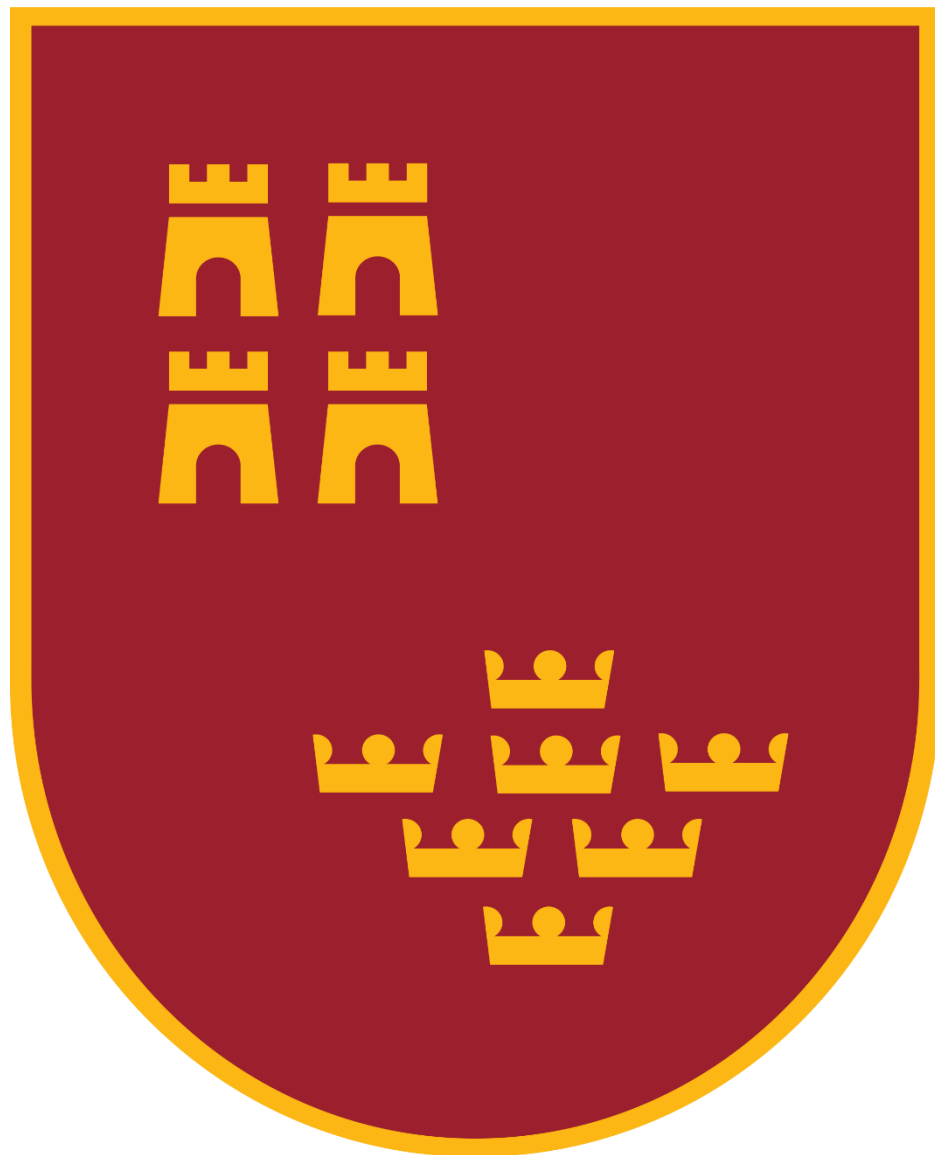


# Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador



## **INFORME ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO 2017**



## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. METODOLOGÍA .....</b>	<b>3</b>
2.1 DATOS UTILIZADOS.....	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS .....	4
<b>3. RESULTADOS .....</b>	<b>4</b>
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT .....	7
3.1.1. <i>Sexo</i> .....	7
3.1.2. <i>Edad</i> .....	8
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i> .....	9
3.1.4. <i>Distribución temporal</i> .....	11
3.1.5. <i>Aspectos relacionados con la vía</i> .....	13
3.1.6. <i>Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT</i> .....	15
3.1.7. <i>Aspectos relacionados con el factor humano</i> .....	16
3.1.8. <i>Causas a juicio de los accidentados</i> .....	17
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA.....	18
3.3 RESULTADOS DESTACADOS.....	19
<b>4. REFERENCIAS .....</b>	<b>20</b>

## **1. INTRODUCCIÓN**

Durante el año 2016, se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia la Resolución de 3 noviembre sobre el Plan Marco para la Movilidad Vial Segura en el entorno laboral de la Administración Regional. Dicho Plan se establece como una herramienta del Plan General de Prevención de la Administración Regional, sirviendo de guía para la elaboración de los distintos Planes Específicos de actuación de cada uno de los ámbitos de las respectivas Mesas Sectoriales. En este sentido, en la reunión del Comité de Seguridad y Salud celebrada en 23 de febrero de 2018, se dictaminó favorablemente la aprobación del Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios.

