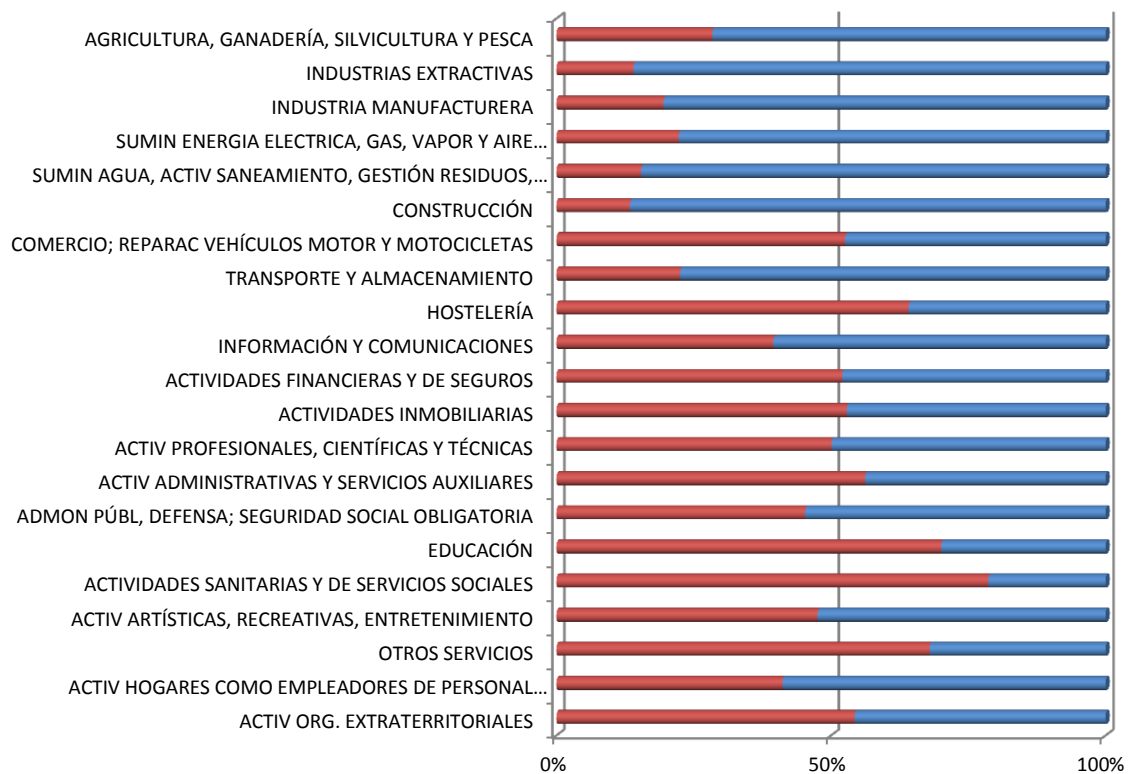


Gráfico 1: Hombres (azul) y mujeres (rojo), %, secciones de CNAE 2009, 2013, CAPV.

En el gráfico 1 se aprecia la preponderancia del empleo masculino o femenino según actividad: el empleo masculino (partes azules) es claramente mayoritario en el sector primario, industria y construcción (las 6 barras más altas) mientras que en el resto (sector servicios) las zonas rojas y azules están más igualadas (número de trabajadores y trabajadoras similar) y, además, algunas actividades tienen mayoría de trabajadores y otras, de trabajadoras.

Como se puede observar por los literales, el sector servicios agrupa actividades muy heterogéneas, lo que implica negocios (para las empresas) y tareas (para los trabajadores y trabajadoras) también muy heterogéneas, que acaban conduciendo a cierta especialización según el género: las mujeres son claramente mayoría en la hostelería, educación, sanidad y asistencia social y los hombres en el transporte y almacenaje y en información y comunicaciones. En el resto de actividades, la presencia de hombres y mujeres es más igualada.

“Grosso modo”, las actividades consideradas más “peligrosas” tienen mayor presencia masculina, lo que explicaría, en principio, la mayor incidencia de accidentes laborales en

los hombres, 57 accidentados de cada mil trabajadores, que en las mujeres, 27 de cada mil trabajadoras.

