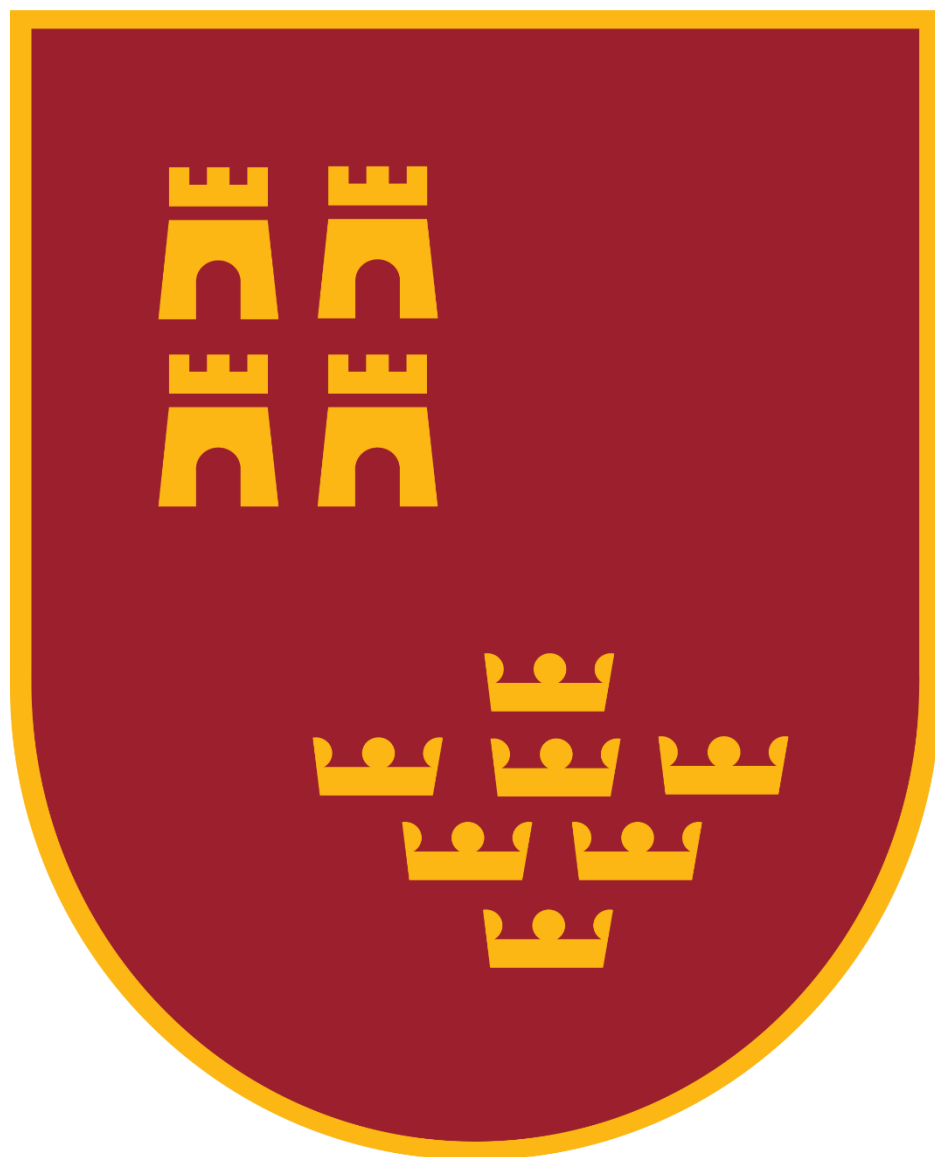


**Servicio de
Prevención de
Riesgos Laborales
Coordinador**



**INFORME
ACCIDENTES
LABORALES
DE TRÁFICO
2020**





INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. METODOLOGÍA.....	3
2.1 DATOS UTILIZADOS	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS	5
3. RESULTADOS.....	5
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT	9
3.1.1. <i>Sexo</i>	9
3.1.2. <i>Edad</i>	11
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i>	12
3.1.4. <i>Distribución temporal</i>	15
3.1.5. <i>Aspectos relacionados con la vía</i>	17
3.1.6. <i>Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT</i>	19
3.1.7. <i>Aspectos relacionados con el factor humano</i>	21
3.1.8. <i>Causas a juicio de los accidentados</i>	22
3.1.9. <i>Causas establecidas en los informes de investigación</i>	22
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA	23
3.3 RESULTADOS DESTACADOS	24
4. REFERENCIAS	26



1. INTRODUCCIÓN

Tras la aprobación del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios, cuyo objetivo fundamental procurar una mejora de las condiciones de seguridad durante los desplazamientos del personal perteneciente a este ámbito así como disminuir tanto el número de accidentes laborales de tráfico (ALT) como su gravedad, se estableció como uno de sus compromisos a llevar a cabo durante el periodo comprendido entre los años 2018–2021, la realización anual del Informe de Siniestralidad Laboral Vial.

En este sentido, el Servicio de Prevención Coordinador viene realizando una labor de investigación de todos los ALT ocurridos en el ámbito de su competencia, con el fin de conocer las causas de estos siniestros y poder llevar a cabo actuaciones preventivas que conduzcan a su eliminación o máxima disminución. En el presente documento se muestran los resultados correspondientes al año 2020, intentando de esta forma contribuir a la prevención eficaz de este tipo de siniestros y vigilando su evolución.

2. METODOLOGÍA

2.1 Datos utilizados

Los datos que se han utilizado proceden de los partes Delt@ de accidente de trabajo, de la base de datos Cibermutua perteneciente a la Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales Ibermutua y de las investigaciones de los ALT realizadas por los técnicos de prevención del Servicio de Prevención Coordinador.

Los conceptos utilizados a efectos del presente informe son los siguientes:

Accidente de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Desde el punto de vista técnico preventivo, es un suceso anormal que se presenta de forma brusca e inesperada, normalmente evitable, interrumpe la continuidad del trabajo, puede causar o no lesiones a las personas y genera pérdidas económicas. Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.



Accidente de tráfico: el producido o que tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, siempre que resulte del mismo, una o varias personas muertas o heridas o sólo daños materiales y esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

Accidente laboral de tráfico (ALT): Se considera que un accidente de trabajo es un Accidente Laboral de Tráfico (ALT) si reúne las tres circunstancias siguientes:

1. Se produce, o tiene su origen, en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que son:

- Vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana. (Por ejemplo: autopistas, carreteras, travesías, calles, carriles bici).
- Vías que, sin tener la aptitud de las anteriores, son de uso común. (Por ejemplo: caminos agrícolas, pistas forestales).
- Vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. (Por ejemplo: aparcamiento de un establecimiento público para uso de los clientes, sea gratuito o de pago).

