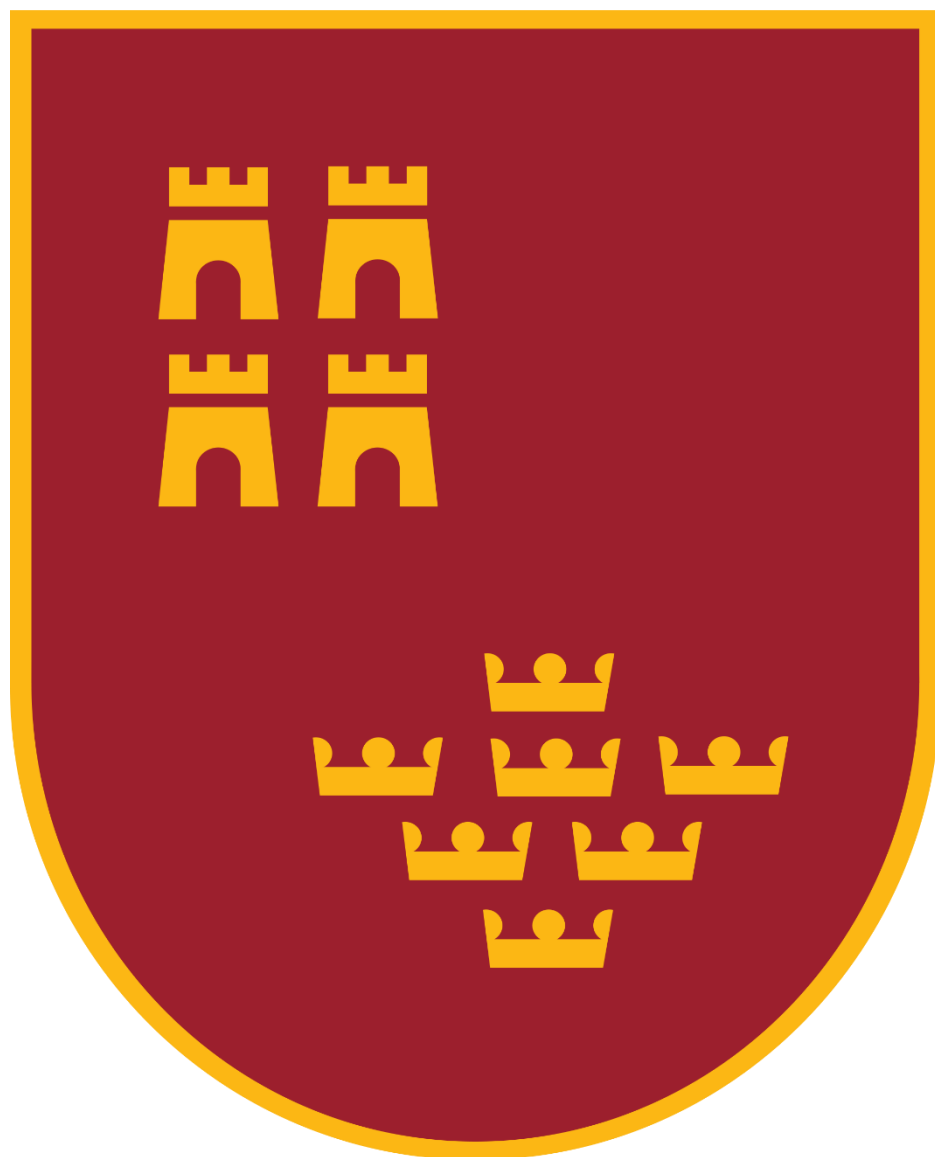


**Servicio de
Prevención de
Riesgos Laborales
Coordinador**



**INFORME
ACCIDENTES
LABORALES
DE TRÁFICO
2023**





INDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. METODOLOGÍA.....	3
2.1 DATOS UTILIZADOS	3
2.2 INDICADORES CALCULADOS	5
3. RESULTADOS.....	5
3.1 SINIESTRALIDAD DE LOS ALT	9
3.1.1. Sexo	10
3.1.2. Edad	12
3.1.3. Ocupación del trabajador	14
3.1.4. Distribución temporal	17
3.1.5. Aspectos relacionados con la vía	19
3.1.6. Aspectos relacionados con el vehículo y la forma del ALT.....	21
3.1.7. Aspectos relacionados con el factor humano	23
3.1.8. Causas establecidas en los informes de investigación	23
3.2 COSTES DE LOS ALT CON BAJA	23
3.3 RESULTADOS DESTACADOS	25
4. REFERENCIAS	27



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 2023, 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

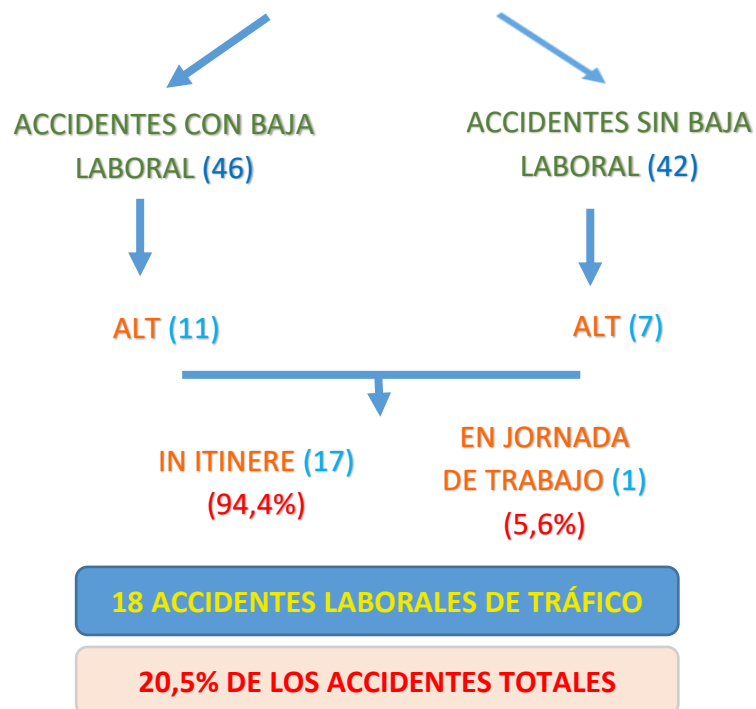
Durante el año 2023 en el ámbito de Administración y Servicios se han producido un total de 88 accidentes de trabajo, incluyendo tanto los procesos que han causado baja laboral (46) como aquellos que no (42), siendo accidentes de tráfico un 20,5% del total (18 ALT). De los ALT producidos, el 61,1% (11 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 que han causado baja laboral (42), se observa que el



26,2% de estos han sido accidentes de tráfico. Si comparamos estos datos con los del año anterior, se observa una disminución de los accidentes laborales de tráfico ya que en el año 2022 los ALT suponían el 32,7% % del total. Es importante señalar, que a diferencia de años anteriores, para analizar la siniestralidad total en el año 2023 se han tenido en cuenta todos los accidentes de trabajo, incluyendo las agresiones.

Si analizamos el tipo de desplazamiento durante el que se producen los ALT, el 94,4% de los siniestros (17 ALT) han tenido lugar en los desplazamientos domicilio - centro de trabajo (in itinere), mientras que el 5,6% (1 ALT) se han producido en desplazamientos realizados durante la jornada laboral con ocasión del trabajo (en misión).

ACCIDENTES DE TRABAJO TOTALES 2023 (88)





En términos de Índice de Incidencia:

INCIDENCIA AÑO	ALT EN JORNADA	ALT IN ITÍNERE	ALT TOTAL	AT TOTAL
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 2023 = 4.597

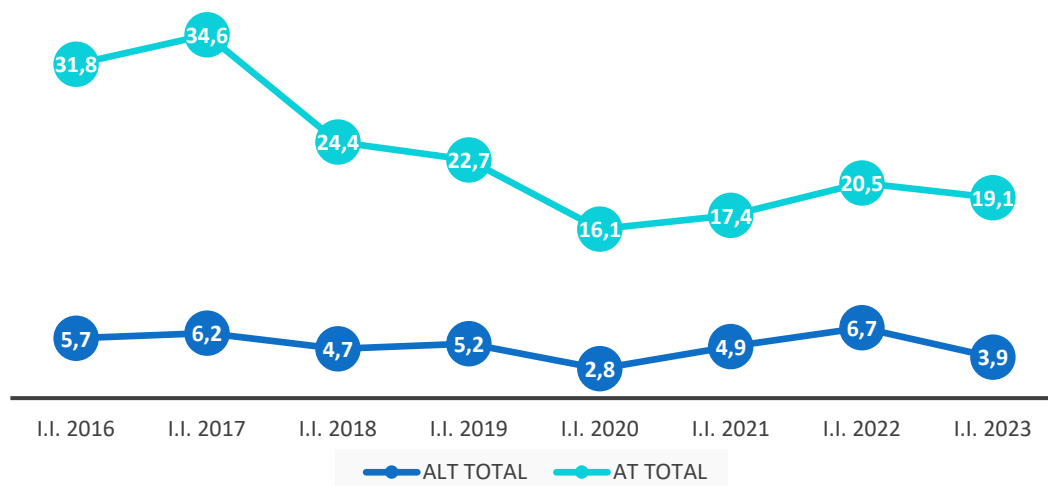
Como puede observarse, la incidencia de los accidentes laborales totales durante el año 2023 ha disminuido con respecto al año 2022, incluso teniendo en cuenta los accidentes de trabajo ocurridos por agresión. De igual forma, ha disminuido también la incidencia de los accidentes laborales de tráfico, tanto en los desplazamientos in itinere como en los desplazamientos durante la jornada laboral.

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 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

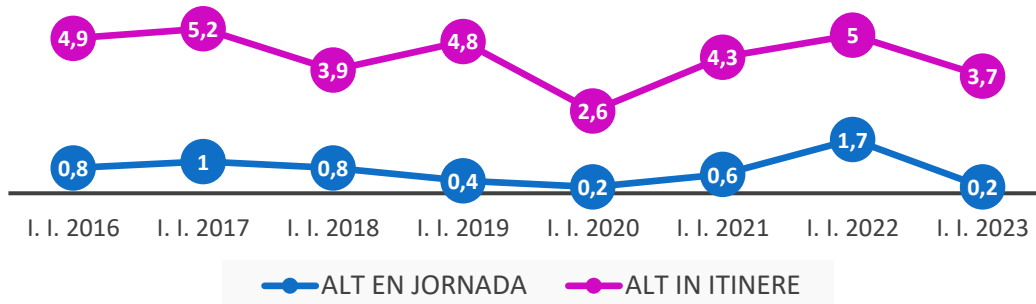


el número de empleados con riesgo de sufrir un ALT en jornada, probablemente sea menor que el utilizado.

En el siguiente gráfico se observa la evolución de la siniestralidad laboral desde el año 2016. Como puede comprobarse, la incidencia tanto de los AT como la incidencia de los ALT ha disminuido con respecto al año anterior, descendiendo a un nivel inferior al obtenido en el año 2021.



En función del tipo de desplazamiento (en misión o in itinere), también se observa una disminución de ambos tipos de accidentes de tráfico respecto a los dos 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 2023 se han formado 228 personas, por lo que desde 2019 este curso ha sido realizado por 964 empleados públicos.

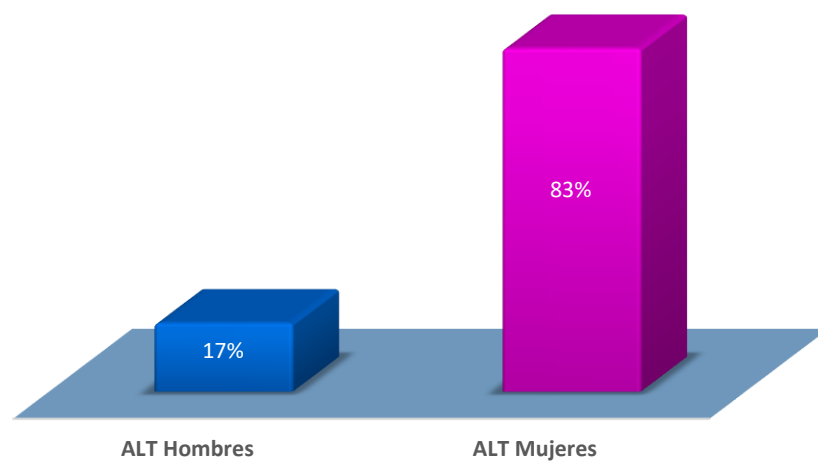
3.1 Siniestralidad de los ALT

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, como se puede observar en la siguiente gráfica, 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 2023.



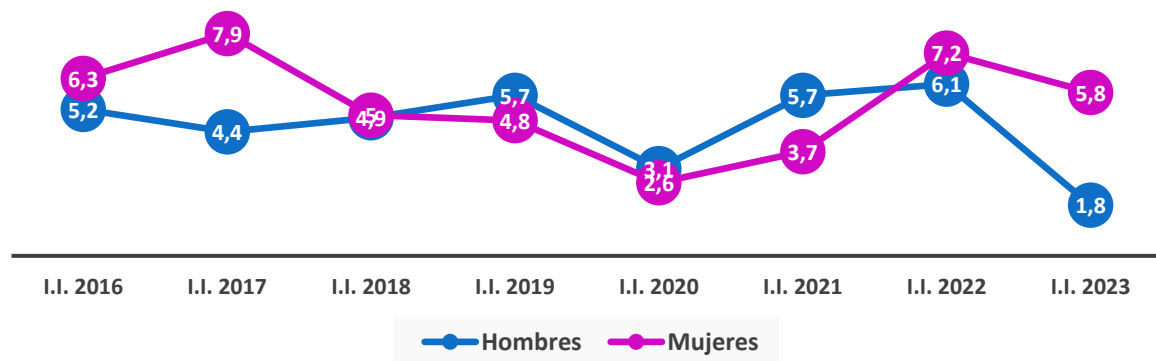
I. INCIDENCIA ALT	Hombres	Mujeres
2023	1,5	5,8
2022	6,1	7,2
2021	5,7	3,7
2020	3,1	2,6
2019	5,7	4,8
2018	4,9	5,0
2017	4,4	7,9
2016	5,2	6,3

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

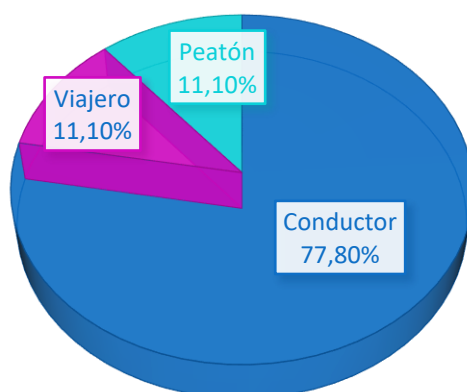
Nº empleados (2023): Hombres = 2.024; Mujeres = 2.573



Si comparamos estos datos con los obtenidos en años anteriores, se observa una disminución de la siniestralidad, más acusado entre el personal masculino.



Por otro lado, si tenemos en cuenta la actividad realizada por el personal accidentado en el momento de sufrir el accidente, prácticamente el 78 % del personal realizaba la actividad de conducción del vehículo, mientras que tan sólo el 11% de los accidentados ostentaba la condición de acompañante en el vehículo implicado en el siniestro y el 11% era peatón.



3.1.2. Edad

En función de la edad, todo el personal accidentado se encuentra en la franja de edad entre los 41 y 60 años, siendo más elevado el porcentaje de mujeres accidentadas con edades comprendidas entre los 41 y 50 años.

Edad	Hombres		Mujeres	
	%	I. Incidencia	%	I. Incidencia
18 – 30 años	0	0	0	0
31 - 40 años	0	0	0	0
41 - 50 años	0	0	50	17,5
51 - 60 años	11,1	1,8	38,9	7,5
más de 60 años	0	0	0	0

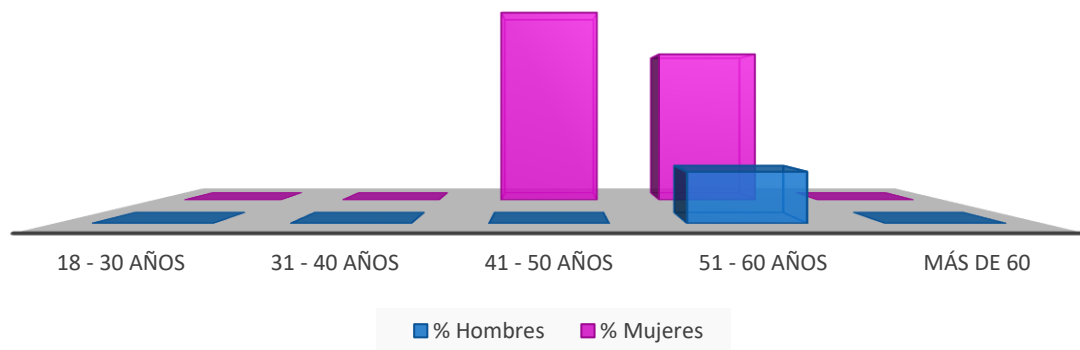
Nº empleados (18 - 30 años): Hombres = 24; Mujeres = 22

Nº empleados (31 - 40 años): Hombres = 90; Mujeres = 130

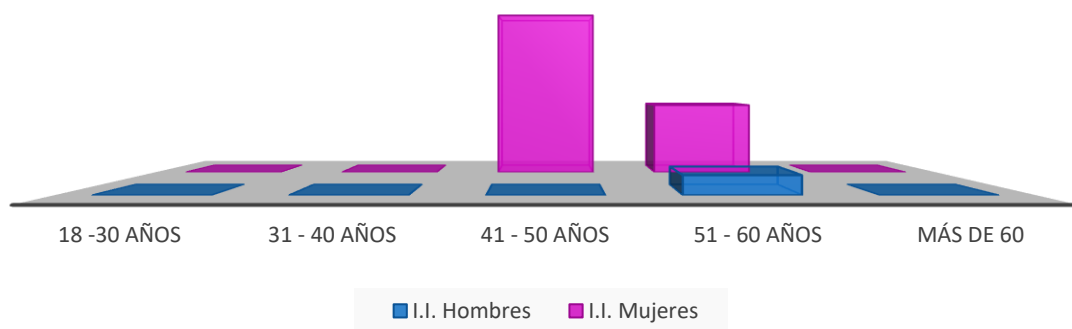
Nº empleados (41 - 50 años): Hombres = 515; Mujeres = 820

Nº empleados (51 - 60 años): Hombres = 929; Mujeres = 1.123

Nº empleados (más de 60 años): Hombres = 466; Mujeres = 478



En términos de índice de incidencia, se observa una gráfica similar. La incidencia es mayor en mujeres en la franja de edad entre 41 y 50 años.





3.1.3. Ocupación del trabajador

Atendiendo a la ocupación de las personas accidentadas, 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 58,8%.

In itinere



En cuanto a los desplazamientos realizados en misión, tan sólo se ha producido un accidente de una persona que realizaba tareas con desplazamientos a otros centros de trabajo.

Por lo que se refiere a la relación laboral del personal accidentado, el 56% es funcionario de carrera, mientras que un 33% es personal interino y el 11% personal eventual.

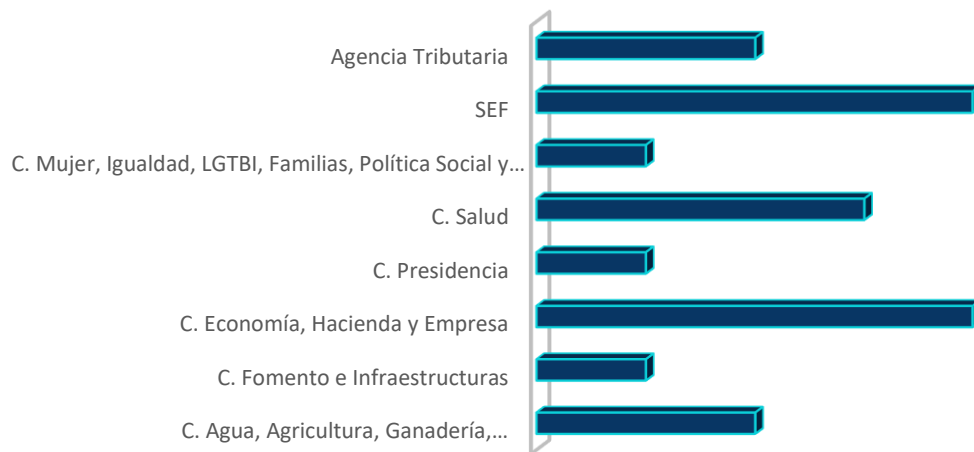


En función de la Consejería u Organismo Autónomo al que pertenece el personal accidentado, es la Consejería de Economía, Hacienda y Empresa junto con el Servicio de Empleo y Formación (SEF) los que mayor porcentaje de siniestros presentan, seguidos de la Consejería de Salud. Dado que todos estos accidentes se han producido en los trayectos de ida y vuelta al centro de trabajo, es importante detallar los centros de trabajo en los que desempeña su tarea el personal accidentado.

Concretamente, de los accidentes ocurridos en el SEF, dos de las personas accidentadas desempeñaban su tarea en el Edificio Administrativo Infante y otras dos en el Edificio de usos múltiples Avda. de Murcia. De los accidentes ocurridos entre el personal de la Consejería de Economía, Hacienda y Empresa, dos de las personas realizaban su tarea en el Edificio Administrativo Infante, otra en el Edificio Administrativo Teniente Flomesta y otra en el Edificio Administrativo San Cristobal. Por último, en cuanto a la Consejería de Salud, los accidentados realizaban sus tareas en el Edificio administrativo Ronda de Levante, Laboratorio de Salud Pública y Centro de salud Virgen de la Caridad, respectivamente.



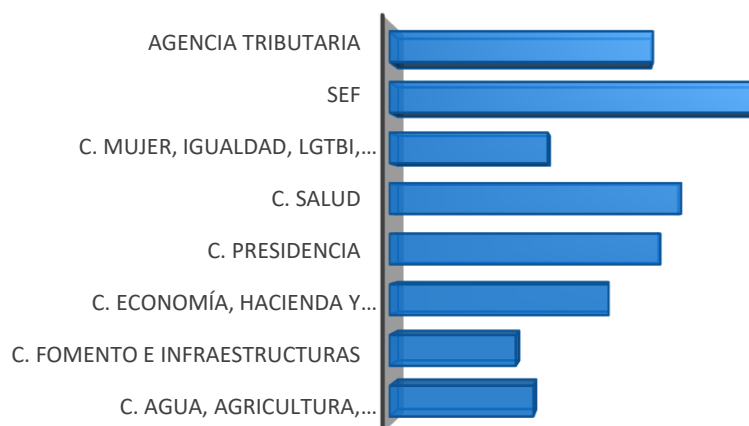
% ALT / CONSEJERÍA U ORGANISMO



De igual forma, en términos de Índice de Incidencia, es el Servicio de Empleo y Formación el que presenta una mayor incidencia respecto seguido de la Consejería de Salud y la Agencia Tributaria. 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.

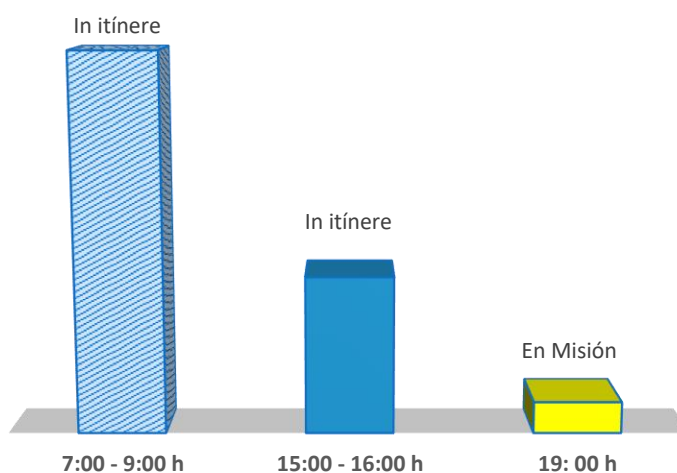


I.I. Consejería u Organismo



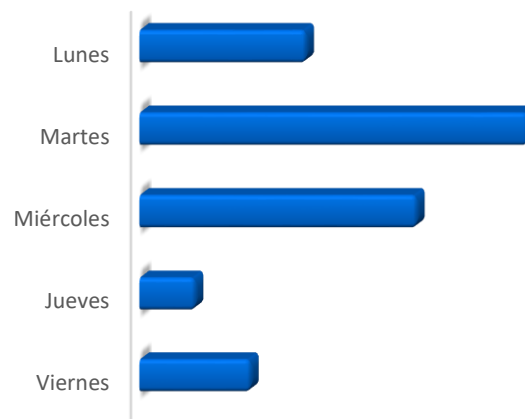
3.1.4. Distribución temporal

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 (12 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. El resto de los siniestros (5 ALT) se han producido entre las 15h y las 16 h, en desplazamientos de vuelta al domicilio. Tan sólo se ha producido un accidente en misión a las 19 h.

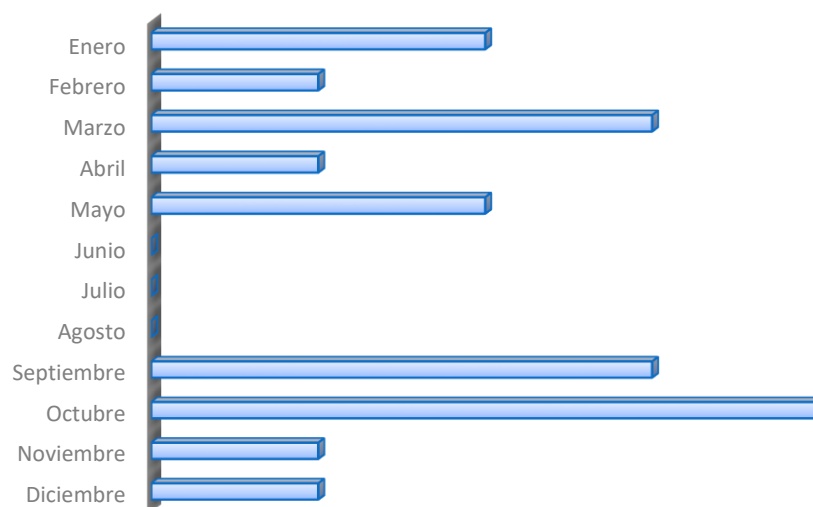




En función del día de la semana, es Martes el día de la semana en el que mayor número de siniestros se han producido, seguido de Miércoles. A la vista de estos datos, no parece indicar que el cansancio acumulado tras la semana laboral sea un factor determinante en la producción de los siniestros.



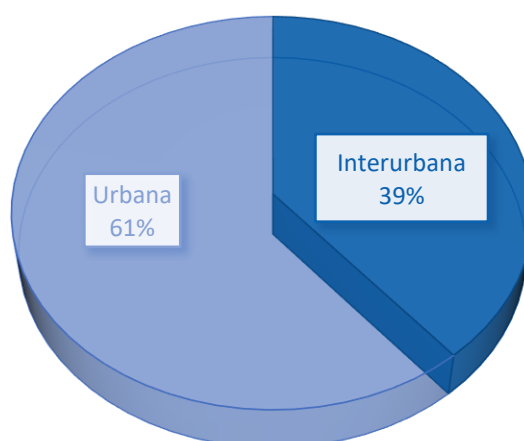
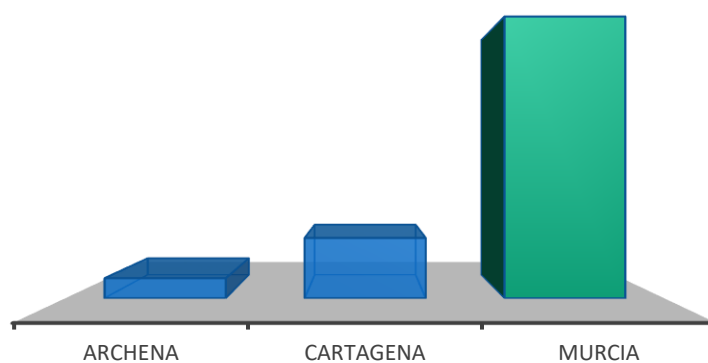
Por otro lado, observando la siniestralidad por meses, es en el mes de octubre, seguido de marzo y septiembre en los que mayor siniestralidad vial se ha producido.



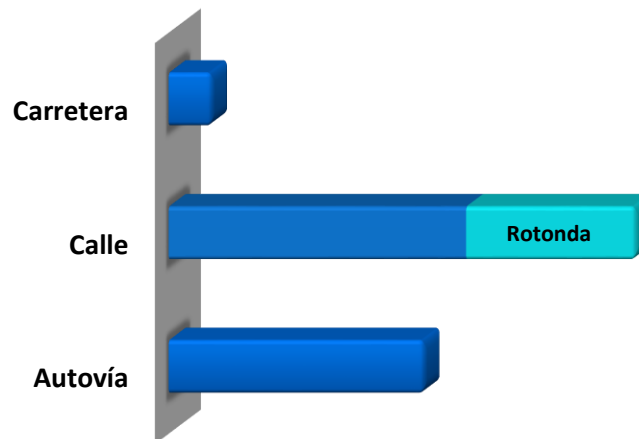


3.1.5. Aspectos relacionados con la vía

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

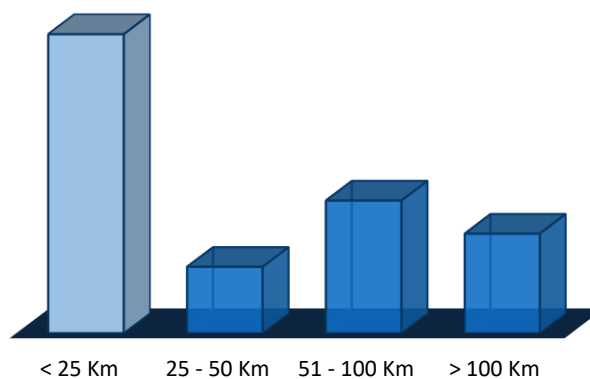


En este sentido, es importante resaltar que el 36% de los siniestros ocurridos en las calles del municipio se han producido en rotondas.



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, siendo en autovía dónde mayor número se han producido.

Respecto al trayecto realizado por el personal accidentado en el momento del accidente, todo el personal realizaba el trayecto habitual, siendo la distancia recorrida inferior a 25 Km en un 50% de los casos. Tan solo en un 16% de los desplazamientos se superaban los 100 Km de distancia.

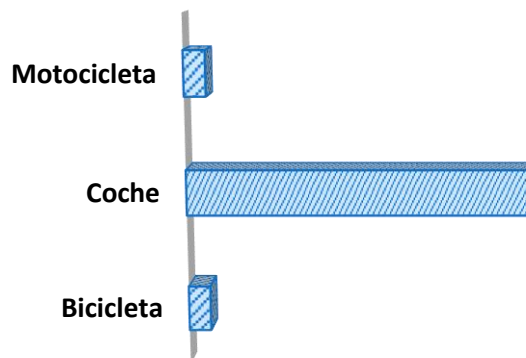




Respecto a la vía de circulación, en un 11% de los desplazamientos esta se encontraba en obras y en un 72% de los siniestros la vía presentaba gran densidad de tráfico, lo que supone un aumento muy importante de este factor de riesgo respecto a años anteriores.

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

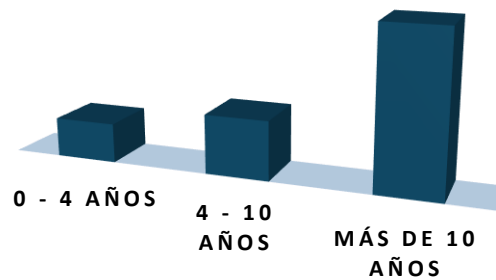
Analizando los datos relacionados con el vehículo implicado en los accidentes, son los coches los que intervienen en la mayoría de los siniestros (16 ALT). Tan sólo se han producido 2 ALT en los que el vehículo implicado ha sido una bicicleta en un caso y una motocicleta en el otro.