❖ Por ocupación y sexo

Sin embargo, la actividad económica en la que se trabaja no explica toda la diferencia que aparece en las incidencias, ya que, asociada a esa actividad, hay variadas ocupaciones y, por lo tanto, diferentes entornos y diferentes riesgos en una empresa.

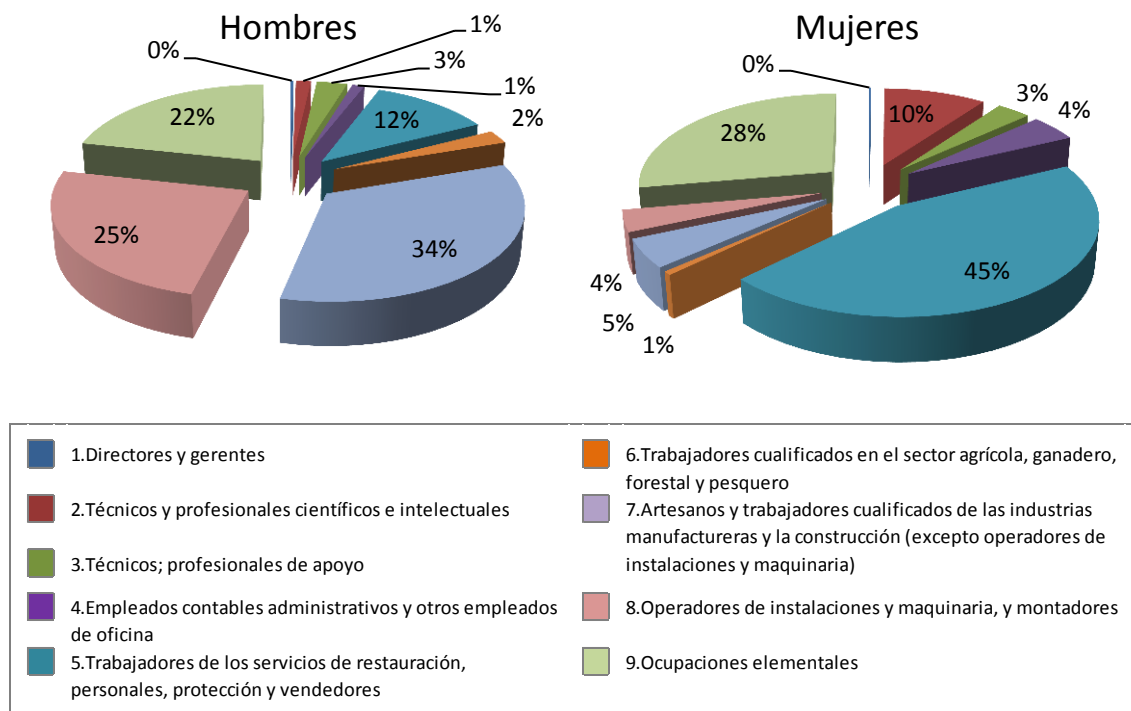


Gráfico 2: Accidentes en jornada laboral según ocupaciones, %, 2013, CAPV.

En el gráfico 2 queda patente la diferente proporción que supone cada grupo de ocupaciones con respecto al total de accidentados y accidentadas durante la jornada laboral. Así, se observa que la mayoría de las accidentadas en el desarrollo de su trabajo son empleadas de los servicios de restauración, personales, protección y vendedoras (45%) y en ocupaciones elementales (28%). Por el contrario, la mayoría de los accidentados desempeñan ocupaciones diferentes y, además, en distinta proporción: un 34% son artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras y la construcción (excepto operadores de instalaciones y maquinaria), un 25% son operadores y montadores de instalaciones y maquinaria, y un 22% tienen ocupaciones elementales.

La visión de la influencia de la ocupación en la accidentalidad según sexo sería más exacta poniendo en relación accidentes y trabajadores/trabajadoras potencialmente en riesgo por ocupación. Al no disponer de los datos específicos de ocupación de la población trabajadora en los ficheros proporcionados por la Seguridad Social, a continuación se presenta una aproximación teniendo en cuenta la información sobre ocupaciones y género recogida en el “Informe final” del “CENSO DEL MERCADO DE TRABAJO 2012 - FASE DE DEMANDA” realizado por el Departamento de Empleo y Políticas Sociales del Gobierno Vasco (octubre de 2013).