El objetivo fundamental de este Plan de Movilidad es procurar una mejora de las condiciones de seguridad durante los desplazamientos del personal perteneciente al ámbito de Administración y Servicios, un total de 4.804 empleados públicos, así como disminuir tanto el número de accidentes laborales de tráfico (ALT) como su gravedad. En éste se especifican actuaciones a llevar a cabo durante el periodo comprendido entre los años 2018 – 2021, siendo uno de los compromisos establecidos la realización con periodicidad anual del correspondiente Informe de Siniestralidad Laboral Vial.

En base al citado Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios, 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 2017, 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 Ibermutuamur 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 laboral de tráfico (ALT):** aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida o vuelta domicilio-trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

- **Accidente de tráfico “in itinere”:** aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. 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

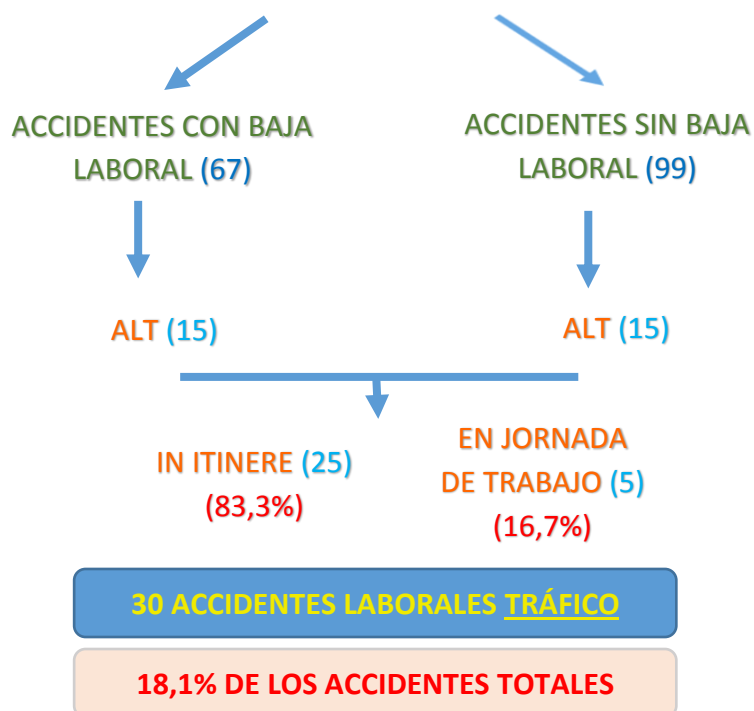
- Distribución porcentual de la variable:  $(N^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / N^{\circ} \text{ ALT total categorías}) \times 100$ . Con este parámetro se localiza en qué grupos o categorías están más concentrados los trabajadores afectados por ALT.
- Índice de incidencia:  $(N^{\circ} \text{ ALT} / N^{\circ} \text{ total de empleados públicos}) \times 1.000$ . 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 2017 en el ámbito de Administración y Servicios se produjeron un total de 166 accidentes de trabajo (incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral como aquellos que no), siendo de tráfico un 18,1% (30 ALT). Teniendo en cuenta únicamente los accidentes que han causado baja laboral, el porcentaje de ALT se eleva hasta el 22,4%. Por otro lado, del total de ALT producidos, el 50,0% (15 ALT) causó al menos un día de baja laboral. Si tenemos en cuenta el tipo de ALT, el 83,3% de ellos se produjo en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (ALT in itinere), mientras que el 16,7% se produjo en los

desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo realizado (ALT en misión).

## ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2017 (166)



En términos de Índice de Incidencia:

	ALT EN JORNADA	ALT IN ITINERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
INDICE INCIDENCIA AÑO 2017	1,0	5,2	6,2	34,6
INDICE INCIDENCIA AÑO 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 = 4.804

Como puede observarse, la incidencia de los ALT supone aproximadamente una sexta parte respecto al total de accidentes de trabajo. Si tenemos en cuenta los ALT ocurridos durante la jornada, cabe señalar que el índice de incidencia 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 será menor que el utilizado. No obstante, la diferencia entre dicho índice y el índice de incidencia de los ALT in itinere es abrumadora. La incidencia de los ALT in itinere es cinco veces superior a la incidencia de los ALT en jornada, lo que confirma la importancia de este tipo de siniestralidad en la Administración Regional.