2. Está implicado al menos un vehículo en movimiento. Puede tratarse de vehículos a motor o cualesquiera otros aptos para la circulación por las vías enunciadas en el punto 1 (incluido bicicletas y ciclomotores y vehículos de maquina agrícola, industrial o de obra). Se incluyen también los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en los terrenos aptos para la circulación indicados en el punto 1. A estos efectos no se consideran como vehículos: los coches de niño o similares (con o sin motor), los vehículos sin motor de pequeñas dimensiones (por ej.: las carretillas o carritos), los ciclos o ciclomotores cuando se conduzcan a pie, y los patines y artefactos parecidos. Las personas que los conducen u ocupan se consideran peatones.

3. El trabajador accidentado se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

- a. Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, bien por colisión con otro u otros vehículos, peatones, animales u otro obstáculo,



o sin necesidad de colisión por salida de la vía, vuelco o cualquier otra circunstancia del tráfico que haya producido los daños en el trabajador.

- b. Ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón, ya sea por atropello o por cualquier otra circunstancia del tráfico.

Además, se pueden producir dos tipos de accidente laboral de tráfico:

- **Accidente de tráfico “in itinere”**: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo. Existen tres criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.
- **Accidente de tráfico en jornada laboral**: aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

2.2 Indicadores calculados

- Distribución porcentual de la variable: $(N^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / N^{\circ} \text{ ALT total categorías}) \times 100$. Con este parámetro se localiza en qué grupos o categorías están más concentrados los trabajadores afectados por ALT.
- Índice de incidencia: $(N^{\circ} \text{ ALT} / N^{\circ} \text{ total de empleados públicos}) \times 1.000$. Con este indicador se localiza los grupos de trabajadores en los que el riesgo de sufrir el ALT es mayor.

3. RESULTADOS

Durante el año 2020 en el ámbito de Administración y Servicios se produjeron un total de 80 accidentes de trabajo, incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral (27) como aquellos que no (43), siendo accidentes de tráfico un 17,5% de ellos (14 ALT). Del total de ALT producidos, el 35,7% (5 ALT) causó al menos un día de baja laboral. Por otro lado, si del total de accidentes acaecidos, tenemos en cuenta únicamente aquellos procesos que han causado baja laboral, se observa que el porcentaje de ALT es del 18,5%, es decir,

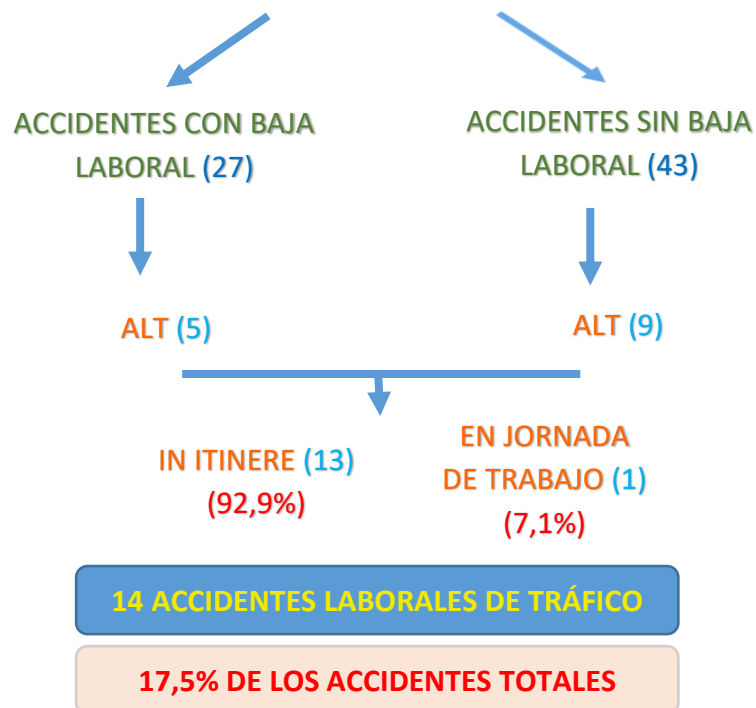


prácticamente un quinto de los accidentes que han causado baja han sido accidentes de tráfico.

Si comparamos los datos con el año anterior, se observa una disminución de los accidentes de tráfico que han causado baja laboral. Mientras que en 2019 los ALT que causaron baja laboral suponían el 30,8% del total con baja, en 2020 los ALT que han causado baja representan el 18,5% de los siniestros con baja.

Si analizamos el tipo de desplazamiento durante el que se producen los accidentes de tráfico, el 92,9% de los siniestros (13 ALT) ha tenido lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (ALT in itinere), mientras que el 7,1% (1 ALT) se ha producido en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo realizado (ALT en misión).

ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2020 (80)



En términos de Índice de Incidencia:



	ALT EN JORNADA	ALT IN ITINERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
I. INCIDENCIA 2020	0,2	2,6	2,8	16,1
I. INCIDENCIA 2019	0,4	4,8	5,2	22,7
I. INCIDENCIA 2018	0,8	3,9	4,7	24,4
I. INCIDENCIA 2017	1,0	5,2	6,2	34,6
I. INCIDENCIA 2016	0,8	4,9	5,7	31,8

AT: accidente de trabajo

Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº total empleados en el ámbito de Administración y Servicios en 2020 = 4.977

Como puede observarse, la incidencia de los accidentes laborales durante el año 2020 ha disminuido considerablemente con respecto a años anteriores. De forma proporcional, la incidencia de los ALT durante el año 2020 también ha disminuido, supone aproximadamente una sexta parte respecto al total de accidentes de trabajo.

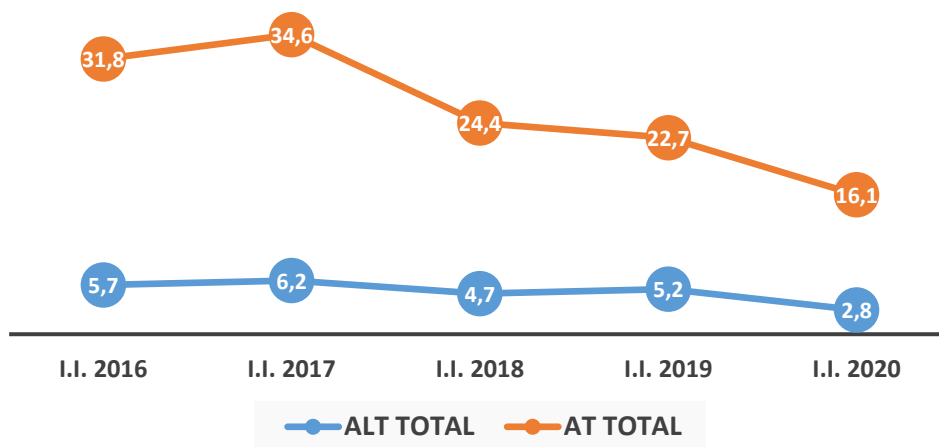
Sin duda, esta disminución de la siniestralidad está asociada al descenso de la actividad laboral presencial durante los meses de marzo a junio en el sector de Administración y Servicios de la Administración Regional, como consecuencia del confinamiento de todo el personal debido a la situación de pandemia padecida en todo el país por el Coronavirus SARS CoV-2.