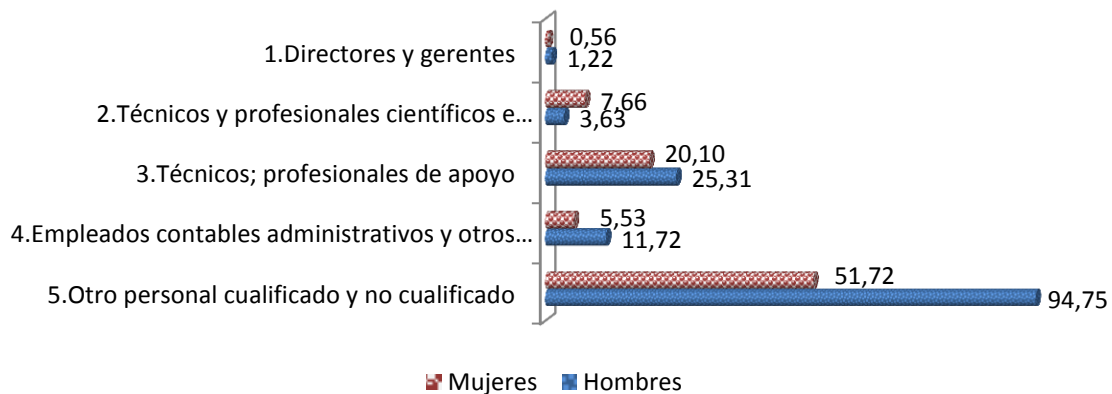


Gráfico 3: Incidencia de accidentes en jornada laboral según ocupaciones, tantos por mil, 2013, CAPV.

Aunque la información utilizada es de procedencia heterogénea y, por lo tanto, los criterios de clasificación de las ocupaciones también lo son, el gráfico 3 puede servir como aproximación a la incidencia de accidentes en jornada laboral según la ocupación. Así, se observa que los trabajadores están más afectados que las trabajadoras por los accidentes en todas las agrupaciones, excepto cuando se trata de “Técnicos y profesionales científicos e intelectuales”.

❖ Accidentes en jornada e “in itinere”

Como se ha comentado al comienzo de este análisis, la accidentalidad de las mujeres es superior a la de los hombres en los accidentes “in itinere” mientras que ocurre lo contrario en los accidentes en jornada.

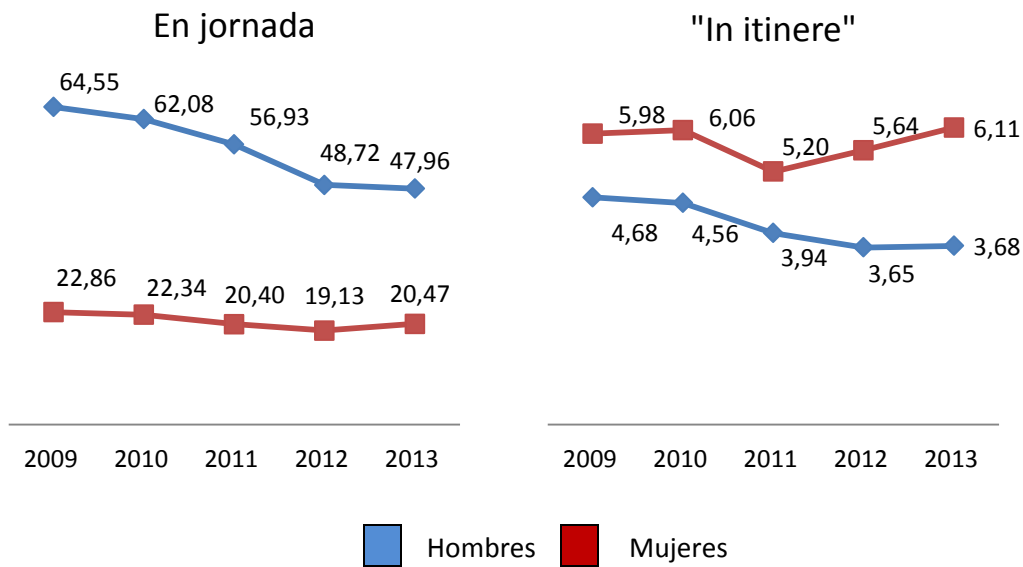


Gráfico 4: Índice de incidencia de accidentes, tantos por mil, 2013, CAPV.