Atendiendo a la titularidad del vehículo, en todos los siniestros ocurridos el vehículo implicado ha sido particular. Por lo que respecta a la antigüedad del vehículo, a diferencia de otros años, en un 61% de los accidentes el vehículo tenía más de 10 años de antigüedad, siendo éste el vehículo utilizado habitualmente en los desplazamientos. No se ha producido ningún accidente con vehículos propiedad de la Administración Regional.

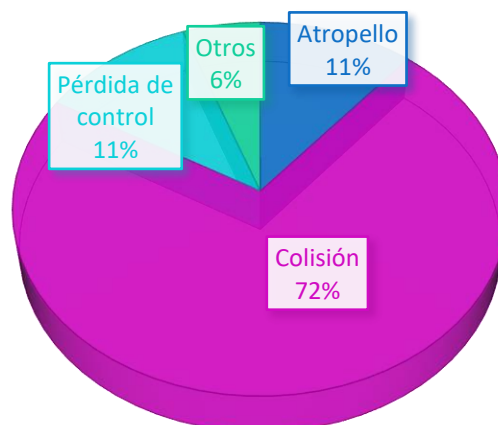


Antigüedad del Vehículo



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 (72%) 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.





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.

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.

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, concretamente un incumplimiento de las normas de tráfico por parte del otro conductor, el que mayor porcentaje presenta (83%). También es importante tener en cuenta que en el 72% de los accidentes, según las manifestaciones de los accidentados, 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 2023 causaron un total de 450 jornadas perdidas. Los costes generados por estos accidentes se reflejan en la siguiente tabla.

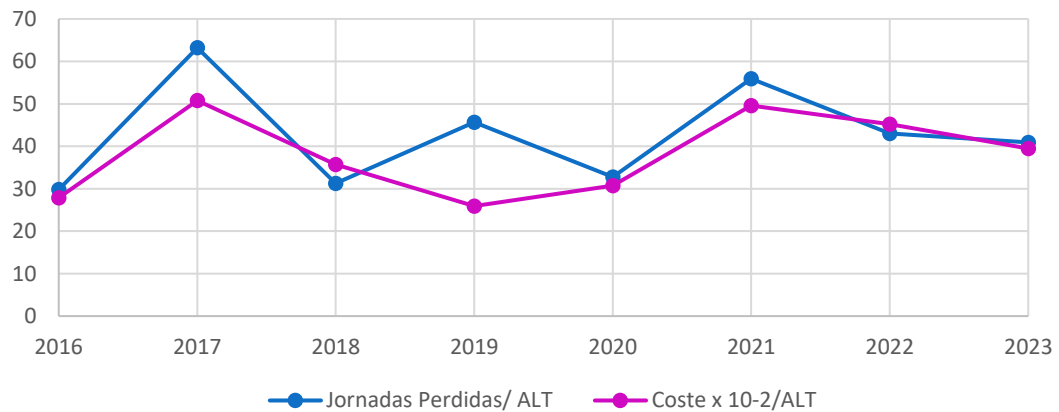


ALT con Baja Laboral	Jornadas Perdidas	Coste Empresa	Coste Mutua	Coste Proceso
1	26	928,47	1921,5	2849,97
2	19	589,16	1154,39	1743,55
3	30	1543,46	3259,24	4802,69
4	12	445,71	779,05	1224,76
5	2	242,76	112,39	355,14
6	48	1087,46	2413,92	3501,38
7	17	832,91	1594,08	2426,99
8	46	1.597,11 €	3.532,28	5.129,39
9	60	1.251,07	2.824,48	4.075,55
10	36	1.182,56	2.552,81	3.735,37
11	154	4.048,34	9.531,14	13.579,48
TOTAL	450	13.749,01 €	29.675,28 €	43.424,27 €

El coste total de los ALT que han causado baja laboral durante el año 2023 en el ámbito de Administración y Servicios, ha supuesto un importe superior a 43.000 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 ligero descenso 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		Moto	Jueves	Enero/ Septiembre			



	> 60 años							
2021	Conductor Hombre 50-60 años				Marzo/ Diciembre			
2022	Conductora Mujer 31-40 años		Coche		Junio			
2023	Conductora Mujer 41-50 años			Martes	Octubre			

Comparando estos resultados con los obtenidos en años anteriores, se observa que al igual que el año 2022, han sido las mujeres conductoras con edad comprendida entre 41 - 50 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 2023 han sido los martes los que muestran una mayor accidentabilidad, a diferencia de años anteriores. Y atendiendo al mes del año, es el mes de octubre 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 2023, la incidencia más elevada es la del Servicio de Empleo y Formación, seguido de la Consejería de Salud. 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.