Si comparamos estos datos con los obtenidos para el año 2016, se observa un aumento de la incidencia tanto de los accidentes de trabajo totales como de los ALT, siendo de estos últimos ligeramente más significativo el aumento de la incidencia de los ALT en jornada de trabajo.

Respecto a la gravedad de los ALT, tan solo uno de ellos ha sido calificado de carácter grave, siendo el resto calificados como de carácter leve. Si bien, la comparativa con el año anterior muestra un ligero aumento de la gravedad, ya que el año anterior ningún ALT presentó carácter grave.

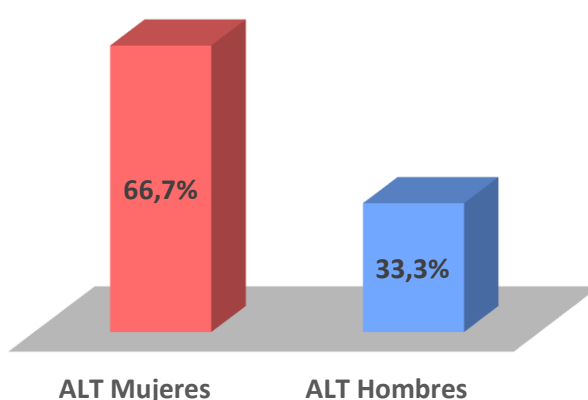
En cuanto a la investigación de los ALT, todas se han podido efectuar salvo la correspondiente a dos de los ALT, de los cuales no se ha tenido constancia al no efectuar la correspondiente comunicación al centro de trabajo. El resto de los ALT ocurridos han sido investigados por los técnicos de prevención del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador. A través de dicha 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.

### 3.1 Siniestralidad de los ALT

En base a las variables analizadas y en función de los datos recopilados en las investigaciones 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 la siguiente gráfica, las mujeres han sufrido más accidentes laborales de tráfico que los hombres.



En términos de Índice de Incidencia también se confirma este dato, siendo bastante superior en el caso de las mujeres, elevándose prácticamente al doble.

INDICE INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

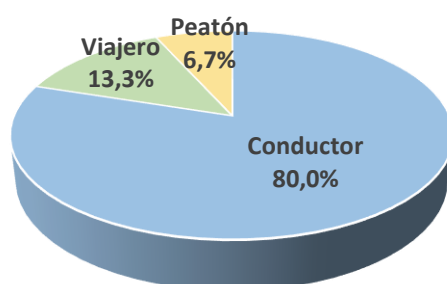
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº empleados hombres (2017) = 2.281; Nº empleados hombres (2016) = 2.326

Nº empleadas mujeres (2017) = 2.523; Nº empleadas mujeres (2016) = 2.545

Si comparamos con los datos obtenidos para el año anterior, se observa un aumento del 25% en la incidencia de los ALT en mujeres durante al año 2017, mientras que la incidencia en hombres disminuye.

Si además, tenemos en cuenta la actividad realizada por las personas accidentadas en el momento del accidente, el 80% de este personal realizaba la actividad de conducción del vehículo. En relación al sexo, todos los hombres accidentados conducían el vehículo mientras que entre las mujeres accidentadas un 20% viajaba en el vehículo accidentado y un 10% caminaba en el momento del accidente.



Actividad	Hombre	Mujer
Conductor	100%	70%
Viajero	-	20%
Peatón	-	10%

### 3.1.2. Edad

En función de la edad, el porcentaje más elevado del personal accidentado superaba los 50 años. No obstante, en términos de índice de incidencia, son los empleados con edades comprendidas entre 31 y 40 años los que más se accidentan, siendo el sexo femenino el que presenta una mayor incidencia.

% ALT en función de la Edad			
Edad	Mujeres	Hombres	Total
31 a 40	16,7%	6,7%	23,3%



41 a 50	20%	16,7%	36,7%
Más de 50	30%	10,0%	40,0%

Índice de Incidencia			
Edad	Mujeres	Hombres	Total
31 a 40	28,1	16,7	23,5
41 a 50	6,8	6,7	6,8
Más de 50	6,6	2,3	4,5