El objetivo del gráfico 4 es exponer las diferentes tendencias de la siniestralidad laboral según el género, comparando los dos tipos de accidentes (en jornada e "in itinere"), sin que sean comparables los "niveles" de las líneas.

A primera vista, se aprecia que las mujeres tienen menor índice de incidencia en los accidentes en jornada laboral (20,47 afectadas de cada mil trabajadoras frente a 47,96 afectados de cada mil trabajadores, ambos datos en 2013). Por otro lado, la diferencia entre ambos sexos disminuye con los años: en 2009 había casi 42 accidentados más de cada mil mientras que en 2013 la brecha es de 27,5. La explicación viene por la diferente tendencia de la accidentalidad: la de los hombres va a la baja (descenso del 25,7% en 2013 con respecto a 2009) mientras que la de las mujeres dibuja una pendiente más suave (descenso del 10,5% en el mismo periodo) e incluso un repunte en 2013.

En lo que a los accidentes "in itinere" respecta, son los hombres los que sufren en menor medida (3,68 de cada mil frente a 6,11 trabajadoras de cada mil). También aquí, el índice de incidencia entre los trabajadores disminuye (la línea azul es claramente descendente) mientras que la correspondiente a las trabajadoras no es tan favorable ya que la línea roja desciende al principio del periodo y aumenta a partir de 2011.

❖ Influencia de la edad en los accidentes en jornada

Tradicionalmente se considera que la siniestralidad afecta más a la población trabajadora más joven, tanto en jornada como “in itinere”, pero ¿esto es así con respecto a los dos géneros? A continuación se analizará la incidencia teniendo en cuenta género y edad del accidentado en cada tipo de accidente, primero en jornada y, posteriormente, “in itinere”.

En el gráfico 5 cada línea representa el índice de incidencia de los accidentes en jornada en los diferentes grupos de edad de los trabajadores en cada año. La línea más clara corresponde a los datos de 2009, la línea de 2012 es la más oscura. Los datos más recientes (2013) están de color rojo vivo.

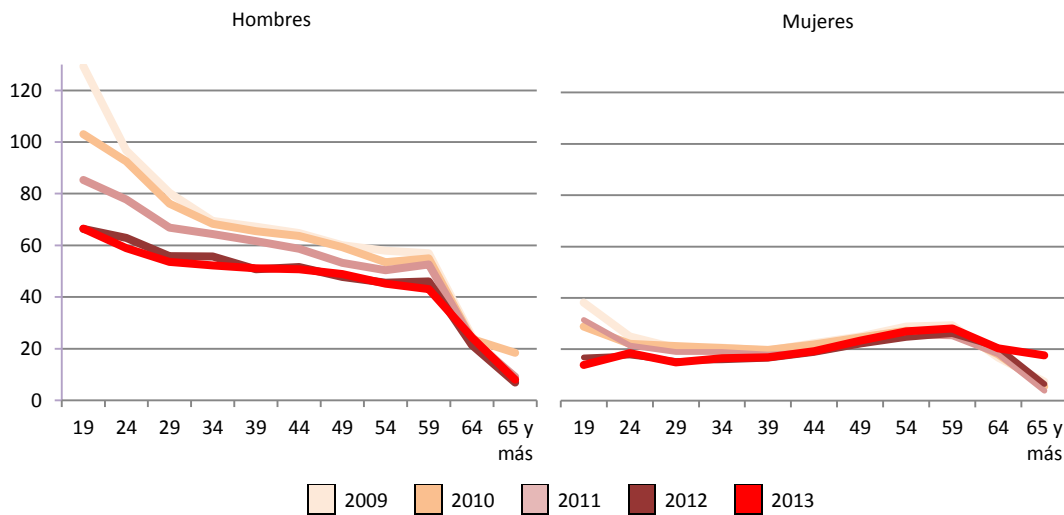
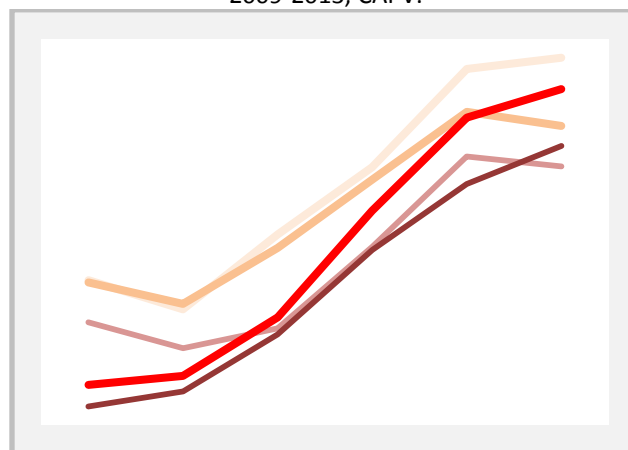


