

Diagnóstico de la Siniestralidad Vial en Canarias (2019–2023)

XIII Encuentro de Buenas Prácticas en Seguridad Vial Laboral



Créditos

Editorial dentro del marco de la XIII edición de la jornada “La Seguridad Vial en la Empresa. Encuentro de Buenas Prácticas”, organizada por Fesvial, la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Dirección General de Trabajo e ICASEL del Gobierno de Canarias, y con la colaboración del INSST, Volvo y Arval, ha puesto de manifiesto la urgencia de reforzar la prevención de los accidentes de tráfico laborales en España y en Canarias.

Fecha: noviembre de 2025

Autores: Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) en colaboración con la Dirección General de Tráfico

- Ignacio Lijarcio
- Cristina Catalá
- Javier Romaní
- Pilar del Real

© de los autores

Colaboraciones

- Rubén Carrasco
- Elilerto Galván
- Lucía Enríquez
- Carlos Anguita

Informe TECNICO: EPI-5-2025



Índice

CRÉDITOS	1
ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	4
SINIESTRALIDAD VIAL EN CANARIAS.....	6
ACCIDENTOGRAMA DE CANARIAS.....	11
A. ÁMBITO (URBANO VS INTERURBANO) Y TIPO DE VÍA.....	11
B. MOMENTO DEL SINIESTRO	13
C. VEHÍCULOS IMPLICADOS	15
RESUMEN Y CONCLUSIONES.....	18
<i>Nacho Lijarcio. Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL)</i>	<i>20</i>
<i>PILAR DEL REAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT)</i>	<i>22</i>
<i>RUBÉN CARRASCO. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (INSST).....</i>	<i>24</i>
<i>ELIRERTO GALVÁN. INSTITUTO CANARIO DE SEGURIDAD LABORAL (ICASEL).....</i>	<i>26</i>
<i>LUCÍA ENRÍQUEZ. INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE LAS PALMAS</i>	<i>28</i>
<i>CARLOS ANGUITA. ARVAL SERVICE LEASE.....</i>	<i>30</i>



Algunos datos

Introducción

La seguridad vial constituye un componente estratégico en las políticas públicas orientadas a la preservación de la vida y la integridad física de las personas. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros viales representan la principal causa de mortalidad entre la población joven de 15 a 29 años. A nivel global, se estima que más de 1,19 millones de personas fallecen anualmente como consecuencia de estos siniestros, mientras que entre 20 y 50 millones sufren traumatismos de diversa gravedad. La movilidad en Canarias presenta una estructura y una dinámica muy diferentes a las del territorio peninsular. La condición insular, la dependencia del turismo, la dispersión geográfica y la creciente diversificación poblacional generan un modelo de tráfico y exposición al riesgo particular, que requiere análisis y soluciones específicas.

España registró en 2023 un total de 101.306 siniestros de tráfico, con un balance de 1.806 víctimas mortales, 9.265 personas heridas graves y 124.266 heridas leves. A pesar de la magnitud de estos datos absolutos, el país mantiene una tasa de mortalidad por millón de habitantes relativamente contenida en el marco europeo. Con una población estimada de 48 millones de habitantes, la tasa española se situó en 38 fallecidos por millón, valor que se encuentra por debajo de la media de la Unión Europea (46 fallecidos/millón) y de otros países de referencia como Francia (48), Italia (52) o Portugal (61).

Canarias presenta unas cifras de siniestralidad que se sitúan algo por debajo de la media nacional. En Canarias, en el año 2023 fallecieron 69 personas en siniestros de tráfico lo que, para una población de 2,2 millones de habitantes, arroja una ratio de 31 fallecidos por millón de habitantes. Esta ratio se sitúa por debajo de la media española e incluso es inferior a la de países como Alemania o Países Bajos, ambos con 34 fallecidos por millón de habitantes. A ello hay que añadir que la letalidad -definida como la razón entre el número de fallecidos y el número de víctimas- de los siniestros que ocurren en Canarias en el año 2023 se situó en el 1.2%, cuando en España es del 1.3%.

A la población canaria se le debe sumar un volumen de 17,7 millones de turistas anuales (ISTAC, 2024). Esta proporción de visitantes por residente es una de las más altas de Europa, lo que implica una presión sostenida sobre la red viaria y los servicios de movilidad. La coexistencia de residentes, trabajadores temporales, turistas y población migrante —que en 2024 superó las 46.000 llegadas registradas por vía marítima— genera un ecosistema vial de alta complejidad.

A estas condiciones demográficas y turísticas se suma la geografía: tramos interurbanos cortos, carreteras de montaña, alta densidad en zonas urbanas costeras y una red viaria que combina autopistas insulares con vías convencionales de calzada única, que aproximan los ámbitos más rurales. En este contexto, la movilidad laboral y empresarial adquiere una relevancia importante. Sectores como el turismo, la logística, el transporte de mercancías, la distribución y el reparto concentran un volumen significativo de desplazamientos laborales con riesgo vial.