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

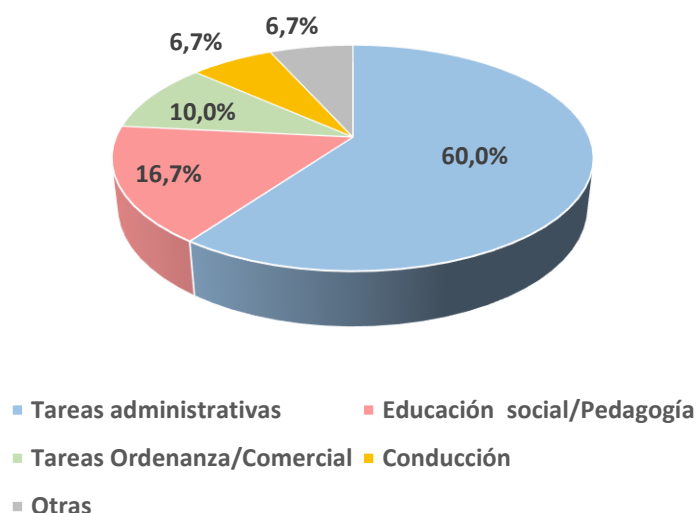
Nº empleados (31 a 40): Mujeres = 178; Hombres = 120.

Nº empleados (41 a 50): Mujeres = 884; Hombres = 742.

Nº empleados (más de 50): Mujeres = 1.371; Hombres = 1.312.

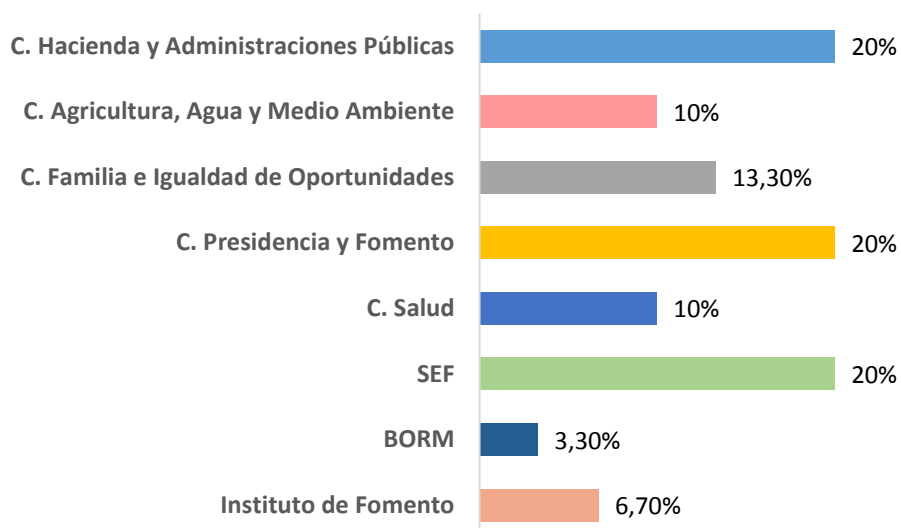
### 3.1.3. Ocupación del trabajador

Teniendo en cuenta la ocupación, es el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que con un 60% presenta mayor siniestralidad vial. Además, cabe señalar que aproximadamente el 33% de este personal desempeña tareas que requieren atención al público.



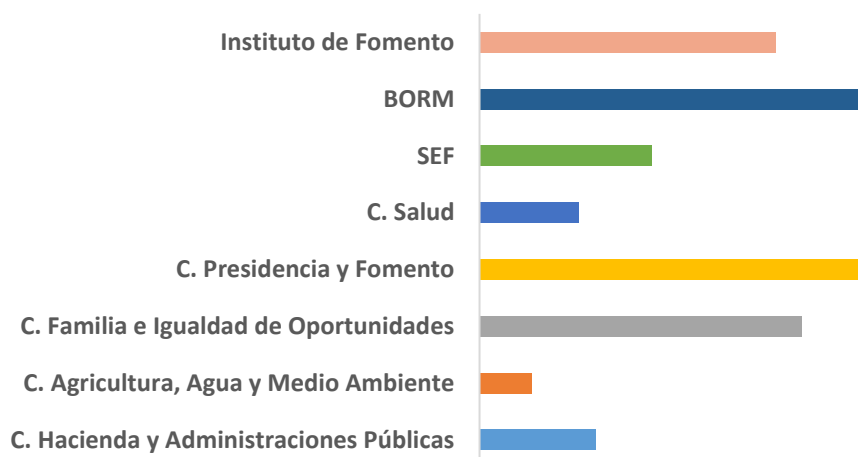
Por Consejería/Organismo Autónomo, son Hacienda y Administraciones Públicas junto con el Servicio de Empleo y Formación y la Consejería de Presidencia y Fomento, los que presentan una mayor porcentaje de siniestros.

### % ALT



En términos de Índice de Incidencia, es la Consejería de Presidencia y Fomento junto al Boletín Oficial de la Región de Murcia los que mayor incidencia muestran, seguidos de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades y el Instituto de Fomento.