Gráfico 5: Índice de incidencia de accidentes en jornada, tantos por mil, según grupos de edad, 2009-2013, CAPV.



Resulta claro que el índice de incidencia de accidentes en jornada de los hombres es superior a la de las mujeres para todos los grupos de edad ya que cada línea está a un nivel más alto que su correspondiente en el gráfico de las mujeres. En el gráfico de los hombres también se ve cómo la siniestralidad desciende a lo largo del periodo (la línea más clara, 2009, es la que está más “alta” en los gráficos, ya que, de hecho, la incidencia de accidentes ha descendido continuamente en el periodo. Sin embargo, en el gráfico de las mujeres no se aprecia ese descenso en la misma medida, en parte, por una cuestión de escala: el rango de los valores de los índices de incidencia es más pequeño y, por lo tanto, las líneas están más comprimidas. Pero en cualquier caso, el índice de incidencia de las mujeres por grupo de edad no ha seguido esa clara tendencia descendente en el tiempo.

Analizando los gráficos por edad (de izquierda a derecha, de más jóvenes a mayores), la diferencia entre uno y otro es notable: en el de los hombres, las líneas son claramente descendentes (a excepción de un pequeño “pico” en el grupo de 55 a 59 años), mientras que en el de las mujeres aparecen tramos descendentes y tramos ascendentes dependiendo de los años y también de la edad. En el caso de las trabajadoras, además, aparece una “loma” de accidentalidad desde los 40 hasta los 60 años (más accidentalidad en estos grupos que en otros más jóvenes).

En consecuencia, el paso de los años, que implica madurez y veteranía, tiene un efecto beneficioso de forma evidente al reducir la accidentalidad en jornada de los trabajadores, mientras que parece que la edad “per se” no es un factor que influya en un único sentido en la accidentalidad en jornada de las trabajadoras (tramos descendentes, tramos estables, tramos ascendentes). Por lo tanto, habrá que analizar otro tipo de variables a ver si aparecen las circunstancias que propician esta diferencia entre géneros.

❖ **Circunstancias de los accidentes en jornada**

A continuación se describen las circunstancias inmediatas del accidente: qué estaban haciendo justo antes de que ocurriera el accidente y qué suceso anormal ocurrió. Las respuestas son variadas pero a continuación aparecen agrupadas las mayoritarias:

	Accidentados	Accidentadas
¿Qué estaban haciendo en el momento del accidente?		
Manipulaban objetos	30%	27%
Se movían a pie	26%	42%
Trabajaban con herramientas manuales	17%	6%
¿Qué suceso anormal ocurrió?		
Realizaron movimientos con esfuerzo físico	27%	32%
Tuvieron caídas, resbalones, tropezones, movimientos no coordinados	33%	42%

Estos datos, en principio, son coherentes con la diferente distribución de mujeres y hombres según las actividades de las empresas, y, dentro de éstas, con el reparto de las ocupaciones según el género. Así, en las actividades mencionadas como “masculinas” es habitual el uso de herramientas manuales por lo que no es de extrañar que aparezca como actividad anterior al accidente del 17% de los accidentados y, sin embargo, sólo se menciona en el 6% de los accidentes de mujeres. La actividad más frecuente en el caso de las accidentadas es el moverse a pie (en el 42% de los accidentes), bastante habitual en las actividades en las que la presencia de las mujeres es mayor (ver gráfico 1).

