

**Servicio de
Prevención de
Riesgos Laborales
Coordinador**



**INFORME
ACCIDENTES
LABORALES
DE TRÁFICO
2024**





INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	91
2. METODOLOGÍA	91
2.1 DATOS UTILIZADOS.....	91
2.2 INDICADORES CALCULADOS	93
3. RESULTADOS.....	93
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT	96
3.1.1. <i>Sexo</i>	97
3.1.2. <i>Edad</i>	98
3.1.3. <i>Ocupación del trabajador</i>	100
3.1.4. <i>Distribución temporal</i>	102
3.1.5. <i>Aspectos relacionados con la vía</i>	104
3.1.6. <i>Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT</i>	107
3.1.7. <i>Aspectos relacionados con el factor humano</i>	109
3.1.8. <i>Causas establecidas en los informes de investigación</i>	109
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA.....	109
3.3 RESULTADOS DESTACADOS.....	110
4. REFERENCIAS	111



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 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 2024, 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: $(\text{N}^{\circ} \text{ ALT en la categoría de estudio} / \text{N}^{\circ} \text{ ALT total categorías}) \times 100$. Con este parámetro se localiza en qué grupos o categorías están más concentrados los trabajadores afectados por ALT.
- Índice de incidencia: $(\text{N}^{\circ} \text{ ALT} / \text{N}^{\circ} \text{ total de empleados públicos}) \times 1.000$. Con este indicador se localiza los grupos de trabajadores en los que el riesgo de sufrir el ALT es mayor.

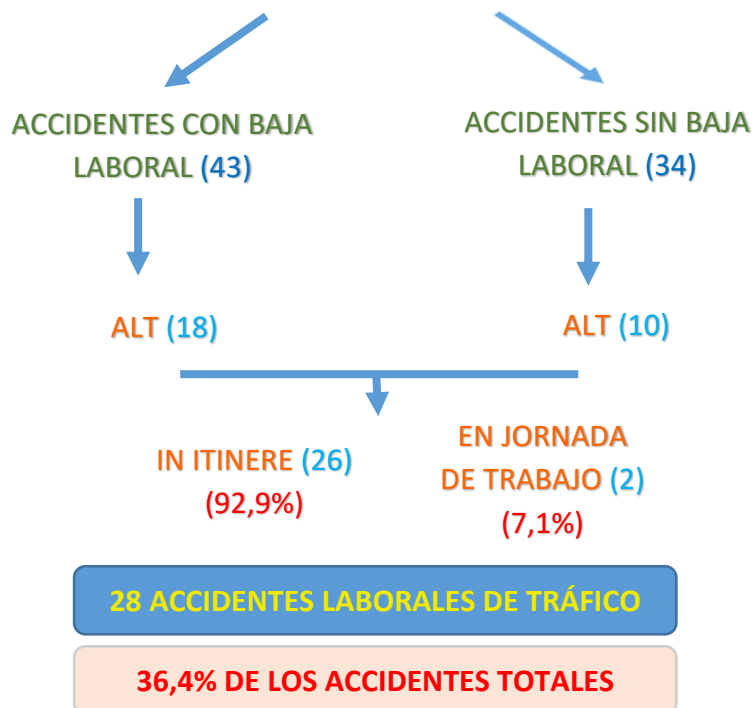
3. RESULTADOS

Durante el año 2024 en el ámbito de Administración y Servicios se han producido un total de 77 accidentes de trabajo (43 de ellos han causado baja laboral). Del total de accidentes, el 36,4% han sido accidentes de tráfico (28 ALT). De los ALT producidos, el 64,3% (18 ALT) han causado al menos un día de baja laboral del personal accidentado. En este sentido, si nos fijamos únicamente en los accidentes de trabajo totales que han causado baja laboral (43), se observa que prácticamente la mitad (el 41,9%) de estos han sido accidentes de tráfico. Si comparamos estos datos con los del año anterior, se observa un aumento notable de los accidentes laborales de tráfico, ya que en el año 2023 los ALT suponían el 20,5 % del total. Al igual que en el año anterior, para analizar la siniestralidad total se han tenido en cuenta todos los accidentes de trabajo, incluyendo los accidentes por agresión.

Si analizamos el tipo de desplazamiento durante el que se producen los ALT, el 92,9% de los siniestros (26 ALT) han tenido lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (in itinere), mientras que el 7,1% (2 ALT) se han producido en desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo (en misión).



ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2024 (77)



En términos de Índice de Incidencia:

INCIDENCIA AÑO	ALT EN JORNADA	ALT IN ITÍNERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
I. I. 2024	0,4	5,4	5,8	15,9
I. I. 2023	0,2	3,7	3,9	19,1
I. I. 2022	1,7	5,0	6,7	20,5
I. I. 2021	0,6	4,3	4,9	17,4
I. I. 2020	0,2	2,6	2,8	16,1
I. I. 2019	0,4	4,8	5,2	22,7
I. I. 2018	0,8	3,9	4,7	24,4
I. I. 2017	1,0	5,2	6,2	34,6
I. I. 2016	0,8	4,9	5,7	31,8

AT: accidente de trabajo

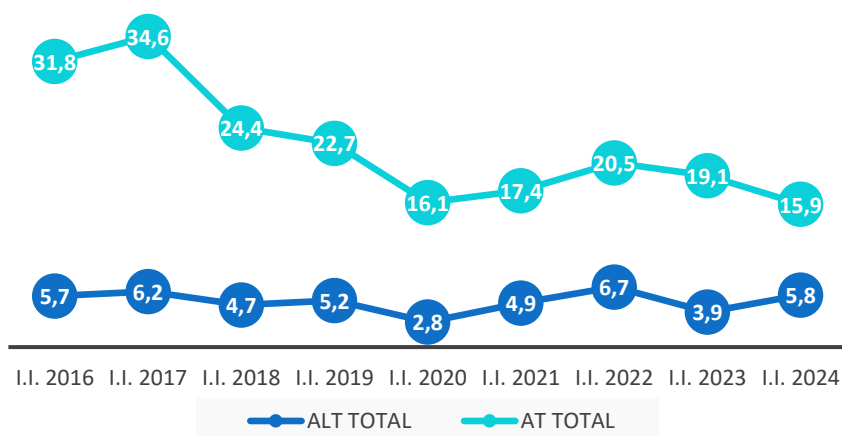
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº total empleados en el ámbito de Administración y Servicios en 2024 = 4.822

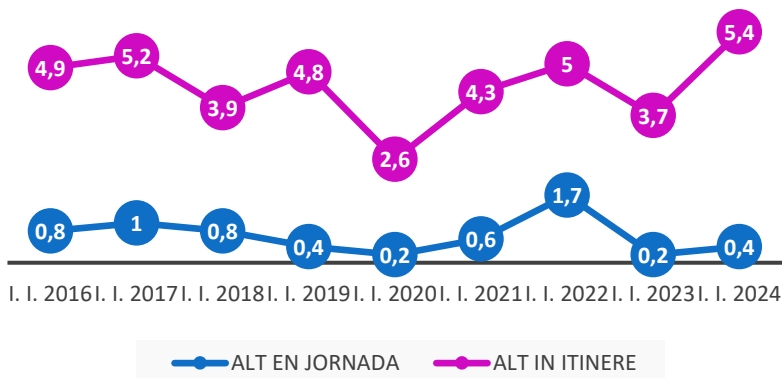
Como puede observarse, la incidencia de los accidentes laborales totales durante el año 2024 ha disminuido con respecto al año 2023, obteniendo un valor incluso inferior que el obtenido en el año 2020. No obstante, la incidencia de los accidentes laborales de tráfico ha aumentado de forma considerable, tanto en los desplazamientos in itinere como en los desplazamientos durante la jornada laboral.

Como viene siendo habitual, la incidencia de los ALT ocurridos en misión es mucho menor que la de los ALT ocurridos in itinere. Si nos fijamos, la incidencia de estos últimos sigue siendo muy superior a la incidencia de los ALT en jornada (en misión), confirmando la importancia de este tipo de siniestralidad entre el personal empleado público. Cabe señalar, que el índice de incidencia para los accidentes ocurridos en misión 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 este tipo de desplazamientos, siendo conscientes de que el número de empleados con riesgo de sufrir un ALT en jornada, probablemente sea menor que el utilizado.

A continuación se observa la evolución de la siniestralidad laboral desde el año 2016. Como puede comprobarse, en 2024 la incidencia de los AT ha disminuido con respecto al año anterior, incluso descendiendo a un nivel inferior al obtenido en el año 2020. Sin embargo, la incidencia de los ALT ha experimentado un aumento considerable.



En función del tipo de desplazamiento (in itinere o en misión), también se observa un aumento de ambos tipos de accidentes de tráfico respecto a años anteriores.



Si atendemos a la calificación de los accidentes en función de la gravedad, todos ellos han sido de carácter leve, al igual que ocurría en años anteriores. 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 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 un accidente laboral de tráfico, se le recomienda realizar el curso de formación obligatoria PFO/5212/Seguridad Laboral Vial. Durante el año 2024 se han formado 266 personas, por lo que desde 2019 este curso ha sido realizado por 1.230 empleados públicos.

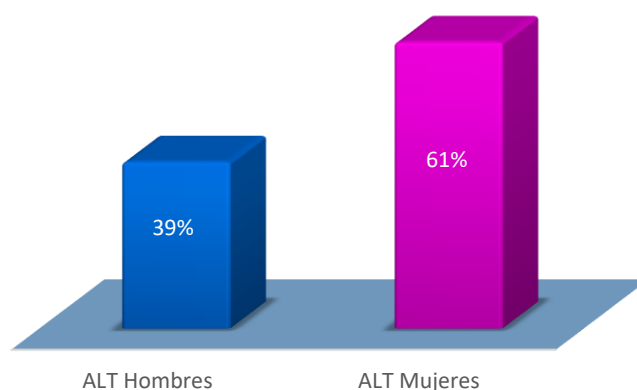
3.1 Siniestralidad de los ALT

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



3.1.1. Sexo

Atendiendo al sexo del personal accidentado, las mujeres han sufrido un mayor porcentaje de accidentes de tráfico. De igual forma, en términos de Índice de Incidencia, las mujeres también se han accidentado más que los hombres durante el año 2024.

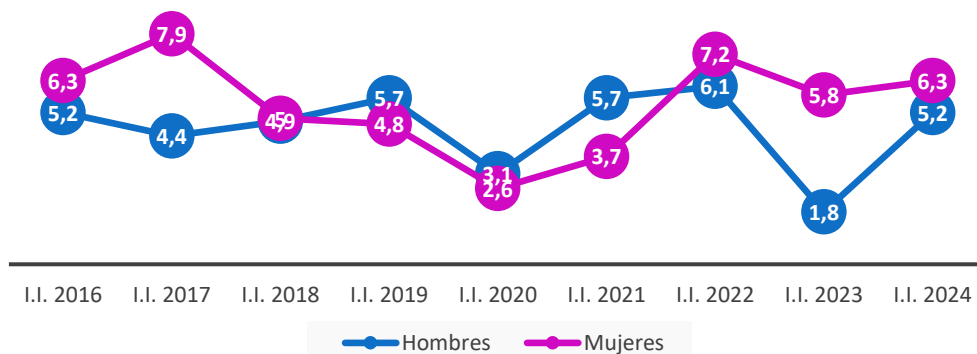


I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2024	5,2	6,3
2023	1,5	5,8
2022	6,1	7,2
2021	5,7	3,7
2020	3,1	2,6
2019	5,7	4,8
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

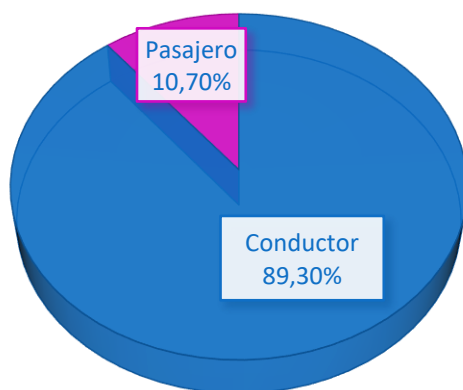
Índice Incidencia= (Nº ALT/ Nº empleados públicos) x 1.000

Nº empleados (2024): Hombres = 2.119; Mujeres = 2.703

Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa un aumento de la siniestralidad en ambos sexos, más acusado entre el personal masculino.



Atendiendo a la actividad realizada por el personal accidentado en el momento de sufrir el accidente, prácticamente el 90 % del personal realizaba la actividad de conducción del vehículo, mientras que el resto de los accidentados ostentaba la condición de pasajero en el vehículo implicado en el siniestro.



3.1.2. Edad

En función de la edad, el mayor porcentaje de accidentados se encuentra en la franja de edad entre los 51 y 60 años, siendo el mismo porcentaje tanto de hombres como de mujeres accidentadas.



No se ha producido ningún accidente entre el personal que se encuentra en la franja de edad comprendida entre los 18 y 30 años.

En cuanto al índice de incidencia, ha sido muy superior en el caso de las mujeres en la franja de edad de 31 a 40 años, dado que en si bien tan sólo se han producido tres accidentes en esta franja, el número de empleadas es muy inferior al de otras franjas de edad. Por el contrario, si nos fijamos en la franja de edad de 51 a 60 años, la cual presenta un mayor número de empleados, es el personal masculino el que presenta una mayor incidencia.

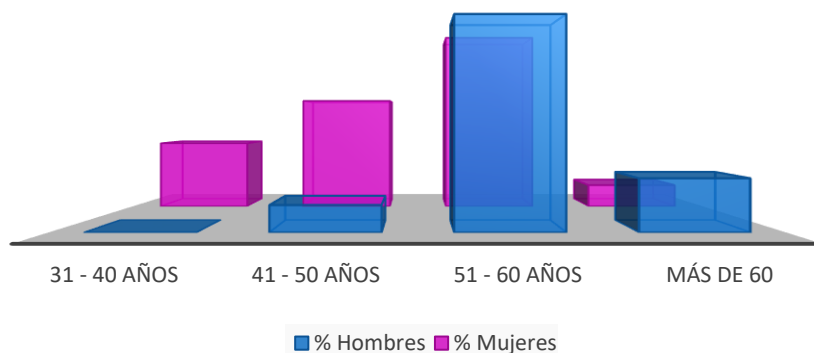
Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
31 - 40 años	0	0	10,7	19,1
41 - 50 años	3,6	2,0	17,9	6,6
51 - 60 años	28,6	8,8	28,6	6,7
más de 60 años	7,1	4,2	3,6	2,0

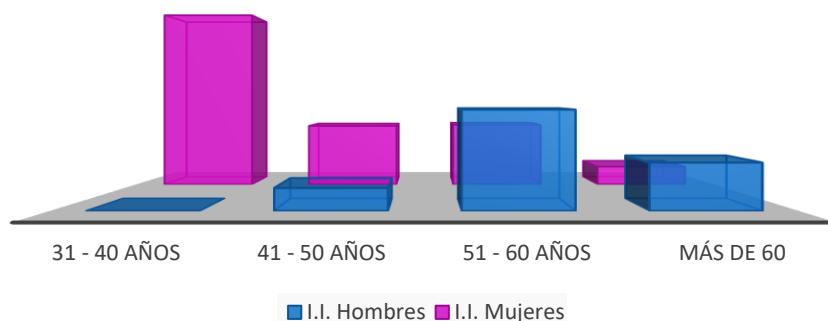
Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 106; Mujeres = 157

Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 502; Mujeres = 758

Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 910; Mujeres = 1.192

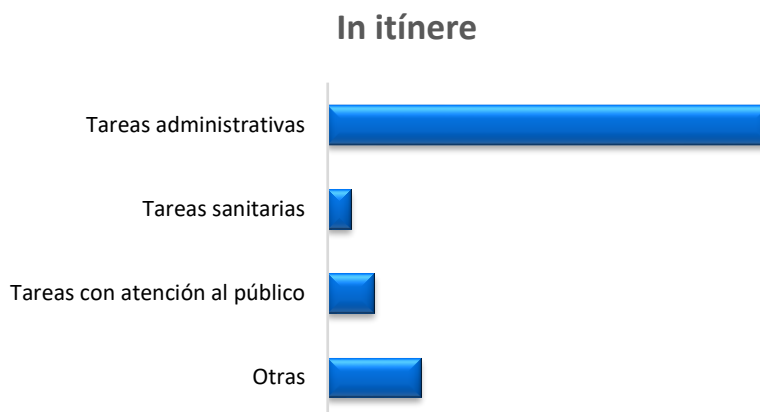
Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 476; Mujeres = 505





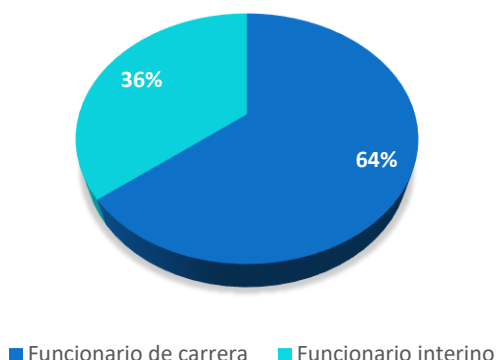
3.1.3. Ocupación del personal

Atendiendo a la ocupación del personal accidentado, en los accidentes ocurridos durante los desplazamientos in itinere, es el personal que realiza tareas de tipo administrativo el que presenta mayor siniestralidad vial con un 67,9%.



En cuanto a los desplazamientos realizados en misión, tan sólo se han producido dos accidentes de dos empleados que realizaban tareas con desplazamientos a otros centros de trabajo.

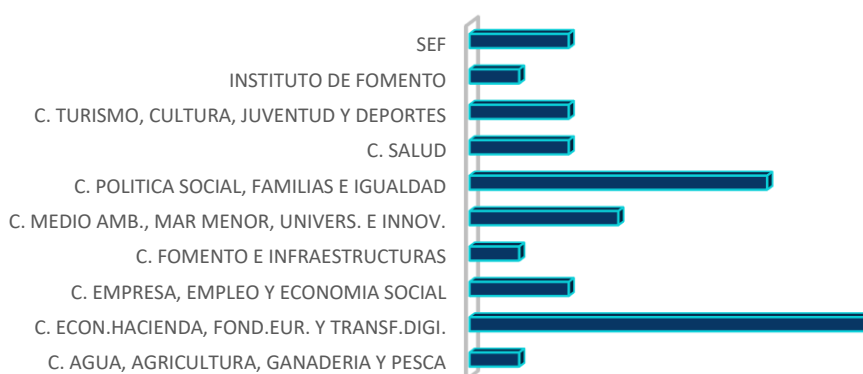
Por otro lado, en lo que a la relación laboral del personal accidentado se refiere, el 64 % de este personal es funcionario de carrera, mientras que un 36 % es personal interino.



En función de la Consejería u Organismo Autónomo al que pertenece el personal accidentado, al igual que el año anterior, es la Consejería de Economía, Hacienda, Fondos Europeos y Transformación Digital la que mayor porcentaje de siniestros presenta, seguida de la Consejería de Política Social, Familias e Igualdad.

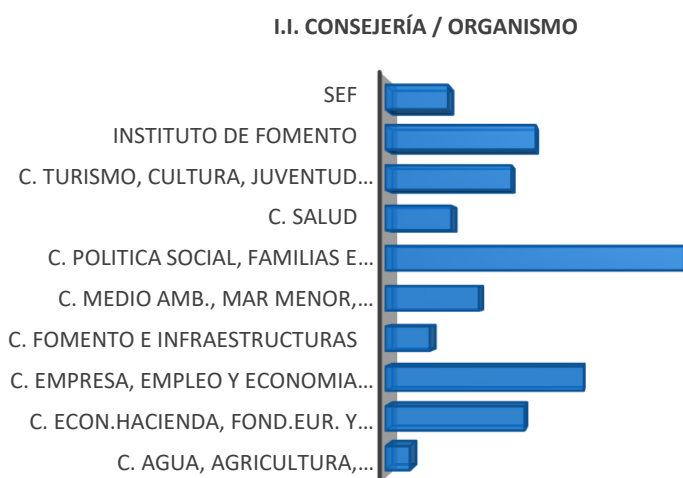
Dado que la mayoría de accidentes se han producido en los trayectos de ida y vuelta al centro de trabajo, es importante señalar los centros de trabajo en los que desempeña su tarea el personal accidentado. Concretamente, de los ocho accidentes ocurridos en la Consejería de Economía, Hacienda, Fondos Europeos y Transformación Digital, cuatro de las personas accidentadas desempeñaban su tarea en el Edificio Teniente Flomesta. De igual forma, de los seis accidentes ocurridos entre el personal de la Consejería de Política Social, Familias e Igualdad, todas las personas realizaban su tarea en el Edificio Administrativo Fama 3.

% ALT / CONSEJERÍA U ORGANISMO





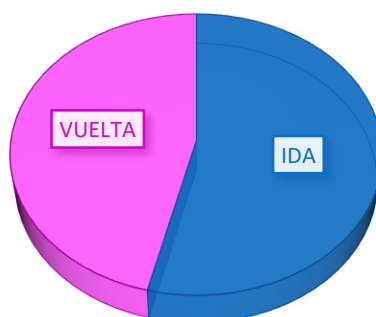
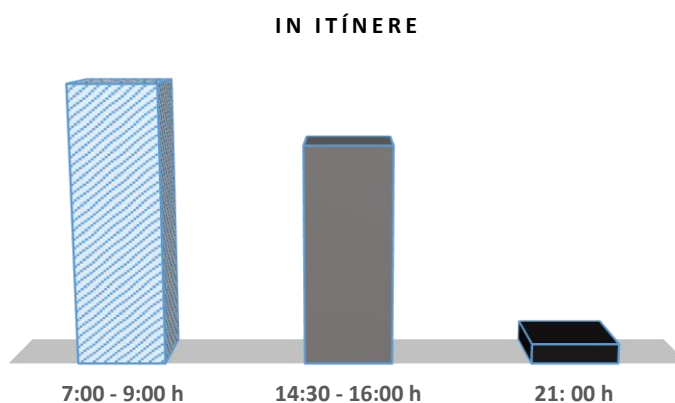
En términos de Índice de Incidencia, es la Consejería de Política Social, Familias e Igualdad, la que presenta una mayor incidencia. Es importante señalar que, para el cálculo de este índice se ha utilizado el número de empleados adscritos a los citados Organismos dado que se desconoce el número concreto del personal que utiliza el vehículo para realizar sus desplazamientos.



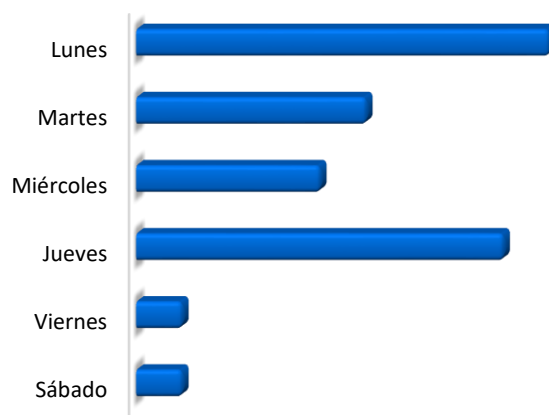
3.1.4. Distribución temporal

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 (14 ALT) se ha producido 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, salvo uno de ellos que se ha producido de vuelta al domicilio a dicha hora tras la finalización del turno de trabajo. El resto de siniestros de vuelta al domicilio (12 ALT) se han producido entre las 15h y las 16 h, salvo uno de ellos que ha tenido lugar a las 21 h.

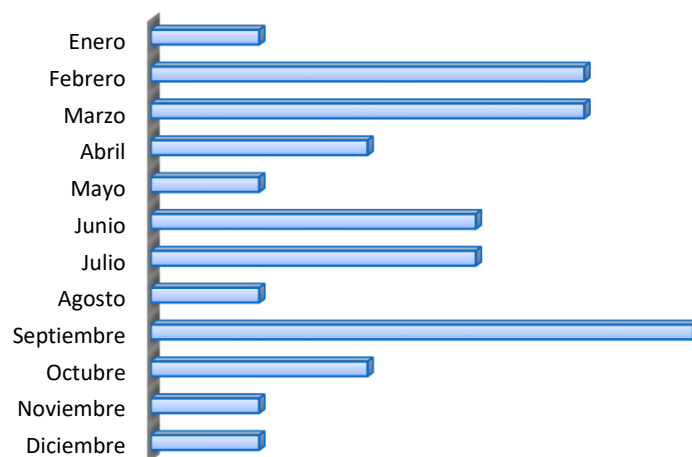
Los dos accidentes ocurridos en misión han tenido lugar a las 11 h y las 13 h, respectivamente.



En función del día de la semana, son los Lunes los días en los que mayor número de siniestros se han producido, seguido de los Jueves. 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.

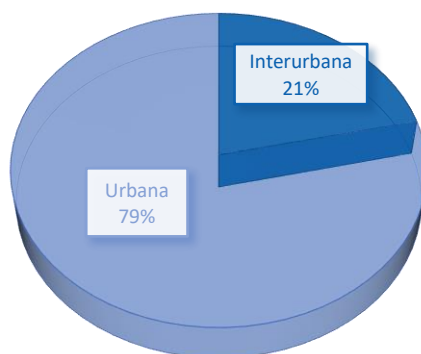
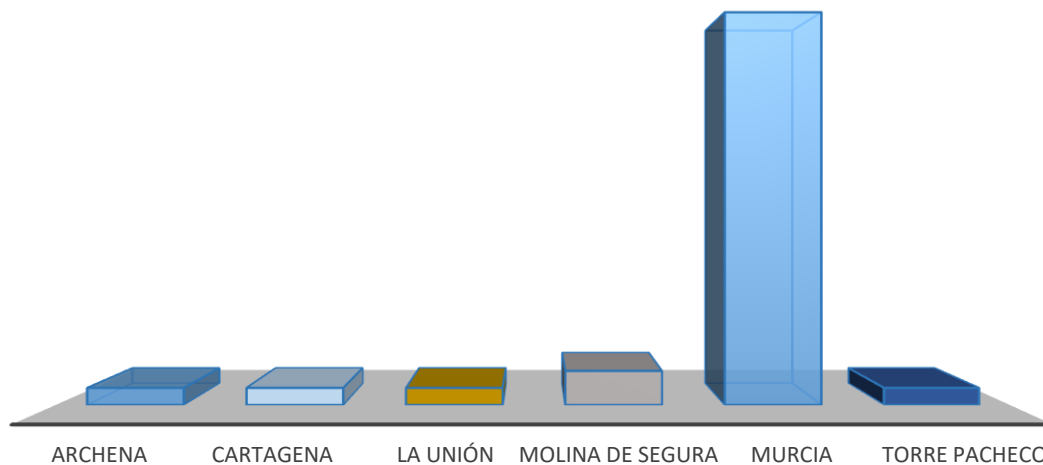


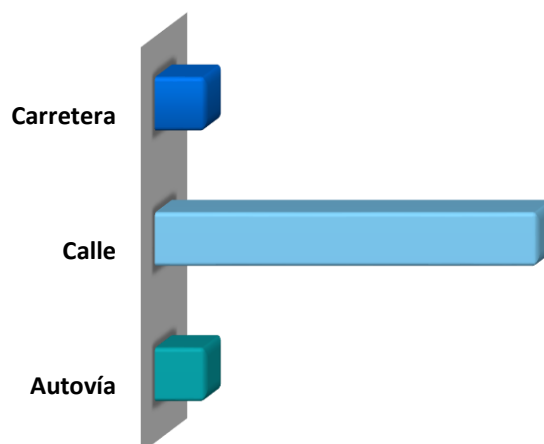
Por otro lado, observando la siniestralidad por meses, es en el mes de Septiembre, seguido de los meses de Febrero y Marzo, en los que mayor siniestralidad vial se ha producido.



3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

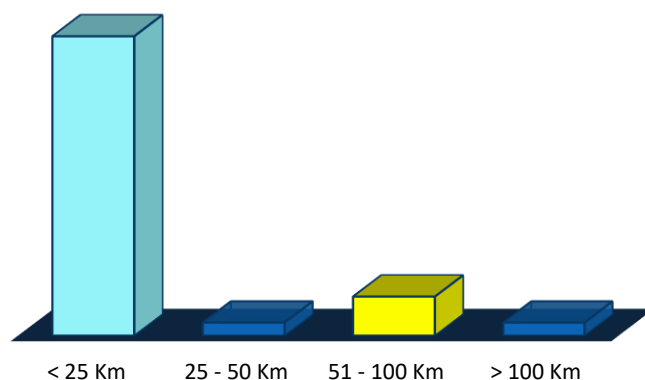
Al igual que en años anteriores, del análisis de los datos se desprende que el mayor número de siniestros se concentra en el municipio de Murcia, en vía urbana y concretamente en las calles del municipio.





En cuanto a la vía interurbana, al igual que en años anteriores, se ha producido un menor porcentaje de siniestros en este tipo de vías, produciéndose el mismo número de siniestros tanto en carretera convencional como en autovía.

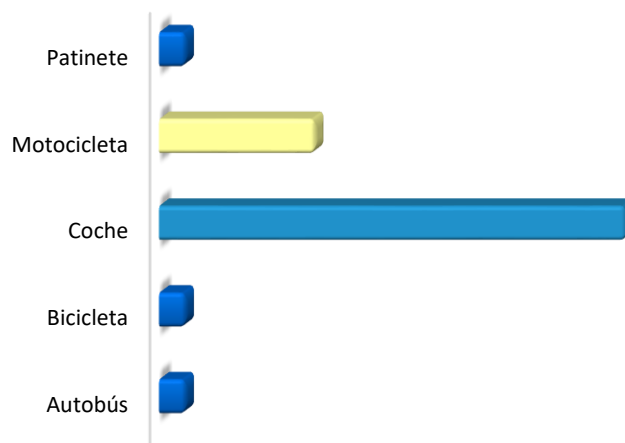
Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado en el momento del accidente, todo el personal realizaba el trayecto habitual, siendo la distancia recorrida en el 82 % de los casos inferior a 25 Km. Tan solo en un 3,5 % de los desplazamientos se superaban los 100 Km de distancia.



Respecto a la vía de circulación, tan sólo en un 3,6 % de los desplazamientos la vía se encontraba en obras y en un 28,6 % de los siniestros, la vía presentaba gran densidad de tráfico.

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

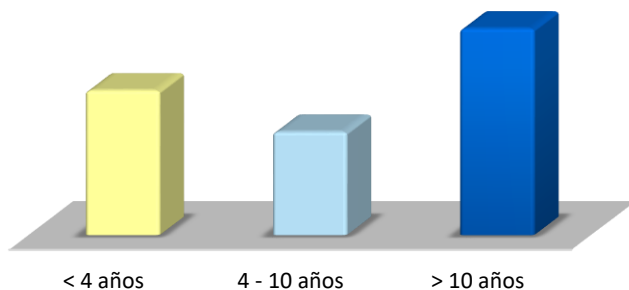
Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los accidentes, son los coches los que intervienen en la mayoría de los siniestros (18 ALT). Además, se han producido 6 ALT en motocicleta, 2 ALT en bicicleta, 1 ALT en patinete y 1 ALT en autobús.



Atendiendo a la titularidad del vehículo implicado en el accidente, en todos los siniestros ocurridos el vehículo implicado ha sido el vehículo particular, salvo en uno de los siniestros que se produjo mientras el personal empleado viajaba en transporte público y otro de los accidentes ocurridos en misión, que el vehículo implicado era propiedad de la administración.

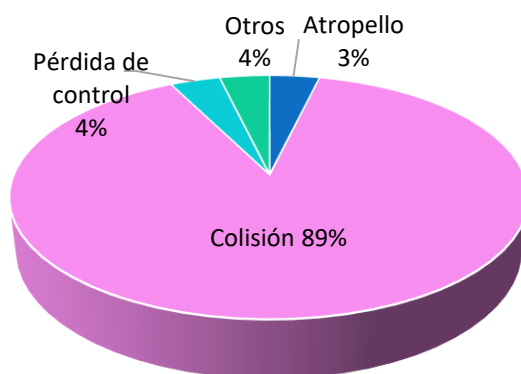
Por lo que respecta a la antigüedad del vehículo, en un 45 % de los accidentes el vehículo tenía más de 10 años de antigüedad, siendo éste el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos.

Antigüedad del Vehículo



Según los datos recabados durante la investigación y en base a las manifestaciones realizadas por el personal accidentado, todos los vehículos implicados en los ALT habían sido sometidos a sus correspondientes revisiones de mantenimiento. Además, en la mayoría de ellos (90 %) no se han producido daños materiales.

En cuanto a la forma de producirse los ALT, el porcentaje más elevado (89 %) 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 y atropello, entre otros.





3.1.7. Aspectos relacionados con el factor humano

Si analizamos los aspectos relacionados con el factor humano, se observa que prácticamente la mayoría de 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.

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 y todos ellos utilizaban el cinturón de seguridad del vehículo o el casco en su caso.

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 estar tomando medicación u otras sustancias que pudieran afectar a la actividad de conducción.

Finalmente, en dos de los accidentes, el personal accidentado manifestó haber sufrido otros accidentes de tráfico en los últimos cinco años.

3.1.8. Causas establecidas en los informes de investigación

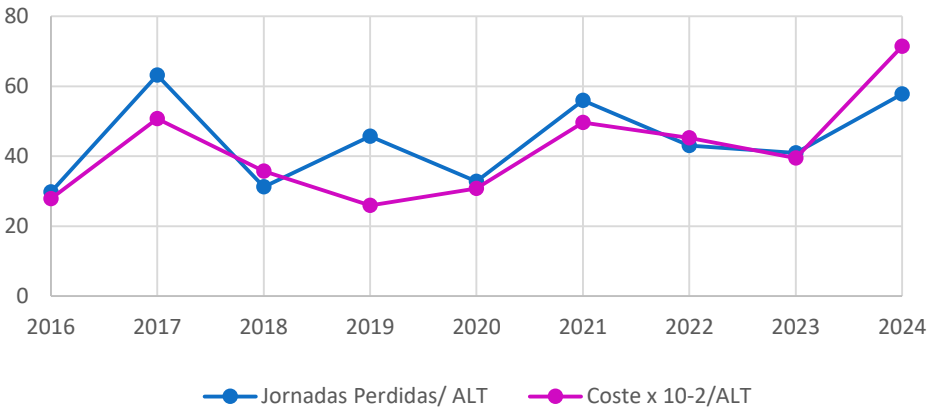
En relación a las causas que han originado los ALT, de forma similar a años anteriores, entre las causas de los accidentes determinadas en los informes de investigación, es el factor personal de comportamiento por parte del otro conductor del vehículo implicado en el accidente, el que mayor porcentaje presenta (86 %). 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 2024 causaron un total de 1.040 jornadas perdidas. El coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2024 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe superior a 128.000 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 aumento del número medio de jornadas perdidas por ALT, así como del coste medio por ALT.



Coste Accidentes



3.3 Resultados destacados

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

Año	Personal	Tipo ALT	Vehículo	Día	Mes	Municipio	Vía	Forma
2016	Conductora Mujer > 50 años	In itinere IDA (7 – 9h)	Coche	Martes	Octubre	Murcia	Calle	Colisión
2017	Conductora Mujer 31-40 años							
2018	Conductor Hombre > 60 años			Viernes	Junio			
2019	Conductor Hombre 41-50 años			Jueves				
2020	Conductor Hombre > 60 años		Moto	Jueves	Enero/ Septiembre			
2021	Conductor		Coche		Marzo/			



	Hombre 50-60 años				Diciembre			
2022	Conductora				Junio			
2023	Mujer 41-50 años			Martes	Octubre			
2024	Conductora Mujer 31-40 años			Lunes	Septiembre			

Comparando estos resultados con los obtenidos en años anteriores, se observa que al igual que en años anteriores han sido las mujeres conductoras las que más se han accidentado, si bien en 2024 han sido las de edad comprendida entre 31 - 40 años las que más se han accidentado. Asimismo, se observa que la siniestralidad laboral vial sigue produciéndose en los trayectos de ida al trabajo a primera hora de la mañana, siendo el coche particular el vehículo utilizado en dichos desplazamientos.

En cuanto a la ocupación, el personal accidentado suele realizar tareas de tipo administrativo al igual que en años anteriores, presentando gran experiencia en la conducción del vehículo (más de diez años de antigüedad del permiso).

Respecto al día de la semana en el que más siniestros se han producido, en 2024 han sido los lunes los que muestran una mayor accidentabilidad. Y atendiendo al mes del año, es el mes de septiembre en el que más siniestros se han producido.

La forma del accidente tipo ha sido por colisión por alcance de otro vehículo que circulaba por la vía, siendo esta urbana. En este sentido, es el municipio de Murcia el que registra mayor número de siniestros.

Por último, respecto a los organismos que han sufrido mayor siniestralidad laboral vial en 2024, la incidencia más elevada ha sido la de la Consejería de Política Social, Familias e Igualdad. 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 Anual de accidentes laborales de tráfico editado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.