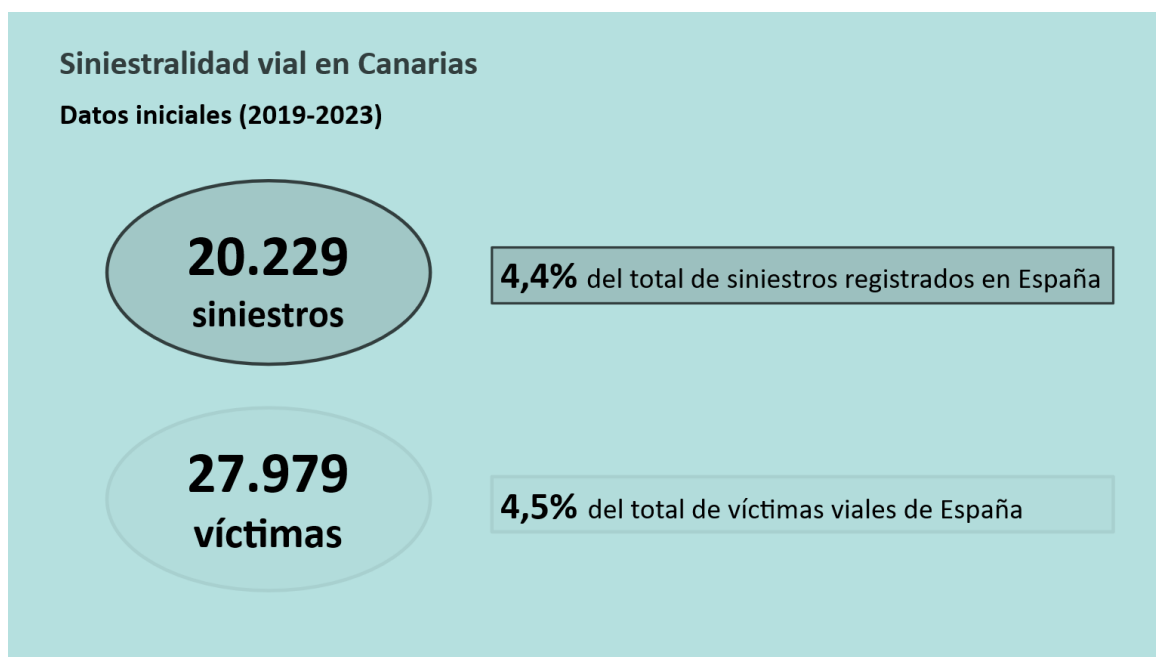
De acuerdo con el INSST y el ICASEL, los siniestros de tráfico laborales (in itinere y en jornada) representan una importante cifra de siniestralidad laboral. Las empresas con flotas, transporte de personal o actividades de reparto de “última milla” presentan mayor exposición al riesgo, siendo la seguridad vial laboral un elemento central en la gestión preventiva moderna. En Canarias, la distribución de los centros de trabajo y la movilidad interinsular añaden una complejidad logística y preventiva de la siniestralidad.

En este contexto, el presente informe Diagnóstico de la siniestralidad vial de Canarias (2019-2023) tiene como objetivo analizar de manera somera la magnitud, características y evolución de los siniestros de tráfico ocurridos en esta comunidad autónoma durante el período de referencia. A través de un enfoque cuantitativo y comparativo, el documento examina los principales indicadores de accidentalidad, mortalidad y lesividad, estableciendo paralelismos con la situación registrada a nivel nacional, a fin de disponer de una visión nítida de la problemática que rodea la siniestralidad vial en la comunidad autónoma de Canarias.



Siniestralidad vial en canarias

En la comunidad autónoma de Canarias se registran 20.299 siniestros de tráfico durante el periodo analizado (2019-23), lo que supone el 4.4% de los siniestros de tráfico que se producen en España (466.123 siniestros) en ese mismo periodo. Por lo que respecta a las víctimas, en Canarias se ocasionan 27.979 víctimas, que representan el 4.5% del total de víctimas a nivel nacional.



El análisis del peso relativo de las víctimas que se producen en Canarias respecto a total nacional ofrece resultados a destacar. El peso de los fallecidos es mucho menor (3.9 %) que el porcentaje que suponen las víctimas de la comunidad autónoma sobre el nivel del estado, lo que refleja una menor letalidad de los siniestros de Canarias. Por el contrario, el porcentaje de heridos hospitalizados (4.8%) está por encima del porcentaje que suponen las víctimas canarias sobre el total nacional, lo que apunta a una gravedad media de los accidentes superior a la nacional.

Tabla: Número de víctimas: Canarias y España

Víctimas	Canarias	España	%
Fallecido	321	8.210	3,9
Herido hospitalizado	1.953	40.845	4,8
Herido no hospitalizado	25.705	572.598	4,5

Analizando la siniestralidad vial desde otra perspectiva, como se ha apuntado en la introducción, en Canarias la probabilidad de resultar fallecido o herido hospitalizado, es algo menor que a nivel nacional. Durante el período analizado (2019-2023), el 1.1% de las víctimas de siniestros viales en Canarias resultan fallecidos, mientras que, en España, ese porcentaje es algo superior, el 1.3%. Por el contrario, en el caso de los heridos que requieren hospitalización, y que, por tanto, el siniestro que han sufrido ha sido de una gravedad importante, en Canarias suponen el 7.0% de las víctimas, mientras que a nivel nacional el porcentaje es del 6.6%.

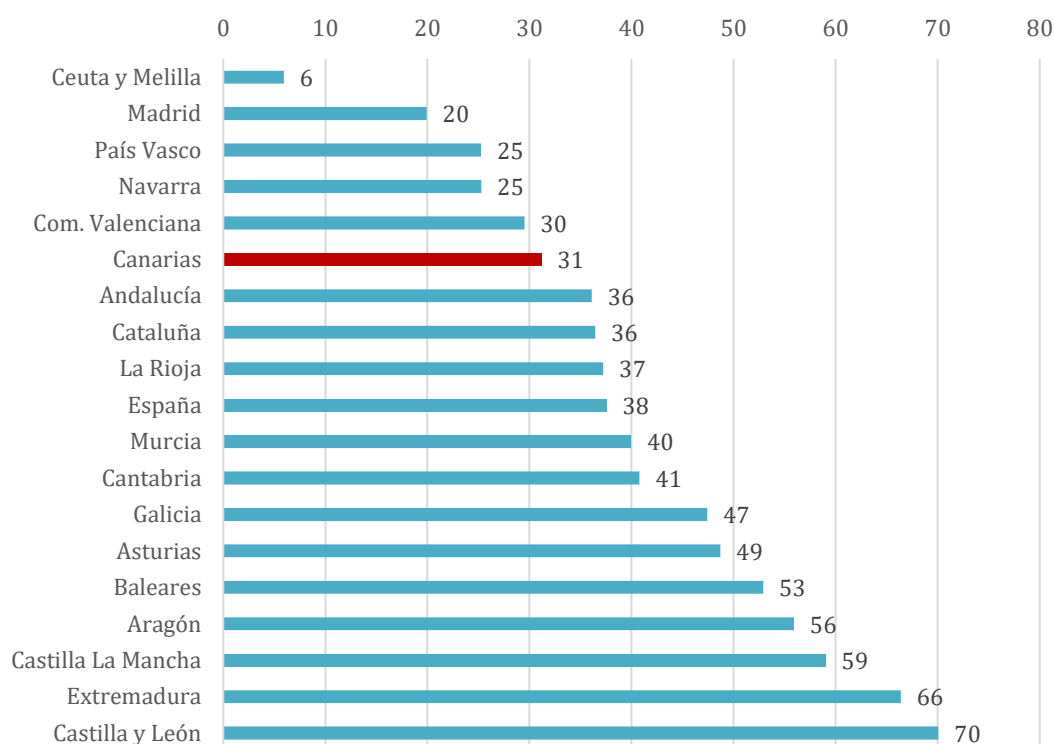


Tabla: Lesividad de las víctimas: Canarias y España

Lesividad víctimas (% horizontales)	Fallecido	Herido hospitalizado	Herido no hospitalizado
Canarias	1.1	7.0	91.9
España	1.3	6.6	92.1

Como se ha indicado en la introducción, España muestra una tasa de 38 fallecidos por millón de habitantes. En Canarias esta tasa se sitúa en los 31 fallecidos/millón hab., una de las más bajas de España, similar a Comunidad Valenciana (30), pero alejada de las comunidades que presentan las ratios más bajas: Navarra (25), País Vasco (25) o Comunidad de Madrid (20).

Gráfica: Ranking de fallecidos por comunidades autónomas por millón de habitantes



Considerando la lesividad de las víctimas en función de las características de su perfil (condición, edad, sexo o vulnerabilidad), se observa que la letalidad y lesividad de las víctimas de Canarias mantiene unos parámetros similares a los registrados en España. Sin embargo, se han observado algunas particularidades en la siniestralidad de Canarias, que resulta conveniente destacar.

1. En Canarias se incrementa la letalidad y lesividad grave de los peatones que se ven involucrados en un siniestro vial. En España el 2.7% de los peatones víctimas de un siniestro resultan fallecidos y el 12.4% heridos hospitalizados. Sin embargo, en Canarias los peatones fallecidos suponen el 3.1% y los heridos hospitalizados el 15.0%, porcentajes superiores a los registrados a nivel nacional.



2. Por el contrario, la letalidad que presentan los conductores y pasajeros en Canarias es menor a la que muestran estos grupos de víctimas a nivel nacional. En Canarias, el 1.1% de los conductores resulta fallecido, y el 0.4% de los pasajeros, mientras que, en España, la letalidad de los conductores es del 1.3% y la de los pasajeros es del 0.8%.
3. En cuanto a la edad, hay que destacar que la letalidad y lesividad entre las víctimas canarias mayores de 65 años es menor que en España. En Canarias, el 3.0% de las víctimas mayores de 65 años resultan fallecidas y el 9.9% heridas que requieren hospitalización. En España, los mayores de 65 años fallecidos suponen el 3.7% y los heridos hospitalizados alcanzan el 11.0%.
4. Por último, en relación con la vulnerabilidad, hay que destacar la mayor letalidad y lesividad que sufren tanto motoristas como ciclistas en Canarias, en comparación con España. En Canarias, el 1.8% de los motoristas que sufren un accidente resultan fallecidos y el 13.2% heridos graves, mientras que, en España, los motoristas que fallecen suponen el 1.3% y los que resultan heridos graves, el 9.2%. Respecto a los ciclistas, en Canarias el 1.3% resultan fallecidos y el 13.8% heridos graves, por el contrario, en España, los ciclistas fallecidos suponen el 1.0% y los heridos graves el 9.2%.

Tabla: Lesividad según características de las víctimas

Lesividad según características de las víctimas % Horizontales		Lesividad víctimas		
		Fallecidos	Heridos hospital.	Heridos no hospital.
Condición	Canarias			
	Conductor	1,1	7,2	91,7
	Pasajero	0,4	3,4	96,2
	Peatón	3,1	15,0	81,9
	España			
	Conductor	1,3	6,5	92,2
	Pasajero	0,8	4,1	95,0
	Peatón	2,7	12,4	84,9
Edad	Canarias			
	Menos 18	0,3	6,2	93,5
	18-30	0,8	5,6	93,6
	31-45	0,9	7,3	91,8
	46-65	1,5	7,6	90,9
	Más de 65	3,0	9,9	87,1
	Media edad	49.0	43.0	39.8
	España			
	Menos 18	0,6	5,8	93,6
	18-30	0,9	5,1	94,0
	31-45	1,0	5,8	93,2
	46-65	1,6	7,9	90,6
	Más de 65	3,7	11,0	85,3
	Media edad	50.1	44.5	39.6
Sexo	Canarias			
	Masculino	1,6	8,9	89,5
	Femenino	0,5	4,5	95,0
	España			
	Masculino	1,7	7,7	90,6
	Femenino	0,7	4,8	94,5
Vulnerabilidad	Canarias			
	Peatón	3,1	15,0	81,9
	Motorista	1,8	13,2	85,1
	Ciclista	1,3	13,8	84,9
	No vulnerable	0,6	3,5	95,8
	España			
	Peatón	2,7	12,4	84,9
	Motorista	1,3	9,2	89,5
	Ciclista	1,0	9,2	89,8
	No vulnerable	1,1	4,1	94,7

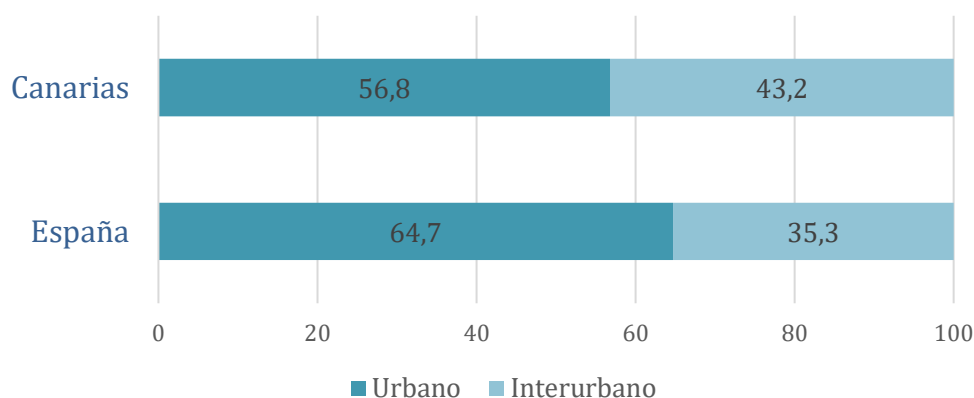
Accidentograma de Canarias

A continuación, se lleva a cabo un análisis de las características específicas de los siniestros viales de Canarias a fin de identificar los elementos diferenciales que puedan explicar los resultados anteriores.

A. Ámbito (urbano vs interurbano) y tipo de vía

Una de las características que marcan el perfil de los siniestros en Canarias es el mayor peso que tienen los siniestros que ocurren en el ámbito interurbano en comparación con España. En Canarias el 43.2% de los siniestros viales suceden en vías interurbanas, mientras que en España los siniestros interurbanos suponen el 35.3% (casi ocho puntos porcentuales menos).

Gráfica: Ámbito de siniestros: urbano e interurbano



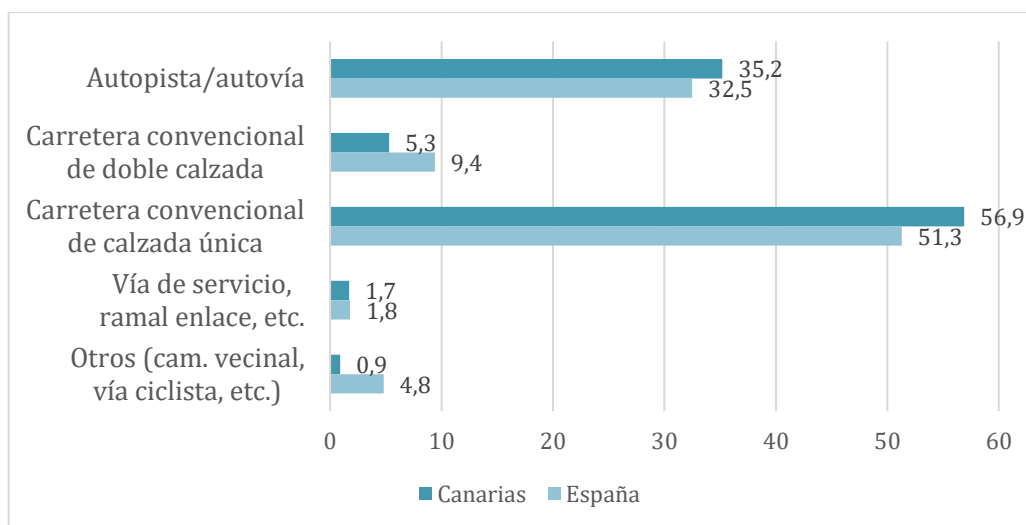
Además de producirse en Canarias un mayor porcentaje de siniestros interurbanos que en España, sucede un hecho que hay que destacar. En Canarias, los siniestros urbanos son algo más letales que en España (Vías urbanas: Canarias accidentes mortales 1.1% vs España accidentes mortales 0.8%). Sin embargo, en el ámbito interurbano sucede, al contrario, en Canarias los siniestros en vías interurbanas son menos letales que en España, y además con bastante diferencia (Vías interurbanas: Canarias accidentes mortales 2.0% vs España accidentes mortales 3.3%).

Tabla: Siniestralidad urbana e interurbana

Gravedad del siniestro (% Verticales)	Urbano		Interurbano	
	Canarias	España	Canarias	España
Mortal	1,1	0,8	2,0	3,3
Grave	8,0	6,7	9,2	9,6
Leve	90,9	92,5	88,8	87,1

En Canarias más de la mitad de los siniestros interurbanos, el 56.9%, se producen en carreteras convencionales de calzada única, al igual que sucede en España (51.3%), pero en Canarias esto sucede con mayor frecuencia. Un tercio de los siniestros, en Canarias el 35.2%, mientras que en España el 32.5%, tienen lugar en autopistas y autovías. Es menor el porcentaje de siniestros que ocurren en carreteras convencionales de doble calzada (Canarias 5.3% vs España 9.4%), y al tiempo que es reducido el porcentaje de siniestros que se producen en caminos vecinales, vías ciclistas, etc. (Canarias 0.9% vs España 4.8%).

Gráfica: Siniestralidad urbana por tipo de vía



B. Momento del siniestro



En relación con el momento en el que ocurre el siniestro, no hay grandes diferencias entre Canarias y España, de manera que no hay discrepancias en la comparativa del comportamiento de la siniestralidad.

Ocho de cada diez siniestros se producen de día, tanto en Canarias (82.9%) como en España (81.9%). Tres de cada cuatro siniestros ocurren de lunes a viernes, tanto en Canarias (75.3%) como en España (75.4%).

Tabla: Siniestralidad por día/noche

Día/Noche % Verticales	Canarias	España
Día	82,9	81,9
Noche	17,1	18,1

Tabla: Siniestralidad por día de la semana

Día de la semana % Verticales	Canarias	España
Lunes a Viernes	75,3	75,4
Sábado y Domingo	24,7	24,6

Sin embargo, sí que se aprecian diferencias en la distribución de la siniestralidad entre Canarias y España, en función de la época del año. Mientras que en España la siniestralidad se concentra en verano y otoño, con el 28.6% y el 26.5% respectivamente, en Canarias, posiblemente debido a la bondad de su climatología, en otoño e invierno se concentran el mayor número de siniestros: otoño (28.8%) e invierno (25.1%).

Tabla: Siniestralidad por época del año

Época del año % Verticales	Canarias	España
Primavera	21,4	23,6
Verano	24,7	28,6
Otoño	28,8	26,5
Invierno	25,1	21,4

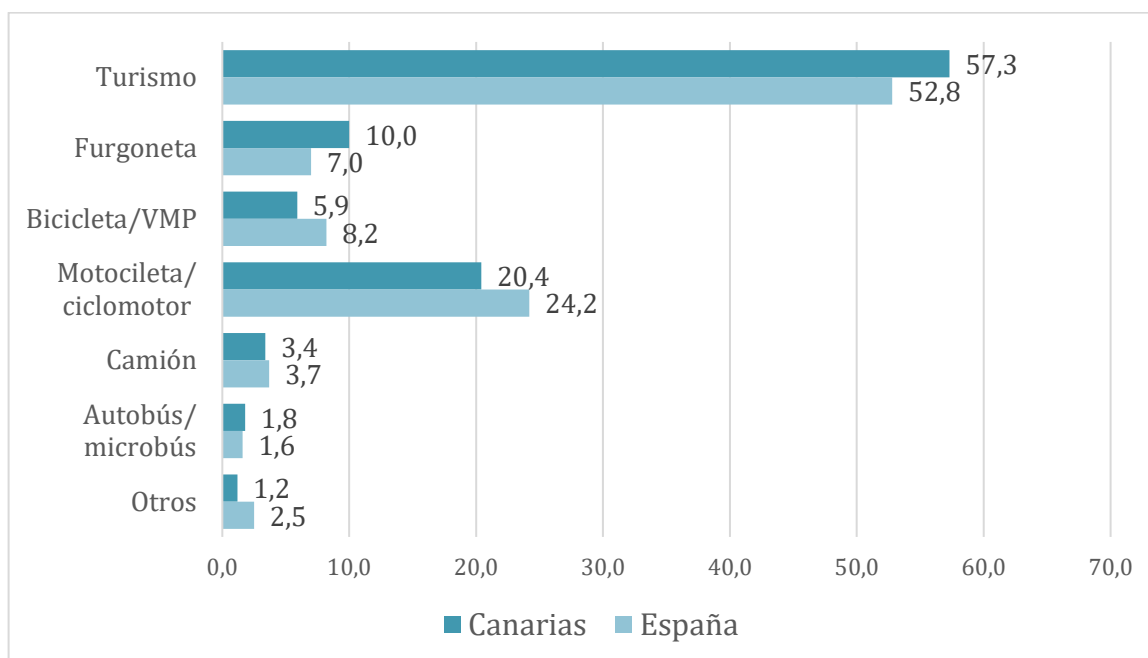
C. Vehículos implicados

En relación con la tipología de vehículos involucrados en los siniestros, hay que destacar que, en Canarias, en comparación con España, se incrementa la implicación en la siniestralidad vial de turismos y furgonetas, mientras que desciende la participación de motocicletas y bicicletas/VMP.

En Canarias los turismos suponen el 57.3% de los vehículos implicados en un siniestro, mientras que en España los turismos representan el 52.8%. Las furgonetas, en Canarias, son el 10.0% de los vehículos involucrados en siniestros viales, mientras que, en España, alcanzan tan solo el 7.0%.

Por el contrario, las motocicletas en Canarias suponen el 20.4% de los vehículos implicados en un siniestro, mientras que en España representan el 24.2%. Algo similar sucede con las bicicletas/VMP, puesto que en Canarias son el 5.9% de los vehículos, mientras que en España alcanzan el 8.2%.

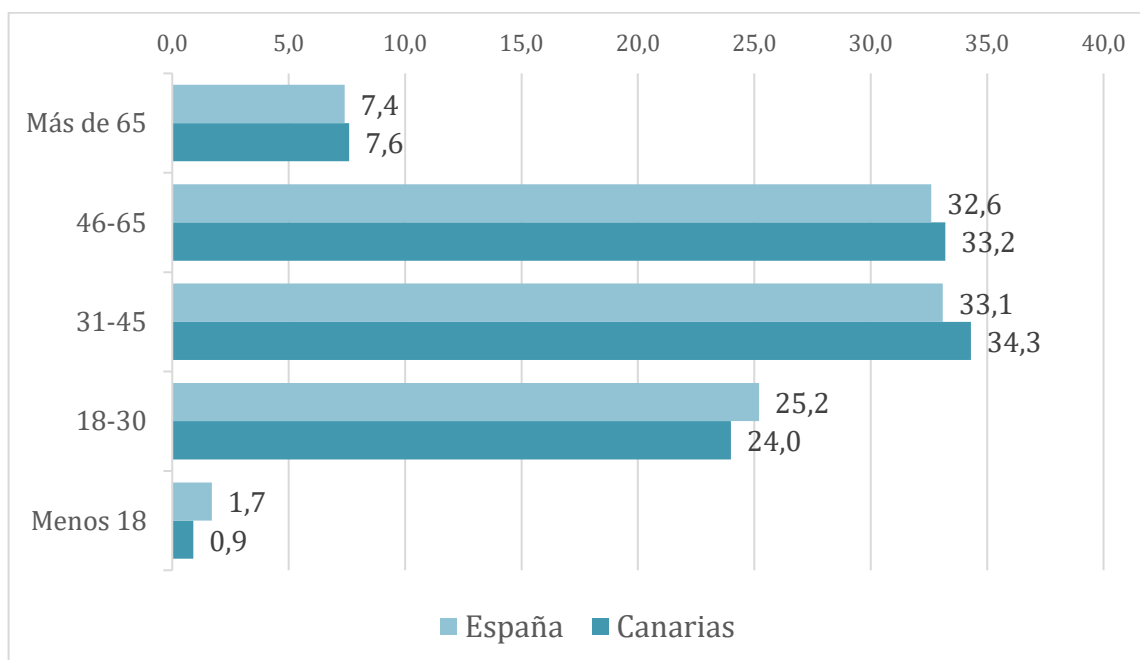
Gráfica: Vehículos implicados en siniestros



D. Perfil del conductor

En general, la distribución por edades de los conductores implicados en siniestros viales es bastante parecida entre Canarias y el conjunto de España, sin diferencias extremas entre ambas zonas, puesto que las diferencias son menores a 2 puntos porcentuales en todos los grupos de edad. No obstante, hay una ligera diferencia que conviene destacar. Mientras que hay una menor proporción de conductores menores de 30 años en Canarias que en el conjunto de España -los conductores menores de 30 en Canarias representan el 24.9%, mientras que en España suponen el 26.9%-, a partir de los 30 años, la proporción de conductores es mayor en Canarias -en su conjunto alcanzan el 75.1%- que en España, donde suponen el 73.1%.

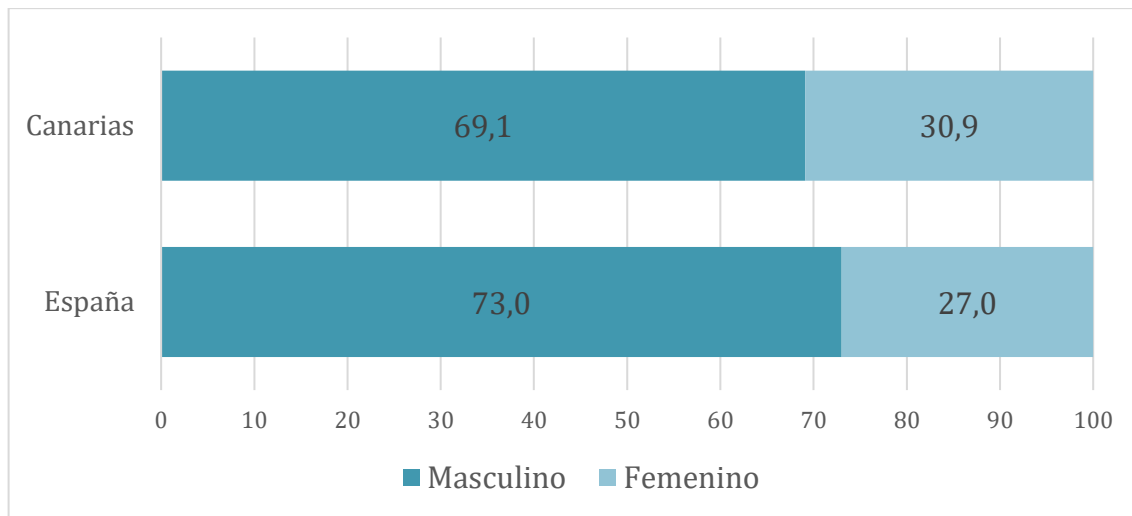
Gráfica: Edad de los conductores implicados en siniestros



En relación al sexo de los conductores, existe un predominio masculino en ambos territorios, puesto que los hombres siguen siendo mayoría entre los conductores implicados en un

siniestro, tanto en Canarias como en España. Sin embargo, hay una mayor presencia femenina en Canarias, donde el 30,9% de las personas conductoras implicadas en un siniestro son mujeres, frente al 27,0% a nivel nacional.

Gráfica: Sexo de los conductores implicados en siniestros



Resumen y Conclusiones

El informe analiza la magnitud, evolución y características de los siniestros de tráfico ocurridos en Canarias en comparación con el conjunto de España, evidenciando en primer lugar una menor letalidad en el archipiélago.

España registró en 2023 una tasa de 38 fallecidos por millón de habitantes, mientras que Canarias alcanzó 31, situándose entre las regiones con mejores indicadores de mortalidad vial, incluso por debajo de la media europea.

Durante 2019-2023 se produjeron 20.299 siniestros y 27.979 víctimas en Canarias (4,4% del total nacional). El porcentaje de fallecidos fue del 3,9%, inferior al promedio nacional (4,5%), lo que confirma una menor letalidad. Sin embargo, los heridos hospitalizados representaron un 4,8%, ligeramente superior al promedio nacional (4,5%), indicando un ligero incremento de la gravedad media de los siniestros no mortales.

La probabilidad de fallecimiento o lesión grave en Canarias es levemente inferior a la nacional. Los peatones, motoristas y ciclistas presentan mayor vulnerabilidad en Canarias, con tasas de fallecidos y heridos graves superiores a las medias nacionales. En cambio, los conductores y pasajeros muestran menor letalidad. La mortalidad entre mayores de 65 años también es inferior (3,0% vs 3,7%).

En Canarias hay un mayor peso de los siniestros interurbanos (43,2% vs 35,3% en España). En comparación con España, en Canarias, los accidentes urbanos son algo más letales, mientras que los interurbanos son menos graves. La mayoría de los siniestros se producen de día (83%) y entre semana (75%). Estacionalmente, los picos se dan en otoño (28,8%) e invierno (25,1%).

Los turismos y furgonetas tienen mayor implicación en la siniestralidad canaria, mientras que las motocicletas y bicicletas/VMP presentan menor peso relativo que en España. En cuanto al perfil del conductor, predomina el masculino (69,1%), aunque la proporción femenina (30,9%) es superior a la media nacional (27%).



Tribunas de opinión

NACHO LIJARCIO. FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL (FESVIAL)



Seguridad vial en la empresa: invertir en personas, competitividad y futuro

Hablar de seguridad vial en las empresas no es hablar únicamente de normas, desplazamientos o vehículos. Es hablar de cultura organizativa, de cómo una empresa decide proteger la vida, anticipar riesgos y promover entornos de trabajo más eficientes, sostenibles y humanos. Invertir en seguridad vial significa construir organizaciones más competitivas, más responsables y con mejores resultados a medio y largo plazo.

En un país donde la movilidad forma parte inseparable de la actividad laboral cotidiana, desplazamientos al puesto de trabajo, visitas comerciales, transporte de personas y mercancías, servicios logísticos o actividades de reparto, la prevención de los riesgos viales se convierte en un eje estratégico. Integrar la seguridad vial en la gestión preventiva no es una obligación que se cumple: es una oportunidad que transforma a las empresas.

Aunque no es necesario detenerse en cifras, el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) recuerda que una proporción muy significativa de los accidentes laborales graves y mortales está vinculada al tráfico, y la Dirección General de Tráfico (DGT) apunta que los siniestros viales siguen siendo una de las principales causas de pérdida de vidas en España. La

conclusión es clara: mejorar la movilidad segura de los trabajadores impacta directamente en su bienestar y en la productividad de las organizaciones.

En este camino, la implicación de todos los actores es fundamental:

- Los servicios de prevención propios y ajenos, poniendo el foco en la movilidad segura, el comportamiento humano, la planificación de rutas y la formación continua.
- Los agentes sociales, reforzando acuerdos y construyendo cultura preventiva en los sectores productivos.
- Los institutos regionales y autonómicos, aportando conocimiento técnico, programas y líneas estratégicas.
- Las asociaciones empresariales, promoviendo el compromiso real de las empresas con la prevención.
- Y, por supuesto, cada trabajador, cuya actitud y responsabilidad diaria marcan la diferencia.

En este ecosistema preventivo, FESVIAL desempeña un papel esencial. Como entidad comprometida con la mejora de la seguridad vial en España, FESVIAL trabaja desde hace años para impulsar la integración de la movilidad segura en el ámbito laboral, promover investigación aplicada y sensibilizar a empresas y administraciones. Un ejemplo claro de este compromiso son las Jornadas de Buenas Prácticas en Seguridad Vial Laboral, espacios de referencia que reúnen a expertos, empresas, instituciones y agentes sociales para compartir conocimientos, estrategias y experiencias reales que ya están transformando la movilidad laboral en nuestro país.

Invertir en seguridad vial es invertir en personas, en estabilidad, en reputación empresarial y en futuro. Las organizaciones que comprenden esto no solo evitan accidentes: crean valor, fortalecen su competitividad y contribuyen a una sociedad más segura y más humana.



PILAR DEL REAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT)



Seguridad vial laboral: inversión en personas, valor para las empresas y clave para una movilidad segura y sostenible

La ponencia “Seguridad vial laboral: compromiso compartido en la Estrategia de Seguridad Vial 2030” subraya la magnitud del problema y la oportunidad que representa la implicación empresarial en la movilidad segura y sostenible. En España, uno de cada tres siniestros mortales de trabajo es de tráfico. Estos datos evidencian que la seguridad vial laboral no es solo una cuestión de tráfico, sino un componente fundamental de prevención en las organizaciones.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 incorpora un eje específico dedicado a “Administraciones, empresas y organizaciones seguras”, con acciones orientadas a promover planes de movilidad segura y sostenible, reforzar la formación y sensibilización, integrar la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales, la contratación pública y privada, y los informes de sostenibilidad. La adopción de sistemas de gestión como ISO 39001 y la inclusión de cláusulas de seguridad vial en licitaciones y contratos son herramientas eficaces para trasladar la seguridad vial a la cadena de valor y convertirla en un criterio ético, social y económico.

Se destaca que una gestión adecuada de la movilidad laboral no solo reduce la siniestralidad y mejora la salud de los trabajadores, sino que también genera ventajas competitivas para las empresas: mejora la reputación

corporativa, optimiza recursos, refuerza el cumplimiento normativo y contribuye a la eficiencia operativa. El Sello de Movilidad Segura y Sostenible impulsado por diversas comunidades autónomas reconoce este esfuerzo y promueve una cultura organizacional basada en la prevención, el liderazgo y la mejora continua.

Integrar la seguridad vial en la estrategia empresarial significa avanzar hacia un modelo de movilidad segura, saludable y baja en emisiones, alineado con los principios del Sistema Seguro y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Supone también cumplir con las exigencias de la Directiva Europea de Diligencia Debida en Sostenibilidad, que obliga a las empresas a evaluar y mitigar los impactos sociales y ambientales de sus operaciones y cadenas de suministro.

La seguridad vial laboral es hoy un pilar de la sostenibilidad corporativa y una inversión en el bienestar de las personas y la competitividad de las organizaciones. Su integración en la gestión empresarial refuerza el compromiso con un futuro de movilidad más segura, responsable y sostenible.



RUBÉN CARRASCO. INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (INSST)



Seguridad vial laboral: Las cifras de siniestralidad del 2024

Del total de los 647.200 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en el año 2024 en España, 76.327 fueron accidentes de tráfico, llamados accidentes laborales de tráfico (ALT), lo cual representa un 11,8% respecto al total de accidentes de trabajo registrados. De los accidentes laborales de tráfico, el 28% ocurrieron durante la jornada laboral (21.334) y el 72% fueron *in itinere* (54.993).

En el mismo año se registraron 239 Accidentes laborales de tráfico mortales: 104 en jornada (43,5%) y 135 *in itinere* (56,5%).

Atendiendo a los ALT en jornada, según gravedad, se observa que el peso porcentual del ALT en los accidentes de trabajo aumenta progresivamente a medida que los accidentes son más graves.

La ocupación que notifica más accidentes de tráfico en jornada en el año 2024 es la de conductores/as y operadores/as de maquinaria móvil. En términos de incidencia, esta ocupación vuelve a tener las cifras más elevadas, muy por encima del resto de ocupaciones.

Se aprecia que la gran mayoría de los ALT en jornada de trabajo ocurren en el Sector Servicios.

Según la actividad de la empresa, el índice de incidencia (II) de los ALT en jornada de trabajo es muy elevado en las Actividades postales y de correos, destacando muy por encima del resto de actividades económicas, seguido del Transporte terrestre y por tubería.

En cuanto a los ALT *in itinere*, la distribución por sexo revela porcentajes parecidos entre hombres y mujeres, en concreto, el 53,2% en el caso de trabajadores y 46,8% en el caso de las trabajadoras, siendo el II prácticamente igual también en ambos casos.

El grupo de edad más afectado, en cualquier caso, son jóvenes con franjas de edad comprendidas entre 16-19 años y 20-24 años.

En el caso de las ocupaciones más afectadas, se observa que el Personal de los servicios de restauración y comercio reúne los mayores porcentajes de ocurrencia de los ALT *in itinere*.

Actualmente, el INSST trabaja en diferentes proyectos e iniciativas para contribuir a la reducción de las cifras que, año tras año, se registran en términos de siniestralidad vial laboral, siguiendo las líneas marcadas por la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (2023-2027), en la cual se contempla la necesidad de impulsar la seguridad vial en las empresas, con el objetivo de reducir los accidentes laborales de tráfico. Para ello, el Grupo de Trabajo "Seguridad Vial Laboral" de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo desarrolla su actividad de acuerdo con el Plan de actuación para minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral. Asimismo, se han llevado a cabo iniciativas de sensibilización en la materia, tanto en el seno de la mencionada CNSST, como por parte del INSST.



ELIRERTO GALVÁN. INSTITUTO CANARIO DE SEGURIDAD LABORAL (ICASEL)



Creación de un sello de movilidad segura y sostenible para las empresas canarias

Los accidentes de tráfico de origen laboral se han convertido en Canarias en un problema de seguridad dado el número creciente de siniestros que se producen. La mayor parte de estos accidentes son de vehículos particulares, fundamentalmente automóviles y motocicletas, ya que en Canarias una gran parte de los desplazamientos cotidianos de la población trabajadora, tanto dentro de la jornada laboral como para acceder a sus centros de trabajo se realizan, precisamente, en este tipo de vehículos.

Este sistema de movilidad en Canarias se ha convertido en un gran problema pues las personas trabajadoras se tienen que desplazar desde sus domicilios al trabajo y que debido al sistema productivo canario suele encontrarse a distancia considerable, lo que afectan de forma muy negativa al bienestar y la calidad de vida: las congestiones de tráfico, las emisiones contaminantes, el ruido del tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero, la gran dependencia de los combustibles derivados del petróleo, etc. se muestran como ejemplos palpables y evidentes de las consecuencias negativas producidas por este modelo claramente insostenible.

La posibilidad de sufrir un accidente tráfico en los desplazamientos al trabajo lo conforman la confluencia de varios elementos: el factor humano, el factor carreteras donde muchas de ellas están congestionadas y no siempre en buen estado, el factor vehículo y el factor tiempo, pues los retrasos nos hacen ser menos precavidos.

En el caso de los accidentes de trabajo “in misión”, resulta necesario y oportuno añadir un quinto factor específico, concretamente el que haría referencia a la gestión de la actividad empresarial, que recogería aspectos tales como la planificación de las rutas, la programación del trabajo, los niveles de productividad exigidos, las políticas de remuneración, la gestión de las comunicaciones, etc.

Por todo ello, la Dirección General de Tráfico a través de sus Jefaturas Provinciales y la Dirección General de Trabajo a través del Instituto Canario de Seguridad Laboral del Gobierno de Canarias, van a firmar un convenio para la creación de un Sello de Movilidad Segura y Sostenible para las empresas en Canarias.

Por tanto, el objetivo final que se pretende con este Sello es mejorar la movilidad segura en las empresas, promoviendo la concienciación en la necesidad de su gestión adecuada y fomentando la elaboración e implantación de planes de movilidad segura en las mismas, a través de la concesión de un Sello de movilidad segura y sostenible.

La consecución del objetivo prioritario de reducción de los accidentes laborales de tráfico requiere de una implicación directa de las empresas. Es incuestionable que la seguridad vial debe estar plenamente integrada dentro de la prevención de riesgos laborales de las mismas. La elaboración de planes de movilidad segura y sostenible, devienen un elemento básico para la consecución de este fin. La implantación de estos Sellos de movilidad segura y sostenible pretenden ser un elemento incentivador para ello.

Se trata, en definitiva, de conceder un reconocimiento público a las empresas que apuestan por mejorar la movilidad y reducir la siniestralidad vial laboral dentro de sus planes de prevención.

Es preciso que, previamente al lanzamiento del Sello, generemos una cultura favorable a la incorporación de las empresas a la misma y, para ello, vamos a realizar diversas tareas de concienciación, difusión mediante jornadas que permitan dar a conocer el proyecto y explicar a las empresas que la incorporación de la seguridad vial en el ámbito de la prevención constituye una mejora para el empresario y sus trabajadores y una actividad directamente relacionada con la mejora en su cadena de valor y su responsabilidad social corporativa.

Los destinatarios serán aquellas empresas ubicadas en Canarias que hayan realizado alguna actividad en la materia, y demuestren interés en abordar el asunto de la prevención de los riesgos laborales viales. El Instituto Canario de Seguridad Laboral creará un Censo Público de las concesiones, renovaciones, revocaciones y renunciaciones de este distintivo.

Así mismo, en la web del Instituto Canario de Seguridad Laboral alojaremos documentación que permita al empresariado elaborar un Plan de Seguridad Vial en su Empresa. Apostamos claramente por este Sello de Movilidad Segura y Sostenible pues estamos seguros de que propiciará una mayor cultura preventiva que hará que los desplazamientos por carretera no supongan un riesgo para la salud de las personas trabajadoras.



LUCÍA ENRÍQUEZ. INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE LAS PALMAS



Las actuaciones de la inspección de trabajo y seguridad social en materia de seguridad vial

Dentro de la planificación anual que realiza la Inspección de Trabajo, tiene cabida, desde hace más de 15 años, una campaña específicamente dedicada a integrar la seguridad vial dentro de la prevención de riesgos laborales de las empresas.

Las condiciones de trabajo que derivan de la conducción de un vehículo no son distintas a las generales de otras actividades, ni están excluidas de la aplicación de la normativa de PRL.

El objetivo principal de la actuación inspectora en el desarrollo de esta campaña consiste en verificar el modo en que se gestiona por parte de las empresas los riesgos para la seguridad y salud a los que están expuestos los conductores, apoyando a las empresas en la tarea de mejorar la prevención frente a los accidentes de circulación que sufren los trabajadores durante su jornada de trabajo.

Centramos nuestra actuación inspectora no solo en las personas cuya tarea principal es conducir, sino también en aquellas personas cuya función principal no es conducir, pero realizan de forma habitual o frecuente desplazamientos debidos a la naturaleza de su trabajo (comerciales, asistencia a domicilio, personal de mantenimiento...).

Resulta imprescindible por parte de las empresas prestar especial atención a la identificación adecuada de los factores de riesgo existentes en el puesto de trabajo que puedan ser susceptibles de provocar un accidente de tráfico, así como evaluarlos y planificar las medidas preventivas adecuadas.

En la tarea de concienciar a las empresas sobre la importancia de la seguridad vial a los efectos de conseguir evitar accidentes de tráfico, actúa de forma activa la Inspección de Trabajo, no solo velando por el cumplimiento de la normativa laboral si no asesorando y acompañando a empresas y trabajadores en la consecución de este objetivo.



CARLOS ANGUITA. ARVAL SERVICE LEASE



Formación, Innovación y Colaboración

La seguridad vial es una convicción para nosotros. Contamos con un sistema de gestión orientado a la prevención y con certificaciones que respaldan nuestro trabajo. Sabemos que el cambio real viene por la formación, la cultura y la colaboración con clientes, administraciones y partners.

En la actualidad estamos trabajando en:

- Planes de formación continuada diseñados para acompañar a nuestros clientes en el tiempo y generar una cultura de seguridad sostenible.
- Detección de casos críticos mediante telemática y análisis de datos para identificar conductas de alto riesgo; sobre esa base implementamos planes de formación y campañas de concienciación dirigidas y medibles.
- Análisis de ADAS y telemática para personalizar formación según el perfil del conductor y mejorar la prevención de accidentes

Nuestro objetivo es convertir la seguridad vial en una inversión: menos siniestros implican menos bajas, menos costes y mayor disponibilidad de la flota.

El renting impulsa la renovación del parque nacional. Adquirimos miles de vehículos nuevos cada año, reduciendo la antigüedad media y aumentando la seguridad general. La telemática nos permite analizar hábitos de conducción,

detectar riesgos y ofrecer formación personalizada que realmente cambia comportamientos.

Recientemente hemos equipado todos nuestros vehículos con balizas V16, asegurando que la flota ya dispone de este dispositivo de seguridad esencial. En 2024 impartimos más de 300 formaciones y realizamos campañas de concienciación que ya están mostrando resultados en reducción de siniestralidad y costes por reparación.

La movilidad segura y sostenible exige la implicación de todos: empresas, administraciones, proveedores y ciudadanos. Nuestras palancas son colaboración, innovación y formación. En Arval seguiremos trabajando para identificar riesgos, formar de forma efectiva y acompañar a nuestros clientes en la mejora continua.



XIII Encuentro de Buenas Prácticas en Seguridad Vial Laboral



V O L V O