Además, los sucesos anormales más frecuentes son los mismos para hombres y mujeres, aunque en diferente medida: aparecen en el 60% de los accidentes de los hombres y en el 74% de los de las mujeres.

En cualquier caso, cabe preguntarse si las diferentes ocupaciones/tareas explican la totalidad de las diferencias o hay otras circunstancias que también influyen.

En la “VII Encuesta de Condiciones de Trabajo 2011”, realizada por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo se recogen las exigencias que suponen para hombres y mujeres las tareas que realizan en su trabajo. Algunos resultados presentan diferencias que estadísticamente son significativas, esto es, indican la presencia de dos situaciones de trabajo diferentes. Así, las mujeres están significativamente más afectadas que los hombres por tener que “trabajar muy rápido” (un 47,3% de ellas) y por tener que “atender varias tareas al mismo tiempo” (48,5%), mientras que los hombres están significativamente más afectados por tener que “trabajar con plazos muy estrictos y

cortos” (el 36,8% de los trabajadores), “mantener un nivel de atención alto o muy alto” (80,5%) y “realizar tareas complejas” (24,4%).

Además, las mujeres no tienen autonomía para establecer el ritmo de trabajo (el 35,6%) o la distribución o duración de las pausas (el 39,2%) en una medida significativamente mayor que los hombres.

Estas condiciones percibidas aportan más información sobre las diferencias en las condiciones de trabajo de unas y otros, y, en consecuencia, las diferencias de los accidentes que sufren:

- Mujeres: se movían a pie o manipulaban objetos, y como tenían que trabajar rápido y/o atender varias tareas al mismo tiempo, realizaron movimientos con esfuerzo físico o tuvieron caídas, resbalones, tropezones, movimientos no coordinados.
- Hombres: Manipulaban objetos, se movían a pie o trabajaban con herramientas manuales, y como tenían que mantener un nivel de atención muy alto o trabajar con plazos muy estrictos y cortos, realizaron movimientos con esfuerzo físico o tuvieron caídas, resbalones, tropezones, movimientos no coordinados.

❖ Influencia de la edad en los accidentes “in itinere”

En cuanto a los accidentes “in itinere”, ya se ha comentado que las mujeres tienen más accidentes que los hombres, no sólo en número, sino también en términos de índice de incidencia, por lo que, en principio, hay que esperar que los gráficos relativos a cada sexo sean diferentes. Y así es: en el siguiente gráfico se aprecia cómo las líneas de los diferentes grupos de edad de las trabajadoras se concentran a un nivel más alto (accidentadas al menos 4 de cada mil trabajadoras por debajo de 60 años) que las de los trabajadores (por debajo de 4 accidentados de cada mil a partir de los 40 años).



Gráfico 6: Índice de incidencia de accidentes "in itinere", tantos por mil, según grupos de edad, 2009-2013, CAPV.

En el gráfico 6 se utiliza el mismo esquema de color que en el gráfico 5. Y también, como en los accidentes en jornada, las líneas (índices de incidencia) de accidentes "in itinere" de los hombres mantienen un "orden", aun presentando algunos "picos" que no invalidan la tendencia de las líneas de todos los años: mayor accidentalidad de los más jóvenes, descendiendo a medida que se envejece. Por el contrario, en el gráfico de las mujeres no hay una tendencia clara ni teniendo en cuenta la edad ni a lo largo del periodo. Sí que se cumple que las mujeres que presentan menor incidencia son las que tienen, al menos, 60 años, pero en los dos grupos inmediatamente anteriores (de 50 a 59 años) hay una incidencia mayor que en la de los más jóvenes en 2012 y 2013.

En los accidentes "in itinere", las tareas que desarrollan unos y otras en sus empleos no constituyen un factor relevante a tener en cuenta, ya que se trata de accidentes ocurridos antes o después del trabajo. Sin embargo, sí que podría tener influencia el tipo de actividad de la empresa empleadora puesto que, en función de las necesidades del negocio, aquéllas se instalan en zonas alejadas, polígonos en los alrededores de las poblaciones o en el mismo casco urbano, siendo diferentes los condicionantes del desplazamiento desde y al trabajo según el caso.