Como viene siendo habitual, si comparamos la incidencia de los ALT ocurridos en misión con la de los ALT ocurridos in itinere, observamos que la incidencia de los ALT in itinere sigue siendo muy superior a la incidencia de los ALT en jornada, confirmando la enorme importancia de este tipo de siniestralidad entre el personal al servicio de la Administración Regional. Cabe señalar, que el índice de incidencia para los ALT en jornada se ha calculado utilizando el número total de empleados públicos pertenecientes al ámbito de Administración

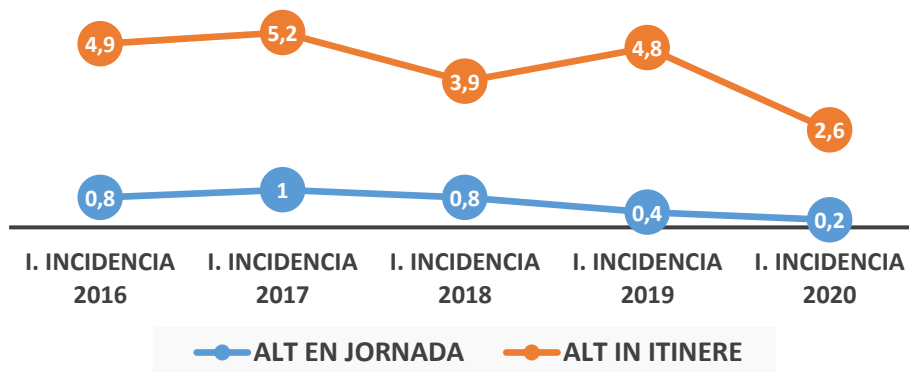


y Servicios debido a la imposibilidad de disponer del dato preciso relativo a los empleados que realizan desplazamientos en jornada, siendo conscientes de que el número de empleados con riesgo de sufrir un ALT en jornada, probablemente sea menor que el utilizado.

Si observamos en la siguiente gráfica, los datos obtenidos en 2020 con los datos de años anteriores, se aprecia claramente la disminución tanto de los accidentes laborales de tráfico como de los accidentes laborales totales.



Respecto a la incidencia de los ALT en jornada e in itinere, se observa una disminución prácticamente a la mitad en ambos tipos de accidentes.





Si atendemos a la calificación de los accidentes en función de la gravedad, todos ellos han sido calificados como de carácter leve, al igual que ocurría en años anteriores.

Finalmente, respecto a la investigación de las causas de este tipo de siniestros, todos los ALT producidos han sido investigados por el personal técnico del Servicio de Prevención Riesgos Laborales Coordinador, emitiéndose el correspondiente informe de investigación en el que se establecen las causas de los mismos y las correspondientes medidas preventivas a adoptar. A través de esta investigación, se ha podido recabar toda la información referente a las variables atribuibles tanto al factor humano como al factor vehículo y al factor vía y entorno.

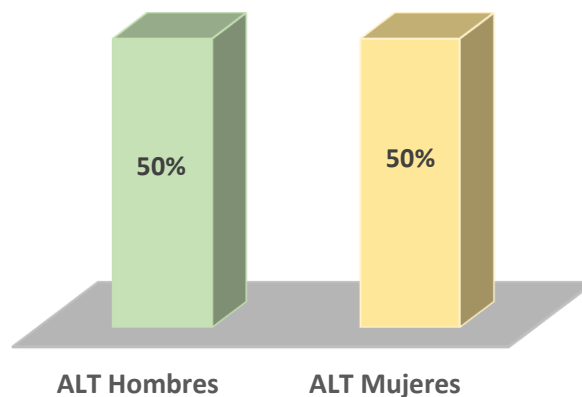
En relación a las medidas preventivas, a partir del año 2020, el personal que ha sufrido un accidente de tráfico ha sido designado para realizar el curso PFO/5212/Seguridad Laboral Vial. Hasta la fecha, el curso ha sido realizado por 200 empleados.

3.1 Siniestralidad de los ALT

En base a las variables analizadas y en función de los datos recopilados en la investigación de los ALT, se detallan las características más significativas a continuación.

3.1.1. Sexo

Atendiendo al sexo del personal accidentado, como se puede observar en el siguiente gráfico, tanto hombres como mujeres han sufrido el mismo número de accidentes de tráfico.





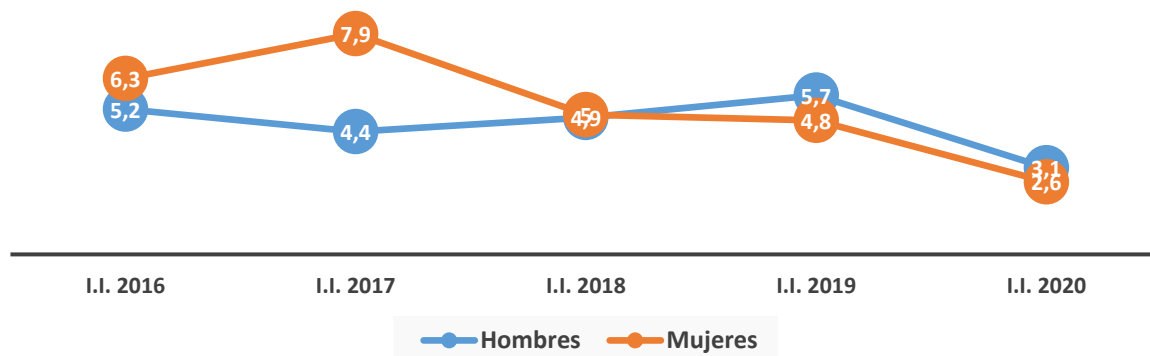
No obstante, en términos de Índice de Incidencia los hombres se han accidentado más que las mujeres.

I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2020	3,1	2,6
2019	5,7	4,8
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

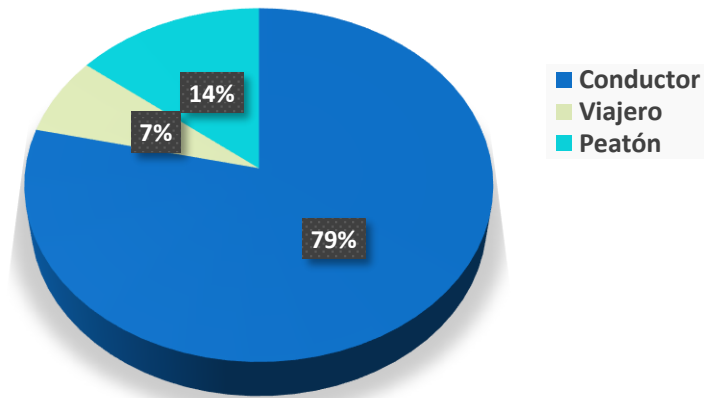
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº empleados (2020): Hombres = 2.233; Mujeres = 2.744

Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa que se mantiene esta tendencia al igual que ocurría el año anterior.



Por otro lado, si tenemos en cuenta la actividad realizada por las personas accidentadas en el momento del accidente, el 79 % del personal realizaba la actividad de conducción del vehículo, mientras que tan solo 7% de los accidentados ostentaba la condición de acompañante en el vehículo implicado en el siniestro y un 14% circulaba como peatón.



3.1.2. Edad

En función de la edad, el porcentaje más elevado del personal accidentado se encuentra en la franja de edad entre los 41 y 50 años. No obstante, en términos de índice de incidencia, observamos la incidencia más elevada en varones con más de 60 años.

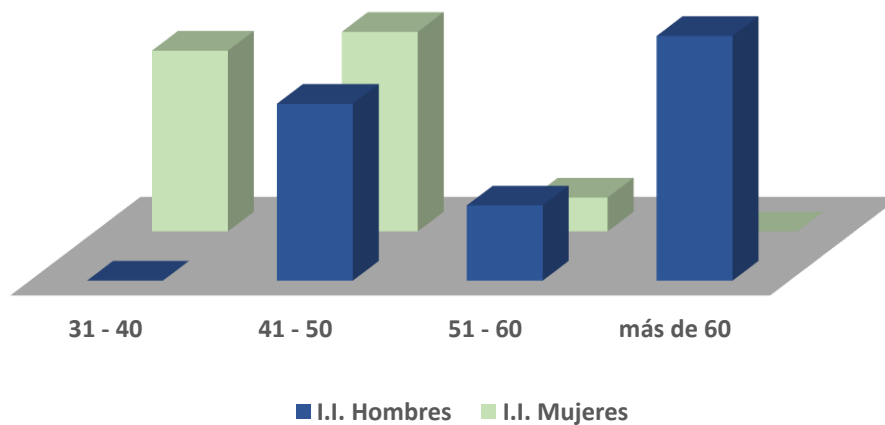
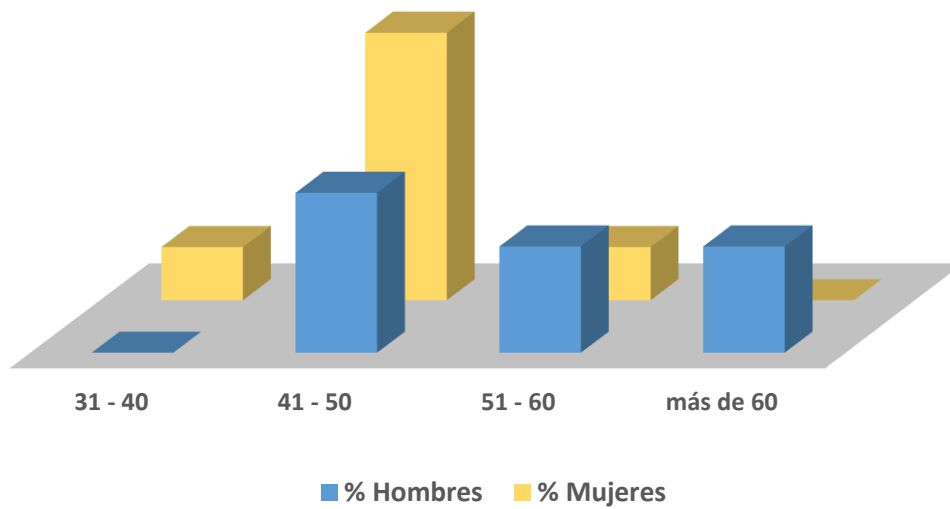
Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
31 - 40 años	0	0	14,3	4,8
41 - 50 años	42,9	4,7	71,4	5,3
51 - 60 años	28,6	2,0	14,3	0,9
más de 60 años	28,6	6,5	0	0

Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 121; Mujeres = 210

Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 639; Mujeres = 951

Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 979; Mujeres = 1.162

Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 307; Mujeres = 314

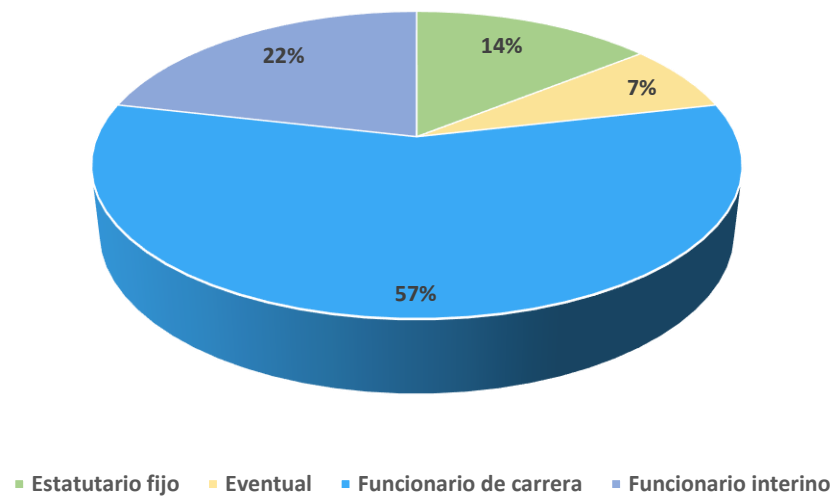


3.1.3. Ocupación del trabajador

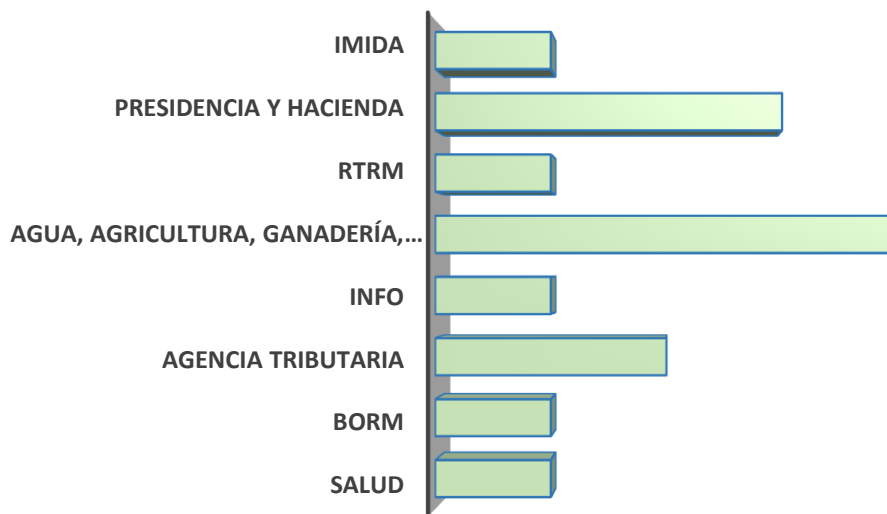
Atendiendo a la ocupación del personal accidentado, es el personal que realiza tareas de tipo técnico el que presenta mayor siniestralidad vial representando el 35,7% del total, seguido de personal que realiza tareas de tipo administrativo (21,4%). Al igual que el año anterior, ambos tipos de tareas son las que muestran mayor siniestralidad vial.



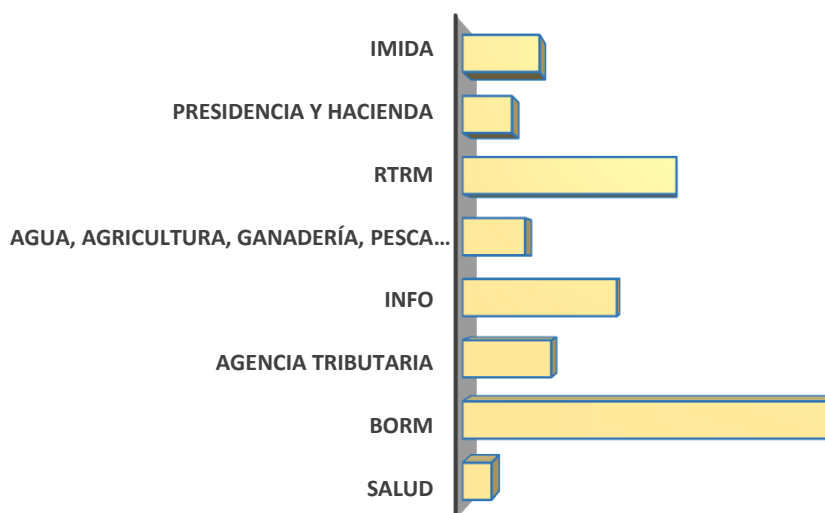
Por lo que se refiere a la relación laboral del personal, el 57% de este personal es funcionario de carrera y un 22% personal interino.



En función de la Consejería u Organismo Autónomo al que está adscrito el personal accidentado, es la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio ambiente la que mayor porcentaje de siniestros presenta, seguida de la Consejería de Presidencia y Hacienda.



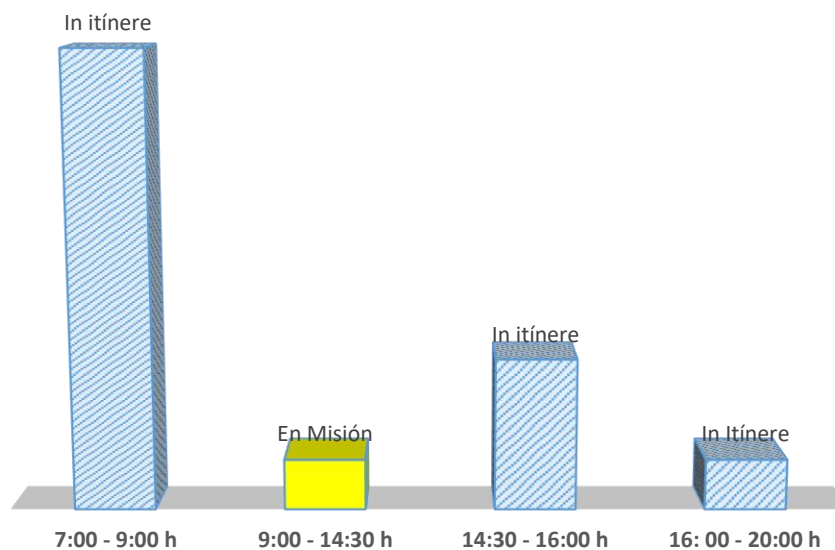
No obstante, en términos de Índice de Incidencia, el Boletín Oficial de la Región de Murcia presenta una elevada incidencia respecto al resto de Consejerías u Organismos debido al pequeño número de empleados de dicho organismo, seguido de Radiotelevisión de la Región de Murcia, por idéntico motivo. Es importante señalar que, para el cálculo de este índice se ha utilizado el número de empleados adscritos a los citados Organismos dado que se desconoce el número concreto del personal que utiliza el vehículo para realizar sus desplazamientos.



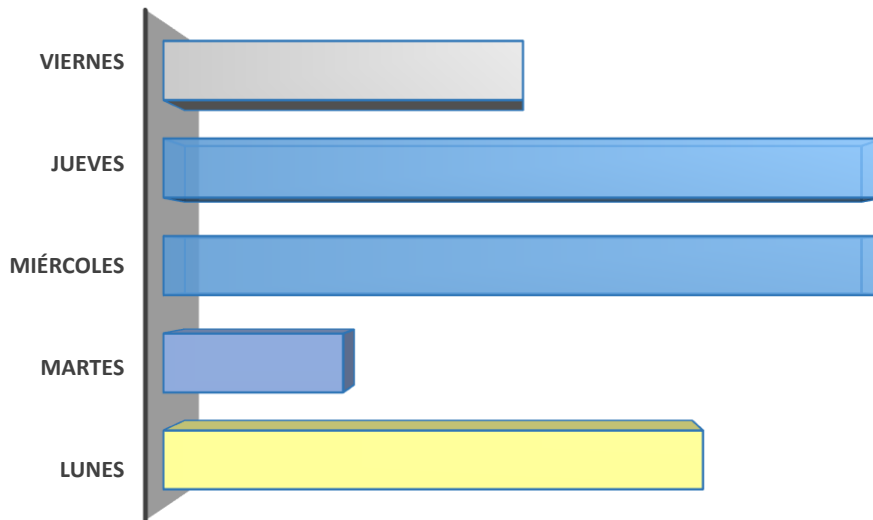


3.1.4. Distribución temporal

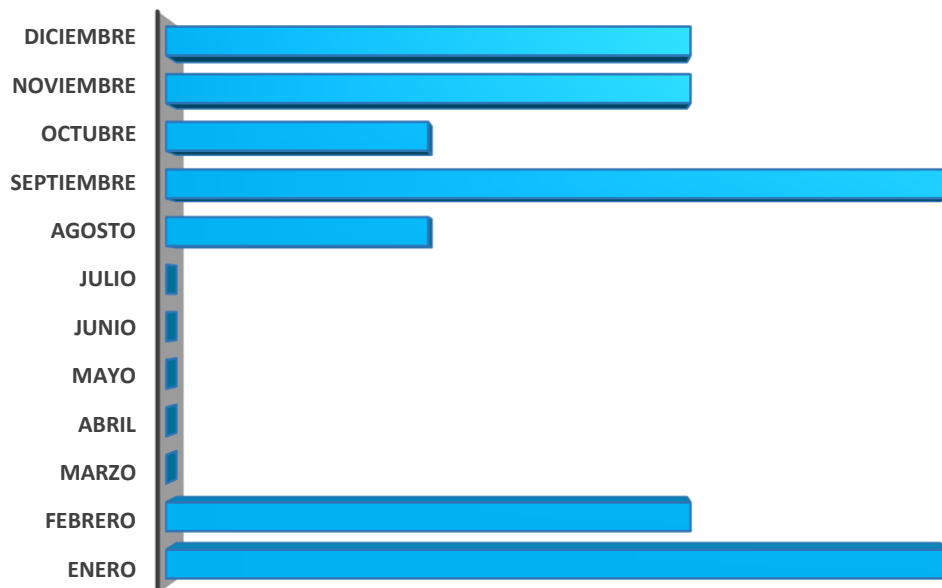
En cuanto a los aspectos temporales de los ALT, en el caso de los desplazamientos realizados in itinere, al igual que ocurría el año anterior, la máxima concentración de ellos se produce en las primeras horas de la mañana, entre las 7 h y las 9 h, coincidiendo con los desplazamientos de ida al centro de trabajo. Tan sólo se ha producido un accidente en misión durante la jornada laboral, produciéndose alrededor de las 11 h.



En función del día de la semana, al igual que sucedía en 2019, el número de siniestros no sigue una tendencia determinada, siendo miércoles y jueves los días en los que se producen un mayor número de siniestros.



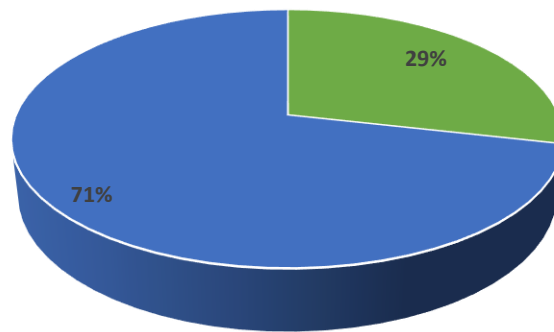
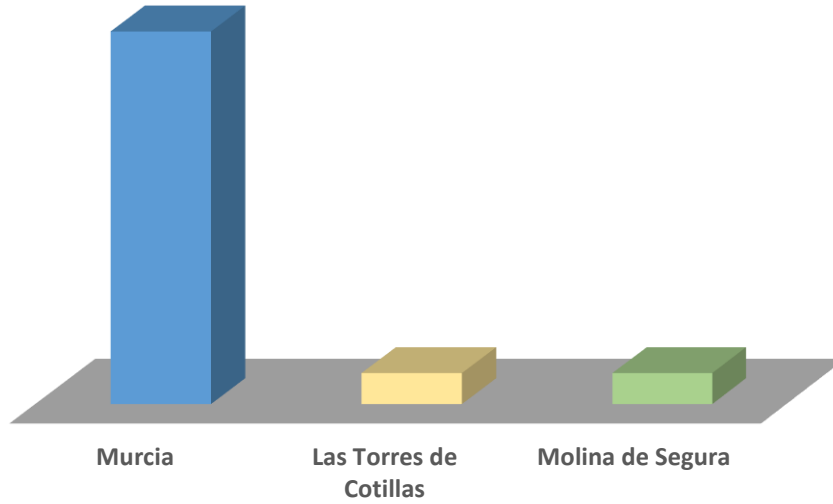
Observando la siniestralidad por meses, se aprecia claramente aquellos en los que no se ha producido movilidad del personal debido a la pandemia (marzo a junio). Durante los meses de trabajo presencial, es en los meses de enero y septiembre en los que mayor siniestralidad vial se ha producido.



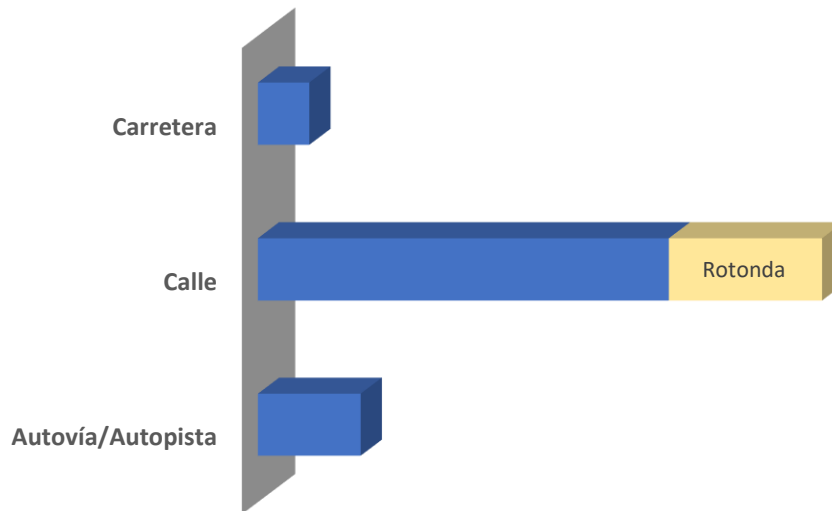


3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

Al igual que en años anteriores, del análisis de los datos se desprende que el mayor número de siniestros se concentra en el municipio de Murcia, en vía urbana y concretamente en las calles del municipio.



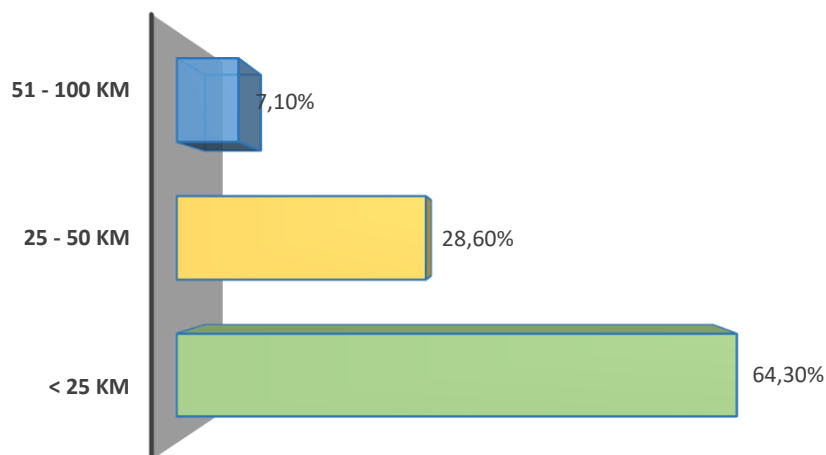
■ Interurbana ■ Urbana



Como puede observarse, en las calles de los municipios es dónde se produce un mayor número de siniestros. De este tipo de vía, tan sólo en un 27% el siniestro se ha producido en una rotonda.

En cuanto a la vía interurbana, al igual que en años anteriores se ha producido un bajo porcentaje de siniestros en este tipo de vías, siendo la autovía dónde se han producido más accidentes.

Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado, en todos ellos el trayecto ha sido el realizado habitualmente, siendo en un 64,3% de ellos la distancia total a recorrer inferior a 25 Km.

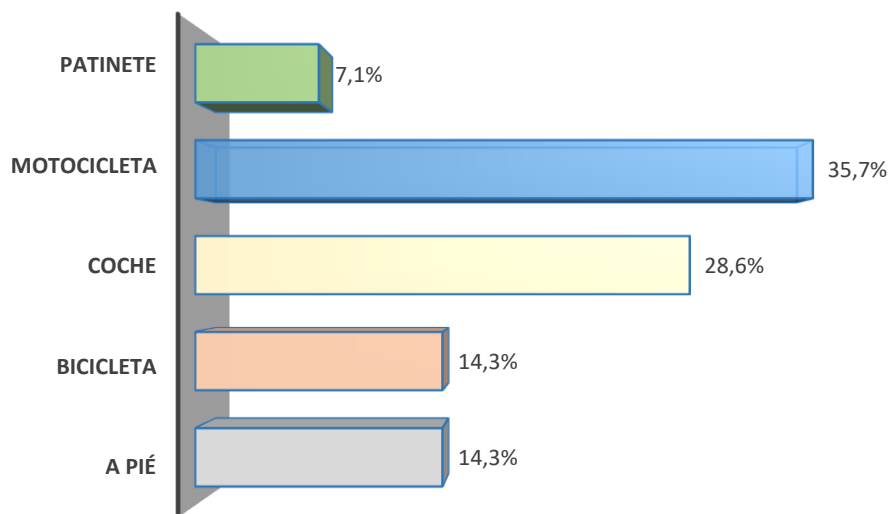




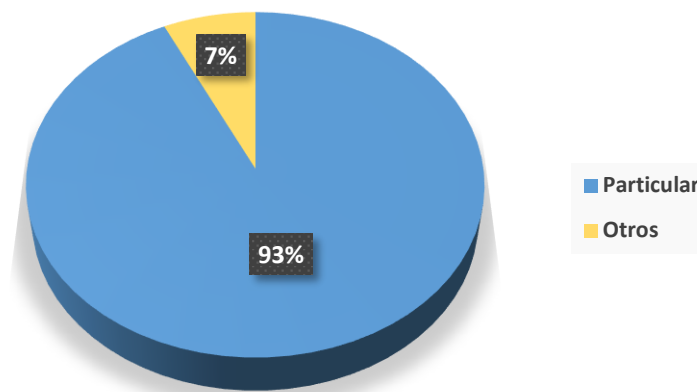
Además, en todos los desplazamientos realizados la vía utilizada se encontraba convenientemente señalizada y tan sólo en un 7% la vía presentaba tramos en obras o mal mantenidos. Sin embargo, en un 50% de los siniestros la vía presentaba gran densidad de tráfico.

3.1.6. Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT

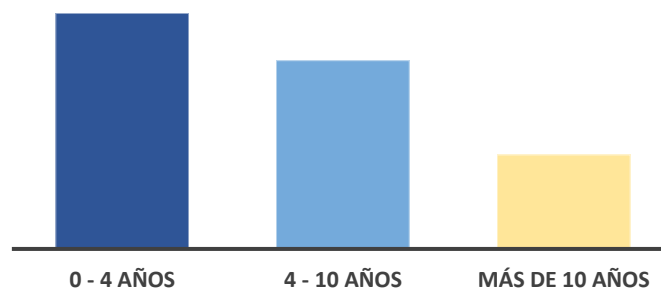
Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los ALT, a diferencia de otros años, son las motocicletas en mayor medida seguidas de los turismos, los vehículos que intervienen en mayor número de siniestros. Además, se ha producido un siniestro en el que el vehículo implicado ha sido un patinete eléctrico, lo que confirma el aumento de la movilidad del personal mediante este tipo de vehículos.



Atendiendo a la titularidad del vehículo, prácticamente en la totalidad de los siniestros se han utilizado vehículos particulares con una antigüedad inferior a 10 años, siendo éste el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos. Tan solo en uno de los accidentes el vehículo implicado no era propiedad del conductor del vehículo.

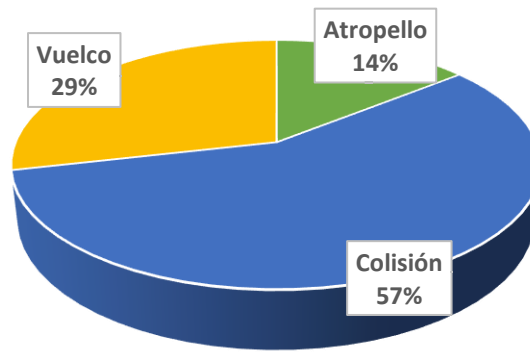


Antigüedad del Vehículo



Según los datos recabados durante la investigación y en base a las manifestaciones de los accidentados, todos los vehículos implicados en los ALT habían sido sometidos a su correspondiente ITV y se les había realizado el mantenimiento periódico pertinente.

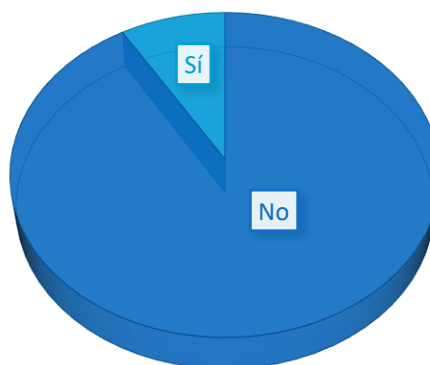
En cuanto a la forma de producirse los ALT, el porcentaje más elevado (57%) se ha producido por colisión por alcance entre los vehículos implicados. El resto de siniestros se han producido como consecuencia de la pérdida de control del vehículo por parte de sus conductores y los accidentados que circulaban a pie han sufrido atropello por parte de otros conductores.



3.1.7. Aspectos relacionados con el factor humano

Si analizamos los aspectos relacionados con el factor humano, se observa que todos los conductores de los vehículos implicados en el accidente poseen una amplia experiencia en la conducción, con más de 10 años de experiencia en todos los casos. Sin embargo, excepto dos de los accidentados, el resto aseguró no haber recibido formación específica en seguridad vial, únicamente la necesaria para la obtención del correspondiente permiso de conducción.

FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

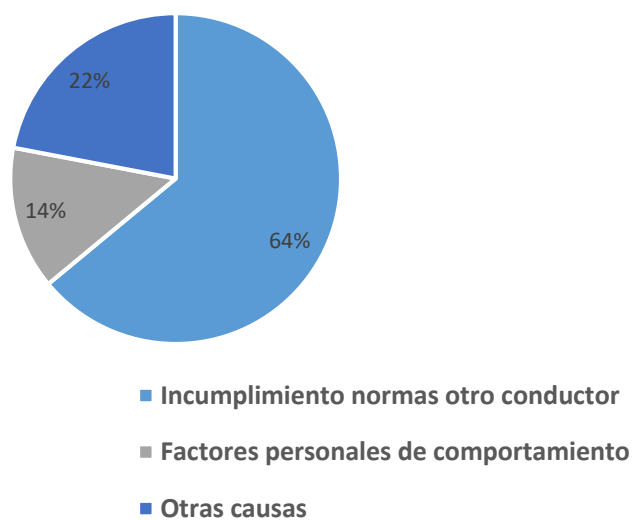


Por otro lado, es importante señalar que según las manifestaciones de los accidentados, ninguno de ellos manipulaba ningún equipo electrónico ni teléfono móvil o estaba realizando cualquier otra acción que pudiera provocar una distracción en el momento del accidente.

Asimismo, en lo que se refiere al estado psicofísico de los accidentados en el momento de producirse el siniestro, el análisis de los datos muestra que los accidentados manifestaron no padecer ningún tipo de enfermedad que impidiese la conducción, ni estaban tomando medicación u otras sustancias, que pudieran afectar a la actividad de conducción.

3.1.8. Causas a juicio de los accidentados

En relación a las causas que han originado los ALT, de forma similar a años anteriores, en un 64% de los accidentes, el personal accidentado ha manifestado durante la investigación, que los accidentes se deben a un factor personal de “Otros conductores”, concretamente, a un incumplimiento de las normas de tráfico por parte de los otros conductores implicados en el accidente. No se ha tenido acceso a los atestados de los accidentes.



3.1.9. Causas establecidas en los informes de investigación

De igual forma, entre las causas de los accidentes determinadas en los informes de investigación, es el factor personal de comportamiento por parte del otro conductor del vehículo implicado en el accidente, concretamente un incumplimiento de las normas de tráfico por parte del otro conductor, el que mayor porcentaje presenta (64%). No obstante, un 14% de los siniestros se han producido como consecuencia de un factor personal de comportamiento del propio accidentado.



Por tanto, las causas principales de los accidentes han tenido su origen en un factor personal de comportamiento, bien del otro conductor del vehículo o bien del personal accidentado, lo que pone de manifiesto que el principal factor implicado en los accidentes de tráfico es el factor humano.

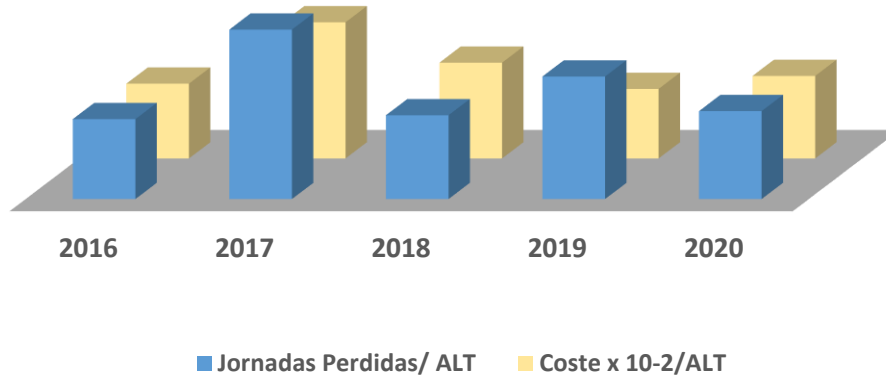
3.2 Costes de los ALT con baja

Según los datos obtenidos a través de la base de datos Cibermutua de la mutua Ibermutua, los accidentes laborales de tráfico ocurridos durante el año 2020 causaron un total de 164 jornadas perdidas. Los costes generados por estos accidentes se reflejan en la siguiente tabla.

ALT con Baja Laboral	Jornadas Perdidas	Coste Empresa	Coste Mutua	Coste Proceso
1	49	1006,05	2237,04	3243,09
2	47	1177,4	2608,89	3786,29
3	31	1088,27	2307,83	3396,09
4	12	483,8	845,63	1329,43
5	25	1187,11	2442,06	3629,17
TOTAL	164	4942,63	10441,45	15384,07

Como se puede observar, el coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2020 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe algo superior a los 15.000 euros. Todo ello sin tener en cuenta el coste asociado a los ALT acaecidos sin producir baja laboral, ya que no ha sido posible realizar el cálculo.

Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa una disminución en el número medio de jornadas perdidas por ALT respecto al año anterior, sin embargo, se produce un aumento del coste medio por ALT.



3.3 Resultados destacados

Sintetizando todos estos resultados obtenidos se define como grupo vulnerable en base a las variables analizadas el siguiente:

GRUPO VULNERABLE					
Año	2020	2019	2018	2017	2016
Género/ Edad	Hombre (más de 60 años) (Conductor)	Hombre (41-50 años) (Conductor)	Hombre (> 60 años) (Conductor)	Mujer 31 – 40 años (Conductora)	Mujer (> 50 años) (Conductora)
Tipo de ALT	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)	In itinere (Ida)
Vehículo	Motocicleta particular	Coche particular	Coche particular	Coche particular	Coche particular
Ocupación	Personal Técnico	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas	Tareas Administrativas
Hora ALT	7 – 9 h	7 – 9 h	7 – 9 h	7 – 9 h	7 h – 9 h
Día	Miércoles/ Jueves	Lunes/Jueves	Viernes	Martes	Lunes/ Martes
Mes	Enero / Septiembre	Junio	Junio	Octubre	Septiembre/ Octubre
Municipio	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia
Vía	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)



Forma ALT	Colisión	Colisión	Colisión	Colisión	Colisión
Antigüedad del permiso	Más de 10 años	Más de 10 años	Más de 10 años	Más de 10 años	Más de 10 años
Formación Seguridad Vial	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación

Comparando los resultados obtenidos en los últimos años, se observa que se confirma el cambio de tendencia respecto al sexo de la persona accidentada, siendo los hombres los que más se han accidentado, si bien la edad ha aumentado con respecto al año anterior. Por otro lado, la siniestralidad laboral vial sigue produciéndose en los trayectos de ida al trabajo a primera hora de la mañana, no obstante el vehículo con mayor siniestralidad en 2020 ha sido la motocicleta, a diferencia de años anteriores en los que el turismo era el vehículo con mayor accidentabilidad.

En cuanto a la ocupación del personal accidentado, también ha cambiado la tendencia siendo el personal técnico el que ha resultado sufrir una mayor siniestralidad en el año 2020. Sin embargo, al igual que en años anteriores, el personal accidentado posee gran experiencia en la conducción (más de diez años de antigüedad del permiso), aunque no ha recibido formación específica en seguridad vial.

Respecto al día de la semana en el que más siniestros se han producido, son los miércoles y jueves los días en los que se han producido más accidentes, aunque no se aprecia una clara tendencia si comparamos con años anteriores.

La forma del accidente tipo ha sido por colisión con otro vehículo y el lugar las vías urbanas del municipio, siendo Murcia la localidad que registra mayor número de siniestros.

Por último, respecto a los organismos que han sufrido mayor siniestralidad laboral vial en 2020, la incidencia ha sido más elevada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia dado el escaso personal de dicho organismo. No obstante, como ya se ha comentado anteriormente, este dato es relativo puesto que se obtiene mediante el cálculo en función del número de empleados adscritos a cada organismo, desconociéndose el número exacto de personas que utilizan un vehículo para sus desplazamientos.



4. REFERENCIAS

- Partes Delta de accidentes de trabajo emitidos por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.
- Base de datos de investigación de accidentes laborales de tráfico del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.
- Base de datos Cibermutua de la mutua de accidentes laborales y enfermedades profesionales Ibermutua.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2016 editado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2017 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2018 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2019 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.