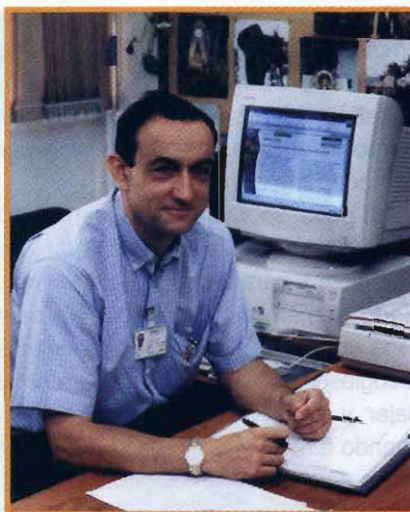


Para la empresa General Motors España, en Figueruelas (Zaragoza) con una plantilla de 8.000 trabajadores, los accidentes de trabajo *in itinere* tendrían que diferenciarse del tratamiento que se aplica a los accidentes de trabajo. Se trata de un problema importante para los trabajadores, para las empresas y para el sistema público, por lo que la responsabilidad de solucionarlo debe abordarse conjuntamente por todas las partes implicadas. La empresa, a través de su Departamento de Prevención, aplica un sistema de control muy riguroso a los autobuses encargados del desplazamiento de sus empleados y colabora en campañas con el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.



Victor Alcalde Lapiedra.

GENERAL MOTORS ESPAÑA, EN ZARAGOZA, APLICA UN SISTEMA PROPIO DE SEGURIDAD VIAL

Victor Alcalde Lapiedra, Gerente del Departamento de Prevención de General Motors España

Dentro de las cifras de accidentes de trabajo en nuestro país, un número no menos importante de ellos está justificado por accidentes *in itinere*, es decir, ocurridos en los trayectos de casa al trabajo, o viceversa.

Considerar este tipo de accidentes como relacionados con el trabajo ha generado desde siempre una importante polémica, con argumentos a favor de ello, como que el accidente se ha producido por el hecho de acudir al trabajo, y argumentos en contra, como que realmente tienen poco que ver con la responsabilidad del empresario, tal como establece la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al hablar de accidente de trabajo, y sí mucho que ver con las condiciones de seguridad vial de nuestras calles y carreteras.

A esta polémica se añade el hecho de que no en todos los países este tipo de accidentes se contabilizan en las estadísticas oficiales de accidentes de trabajo.

De hecho, cuando se habla de los fallecidos en accidente de trabajo en España cada año, un porcentaje importante de ellos, que se aproxima al 30 por ciento, están relacionados con accidentes de tráfico, bien *in itinere*, bien

porque su trabajo se desarrollaba conduciendo vehículos.

Posiblemente esta polémica tenga una importancia relativa, ya que el hecho real es que estos accidentes, muchos de ellos de tráfico y con graves consecuencias, están ocurriendo y, por tanto, es responsabilidad de todos intentar atajarlos. Estas consecuencias son obvias, en primer lugar para la salud de los trabajadores, pero también para el gasto sanitario del sistema público (no olvidemos que las Mutuas manejan dinero público) y para las empresas, por el daño a sus trabajadores y el absentismo consiguiente que generan.

General Motors España es una empresa de fabricación de automóviles con una historia de veinticuatro años desde su instalación en Figueruelas, provincia de Zaragoza. La localización de la planta es a 30 km del núcleo urbano más importante, Zaragoza, en el que reside más del 70 por ciento de la plantilla.

Por ello, desde el primer momento la seguridad de los empleados en los desplazamientos se planteó como un desafío importante que la empresa quería afrontar y encontrar la mejor solución.





Parecía evidente que, con más de 8.000 empleados, establecer el desplazamiento en vehículos particulares como medio de acudir al trabajo iba a generar un volumen altísimo de movimientos e inevitablemente se producirían accidentes.

Así pues, se valoraron diferentes alternativas, y finalmente se optó por establecer para Zaragoza y para los núcleos urbanos con un cierto número de empleados residentes en ellos un sistema de rutas de autobuses que recogiesen a los empleados para subir a trabajar y los volvieran a llevar a sus casas cuando terminase la jornada. Las rutas y paradas se planificaron cuidadosamente, intentando asegurar que los empleados tuvieran una parada a no más de tres minutos caminando desde la puerta de su casa.

Las compañías de autobuses que nos dan servicio siguen unas normas muy estrictas de seguridad vial, pactadas con General Motors España, referentes a limitación de velocidad, prohibición de adelantamientos entre los autobuses que nos dan servicio y otras.

Tras veinticuatro años de trabajo podemos asegurar que este sistema ha sido un acierto, ya que, por fortuna, hasta el momento sólo hemos tenido que lamentar un número escasísimo de accidentes de estos autobuses y nunca con graves lesiones para los empleados.

A pesar de este servicio, existe un número de empleados que acuden con su propio vehículo, bien porque residen en núcleos con pocos empleados, bien porque por su nivel de responsabilidad en muchos casos sus horarios no se ajustan a los de llegada y salida de los autobuses, o bien simplemente porque por diferentes razones prefieren hacer uso de su vehículo.

Con el fin de intentar garantizar también la seguridad de estos empleados, desde hace cinco años General Motors España viene desarrollando, en colaboración con el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, una campaña continua de seguridad vial, canalizada a través de nuestra revista interna, en la que se van publicando regularmente artículos de educación en seguridad vial y que se acompaña de concursos para adultos y también para niños familiares de nuestros empleados con preguntas referidas a seguridad vial.

Esta campaña de seguridad vial incluyó una acción consistente en la identificación por parte de expertos del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, en colaboración con empleados de GM España, de «puntos negros» en

los itinerarios más habituales seguidos por nuestros empleados. Estos puntos fueron comunicados posteriormente a los responsables del Ministerio de Fomento solicitando su adecuación.

Estamos convencidos de que estas estrategias han conducido a las cifras actuales de accidentes *in itinere* que mostramos a continuación, en las cuales se ve que, por fortuna, hemos tenido muy pocos accidentes de tráfico con consecuencias graves, aunque cuando hablamos de accidentabilidad el objetivo debe ser cero accidentes, y un solo accidente con consecuencias graves ya es demasiado.

Dentro de estos accidentes graves encontramos accidentes de tráfico ocurridos a vehículos particulares de nuestros empleados o a veces incluso atropellos a empleados que circulaban como peatones.

Prácticamente todos los accidentes *in itinere* que recoge nuestra casuística se refieren a lesiones menores, como torceduras de tobillo o contusiones producidas al subir o bajar del autobús (muchas de ellas en lunes), resbalones en la calle o lesiones de menor importancia producidas en accidentes de tráfico sin graves consecuencias.

ACCIDENTES *IN ITINERE* General Motors. 2001-2004

	Nº de accidentes
Con baja	93
Sin baja	244
TOTAL	337
Número de jornadas perdidas	2.864

De estos accidentes, 41 fueron de tráfico y generaron 41 bajas, con 1.215 jornadas perdidas, es decir, una media de 36,8 jornadas perdidas por cada baja por accidente *in itinere* relacionado con el tráfico.

Así pues, pensamos que los accidentes de trabajo *in itinere* representan un problema importante para los trabajadores, para las empresas y para el sistema público, por lo que debe ser analizado conjuntamente por todas las partes implicadas, diferenciándolo claramente de otro tipo de accidentes de trabajo. A partir de este análisis, las conclusiones deben ayudar a establecer estrategias conjuntas entre las Administraciones, empresas y representantes de los trabajadores para minimizar en todo lo posible esta grave carga que sufrimos todos y muy en primera persona los trabajadores accidentados.