Por ejemplo, las industrias (con más del 80% de trabajadores, ver gráfico 1) suelen estar en áreas más o menos apartadas que no siempre disponen de transporte público, por lo que su personal tiene que utilizar vehículos particulares. En contraste, los establecimientos de hostelería (con más del 62% de empleo femenino, ver gráfico 1) suelen estar en el casco urbano o en zonas accesibles mediante transporte público, por lo que los desplazamientos "in itinere" se pueden realizar a pie o por medio de

transporte público, evitando así la utilización del vehículo particular y el riesgo que conlleva. Se podría aplicar el mismo tipo de razonamiento al resto de las actividades pero estos dos ejemplos describen la diferencia de los riesgos “in itinere” a los que, teóricamente, están sometidos trabajadores y trabajadoras, y, por lo tanto, no parece sorprendente que los accidentes que afectan más a los hombres están relacionados con los vehículos mientras que los experimentados por las mujeres se correspondan con desplazamientos a pie (la utilización de transporte público también implica un trayecto a pie), según se observa en el siguiente esquema.

❖ Circunstancias de los accidentes “in itinere”

	<i>AccidentaDOS</i>	<i>AccidentaDAS</i>
¿Qué estaban haciendo en el momento del accidente?		
Estaban conduciendo un vehículo	62%	42%
Se movían a pie	33%	54%
¿Qué suceso anormal ocurrió?		
Perdieron el control del vehículo	42%	32%
Tuvieron caídas, resbalones, tropezones, movimientos no coordinados	32%	50%

Pero sí parece que, además de las diferencias mencionadas según el rol profesional por género, hay una diferencia en el comportamiento de hombres y mujeres en los desplazamientos “in itinere”: en la “Encuesta sobre Medio Ambiente-Familias 2008” realizada por EUSTAT se estima que casi el 53% de los hombres utiliza el transporte privado (en su mayor parte el coche) para sus desplazamientos frente al 30,4% de las mujeres. “Sensu contrario”, casi el 70% de las mujeres se desplaza en transporte público o a pie, frente al 47% de los hombres. Estos son datos relativos al conjunto de desplazamientos, no únicamente a aquéllos “in itinere”. Sin embargo, a falta de datos más específicos, consideramos razonable suponer que la dominancia de uno u otro medio se mantiene sea cual sea el motivo del desplazamiento, aunque probablemente los porcentajes concretos variarán.

Así que, para caracterizar los accidentes “in itinere” por género, tendríamos:

- Hombres: se desplazaban con el coche particular y perdieron el control del vehículo
- Mujeres: se encontraban “in itinere” a pie o utilizando un transporte público y tuvieron caídas, resbalones, tropezones, movimientos no coordinados

4. CONCLUSIONES

1. La distribución de los trabajos entre hombres y mujeres y por sectores de actividad explican una parte de las diferencias en la siniestralidad durante la jornada laboral entre trabajadores y trabajadoras.
2. Las diferentes tareas y ocupaciones que se desempeñan según el género condicionan el tipo de accidente que se sufre en jornada.
3. La madurez y, en consecuencia, la experiencia de los trabajadores tienen efectos positivos ya que reducen la siniestralidad. En el caso de las trabajadoras no se puede establecer una relación clara entre edad y accidentalidad.
4. La importancia de caídas, resbalones, movimientos no coordinados en los accidentes de las mujeres es, en parte, debido a sus ocupaciones y tareas, aunque también están más condicionadas que los hombres por la necesidad de trabajar rápido o atender varias tareas.
5. “In itinere”, las mujeres se accidentan, en su mayor parte, al desplazarse a pie o en transporte público mientras que los hombres tienen más accidentes de coche.

5. BIBLIOGRAFÍA

“Encuesta sobre Medio Ambiente-Familias 2008”, EUSTAT.

“Encuesta de Condiciones de Trabajo 2009. Informe General”, Departamento de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco.

“VII Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo 2011”, Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

OSALAN

María del Carmen del Horno Etxaniz.

Sección de Estadística. Subdirección de Planificación