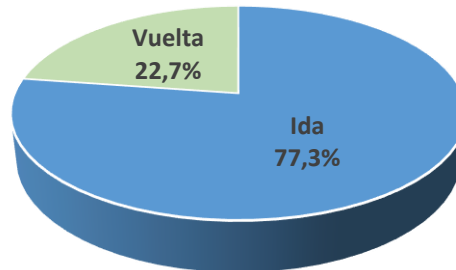
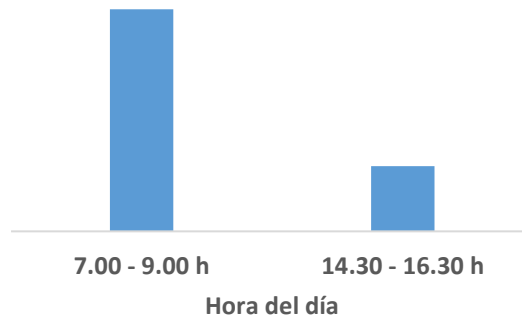
### Índice Incidencia



Es importante señalar que para el cálculo de este índice se ha utilizado el número de empleados de cada centro de trabajo dado que se desconoce el número concreto del personal que utiliza un vehículo para sus desplazamientos.

### 3.1.4. Distribución temporal

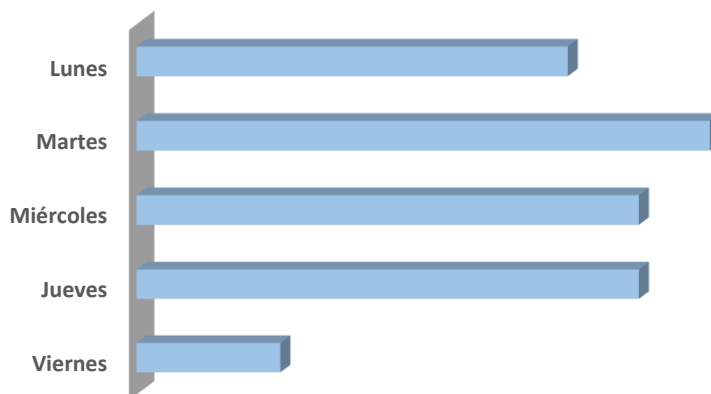
En cuanto a los aspectos temporales de los ALT, la máxima concentración de ellos en el caso de los desplazamientos realizados in itinere, se produce en las primeras horas de la mañana, entre las 7 h y las 9 h, coincidiendo con los desplazamientos de ida al centro de trabajo.



En el caso de los desplazamientos realizados durante la jornada laboral, los ALT tienen lugar en mayor medida en las horas centrales del día, concretamente entre las 11:00 y las 13:30 h.

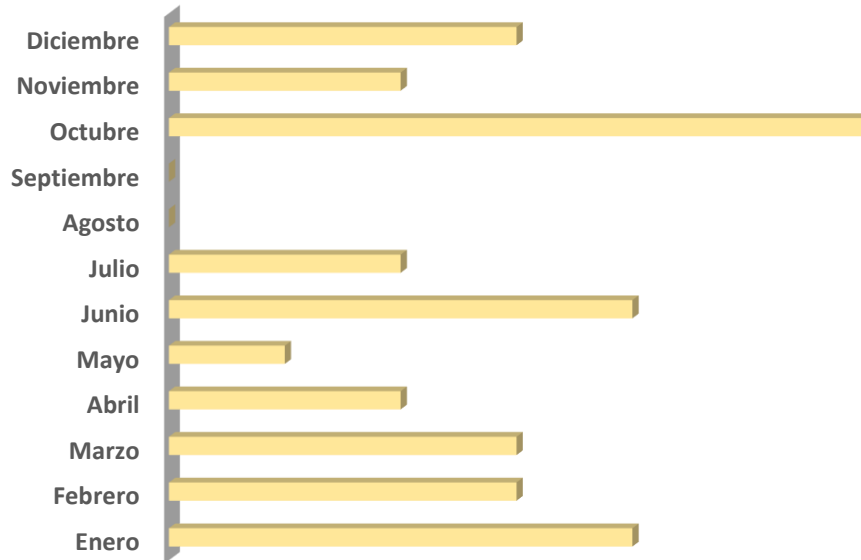


Respecto a la siniestralidad en función del día de la semana, es el martes el día que mayor número de siniestros presenta, aunque está muy repartido. Si bien, es importante resaltar la baja siniestralidad que presentan los viernes, siendo este el último día de la semana laboral, lo que lleva a pensar que posiblemente la incidencia del cansancio acumulado tras la semana laboral no sea muy significativa.



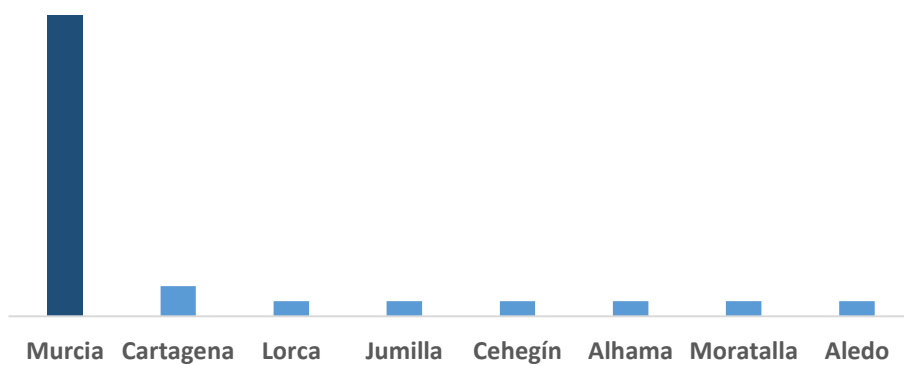
Por meses, es el mes de octubre el que registra una mayor siniestralidad, seguido de enero y junio. Cabe destacar que en el ámbito de administración y servicios, el periodo vacacional del personal se suele extender desde el mes de julio hasta el mes de septiembre. De este modo, parece lógico pensar que durante el mes de octubre el personal ha regresado recientemente de sus vacaciones y el factor cansancio no deba ser una posible causa de este

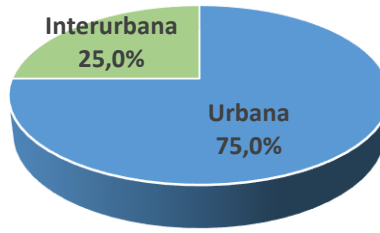
aumento de siniestralidad. En este sentido, parece más probable la influencia del cambio estacional.



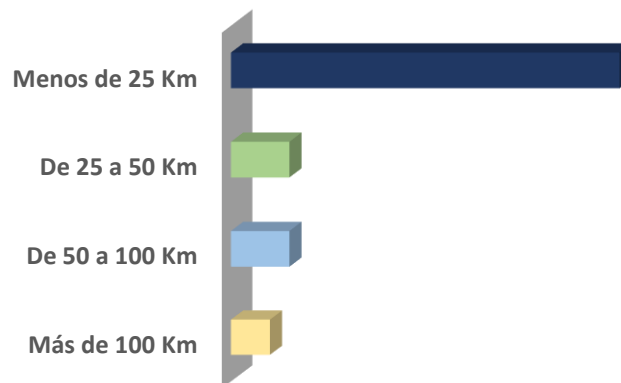
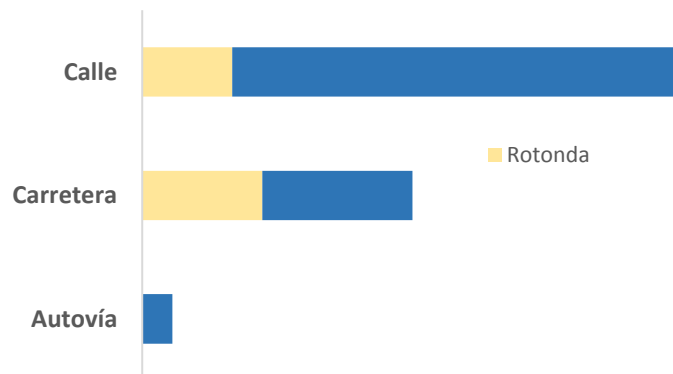
### 3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

Del análisis de los datos se desprende que el mayor número de ALT se concentra en el municipio de Murcia, en vía urbana, concretamente en las calles del municipio.





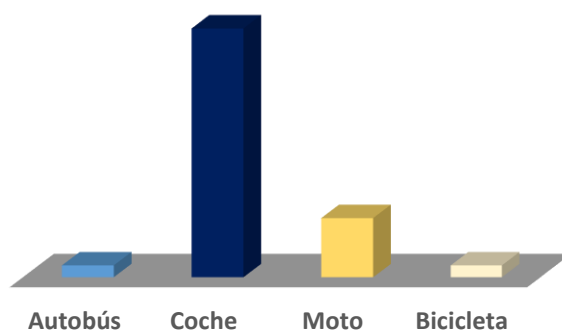
Muchos de estos accidentes se han producido en rotondas, tanto en carreteras como en calles, siendo este el trayecto realizado habitualmente por la mayoría del personal accidentado, tan solo en un 14% de los casos el trayecto realizado no era el habitual. Por otro lado, en relación a la distancia a recorrer, en la mayoría de los desplazamientos el recorrido total (ida y vuelta) no alcanzaba los de 25 Km.



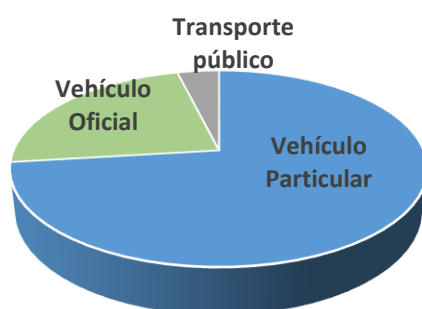
Además, en prácticamente la totalidad de los recorridos realizados la vía se encontraba convenientemente señalizada y no presentaba tramos de obras. No obstante, en un 14% de los casos el mantenimiento de la vía no era el adecuado y en un porcentaje similar, existía gran densidad de tráfico.

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

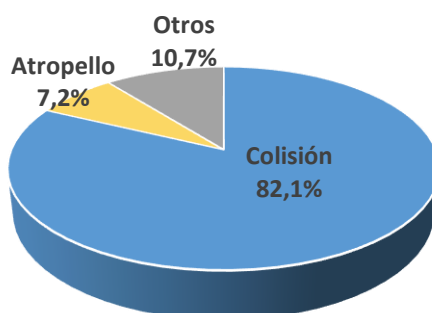
Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los ALT, son los turismos los vehículos implicados con una mayor frecuencia.



Respecto a la titularidad del vehículo, en la mayoría de los casos se trata de vehículos particulares con una antigüedad superior a 10 años, siendo este el vehículo utilizado habitualmente. Por otro lado, todos los vehículos implicados en los ALT habían pasado sus correspondientes ITV y se sometían a un mantenimiento periódico.



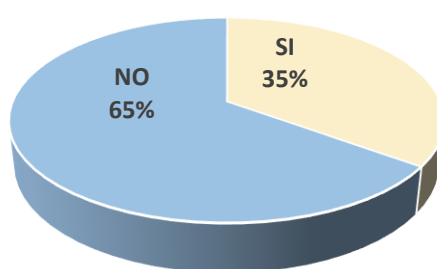
En cuanto a la forma de producirse estos ALT, el porcentaje más elevado se ha producido por colisión entre los vehículos implicados.



En el caso de los atropellos, los peatones circulaban por zona peatonal y cruzaban la vía por los lugares habilitados para ello.

### 3.1.7. Aspectos relacionados con el factor humano

Si analizamos los datos facilitados por los accidentados que realizaban la acción de conducir el vehículo siniestrado, se observa que todos ellos poseen una amplia experiencia en la conducción de vehículos, más de 10 años en todos los casos. No obstante, tan solo el 35% de ellos asegura haber recibido formación específica en conducción, el resto tan solo ha recibido la necesaria para la obtención del correspondiente permiso.

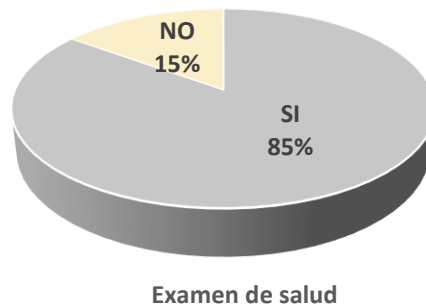


Formación específica conducción

Además, cabe señalar que los datos de las entrevistas con los accidentados muestran que ninguno de ellos se encontraba manipulando ningún equipo electrónico ni teléfono móvil o estar realizando cualquier otra acción que pudiera provocar una distracción en el momento del accidente.

