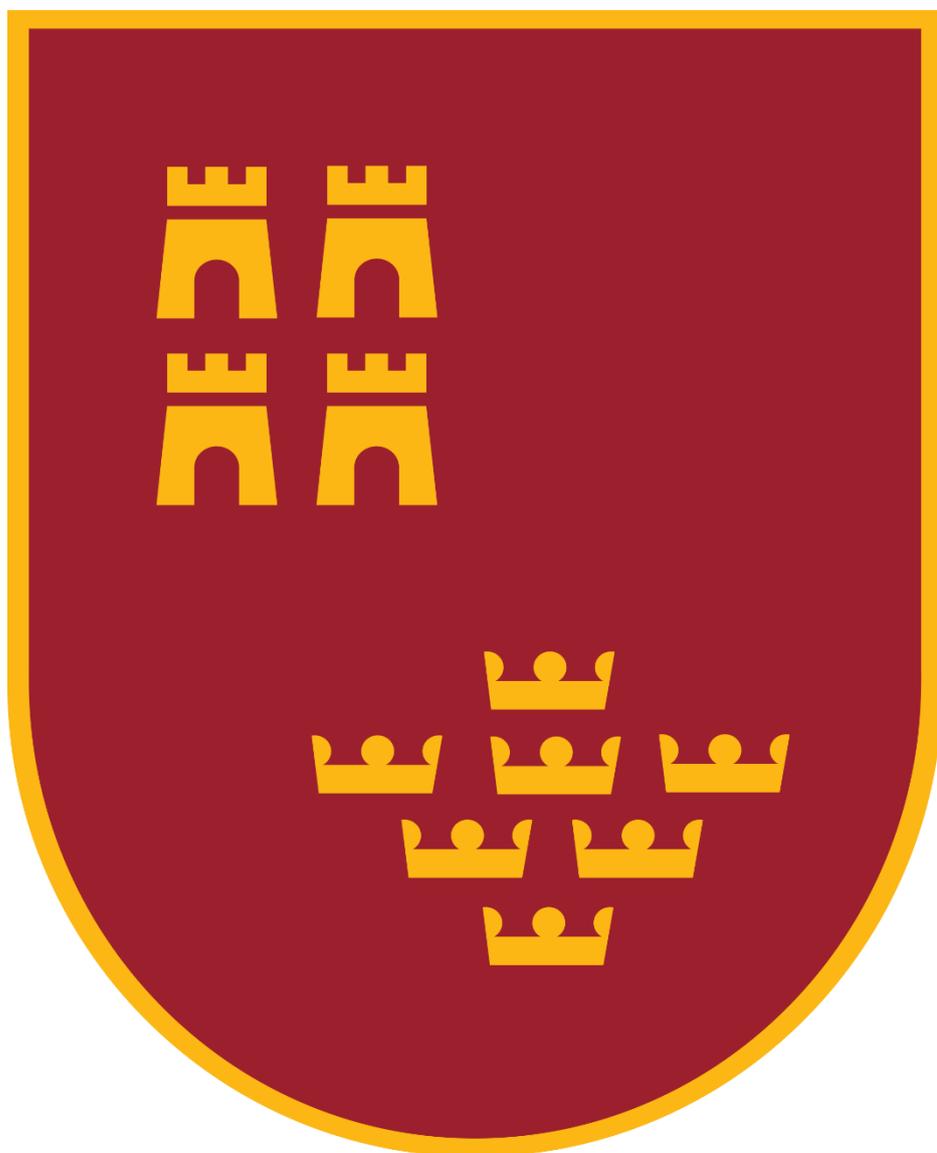


**Servicio de  
Prevención de  
Riesgos Laborales  
Coordinador**



**INFORME  
ACCIDENTES  
LABORALES  
DE TRÁFICO  
2021**





## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>3</b>
<b>2. METODOLOGÍA</b> .....	<b>3</b>
2.1 DATOS UTILIZADOS .....	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS .....	5
<b>3. RESULTADOS</b> .....	<b>5</b>
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT .....	10
3.1.1. <i>Sexo</i> .....	10
3.1.2. <i>Edad</i> .....	12
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i> .....	13
3.1.4. <i>Distribución temporal</i> .....	16
3.1.5. <i>Aspectos relacionados con la vía</i> .....	18
3.1.6. <i>Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT</i> .....	20
3.1.7. <i>Aspectos relacionados con el factor humano</i> .....	23
3.1.8. <i>Causas a juicio de los accidentados</i> .....	24
3.1.9. <i>Causas establecidas en los informes de investigación</i> .....	25
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA .....	25
3.3 RESULTADOS DESTACADOS .....	27
<b>4. REFERENCIAS</b> .....	<b>28</b>



## 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 2021, 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 accidente laboral de tráfico 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

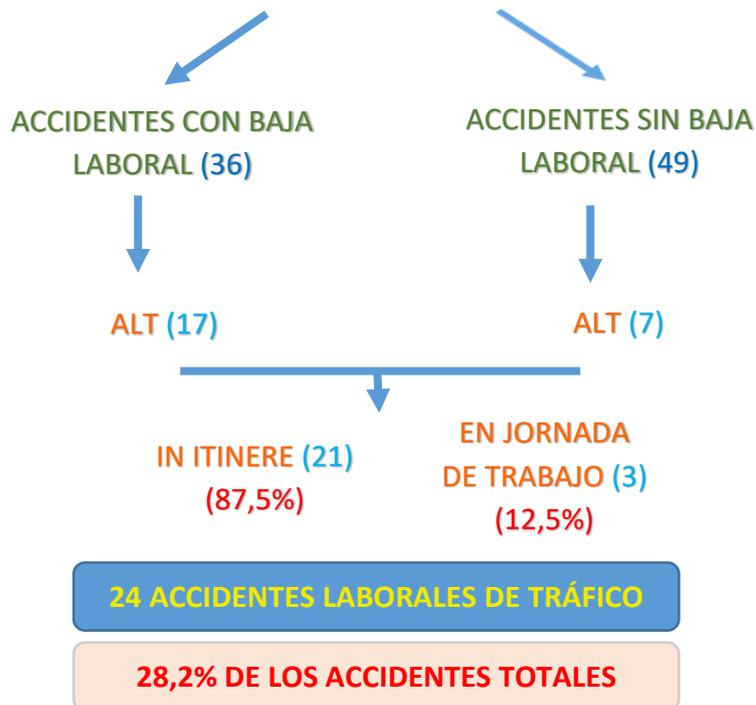
Durante el año 2021 en el ámbito de Administración y Servicios se produjeron un total de 85 accidentes de trabajo, incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral (36)



como aquellos que no (49), siendo accidentes de tráfico un 28,2% del total (24 ALT). De los ALT producidos, el 70,8% (17 ALT) han causado al menos un día de baja laboral del personal accidentado. Asimismo, si del total de accidentes acaecidos tenemos en cuenta únicamente aquellos procesos que han causado baja laboral (36), se observa que el 47,2% de estos han sido accidentes de tráfico, es decir, prácticamente la mitad de los accidentes que han causado baja laboral han sido accidentes de tráfico. Si comparamos estos datos con los del año anterior, se observa un aumento de los accidentes de tráfico que han causado baja laboral. Mientras que en el año 2020 los ALT que causaron baja laboral suponían el 18,5%, en el año 2021 los ALT que han causado baja laboral representan el 47,2% de los siniestros con baja.

Si analizamos el tipo de desplazamiento durante el que se producen los ALT, el 87,5% de los siniestros (21 ALT) han tenido lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (in itinere), mientras que el 12,5% (3 ALT) se han producido en desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo (en misión).

### ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2021 (85)





En términos de Índice de Incidencia:

	ALT EN JORNADA	ALT IN ITÍNERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
<b>I. INCIDENCIA 2021</b>	0,6	4,3	4,9	17,4
<b>I. INCIDENCIA 2020</b>	0,2	2,6	2,8	16,1
<b>I. INCIDENCIA 2019</b>	0,4	4,8	5,2	22,7
<b>I. INCIDENCIA 2018</b>	0,8	3,9	4,7	24,4
<b>I. INCIDENCIA 2017</b>	1,0	5,2	6,2	34,6
<b>I. INCIDENCIA 2016</b>	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 2021 = 4.886

Como puede observarse, la incidencia de los accidentes laborales durante el año 2021 ha aumentado con respecto al año 2020, lo cual es normal teniendo en cuenta el descenso de la actividad laboral debido al periodo de confinamiento al que fue sometida la población en 2020. No obstante, este aumento no ha sido proporcional en los accidentes laborales de tráfico ocurridos durante el año 2021, los cuales se han duplicado con respecto al año anterior, alcanzando prácticamente niveles pre-pandemia. Los ALT en 2021 han supuesto más de la tercera parte de los accidentes de trabajo totales acaecidos.

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 (aproximadamente siete veces más), confirmando la enorme importancia de este tipo de siniestralidad entre el personal al



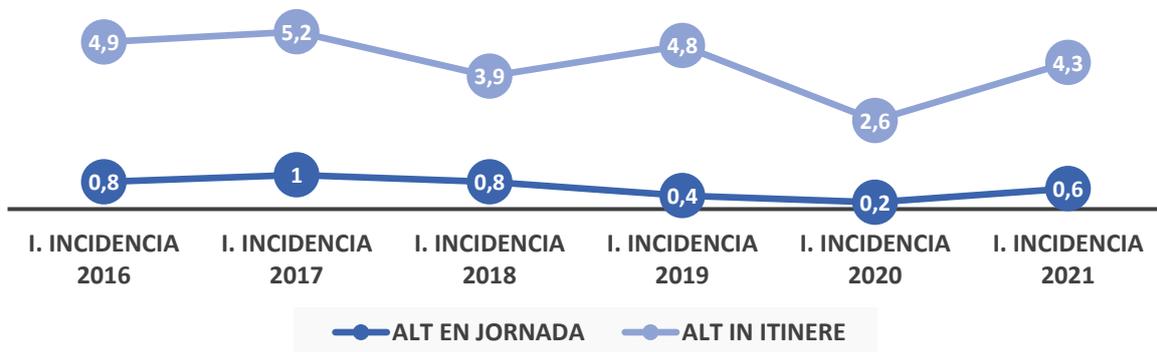
servicio de la Administración Regional. Cabe señalar, que el índice de incidencia para los ALT en jornada se ha calculado utilizando el número total de empleados públicos pertenecientes al ámbito de Administración y Servicios debido a la imposibilidad de disponer del dato preciso relativo a los empleados 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.

En la siguiente gráfica se observa la evolución de la siniestralidad laboral desde el año 2016. Como puede comprobarse, la incidencia de los AT ha disminuido considerablemente durante los dos últimos años, no obstante, respecto a los ALT, la incidencia en el año 2021 ha aumentado considerablemente alcanzando valores superiores a los obtenidos en 2018.



En función del tipo de desplazamiento (en jornada o in itinere), se observa el fuerte incremento de ambos tipos de accidentes de tráfico respecto al año anterior. Los accidentes

de tráfico en misión durante la jornada laboral se han triplicado y los accidentes de tráfico in itinere prácticamente se han duplicado.



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.

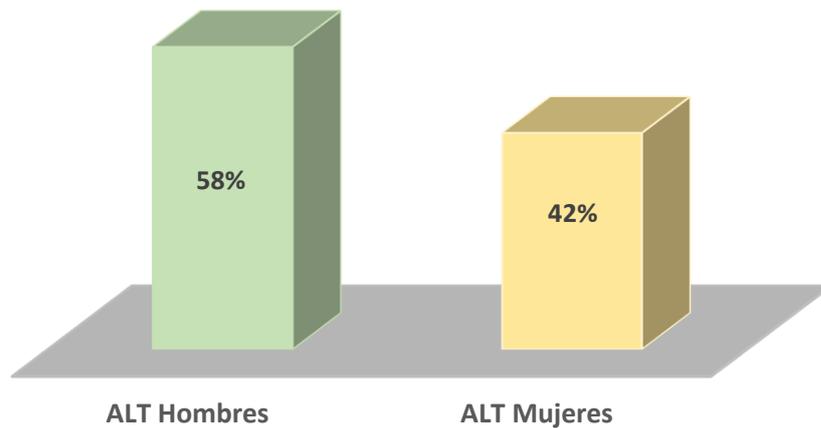
En relación a las medidas preventivas, al personal que ha sufrido algún accidente laboral de tráfico se le recomienda realizar el curso PFO/5212/Seguridad Laboral Vial. Durante el año 2021 se han formado 89 personas, por lo que desde 2019 este curso ha sido realizado por 289 empleados.

### 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 la siguiente gráfica, los hombres han sufrido un mayor porcentaje de accidentes de tráfico que las mujeres.



De igual forma, en términos de Índice de Incidencia, los hombres se han accidentado más que las mujeres.

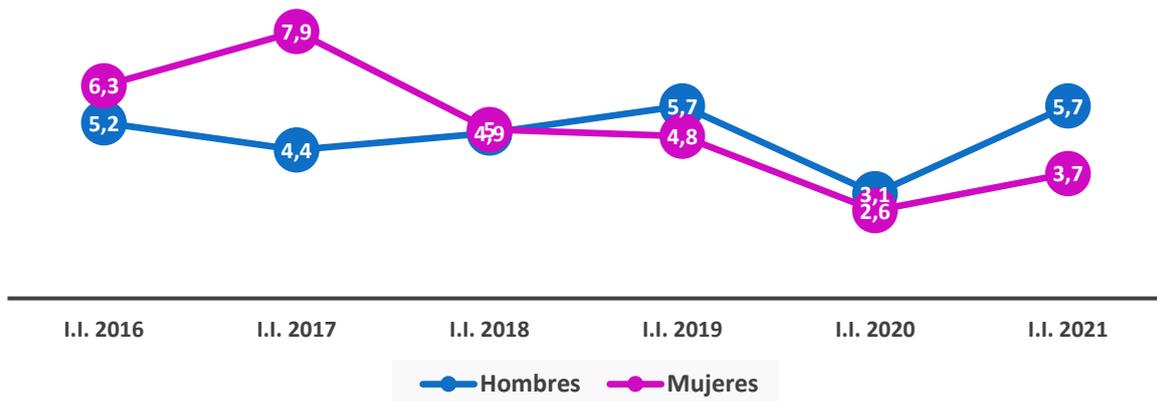
I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2021	5,7	3,7
2020	3,1	2,6
2019	5,7	4,8
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9

2016	5,2	6,3
------	-----	-----

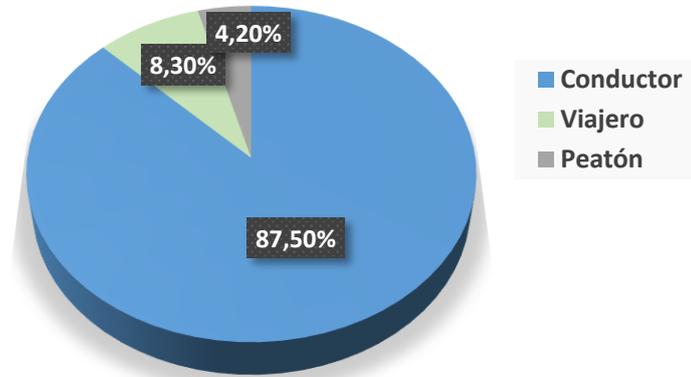
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº empleados (2021): Hombres = 2.187; Mujeres = 2.699

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 de sufrir el 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 51 y 60 años. No obstante, en términos de índice de incidencia, observamos la incidencia más elevada en mujeres con edad comprendida entre 31 y 40 años.

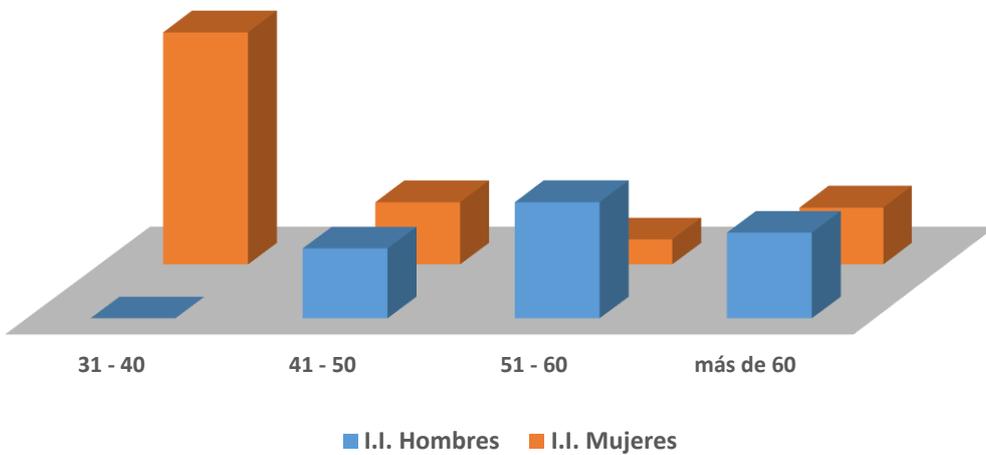
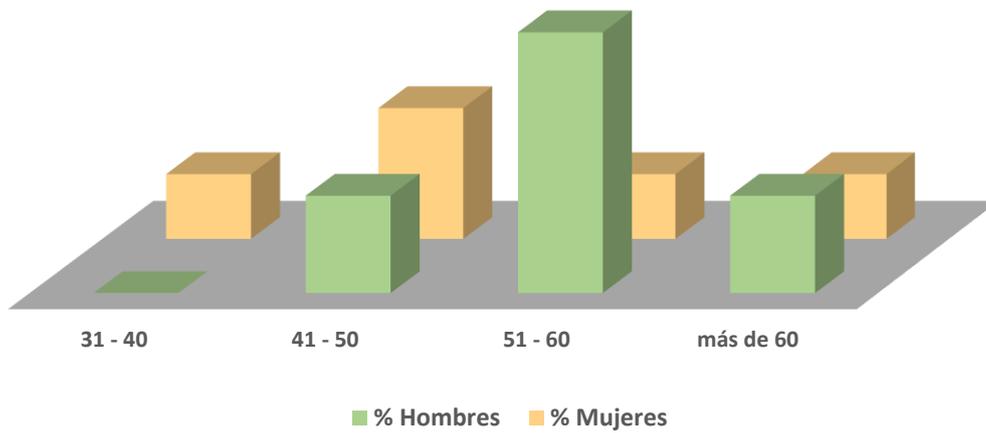
Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
31 - 40 años	0	0	8,3	17,4
41 - 50 años	12,5	5,3	16,7	4,7
51 - 60 años	33,3	8,8	8,3	1,9
más de 60 años	12,5	6,5	8,3	4,3

Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 77; Mujeres = 115

Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 562; Mujeres = 846

Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 905; Mujeres = 1.073

Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 461; Mujeres = 461

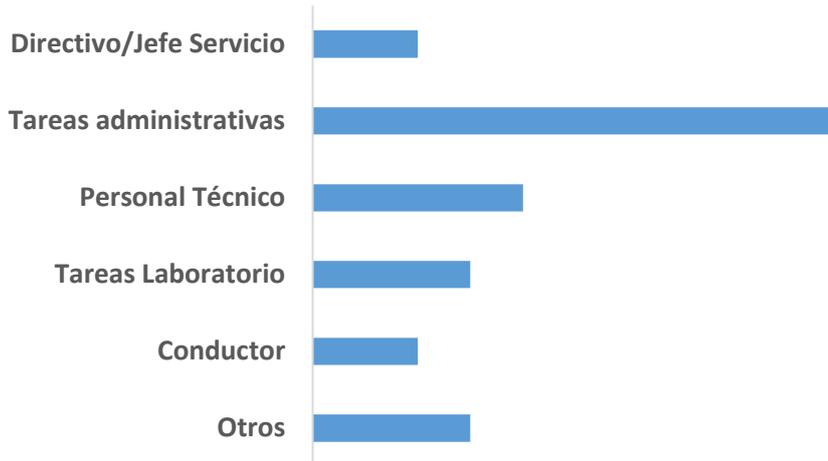


### 3.1.3. Ocupación del trabajador

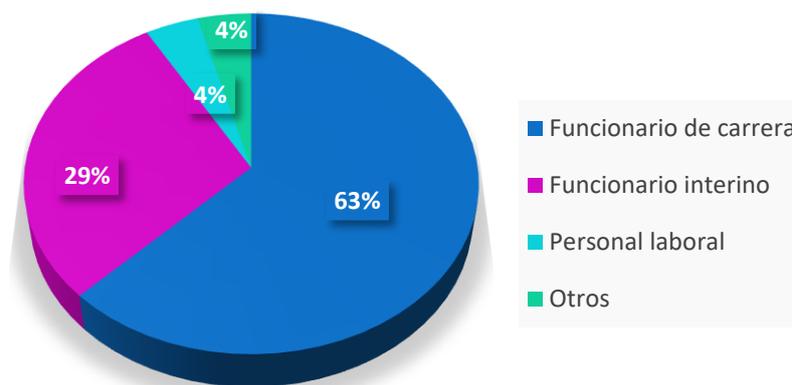
Atendiendo a la ocupación del personal accidentado, es el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que presenta mayor siniestralidad vial con un 41,7% del total. El



personal técnico representa un 16,7% seguido del personal que realiza tareas de laboratorio con un 12,5%.



Por lo que se refiere a la relación laboral del personal, el 63% de este personal es funcionario de carrera, mientras que un 29% es personal interino.



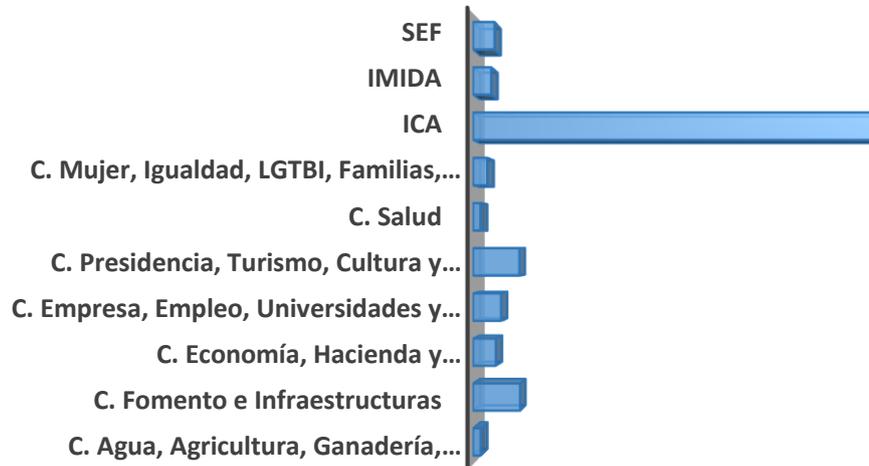
En función de la Consejería u Organismo Autónomo al que está adscrito el personal accidentado, son las Consejerías de Economía, Hacienda y Administración digital junto con la



Consejería de Fomento e Infraestructuras, las que mayor porcentaje de siniestros presentan, seguidas del Servicio de Empleo y Formación.



No obstante, en términos de Índice de Incidencia, es el Instituto de Industrias Culturales y de las Artes el que presenta una elevada incidencia respecto al resto de Consejerías u Organismos, debido al pequeño número de empleados de dicho organismo. Por Consejerías, Fomento e Infraestructuras y Presidencia, Turismo, Cultura y Deportes son las que muestran una mayor incidencia. 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.

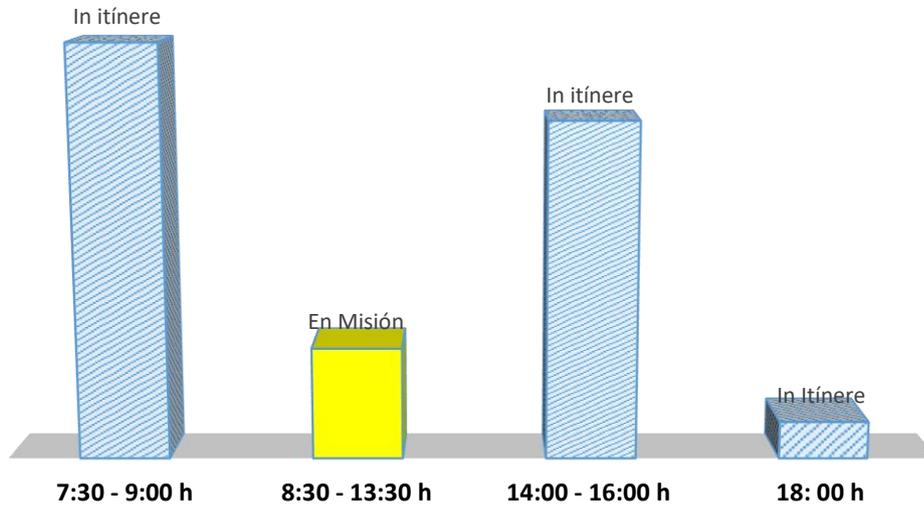


Incidencia por Consejería / Organismo

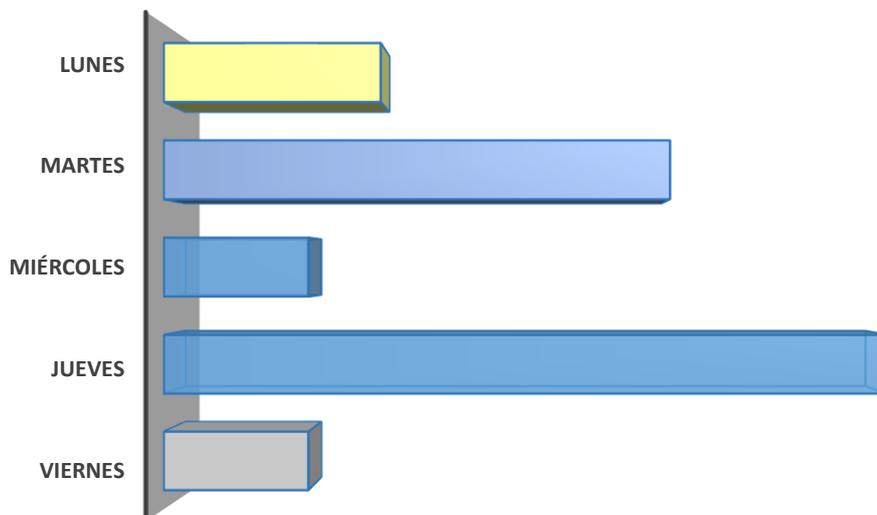
### 3.1.4. Distribución temporal

En cuanto a los aspectos temporales de los ALT, al igual que ocurría el año anterior en el caso de los desplazamientos realizados in itinere, la máxima concentración de accidentes (11 ALT) se ha producido en las primeras horas de la mañana, entre las 7:30 h y las 9 h, coincidiendo con los desplazamientos de ida al centro de trabajo. Si bien, entre las 14 h y las 16 h también se ha producido un considerable de accidentes (9 ALT), aunque uno de ellos se corresponde con un trayecto de ida al centro de trabajo por disponer el personal de horario de tarde.

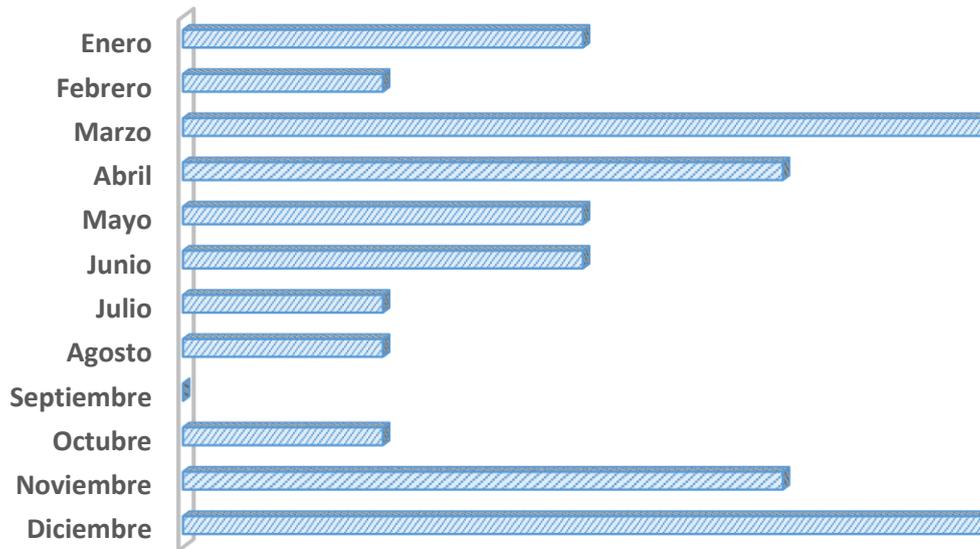
Respecto a los accidentes en misión durante la jornada laboral, se han producido un total de 3 ALT ocurriendo estos en diferentes franjas horarias: 8:30 h, 11:30 h y 13:30 h.



En función del día de la semana, es Jueves el día en el que mayor número de siniestros se han producido, seguido de Martes. A la vista de estos datos, no parece indicar que el cansancio acumulado tras la semana laboral sea un factor determinante en la producción de los siniestros.

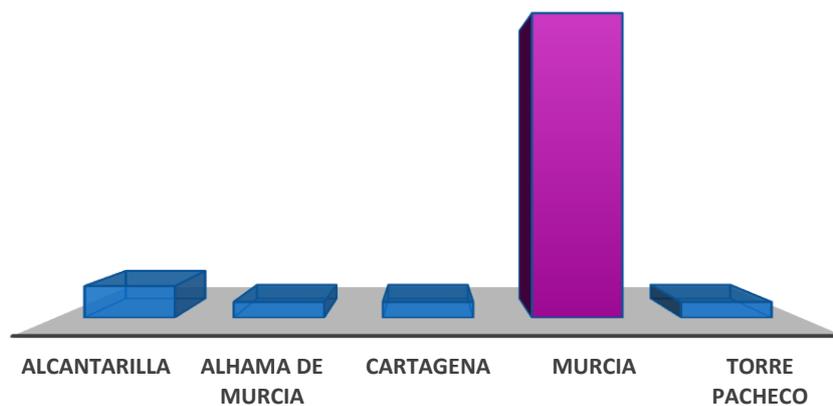


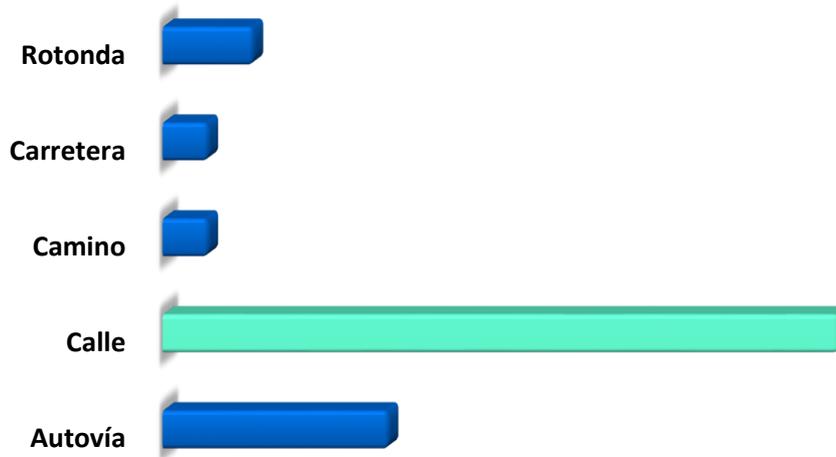
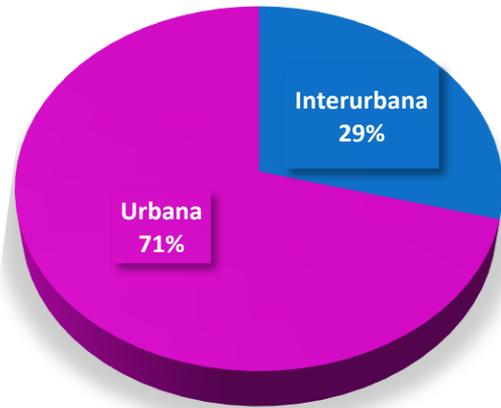
Por otro lado, observando la siniestralidad por meses, es en los meses de marzo y diciembre en los que mayor siniestralidad vial se ha producido.



### 3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

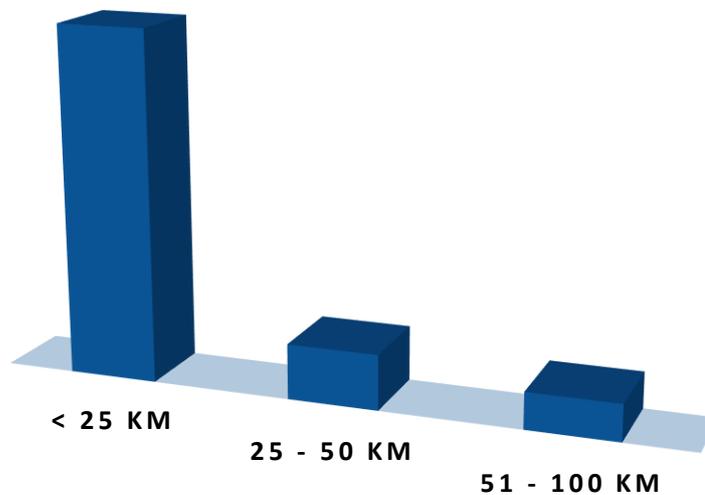
Al igual que en años anteriores, del análisis de los datos se desprende que el mayor número de siniestros se concentra en el municipio de Murcia, en vía urbana y concretamente en las calles del municipio.





En cuanto a la vía interurbana, al igual que en años anteriores se han producido un menor porcentaje de siniestros en este tipo de vías, siendo en autovía dónde mayor número se han producido.

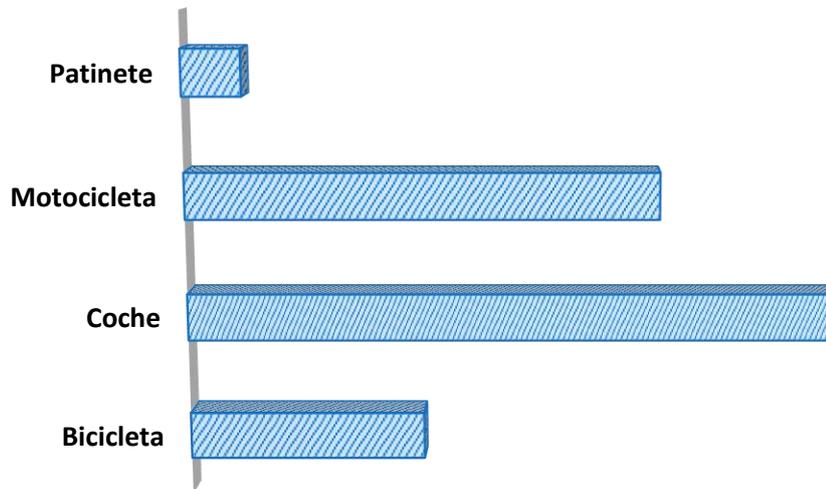
Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado, prácticamente en todos los desplazamientos salvo en uno de ellos, el trayecto ha sido el realizado habitualmente por el personal, siendo en un 79,2% de ellos la distancia total a recorrer inferior a 25 Km.



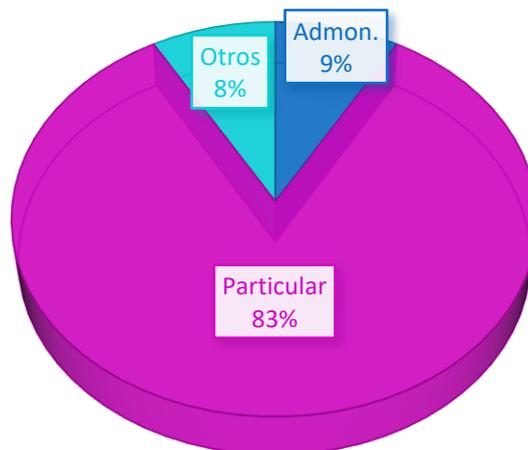
Además, en todos estos desplazamientos la vía utilizada se encontraba convenientemente señalizada, salvo en uno de los accidentes investigados en el que además, la vía se encontraba en obras. Por otro lado, en un 70,8% de los siniestros la vía presentaba gran densidad de tráfico y tan solo en uno de los siniestros, las condiciones meteorológicas fueron adversas.

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

Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los accidentes, son los coches los que intervienen en mayor número de siniestros (11 ALT), seguidos de las motocicletas (8 ALT). Además, se han producido 4 ALT en los que los vehículos implicados han sido bicicletas y 1 ALT 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.

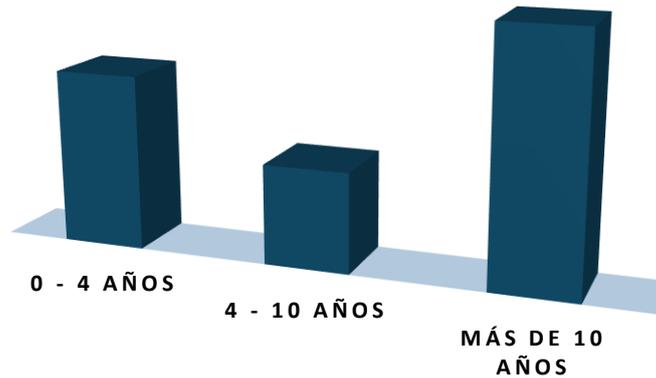


Atendiendo a la titularidad del vehículo, prácticamente en la totalidad de los siniestros se han utilizado vehículos particulares. Por lo que respecta a su antigüedad, el 52% de los vehículos tenía menos de 10 años de antigüedad, siendo éste el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos. Tan solo en dos de los accidentes el vehículo implicado era propiedad de la Administración Regional.



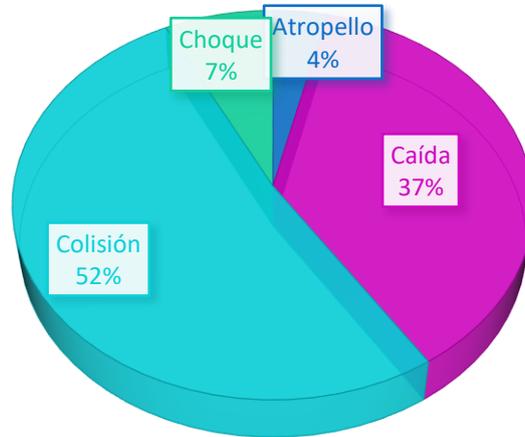


### Antigüedad del Vehículo



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.

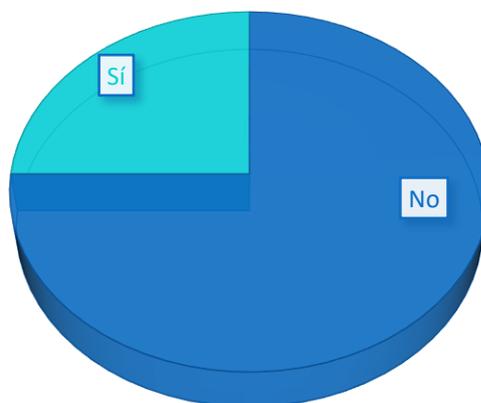
En cuanto a la forma de producirse los ALT, el porcentaje más elevado (52%) se ha producido por colisión por alcance entre los vehículos implicados. El resto de siniestros se han producido como consecuencia de la caída del vehículo (bicicletas y motocicletas), el choque del vehículo con algún elemento inmóvil y un atropello de un empleado que circulaba como peatón.



### 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. Respecto a la formación específica en materia de seguridad vial (independiente de la necesaria para la obtención del correspondiente permiso de conducción), tan solo el 25% de los accidentados afirma haber recibido este tipo de formación.

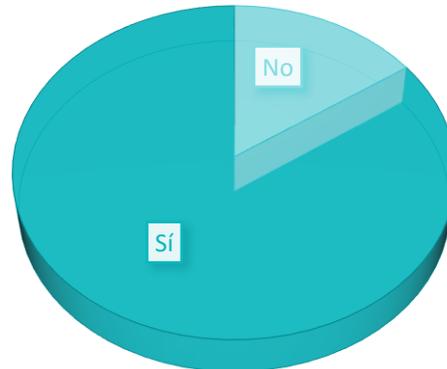
Formación en Seguridad Vial



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. Además, aproximadamente el 83% del personal accidentado había realizado el examen de salud correspondiente a los riesgos inherentes a su puesto de trabajo.

**Examen de Salud**



### **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 83% de los accidentes, el personal accidentado ha manifestado durante la investigación, que los accidentes se deben a un factor personal de comportamiento 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 (83%). Tan solo uno de los siniestros se ha producido como consecuencia de un factor personal de comportamiento del propio accidentado. Además, aproximadamente en el 71% de los accidentes la vía presentaba una elevada densidad de tráfico.

Por tanto, las causas principales de los accidentes han tenido su origen en un factor personal de comportamiento 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

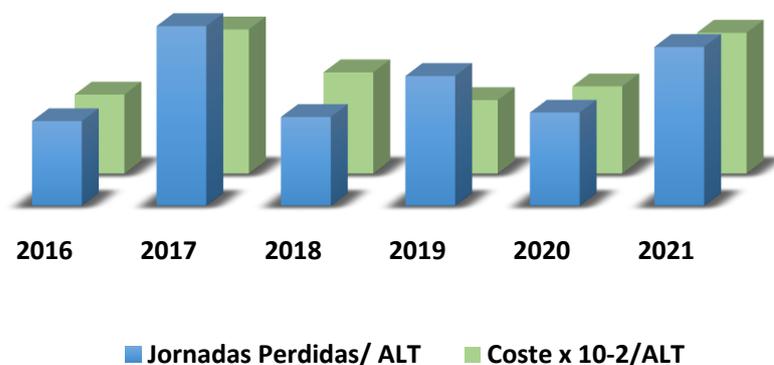
Según los datos obtenidos a través de la base de datos Cibermutua de la mutua Ibermutua, los accidentes laborales de tráfico ocurridos durante el año 2021 causaron un total de 894 jornadas perdidas. Además, a estos datos habría que añadir otro accidente con baja laboral sufrido por personal de Muface. 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	31	841,05	1.783,58	2.624,63
2	42	1.465,23	3.213,68	4.678,91
3	14	361,62	660,27	1.021,89
4	109	4.486,52	10.445,76	14.932,28
5	142	3.186,07	7483,93	10.669,99
6	38	930,9	2.021,31	2.952,21



7	106	2.432,84	5.658,19	8.091,03
8	32	1.010,21	2.150,86	3.161,07
9	26	607,65	1.257,56	1.865,22
10	18	442,83	858,08	1.300,91
11	182	4.167,54	9.852,74	14.020,28
12	60	2.659,13	6.003,4	8.662,53
13	24	252,02	380,21	632,23
14	8	382,63	577,24	959,87
15	4	125,57	126,14	251,71
16	58	1.107,48	2.494,46	3.601,94
<b>TOTAL</b>	<b>894</b>	<b>24.459,29</b>	<b>54.967,41</b>	<b>79.426,7</b>

Como puede observarse, el coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2021 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe próximo a los 80.000 euros. Todo ello sin tener en cuenta el coste asociado a los ALT acaecidos sin producir baja laboral. Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa un importante aumento del número medio de jornadas perdidas por ALT, así como 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	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Género/ Edad	Hombre (50 - 60 años) (Conductor)	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)	In itinere (Ida)
Vehículo	Coche particular	Motocicleta particular	Coche particular	Coche particular	Coche particular	Coche particular
Ocupación	Tareas Administrativas	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 – 9 h	7 – 9 h
Día	Jueves	Miércoles/ Jueves	Lunes/Jueves	Viernes	Martes	Lunes/ Martes
Mes	Marzo / Diciembre	Enero / Septiembre	Junio	Junio	Octubre	Septiembre/ Octubre
Municipio	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia	Murcia
Vía	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)	Urbana (Calle)
Forma ALT	Colisión	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	Más de 10 años
Formación Seguridad Vial	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación	Sin formación

Comparando estos resultados con los obtenidos en años anteriores, se observa que se confirma el cambio de tendencia respecto al sexo de la persona accidentada, siendo los hombres con más de 50 años los que más se han accidentado. Por otro lado, la siniestralidad



laboral vial sigue produciéndose en los trayectos de ida al trabajo a primera hora de la mañana. El vehículo con mayor siniestralidad en 2021 ha sido el coche particular, a diferencia con el año anterior en el que la motocicleta era el vehículo que presentaba mayor accidentabilidad.

En cuanto a la ocupación del personal accidentado, sigue siendo el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que más siniestralidad vial ha sufrido, el cual al igual que en años anteriores, posee gran experiencia en la conducción del vehículo (más de diez años de antigüedad del permiso), aunque no ha recibido formación específica en seguridad vial (excepto la necesaria para la obtención del correspondiente permiso de circulación).

Respecto al día de la semana en el que más siniestros se han producido, son los jueves los que muestran mayor accidentabilidad, aunque no se aprecia una clara tendencia al comparar 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 2021, la incidencia más elevada es la del Instituto de Industrias Culturales y de las Artes debido a su escaso personal y por Consejerías, son la de Fomento e Infraestructuras y Presidencia, Turismo, Cultura y Deportes las que más siniestros registran. No obstante, como ya se ha comentado anteriormente, estos datos son relativos dado que el cálculo se realiza en función del número de empleados adscritos a cada organismo al desconocer 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.
- Informe de accidentes laborales de tráfico 2020 del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador.