



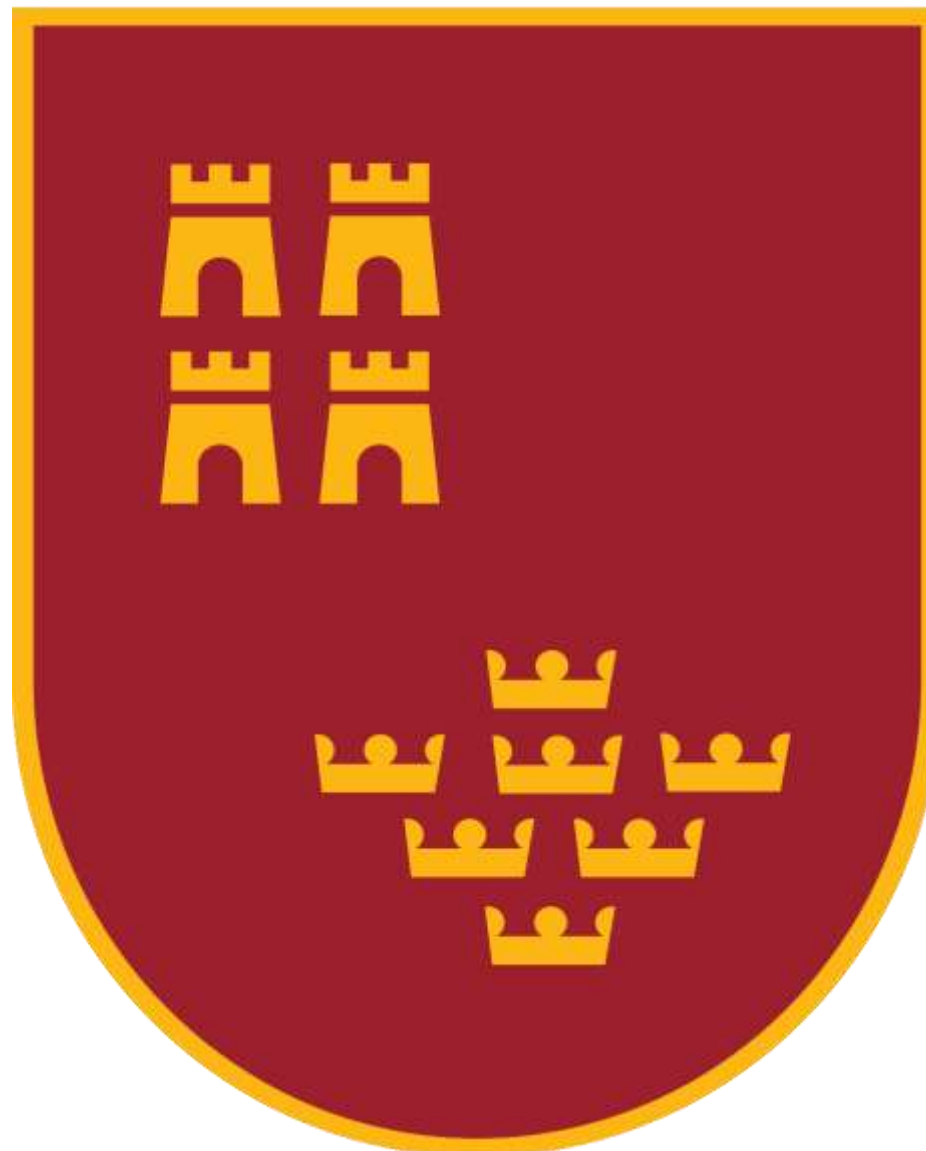
Región de Murcia
Consejería de Hacienda

Dirección General de la Función Pública
y Calidad de los Servicios

Servicio de Prevención de Riesgos Laborales Coordinador



INFORME ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO 2018





INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. METODOLOGÍA.....	3
2.1 DATOS UTILIZADOS	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS	4
3. RESULTADOS.....	4
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT	7
3.1.1. <i>Sexo</i>	7
3.1.2. <i>Edad</i>	9
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i>	10
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>	17
3.1.8. <i>Causas a juicio de los accidentados</i>	18
3.1.9. <i>Causas establecidas en los informes de investigación</i>	19
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA	19
3.3 RESULTADOS DESTACADOS	20
4. REFERENCIAS	22



1. INTRODUCCIÓN

El pasado 21 de septiembre de 2018, se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el acuerdo de la Mesa Sectorial de Administración y Servicios por el que se aprueba el Plan de Movilidad Vial Segura en el ámbito de Administración y Servicios. El objetivo fundamental de este Plan es procurar una mejora de las condiciones de seguridad durante los desplazamientos del personal perteneciente a este ámbito, un total de 4.871 empleados públicos, así como disminuir tanto el número de accidentes laborales de tráfico (ALT) como su gravedad. En dicho Plan 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 2018, 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 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

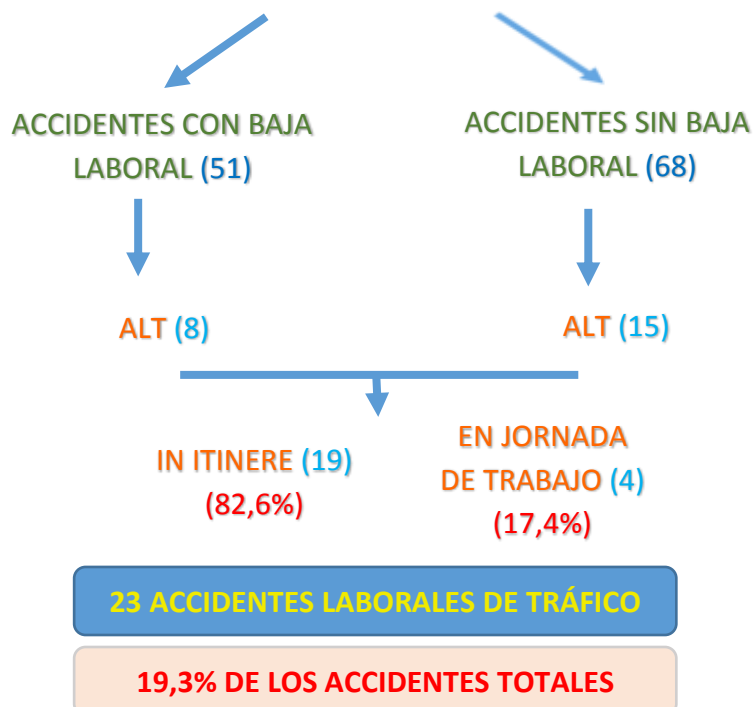
- Distribución porcentual de la variable: $(N^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / N^{\circ} \text{ ALT total categorías}) \times 100$. Con este parámetro se localiza en qué grupos o categorías están más concentrados los trabajadores afectados por ALT.
- Índice de incidencia: $(N^{\circ} \text{ ALT} / N^{\circ} \text{ total de empleados públicos}) \times 1.000$. 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 2018 en el ámbito de Administración y Servicios se produjeron un total de 119 accidentes de trabajo (incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral como aquellos que no), siendo de tráfico un 19,3% (23 ALT). Del total de ALT producidos, el 34,8% (8 ALT) causó al menos un día de baja laboral. De esta forma, teniendo en cuenta únicamente los procesos que han causado baja, el porcentaje de ALT disminuye hasta el 15,7%. Si nos fijamos en el tipo de desplazamiento durante el que se producen los accidentes de tráfico, el 82,6% de los siniestros (19 ALT) tuvo lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (ALT in itinere), mientras que el 17,4% (4 ALT) se produjo en los desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo realizado (ALT en misión).



ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2018 (119)



En términos de Índice de Incidencia:

	ALT EN JORNADA	ALT IN ITINERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
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

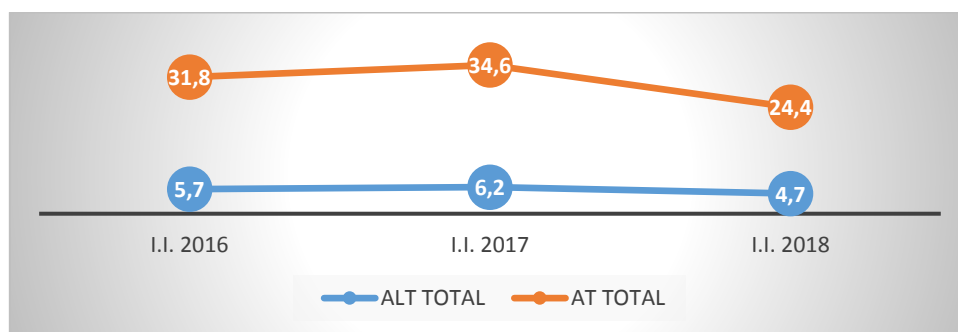
Nº total empleados en el ámbito de Administración y Servicios en 2018 = 4.871

Como puede observarse, la incidencia de los ALT supone aproximadamente una quinta 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 considerable. La incidencia de los ALT in itinere es casi cinco veces superior a la incidencia de los ALT en jornada, coincidiendo con los datos obtenidos en años anteriores y confirmando la importancia de este tipo de siniestralidad entre el personal al servicio de la Administración Regional.

Por otro lado, comparando con los datos obtenidos en años anteriores, se observa una importante disminución de la incidencia respecto al año anterior, tanto de los accidentes de trabajo totales (disminución del 29%) como de los ALT (disminución del 24%). Si bien, durante el año 2017 se produjo un aumento de la siniestralidad respecto al año 2016.



Si atendemos a la calificación de los accidentes en función de la gravedad, todos ellos han sido calificados como de carácter leve, a diferencia con el año 2017 en el que uno de los procesos fue calificado como grave.

Finalmente, respecto a la investigación de este tipo de siniestros, todos los ALT producidos han sido investigados por el personal técnico del Servicio de Prevención Riesgos



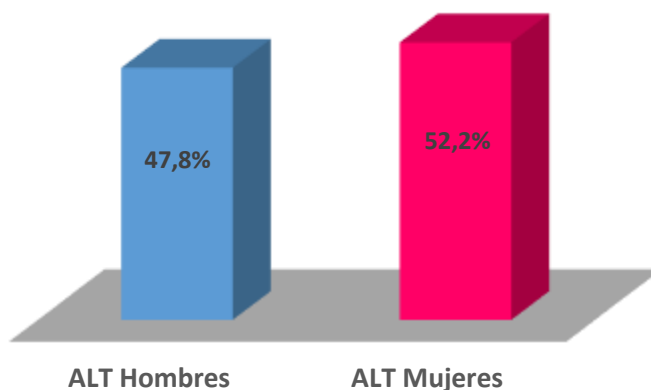
Laborales Coordinador, emitiéndose el correspondiente informe de investigación en el que se establecen las correspondientes medidas preventivas. A través de esta investigación, se ha podido recabar toda la información referente a las variables atribuibles tanto al factor humano como al factor vehículo y al factor vía y entorno.

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, tanto hombres como mujeres han sufrido un número de accidentes de tráfico similar.



De igual forma, en términos de Índice de Incidencia la diferencia es muy pequeña siendo ligeramente superior para las mujeres.

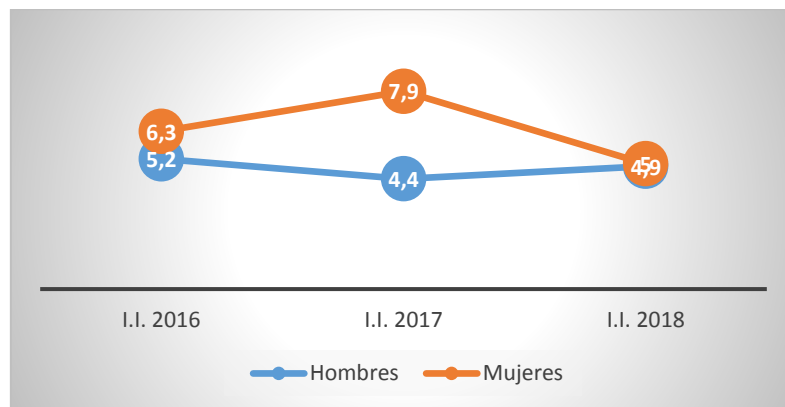
I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

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

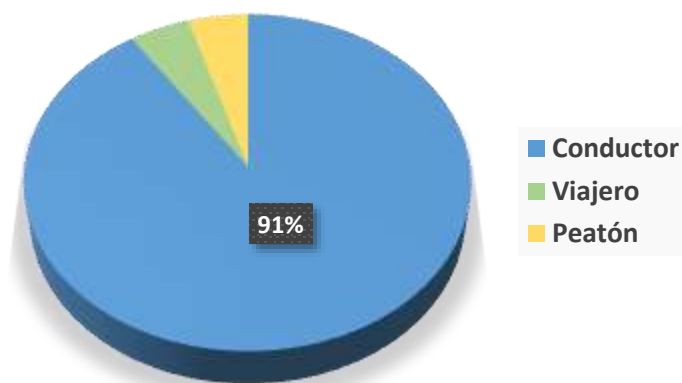
Nº empleados (2018): Hombres = 2.259; Mujeres = 2.612



Si comparamos con los obtenidos en años anteriores, se advierte una importante disminución de la incidencia de estos siniestros en mujeres, sobre todo respecto a 2017, ya que prácticamente se ha reducido un 37%. Sin embargo, la incidencia en hombres ha aumentado aunque sigue siendo inferior a la obtenida en 2016.



Por otro lado, si tenemos en cuenta la actividad realizada por las personas accidentadas en el momento del accidente, el 91% de éste personal realizaba la actividad de conducción del vehículo, mientras que tan solo uno de los accidentados ostentaba la condición de peatón y otro era acompañante en el vehículo implicado en el siniestro.





3.1.2. Edad

En función de la edad, el porcentaje más elevado del personal accidentado se encuentra entre los 41 y 50 años, y concretamente las mujeres de dicho rango de edad. No obstante, en términos de índice de incidencia, son los empleados varones con edad superior a los 60 años los que más se accidentan.

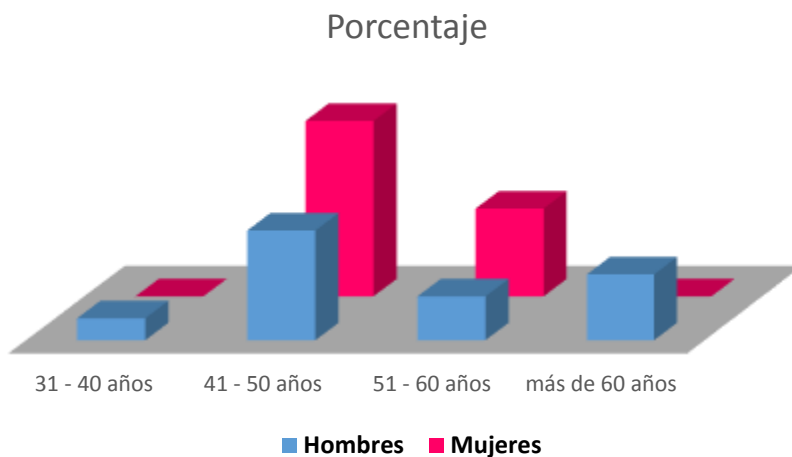
Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
31 - 40 años	4,3	6,1	0	0
41 - 50 años	21,7	5,9	34,8	5,4
51 - 60 años	8,7	1,6	17,4	2,1
más de 60 años	13,0	6,8	0	0

Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 163; Mujeres = 366

Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 853; Mujeres = 1.468

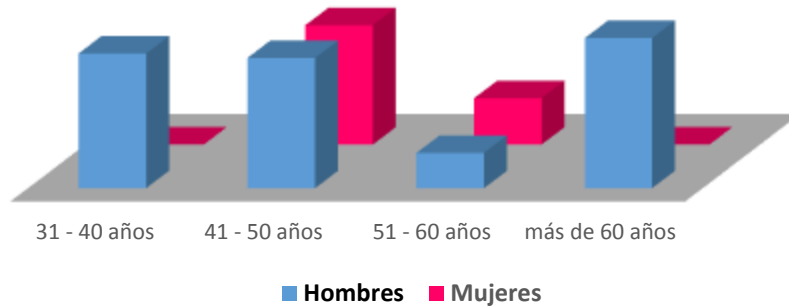
Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 1.279; Mujeres = 1.950

Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 438; Mujeres = 530



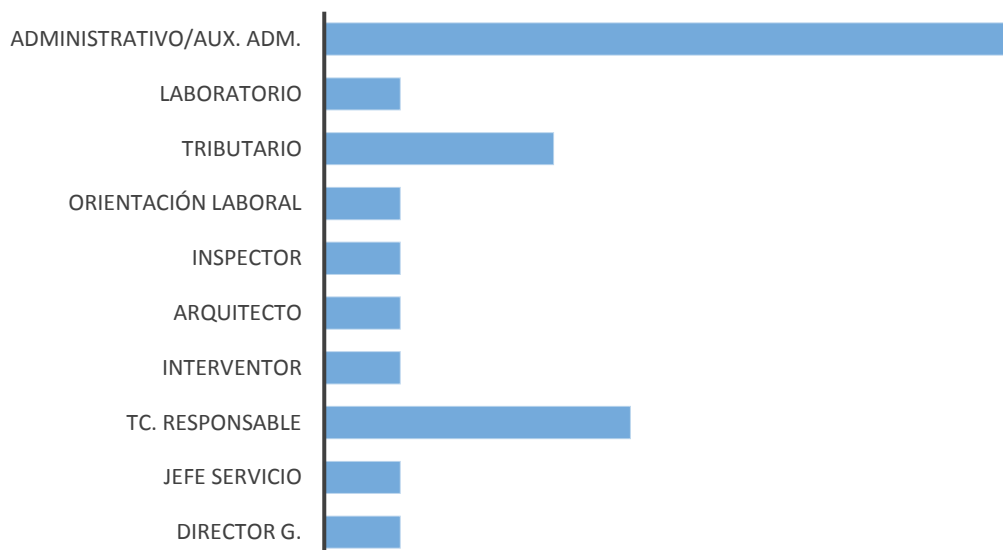


Incidencia



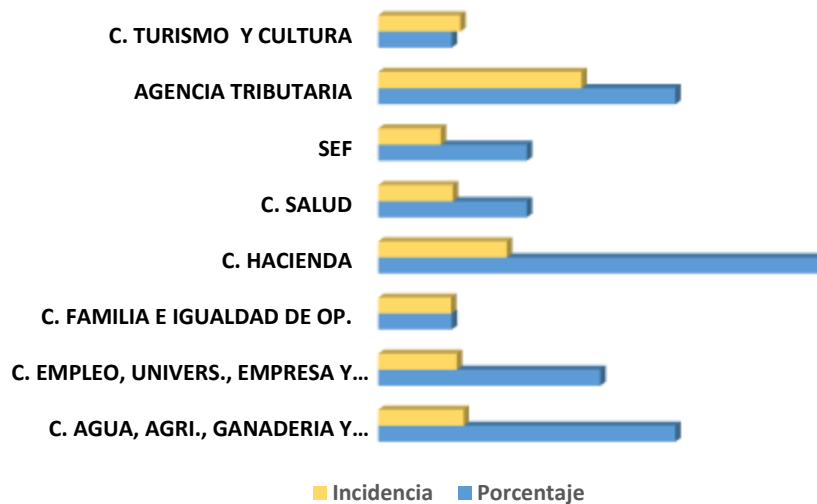
3.1.3. Ocupación del trabajador

Atendiendo a la ocupación del personal accidentado, es el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que presenta mayor siniestralidad vial representando el 74% del total. Por puesto de trabajo, es el personal auxiliar administrativo/administrativo el que mayor número de accidentes ha sufrido seguido del personal que ocupa puestos de técnico responsable. Respecto a la relación laboral del personal, el 73.9% de este personal es funcionario de carrera, el 17.4% es personal interino y tan solo el 87.7% personal laboral.





En función de la Consejería/Organismo Autónomo al que están adscritos los accidentados, es la Consejería de Hacienda seguida de la Agencia Tributaria y la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca, la que mayor porcentaje de siniestros presenta.



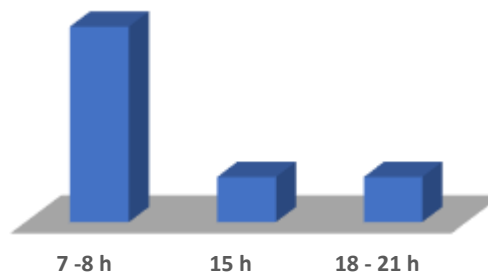
De igual forma, en términos de Índice de Incidencia se confirman estos datos siendo la Agencia Tributaria y la Consejería de Hacienda los organismos con mayor siniestralidad laboral vial. Es importante señalar que para el cálculo de este índice se ha utilizado el número de empleados adscritos a los citados Organismos dado que se desconoce el número concreto del personal que utiliza un vehículo para sus desplazamientos.

3.1.4. Distribución temporal

En cuanto a los aspectos temporales de los ALT, la máxima concentración de ellos se produce, en el caso de los desplazamientos realizados in itinere en las primeras horas de la mañana, entre las 7 h y las 8 h, coincidiendo con los desplazamientos de ida al centro de trabajo.

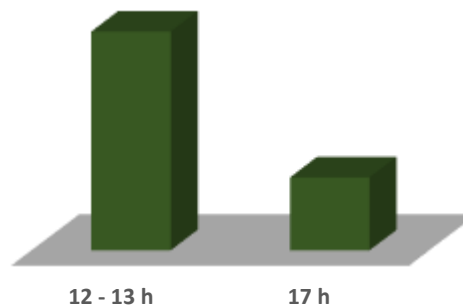


In itinere

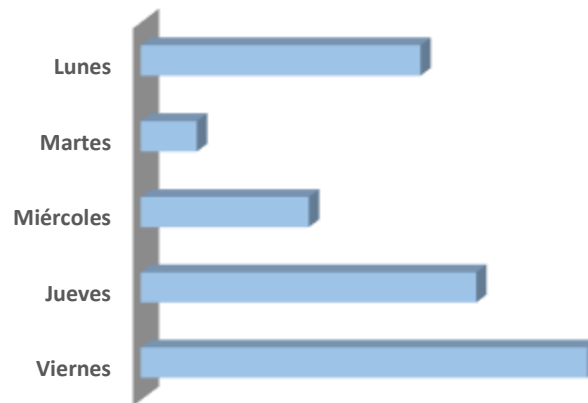


En el caso de los desplazamientos realizados durante la jornada laboral, los ALT tienen lugar en mayor medida en las horas centrales del día, concretamente entre las 12 h y las 13 h.

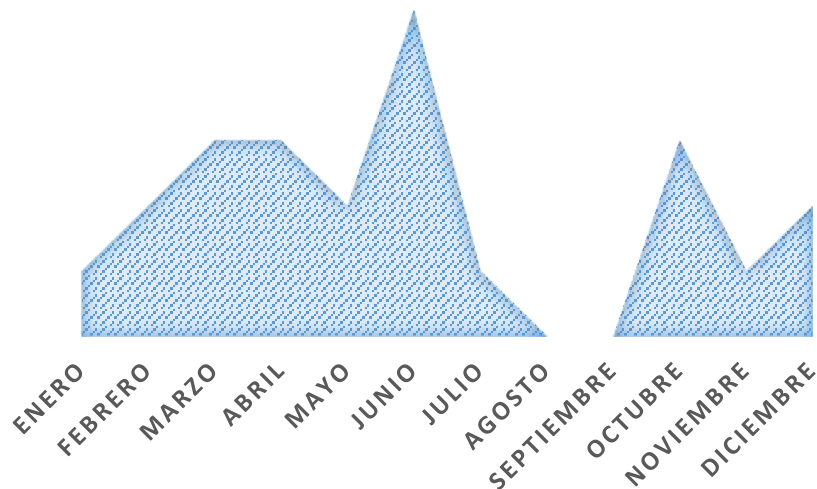
En misión



En función del día de la semana, a diferencia de los datos obtenidos en años anteriores, es al final de la semana cuando más siniestros se producen, siendo el viernes el día que mayor número de siniestros presenta.

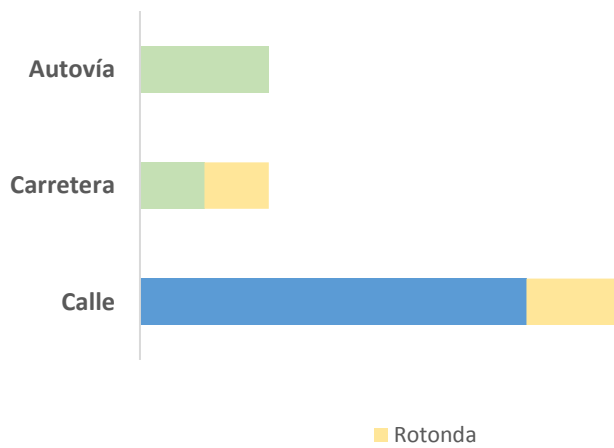
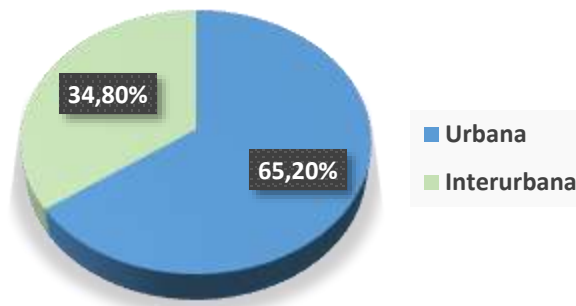
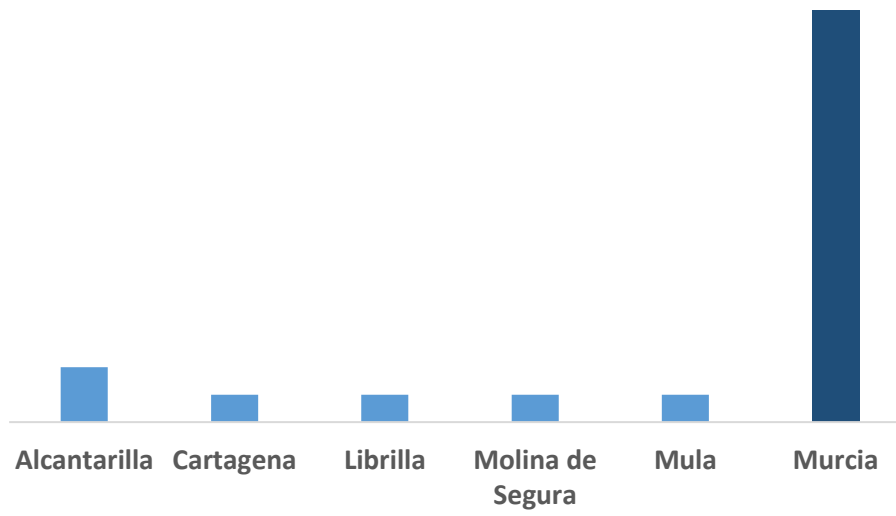


Por meses, es el mes de junio el que registra una mayor siniestralidad, seguido de octubre, marzo y abril. Por otro lado, es importante destacar que en el ámbito de administración y servicios, el periodo vacacional del personal se suele extender desde el mes de julio hasta el mes de septiembre, de ahí la baja siniestralidad en dichos meses.



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, cabe destacar que los siniestros se han producido en idéntico porcentaje tanto en carretera convencional como en autovía, lo cual pone de manifiesto un aumento de la siniestralidad en este último tipo de vía.

Por otro lado, también es importante señalar que un 21,7% de los accidentes se han producido en rotondas o glorietas, confirmando los datos obtenidos en años anteriores.

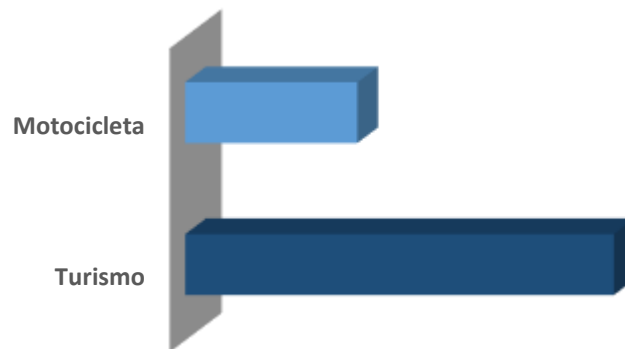
Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado, tan solo en un 17% de los desplazamientos el trayecto no ha sido el habitual, siendo en la mayoría de ellos la distancia total a recorrer inferior a 25 Km.



Además, en todos los desplazamientos realizados la vía utilizada se encontraba convenientemente señalizada y no presentaba tramos en obras o mal mantenidos. No obstante, en un 19% de los casos la vía presentaba gran densidad de tráfico y en un 4,8%, las condiciones meteorológicas eran adversas.

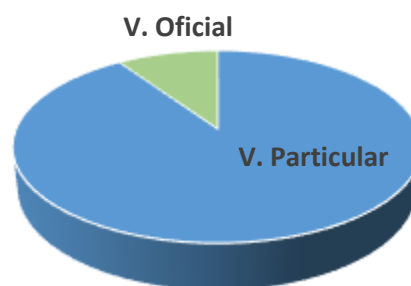
3.1.6. Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT

Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los ALT, son los turismos en mayor medida seguidos de las motocicletas, los vehículos implicados en los siniestros. Comparando los datos obtenidos en años anteriores, se observa un aumento de la siniestralidad con este último tipo de vehículos.



Atendiendo a la titularidad del vehículo, en el 90,5% de los casos se trataba de vehículos particulares con una antigüedad superior a 10 años, siendo este el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos. En el resto de los accidentes, el vehículo implicado era propiedad de la Administración, siendo éste también el vehículo utilizado habitualmente y con una antigüedad superior a los 10 años.

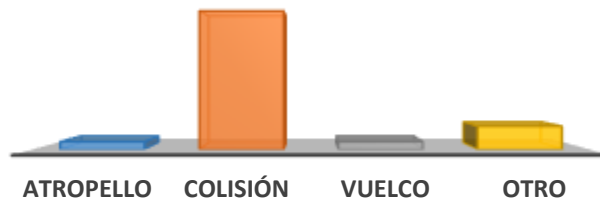
Según los datos recabados durante la investigación y en base a las manifestaciones de los accidentados, todos los vehículos implicados en los ALT habían pasado sus correspondientes ITV y habían sido sometidos al mantenimiento periódico pertinente.



En cuanto a la forma de producirse los ALT, el porcentaje más elevado se ha producido por colisión por alcance entre los vehículos implicados. Tan solo uno de los siniestros se ha producido por atropello de un peatón, circulando éste por lugares habilitados para ello y otro por vuelco del vehículo al perder el control del mismo el conductor. El resto han sido dos

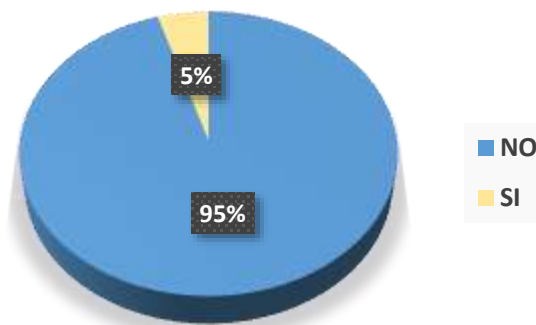


caídas del vehículo debidas a factores personales de los accidentados y un sobreesfuerzo como consecuencia de una frenada brusca.



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 prácticamente todos los casos. Sin embargo, excepto en uno de ellos, todos los conductores aseguraron no haber recibido formación específica en seguridad vial, únicamente la necesaria para la obtención del correspondiente permiso de conducción.



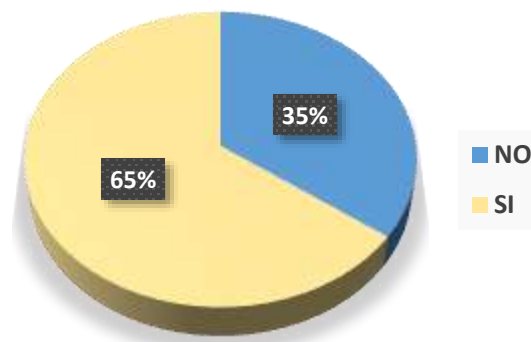
Formación específica en conducción

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.

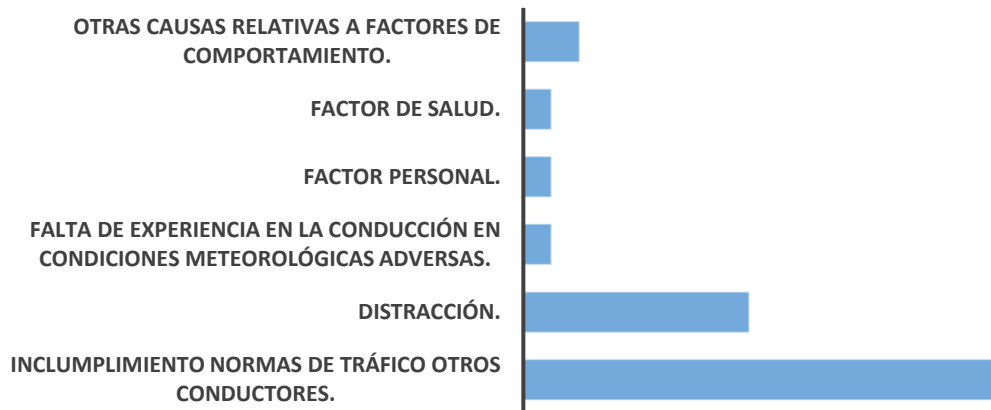
Asimismo, en lo que se refiere al estado psicofísico de los accidentados en el momento de producirse el siniestro, el análisis de los datos muestra que, salvo en uno de los siniestros, los accidentados manifestaron no padecer ningún tipo de enfermedad que impidiese la conducción, ni estaban tomando medicación u otras sustancias, que pudieran afectar a la actividad de conducción. Además, aproximadamente el 65% de los accidentados se había sometido al examen de salud realizado por el Servicio de Prevención.



Examen de salud 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 la investigación de los accidentes, se observa que la gran mayoría de los accidentados atribuye a “Otros conductores” la producción del siniestro, concretamente, a un incumplimiento de las normas de tráfico por parte de los otros conductores implicados en el accidente. En muchos de los casos, los accidentados también han asegurado que el accidente ha sido producido como consecuencia de la distracción del otro conductor. No obstante, prácticamente en la totalidad de los siniestros no se ha realizado atestado.



3.1.9. Causas establecidas en los informes de investigación

Las causas determinadas en los informes de investigación muestran que el 65.2% de los accidentes ha tenido lugar por infracción de las normas de tráfico por parte de los otros conductores implicados en el siniestro, mientras que un 17.4% se ha debido a un factor personal de comportamiento del otro conductor, siendo en estos casos la distracción la causa más probable. El resto de accidentes han sido causados por un incumplimiento de las normas de circulación de los empleados accidentados (8.7%) y por un factor personal de salud (4.3%) y de comportamiento (4.3%) de los empleados accidentados.

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 2018 causaron un total de 245 jornadas perdidas. Los costes generados por estos accidentes se reflejan en la siguiente tabla.

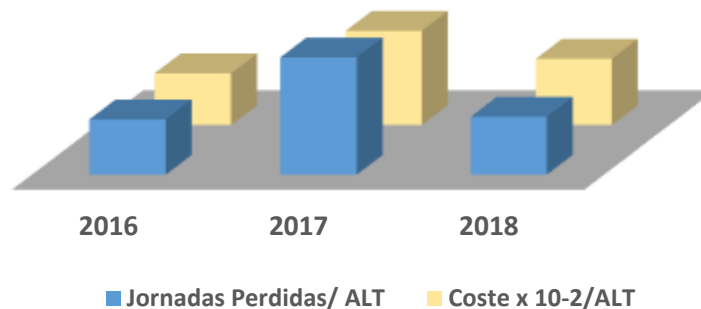
ALT con Baja Laboral	Jornadas Perdidas	Coste Empresa	Coste Mutua	Coste Proceso
1	26	1132,86	2344,5	3477,36
2	44	1093,02	2407,79	3500,81
3	37	948,97	2054,7	3003,67



4	10	315,45	519,35	834,8
5	121	4815,29	11253,6	16068,89
6	3	173,02	134,48	307,5
7	11	250,14	425,4	675,54
8	5	323,31	380,37	703,68
TOTAL	250	9052,06	19520,19	28572,25

Como puede observarse, el coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2018 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe algo superior a los 28.000 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 tanto del número medio de jornadas perdidas por cada ALT como del coste de estos respecto al año anterior, manteniéndose a un nivel ligeramente superior respecto a 2016.



3.3 Resultados destacados

Sintetizando todos estos resultados, podríamos definir como grupo vulnerable en base a las variables analizadas el siguiente:



Grupo Vulnerable	
Sexo/Edad	Hombre (> 60 años) (Conductor)
Tipo de accidente	In itinere (Ida)
Vehículo	Coche particular
Ocupación	Tareas Administrativas
Hora del accidente	7 – 8 h
Día de la semana	Viernes
Mes del año	Junio
Municipio	Murcia
Vía	Urbana (Calle)
Forma accidente	Colisión
Antigüedad del permiso	Más de 10 años
Formación específica en seguridad vial	Sin formación

Comparando los resultados obtenidos en los tres últimos años, se observa un aumento de la siniestralidad en los hombres en general y concretamente en aquellos con edad superior a los 60 años. Por otra parte, también ha variado el día de la semana en el que más siniestros se producen. En años anteriores los siniestros se producían mayormente al principio de la semana laboral (lunes-martes), mientras que en 2018 los ALT se han producido en mayor medida los viernes.

Por último, los organismos que han sufrido mayor siniestralidad laboral vial en 2018 han sido la Agencia Tributaria y la Consejería de Hacienda, a diferencia con el año anterior en el cual los organismos que sufrieron mayor siniestralidad fueron la Consejería de Presidencia y Fomento junto con el Boletín Oficial de la Región de Murcia. 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 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 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.