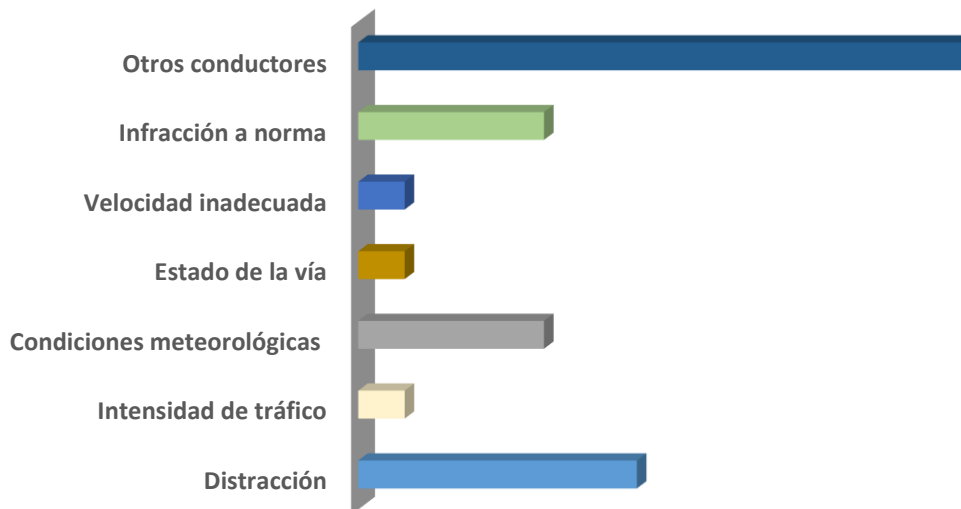


Por otro lado, en lo que se refiere al estado psicofísico de los accidentados en el momento de producirse el siniestro, el análisis de los datos muestra que estos no padecían ningún tipo de enfermedad que impidiese la conducción, ni estaban tomando medicación u otras sustancias, que pudieran afectar a la actividad de conducción. Además, aproximadamente el 85% de los accidentados había pasado el examen de salud realizado por el Servicio de Prevención.



### 3.1.8. Causas a juicio de los accidentados

En relación a las causas que han originado los ALT y en base a las manifestaciones del personal accidentado durante las entrevistas, se observa que la gran mayoría de los accidentados atribuye a “Otros conductores” la producción del siniestro, seguido de la “Distracción”.



### 3.2 Costes de los ALT con baja

Según los datos obtenidos a través de la base de datos Cibermutua de la mutua Ibermutuamur, los accidentes laborales de tráfico ocurridos durante el año 2017 causaron un total de 948 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	90	2087,74	4822,02	6909,76
2	82	2049,93	4713,59	6763,52
3	22	942,23	1897,72	2839,95
4	14	614,37	1121,74	1736,11
5	57	1372,99	3088,68	4461,67
6	47	1010,49	2239,05	3249,54
7	120	3075,86	7186,41	10262,27
8	33	1005,42	2148,72	3154,14
9	57	1133,64	2550,24	3683,88
10	63	1595,18	3613,05	5208,23
11	9	198,71	314,58	513,29
12	25	549,85	1131,12	1680,97
13	24	572,49	1170,07	1742,56
14	23	767,47	1557,6	2325,07
15	282	6387,46	15224,58	21612,04
<b>TOTAL</b>	<b>948</b>	<b>23.363,83</b>	<b>52.779,17</b>	<b>76.143,00</b>

Como puede observarse, el coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2017 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe algo superior a los 76.000 euros. Concretamente, el coste ocasionado a la Administración Regional ha ascendido a más de 23.000 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.

Tras comparar estos datos con los del año 2016, se observa un aumento prácticamente del doble que el del año anterior.

	Coste Empresa	Coste Mutua	Coste Proceso
<b>2016</b>	<b>13.986,10</b>	<b>30.636,33</b>	<b>44.622,43</b>
<b>2017</b>	<b>23.363,83</b>	<b>52.779,17</b>	<b>76.143,00</b>

### 3.3 Resultados destacados

Sintetizando los resultados obtenidos, podríamos definir como grupo vulnerable según las variables analizadas:

	Grupo Vulnerable
Tipo de accidente	In itinere (Ida)
Sexo	Mujer (Conductora)
Edad	31 – 40 años
Vehículo	Coche particular
Ocupación	Tareas Administrativas
Hora del accidente	7 – 9 h
Día de la semana	Martes
Mes del año	Octubre
Municipio	Murcia
Vía	Urbana (Calle)
Forma accidente	Colisión
Antigüedad del Permiso	Más de 10 años
Formación específica en conducción	No

Comparando los resultados obtenidos en los dos últimos años, se observa que se confirma el perfil definido para el grupo vulnerable. Si bien, respecto a la edad del grupo

vulnerable, es importante señalar que a diferencia de 2016 en el que no se disponía de estos datos, en 2017 se ha tenido en cuenta el índice de incidencia en función de la edad y por tanto el rango de mayor siniestralidad corresponde al personal comprendido entre 31 y 40 años.

Por otro lado, en términos de índice de incidencia los centros de trabajo en los que la siniestralidad laboral vial ha sido mayor durante el año 2017 han sido la Consejería de Presidencia y Fomento junto con el Boletín Oficial de la Región de Murcia. Si bien este dato es relativo puesto que se ha calculado en función del número de empleados de cada centro de trabajo, desconociendo el número concreto del personal que utiliza 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 Ibermutuamur.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2016 editado por el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo.