



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

El accidente de trabajo *in itinere*, los factores que le afectan y cómo prevenirlos

The commuting accident, the factors affecting them and how to prevent them

Autor

Mario Valle Solana

Director/es

Alba M.^a Pérez Polo

Grado en Derecho

Curso 2021/2022

ÍNDICE

	p.
LISTA DE ABREVIATURAS.....	1
I.INTRODUCCIÓN	2
1. Justificación	
2. Objetivos	
3. Metodología	
II.CONCEPTO Y EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO <i>IN ITINERE</i> ..	3
III. ACCIDENTE DE TRABAJO <i>IN ITINERE</i> VS ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN	7
IV.LOS REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>	8
1. Elemento objetivo	
2. Elemento subjetivo	
3. Elemento causal	
V.LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i>	10
1. Elemento teleológico	
2. Elemento cronológico o temporal	
3. Elemento topográfico	
4. Elemento mecánico	
VI. FACTORES QUE AFECTAN A LA PRODUCCIÓN DEL ACCIDENTE <i>IN ITINERE</i> Y CÓMO PREVENIRLOS	15
VII.CONCLUSIÓN	29
VII- BIBLIOGRAFÍA	31

LISTA DE ABREVIATURAS

Art:	Artículo
CCAA:	Comunidades autónomas
COVID-19:	<i>Coronavirus disease</i>
Ed:	Edición
ET:	Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores
ISTAS:	Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Seguridad
LPRL:	Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales
p.:	Página
pp.:	Páginas
PYMES:	Pequeñas y medianas empresas
REA:	Régimen Especial Agrario
RETA:	Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos
RETMAR:	Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar
ss.:	Siguientes
STS:	Sentencia del Tribunal Supremo
STSJ:	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia
TRLGSS:	Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social
TRLISOS:	Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
TS:	Tribunal Supremo
TSJ:	Tribunal Superior de Justicia

I.INTRODUCCIÓN: JUSTIFICACIÓN, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El accidente de trabajo *in itinere* viene jugando un papel fundamental dentro del derecho laboral desde mediados del siglo XX. Esto se debe principalmente a su escasa regulación legal y predominante configuración jurisprudencial. Con el paso de los años ha ido apareciendo nueva casuística y por ende esta configuración jurisprudencial ha ido cambiando.

1. Justificación

En la más reciente actualidad, y debido al COVID-19, hemos podido observar grandes cambios en el mundo laboral. Estos cambios también han afectado de alguna forma al accidente *in itinere* y a las medidas preventivas gubernamentales y empresariales que se han desarrollado para reducirlos.

Por estos motivos, el tema elegido es el accidente de trabajo *in itinere*, los factores que le afectan y cómo prevenirlos.

Agradecer también a mi profesor de Derecho de Protección Social, Don Rafael Álvarez Gimeno, que me hizo descubrir esta tipología de accidentes de trabajo y sobre todo la importancia de la jurisprudencia en este ámbito y en todo nuestro ordenamiento jurídico.

Además de esto, la controversia que supone este supuesto en la práctica, que sigue configurándose principalmente a través de las interpretaciones judiciales, en ausencia de regulación específica nacional y tampoco comunitaria, hace muy interesante abordar cual es el estado de la cuestión actualmente.

Pues bien, estamos ante un accidente que, como más adelante veremos, empezó a tenerse en cuenta a mediados del siglo pasado, y que, debido a la evolución de los medios de transporte y otros factores, como el estrés generado por la pandemia, ha ido en progresivo aumento.

También cabe recalcar que debido al desconocimiento de la mayoría de los trabajadores sobre este tema parece necesario que las empresas y el gobierno impulsen iniciativas para su esperada reducción, ya que, contra todo pronóstico, los accidentes *in itinere* han aumentado en los últimos años.

2. Objetivos

El objetivo principal es estudiar este accidente atendiendo a los criterios establecidos por la jurisprudencia y tratar de ver cuáles han sido los factores que han aumentado la incidencia de esta figura tras la pandemia mundial. Otro punto a tratar en el trabajo será la pasividad de la mayoría de las empresas y el acierto de otras en relación con la imposición de medidas preventivas, dirigidas a evitar esta contingencia.

3. Metodología

Para abordar esta cuestión, se va a llevar a cabo un análisis profundo de las sentencias más representativas del Tribunal Supremo que de alguna forma configuran la unificación jurisprudencial y doctrinal de esta tipología de accidente. También voy a hacer uso de las diferentes iniciativas impulsadas por el gobierno y las empresas con el objetivo de reducir los accidentes *in itinere*.

II. CONCEPTO Y EVOLUCIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE*

La noción del accidente de trabajo se ha visto envuelta en una constante evolución desde su primera aparición, y a su vez, debido a su adaptación a la realidad social se ha venido produciendo una interpretación extensiva de su concepto.

La definición legal del accidente de trabajo encuentra una primera aproximación en el art.156.1 Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social (TRLGSS), donde se define como «toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena». Esta definición, en esencia, no muestra cambio alguno con respecto a la definición originaria fechada al inicio del siglo XX¹.

En esta definición se establecen tres elementos fundamentales, que configuran el accidente *in itinere* y son: la existencia de lesión corporal, entendida como todo daño o detrimento corporal causado por una herida, un golpe o una enfermedad; la existencia de una relación de causalidad entre el trabajo y la lesión; y que lo sufra un trabajador por cuenta ajena.

¹ STS de 11 de Julio de 1908, recogida por SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, CRISTINA, *El accidente "in itinere"*, ed. Comares, 1998, donde un trabajador fallece durante el trayecto desde su localidad hasta el barco donde prestaba servicios como tripulante cuando la embarcación de traslado fue abordada por otro barco.

Por el contrario, su ámbito material sí que ha mutado, y esto se debe principalmente al amplio trabajo de interpretación que el legislador ha llevado a cabo.

Volviendo al art.156 TRLGSS podemos encontrar una serie de cláusulas legales que completan el concepto de accidente de trabajo. Entre ellas, en el art.156.2 apartado a) encontramos la figura del accidente *in itinere*, que, aunque no aparezca mencionado este término como tal, da una definición que la jurisprudencia ha venido asociando a éste. Así, este apartado establece que «tendrán la consideración de accidentes de trabajo todos los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo».

Dicha definición legal aparece por primera vez en el año 1954, a través de una Sentencia del Tribunal Supremo² en la que se estructura su definición y en la que se consolida el término *in itinere* para referirse a esta figura, pues anteriormente se habían utilizado términos como por ejemplo «accidente en el trayecto» o «accidente laboral en el camino».

De forma conexas, su normalización en nuestro ordenamiento jurídico no se produjo hasta el año 1966, cuando el legislador a través del art.84.5 de la Ley de Bases de 1966 realizó una definición muy similar a la que mantenemos en la actualidad³.

Este origen material no implica que anteriormente no se hubiera tratado esta figura, así, como ejemplo de ellos, podemos ver la STS de 3 de octubre de 1924⁴ o la de 20 de enero de 1926 que, junto a otras sentencias, sentaron las bases de lo que ahora conocemos.

² En la STS 01-07-1954 (RJ 1840) en donde se define el accidente *in itinere* como «La acertada amplitud que la jurisprudencia ha dado al concepto del accidente producido con ocasión o por consecuencia de trabajo, ha hecho incluir en él a los siniestros que se ocasionan fuera del trabajo, pero guardando con él alguna relación causal y por eso se consideran accidentes indemnizables a los producidos *in itinere* al ir a tomar el trabajo o al regresar, después de haber cesado, al domicilio, ya se utilicen los medios proporcionados o impuestos por la empresa, ya los usé discrecionalmente el trabajador sin prohibición de la empresa, si son usuales y no se utilizan con imprudencia, pero, en todo caso, se precisa la relación causal, más o menos directa, entre el trabajo y el siniestro, relación que ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso, pues así como el ocurrido durante el trabajo se presume indemnizable, salvo la prueba de causa excluyente de la responsabilidad patronal, el que ocurre fuera del trabajo no lleva esa presunción».

³ «Tendrán la consideración de accidente de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurren las condiciones que reglamentariamente se determinen».

⁴ SANCHEZ PÉREZ, JOSÉ, *la configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ed. Laborum, 2011 p.218, en donde se declara que «el obrero, que con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo y hallarse en él a la hora reglamentaria, sigue desde su domicilio la vía única al efecto practicable y, como tal, siempre utilizada por él y sus compañeros de trabajo de igual vecindad, realiza un acto al que el trabajo le obliga y, por tanto, el accidente, ocurrido durante su práctica tiene con tal trabajo conexión de causa a efecto, ya que con su ocasión y solo por ella el obrero ha sufrido el mal de cuya reparación le da derecho la vigente legislación sobre accidentes de trabajo».

También cabe destacar que esta tipología de accidente se reconoció internacionalmente en el año 1964 a través del Convenio num.121 OIT⁵.

Ya más en la actualidad, el TS en la sentencia del de 14 de Febrero del 2011 viene a decir de forma literal que «la idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial del accidente *in itinere* es que solo puede calificarse como tal aquél que se produce porque el desplazamiento viene impuesto por la obligación de acudir al trabajo» y que, por tal razón, «la noción de accidente *in itinere* se construye a partir de dos términos (el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador) y de la conexión entre ellos a través del trayecto»⁶.

Es importante también acentuar que los cambios en los hábitos y costumbres sociales que se han venido produciendo a lo largo de los años han venido matizando esta figura y han ido planteando cambios en su noción. Esto es posible debido a su insuficiente regulación legal y su configuración mayoritariamente jurisprudencial, que han permitido que el accidente de trabajo *in itinere* se trate caso por caso, desarrollando así una serie de criterios flexibles y dinámicos, de tal forma que se ha ido adaptando a las nuevas realidades sociales, hasta llegar a la realidad actual predominantemente marcada por la segregación empresarial y el alejamiento de los centros de trabajo.

Ahora bien, aunque el mayor número de afectados por el accidente *in itinere* sean los trabajadores por cuenta ajena, el papel de los accidentes *in itinere* en los trabajadores autónomos ha ido en aumento. En España en el año 2021 el número de trabajadores autónomos ascendió a 3.1 millones, lo que supone que el 16 % de los asalariados en nuestro país son trabajadores adscritos al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA).

Hasta el año 2017 la relevancia de los accidentes *in itinere* en este grupo de trabajadores era mínima, ya que la Seguridad Social no los reconocía como accidente laboral, sino como contingencia común.

⁵ «Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo 2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio».

⁶ STS 29-9-1997 (RJ 6851), RCUUD núm. 2685/1996.

Sin embargo, en el año 2017 se aprobó la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo, a través de la cual se llevó a cabo la reforma del artículo 316 de la LGSS en relación con las contingencias profesionales. Así, el art. 14 de esta ley dice literalmente: «[...]también se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave y oficina declarado como afecto a la actividad a efectos fiscales».

Si atendemos al tenor literal de la disposición afirma que, si el trabajador autónomo desarrolla su actividad en su propio domicilio, no podríamos referirnos a esta figura. Sin embargo, si el trabajador autónomo tuviera registrado un local, nave u oficina donde realizase su actividad de forma habitual y en la ida o la vuelta de ese local al domicilio se produjera un accidente, sí que estaríamos ante el supuesto de hecho del accidente *in itinere*.

Siguiendo esta línea, parece evidente que existen requisitos más estrictos para la consideración de los accidentes *in itinere* en los trabajadores autónomos. Más en concreto, es necesario haber registrado como domicilio fiscal la oficina, nave o establecimiento donde se trabaje, puesto que muchos de los trabajadores tienen su residencia como domicilio fiscal y en estos casos, el autónomo no puede ver reconocido este accidente. Además, no todos los autónomos pueden acogerse a este precepto, sino solo aquellos que tengan contratada la cobertura de contingencias profesionales, que no es obligatoria, salvo para algunos colectivos de trabajadores autónomos.

Por último y en relación con los requisitos específicos de este accidente cabe destacar que habrá que atender a la nutrida y reiterada jurisprudencia y doctrina vertidas al respecto en el ámbito del RGSS⁷.

⁷ GARRIGUES GIMÉNEZ, AMPARO, «la configuración del accidente de trabajo en el trabajo autónomo», p. 17, Universidad Jaume I de Castellón.

III. ACCIDENTE DE TRABAJO *IN ITINERE* VS ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN

Es importante destacar de forma breve las diferencias generales entre el accidente *in itinere* y el accidente en misión debido a que son figuras que presentan alguna pequeña similitud, pero también grandes diferencias en cuanto a su contenido.

El accidente en misión es también una modalidad específica del accidente laboral que se produce durante el desplazamiento del trabajador a un lugar diferente al habitual para realizar una actividad encomendada por la empresa⁸.

Esta modalidad de accidente de trabajo no aparece específicamente regulada en la ley, aunque algunos autores⁹ afirman que su regulación está implícita en el artículo 156.2 TRLGSS¹⁰. Por el contrario, otros autores consideran que estaría integrado en el apartado primero de esta misma norma. A pesar de todo ello, esta insuficiente regulación legal ha derivado en un desarrollo jurisprudencial, que resulta muy controvertido y que no establece unos criterios tan claros como en el caso del accidente *in itinere*.

El accidente en misión consta de tres elementos principales. En primer lugar, un elemento temporal, basado en que el desplazamiento debe darse en tiempo de trabajo; en segundo lugar, un elemento de lugar o locativo en el que el desplazamiento debe ser a otro centro de trabajo; y por último un elemento causal debido a que ese mismo desplazamiento se realice por mandato empresarial con el fin de realizar una actividad habitual encomendada explícitamente por la propia empresa.

El TS¹¹ viene a asentar que el accidente en misión excluye todos aquellos accidentes que pueda sufrir el trabajador en este encargo que no mantengan un nexo causal con la propia encomienda laboral, así se refiere a que no entran dentro de esta figura los periodos de descanso o las actividades de carácter privado.

⁸ STS de 19 julio 2010, núm. 7283/2010, TEÓFILA VICENTE-HERRERO, MARÍA, «El accidente de trabajo in misión: legislación jurisprudencia española» p.29.

⁹ TEÓFILA VICENTE-HERRERO, MARÍA; TORRES ALBERICH, IGNACIO; CAPDEVILA GARCÍA, LUISA; VICTORIA, RAMÍREZ IÑIGUEZ DE LA TORRE, MARÍA; TERRADILLOS GARCÍA, MJ; MUÑOZ RUIPÉREZ, CARMEN; LÓPEZ-GONZÁLEZ, ÁNGEL ARTURO en «Revista CES Derecho Volumen 6 No.1 enero-Junio / 2015 el accidente de trabajo inmisión: legislación jurisprudencia española».

¹⁰ Los autores mencionados en la referencia anterior mantienen que el accidente en misión puede ser catalogado como una derivación del accidente *in itinere*.

¹¹ STS 5291/2014 (ES:TS: 2014:5291) en relación con la STS 1876/2007 (ES:TS: 2007:2115).

Para resumir, el accidente *in itinere* es aquel que tiene lugar al ir o volver del trabajo, y el accidente en misión es aquel que tiene lugar durante el trayecto que el trabajador debe cubrir por motivos profesionales, o mientras se cumple una misión o actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo.

IV.LOS REQUISITOS GENÉRICOS DEL ACCIDENTE *IN ITINERE*

Es importante enunciar de forma breve los requisitos genéricos del accidente de trabajo debido a que, como ya se ha venido señalando, el accidente *in itinere* es una modalidad del accidente de trabajo del art.156 TRLGSS y por lo tanto sus requisitos generales van a ser los mismos. Para estudiar si se dan los requisitos específicos del accidente *in itinere* es necesario comprobar que se cumplen antes los de accidente de trabajo.

Estos requisitos deben darse en todo accidente para que éste sea considerado como laboral. Todos ellos deben concurrir, en otro caso, si uno no se da, no podemos hablar de esta figura y probablemente estaríamos hablando de un accidente no laboral.

Pueden extraerse de la definición contenida en el art.156 TRLGSS¹² y son tres, que a continuación se detallan.

1.Elemento objetivo

Este elemento se extrae de la ley cuando el art.156 TRLGSS se refiere a «toda lesión corporal». Como podemos observar, la ley deja otra vez abierta la interpretación de lesión corporal. Esto ha llevado a que la jurisprudencia haya especificado este concepto en función de la realidad social, dotándolo de gran flexibilidad.

En un principio, podría parecer que solo abarca el daño físico, sin embargo, esto no es así, y abarca también el daño psíquico. Así lo ha venido reconociendo la jurisprudencia al afirmar que no solo se consideraran lesiones corporales todas aquellas lesiones producidas por la acción súbita y violenta de un agente exterior, sino que también las enfermedades o alteraciones de los procesos vitales que pueden surgir en el trabajo causadas por agentes patológicos internos o externos¹³.

En definitiva, la ley, al no especificar más, abre un abanico de posibles casos en los que una lesión podría encajar dentro de este supuesto, ya que abarcan desde aquellas lesiones

¹² «Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena».

¹³ STS 27-12-1995 (RJ 9846).

sufridas de forma repentina y violenta, hasta aquellas lentas y progresivas, como las enfermedades sufridas por razón de trabajo¹⁴.

2.Elemento subjetivo

Este elemento como su nombre bien indica se refiere al sujeto, y en este caso la ley se refiere a todo trabajador que realice un trabajo por cuenta ajena. Por cuenta ajena se refiere a todo trabajador que preste sus servicios en las condiciones establecidas por el artículo 1.1 del Estatuto de los Trabajadores (ET) en las distintas ramas de la actividad económica o asimilados a ellos, bien sean eventuales, de temporada o fijos, aún de trabajo discontinuo, e incluidos los trabajadores a domicilio, y con independencia, en todos los casos de la categoría profesional del trabajador, de la forma y cuantía de la remuneración que perciba y de la naturaleza común o especial de su relación laboral¹⁵.

Sin embargo, la ley también permite la inclusión de aquellos trabajadores por cuenta propia que se cobijen bajo el Régimen Especial Agrario (REA) y el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (RETMAR). Así mismo, el Real Decreto 1273/2003, de 10 de octubre, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal para los trabajadores por cuenta propia permite la cobertura por contingencias profesionales a los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

3.Elemento causal

Para hablar de esta figura es necesario que exista una conexión entre la lesión y el trabajo, es decir, que la lesión se haya producido con ocasión o por consecuencia del trabajo. El TS¹⁶ ha manifestado que basta con que el nexo causal, indispensable en algún grado, concorra sin precisar su significación, mayor o menor, próxima o remota, concausal o coadyuvante, debiéndose otorgar dicha calificación cuando no aparezca acreditada la ruptura de la relación de causalidad entre actividad profesional y padecimiento excepto

¹⁴ MARTÍN VALVERDE, A. *El accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal*. En: B. Gonzalo González y M. Nogueira Guastavino (Coords.). *Cien años de Seguridad Social: a propósito del centenario de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900*. Madrid: Fraternidad Muprespa UNED, 2000.

¹⁵ Recogido en el art.7.1 a) TRLGGS.

¹⁶ SSTs de 29 de septiembre de 1986, 28 de diciembre de 1987 y 4 de julio de 1988.

cuando resalten hechos que rompan con total evidencia aquella relación. O lo que es lo mismo, «cabe demostrar que el trabajo no ha tenido la menor incidencia en su aparición o en la generación de la lesión de que se trate»¹⁷. En resumidas cuentas, viene a decir que no exige que el trabajo sea la causa determinante directa (por consecuencia), sino que es suficiente la existencia de una relación causal directa o indirecta con el trabajo (con ocasión).

Este nexo causal puede romperse, pero solo cuando exista prueba cierta de una causa que excluya la relación con el trabajo ¹⁸.

V.LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DE ACCIDENTE *IN ITINERE*

El accidente de trabajo *in itinere*, como su nombre indica, es un accidente de trabajo y, por tanto, debe cumplir una serie de requisitos genéricos. Además, deberá cumplir también otros requisitos específicos en virtud de su condición *in itinere*.

Estos requisitos¹⁹ son de creación jurisprudencial, pues, desde mitades del siglo pasado, la jurisprudencia ha ido matizándolos y ampliando su contenido, hasta llegar a la actualidad, donde parece que se han asentado de manera bastante precisa ante la abundante casuística de esta figura.

1. Requisito teleológico

La exposición en primer lugar de este requisito no es una simple casualidad, sino que se debe a que en aras de nuestro Alto Tribunal este requerimiento constituye la piedra angular de esta figura²⁰.

El criterio teleológico viene a decir que el desplazamiento debe tener como finalidad dirigirse al lugar de trabajo, siendo totalmente esencial su no interrupción. Siguiendo esta

¹⁷ DJAMIL TONY KAHALE CARRILLO, «Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo *in itinere*», Revista universitaria de ciencias del trabajo, 2007, pg.7.

¹⁸ SANCHEZ PÉREZ, JOSÉ, *la configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ed. Laborum, 2011 donde se remite RÍOS MESTRE, «Comentario de la STJ País Vasco 22-02-2000 (AS 773)» en el cual realiza un estudio del supuesto en el cual se constata la existencia de una importante cantidad de alcohol en sangre en un trabajador que fallece por caída desde una altura considerable en una obra, la culpa extraprofesional no se presume.

¹⁹ Requisito teleológico, requisito cronológico, requisito mecánico y requisito topográfico.

²⁰ GARCÍA QUIÑONES, J.C., «Reafirmación jurisprudencial del elemento teleológico en el accidente de trabajo *in itinere*» (Comentario a la STS 4.ª de 20 de junio de 2002), pág.70.

línea, el TS²¹ ha concretado que se debe construir a partir de dos términos, el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador, y estos deben estar conectados.

Sin embargo, en la práctica, los tribunales no son tan rígidos, y presentan una cierta flexibilidad en la conexión entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, sobre todo en relación a posibles desvíos y paradas entre ambos lugares que estén justificadas. De esta forma, los tribunales españoles han considerado que el desvío para visitar una casa en alquiler²², el desvío para tomar un café media hora²³ o parar a hacer la compra después del trabajo²⁴ deben considerarse igualmente accidente de trabajo *in itinere*.

Dentro de este requisito, y en conexión con el requisito topográfico, cabe hablar de la figura del domicilio. Este concepto no aparece mencionado en la regulación del accidente *in itinere*, sin embargo, su delimitación es de especial relevancia a la hora de establecer el punto de origen o de destino²⁵.

Desde sus inicios se ha visto envuelto en una constante evolución jurisprudencial y, en la más reciente actualidad, la interpretación del domicilio es amplia, es decir, «lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo»²⁶. No sólo se trata del domicilio legal sino hasta del habitual y, en general, el punto normal de salida o partida del trabajo²⁷, lo que incluye el lugar donde se realizan habitualmente las comidas o el lugar equivalente al domicilio, como pueda ser una residencia de verano.

La sentencia del TS del 26 de diciembre de 2013²⁸ ha marcado un precedente del concepto de domicilio llevando así a un cambio doctrinal considerable²⁹. Esta sentencia se basa en el caso de un trabajador que se desplaza un domingo desde la localidad del domicilio familiar a la localidad de la residencia laboral, donde pernoctaría, de forma previa, a su reincorporación el día siguiente al centro de trabajo, y en este trayecto sufre un accidente.

²¹ STS 29-9-1997, (RJ 6851), núm. 2685/1996.

²² STSJ Castilla La Mancha de 10 de septiembre de 2009 (RJ 2009/3173).

²³ STSJ Islas Baleares de 28 de septiembre de 2017 (ES: TSJBAI: 2017:756).

²⁴ STS, Sala de lo Social, de 17 de abril de 2018 (rec. núm. 1777/201).

²⁵ VELASCO PORTERO, T.: «El accidente de trabajo en la más reciente jurisprudencia» pp. 1200 y ss.

²⁶ GARCÍA BLASCO, J., PEDROSA ALQUÉZAR, S.I.: *El accidente in itinere. Un enfoque esencialmente preventivo*, Comares, Granada, 2009, pág. 7.

²⁷ STS 28-02-2001 (RJ 2826), es una sentencia de gran relevancia a la hora de estudiar la ampliación del concepto de domicilio.

²⁸ STS 26 de diciembre de 2013(rec. núm. 2315/2012).

²⁹ MAR SERNA CALVO, Magistrada Juzgado Social de Barcelona, comentario de la Sentencia, «La nueva realidad social y el accidente *in itinere* en la jurisprudencia»,2014.

En un primer momento, el INSS consideró que se trataba de un accidente no laboral, por la ruptura del nexo causal (elemento teleológico) y la no cercanía temporal del accidente al trabajo (elemento cronológico). Sin embargo, la sentencia que ahora tratamos viene a ampliar el concepto de domicilio y de trayecto, así como el elemento teleológico y sobre todo el cronológico. En resumidas cuentas viene a decir que «aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo [...] esto no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de la residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral» y en relación al domicilio dice expresamente que «no se trata sólo del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual y, en general, del punto normal de llegada y partida del trabajo"» y ello en atención a «la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales» que amplía la noción de domicilio «para incluir lugares de residencia o, incluso, de estancia o comida distintos de la residencia principal del trabajador"».

Otro factor crucial y problemático a la hora de valorar si estamos ante un accidente *in itinere* es delimitar el espacio doméstico y privado del trabajador, donde no podemos hablar de accidente *in itinere*, y el espacio “público” que tiene que recorrer el trabajador. El TS, en orden a intentar encaminar esta problemática, redacta la Sentencia 14 febrero 2011³⁰ en la que indica que debe entenderse por domicilio. Dice así que «se trata de aquel lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima, es decir, lo que comúnmente denominamos vivienda³¹». Así, se siguió también esta línea jurisprudencial en la STSJ de Cantabria 9 febrero de 2016, en la que no se consideró *in itinere* aquel accidente que tuvo lugar en el garaje de su domicilio cuando se disponía a ir al trabajo.

En definitiva, y por resumir este criterio, es fundamental que el viaje no pierda su justificación profesional y sea ajeno a motivos privados que puedan romper este nexo causal.

2. Requisito temporal o cronológico

De alguna manera este requisito está conectado con el anterior y viene a decir que el accidente debe producirse dentro del tiempo prudencial que se invierte en el trayecto. De

³⁰ STS 14 de febrero de 2011(ES:TS: 2011:2257).

³¹ En la STS 26 febrero 2008 (rec. 1328/07) se entiende el portal del domicilio como ámbito público.

forma que no pueden darse desviaciones injustificadas que se exceden de lo normal o lo razonable, y que de alguna forma esta puede agravar el riesgo³².

Al igual que el anterior, este criterio con el paso de los años ha ido adquiriendo gran flexibilidad³³, hasta el punto de considerar como *in itinere* aquellos accidentes en los que se produce una interrupción y esta no excede de los límites temporales que deben considerarse normal o habitual³⁴.

Aunque aquí, lo más importante, es tratar este requisito en conexión con el resto, para establecer un conjunto de circunstancias que deben darse.

3. Requisito mecánico

El requisito mecánico hace referencia a la idoneidad del medio utilizado para realizar los desplazamientos del centro de trabajo al domicilio o viceversa. Ahora bien, el concepto de idoneidad es controvertido, y por ello ha sido la jurisprudencia la que ha ido matizándolo, refiriéndose así a la utilización de cualquier medio de transporte (a pie, automóvil, motocicleta³⁵, transporte público, patinete³⁶, bicicleta³⁷) cuyo uso no depare ningún riesgo grave e inminente, es decir, que el medio utilizado no produzca un agravio innecesario de los posibles riesgos.

Pese a la libertad general de los trabajadores a la hora de decidir un medio de transporte racional y adecuado para su desplazamiento, las empresas, siguiendo un criterio razonable y justificado³⁸, podrán facilitar un medio de transporte colectivo adecuado, que no impide un uso excepcional de otro medio de transporte. Sin embargo, esta opción empresarial no

³² SANCHEZ PÉREZ, JOSÉ, *la configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ed. Laborum, 2011 donde cita en la p.233 a CAVAS MARTÍNEZ, F., FERNÁNDEZ ORRICO, F.J.: «La cobertura de las contingencias profesionales en el sistema español de Seguridad Social», Aranzadi, Pamplona, 2006, pág. 40.

³³ STSJ de Cataluña de 11 de mayo de 2005 (ECLI:ES: TSJCAT: 2005:6071), en la que se considera laboral el accidente motivado por el desvío para recoger a su hijo.

³⁴ STS de 14 de febrero de 2017(ES:TS: 2017:878), en la que se considera normal aquella desviación para dejar a algún compañero de trabajo, esta sentencia constituye además un importante precedente con relación a la unificación doctrinal.

³⁵ STS 14 de febrero de 2011(ES:TS: 2011:2257).

³⁶ STSJ Cataluña 618/2014 de 12 de junio de 2014 (Ecli: ES: TSJCAT: 2014:6420) en la que se considera idóneo ir a trabajar con patinete si se dan unas condiciones adecuadas. Así se refiere a que «los hábitos sociales están cambiando».

³⁷ La STS 22-03-1969 (RJ 1867) fue la primera que entendió como idóneo este medio de transporte. Posteriormente esta jurisprudencia se ha ratificado a través de la sentencia anterior, que encuadra tanto patinetes como bicicletas.

³⁸ SANCHEZ PÉREZ, JOSÉ, *la configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ed. Laborum, 2011 donde cita a ALONSO OLEA Y TORTUERO PLAZA «Instituciones de Seguridad Social», p.70, donde se refieren a «una prohibición expresa y aun reiterada no puede tener ningún efecto si no es razonable».

siempre es así, puesto que la empresa puede entablar una serie de prohibiciones expresas de alguna clase de medio de transporte siempre que esta tenga fundamento³⁹.

Es importante señalar que el trabajador, durante la duración de su contrato, puede hacer uso de varios medios de transporte, siempre y cuando, estos se ajusten a los criterios de idoneidad que hemos señalado⁴⁰.

Por otro lado, la jurisprudencia afirma que la mera infracción de una norma de circulación no rompería este nexo, a no ser que se trate de una actuación temeraria o con dolo, que podría dar lugar a esa ruptura⁴¹.

4. Requisito topográfico o geográfico

Mantiene una gran relación con el elemento teleológico, e incluso en ocasiones el Alto Tribunal ha llegado a solaparlos. Esta relación se da sobre todo en lo que concierne al concepto de domicilio.

Este requisito viene a señalar que el accidente no solo debe producirse en el camino de ida o vuelta al trabajo, sino que también resulta necesario que el trayecto seguido por el trabajador para desplazarse sea el normal y habitual, es decir, debe ser el idóneo⁴². Esto no indica que todo desplazamiento que se aleja de la normalidad deba romper el nexo causal, ya que la jurisprudencia ha estimado que no rompe el nexo causal aquel desplazamiento que no es forzosamente el más corto, sino que es el adecuado debido a las circunstancias que pueden darse⁴³. Esta ruptura de la habitualidad debe ser racional, pues en el caso contrario este nexo sí que se rompería⁴⁴.

³⁹ STS de 20 de febrero de 1971 (RJ 1971, 2532), en la que se prohibió desplazarse con motocicleta a la empresa debido al aumento de riesgo que conllevaría cruzar ese camino con esta

⁴⁰ STS de 22 de marzo de 1969 (RJ 1867), donde expresamente se dice: «lo requerido para apreciar los accidentes en cuestión no es que el trabajador utilice siempre el mismo medio de traslado sin variar durante todo el tiempo de duración del contrato laboral el que haya empezado a utilizar, sino sólo que se emplee el medio de transporte normal de los utilizados corrientemente».

⁴¹ STSJ de Catalunya de fecha 17 de septiembre de 2002 (RJ 1998, 8549), en donde se considera imprudencia temeraria el volver del trabajo a casa con 1,9 g/l en sangre.

⁴² STS de 19 de enero de 2005 (ES:TS: 2005:150).

⁴³ STS de 14 de febrero de 2017 (ES:TS: 2017:878), donde no se hace uso del camino más corto, pero sí del más adecuado atendiendo a las circunstancias.

⁴⁴ STSJ Navarra 5 mayo 2016 (Rec 139/2016) en donde se hace uso de un camino evidentemente inadecuado.

VI. FACTORES QUE AFECTAN A LA PRODUCCIÓN DEL ACCIDENTE *IN ITINERE* Y CÓMO PREVENIRLOS

1. Encuadramiento del accidente *in itinere* dentro de la ley de prevención de riesgos laborales

La ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales⁴⁵ no hace mención expresa a esta clase de accidente. Sin embargo, algunos autores⁴⁶ consideran que el legislador, en la redacción de dicha ley, realizó una formulación amplia, de tal modo que esta ley, acercándose a la nueva realidad social, permitiese integrar el accidente de trabajo *in itinere*. Así, Monet Pérez y Molina Navarrete⁴⁷ afirman que la intención primera del legislador es evidenciar su voluntad legislativa de operar mediante conceptos amplios que permitan una evolución de la normativa de prevención de riesgos laborales acorde con las nuevas exigencias sociales.

Esta formulación amplia se extrae en primer lugar del art. 4.2 y 4.3 LPRL, en donde se observa como el legislador no solo hace referencia a aquellos riesgos que se puedan producir en el trabajo, sino también con ocasión de él.

Por lo que el empresario no solo debe atender a aquella prevención de riesgos que se den en el centro de trabajo, sino que también debe atender a todos aquellos que puedan ocasionar dicho trabajo, y que excedan del propio centro laboral, como pueden ser los accidentes *in itinere* o en misión.

Atendiendo a esto, el empresario es responsable en cierto grado del accidente *in itinere*, teniendo en cuenta que no es posible mantener un control total de todos los riesgos y que no es él el responsable absoluto de la salud del trabajador. Lo que sí que puede es intentar protegerle, ya que tiene la obligación legal de establecer unas condiciones favorables a través de reglas prácticas, para que éste se encuentre en un clima positivo de trabajo, y esto consecuentemente derive en una buena salud no solo física, sino también psíquica y social.

Como toda obligación legal, si estas normas son incumplidas por parte del empresario llevarán aparejadas una serie de responsabilidades, que principalmente serán de carácter

⁴⁵ Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales

⁴⁶ GARCÍA BLASCO, JUAN Y PEDROSA ALQUÉZAR, SONIA ISABEL en *El accidente "in itinere": un enfoque esencialmente preventivo*, ed. Comares, 2009.

⁴⁷ GARCÍA BLASCO, JUAN Y PEDROSA ALQUÉZAR, SONIA ISABEL en *El accidente "in itinere": un enfoque esencialmente preventivo*, ed. Comares, 2009, p.16.

administrativo. Y si, por otro lado, se incumplen por parte del trabajador derivarán en una responsabilidad disciplinaria⁴⁸.

La responsabilidad administrativa se encuentra regulada en el art. 42 LPRL en conexión con el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (TRLISOS), que es la encargada de regular las sanciones ante estos incumplimientos, que van a tener carácter disuasorio. La TRLISOS establece en su artículo 5.2 que se comprende como infracción laboral⁴⁹ y a raíz de este concepto y de la ley en su conjunto, se puede extraer que esta responsabilidad no es objetiva, sino que es subjetiva. Es decir, que para ser responsable es necesario tener un grado de culpabilidad, que hay que ponerla en conexión con la previsibilidad de la comisión del riesgo, y subsiguientemente de la infracción. En los últimos años esta culpabilidad se ha flexibilizado y se ha visto reducida en aquellos casos de fuerza mayor o caso fortuito, en los que habrá que ver hasta qué punto la comisión de la infracción es ajena al empresario.

Si esta responsabilidad se constata se iniciará un procedimiento administrativo⁵⁰ con la finalidad de llegar a una resolución, que tiene como principal objetivo sancionar de forma pecuniaria⁵¹ al infractor.

Ahora bien, este procedimiento administrativo debe basarse en una contravención de una norma de carácter preventivo reguladas en los art.11 y ss. TRLISOS. La más destacada en este ámbito podría ser la del art.12.1 b) LPRL en relación con el art.12.1 a) TRLISOS en la que se establece que el empresario tiene el deber de crear una estrategia preventiva eficaz, que, como más adelante veremos, puede estar constituida de varias medidas.

⁴⁸ Así, el art.29.3 LPRL dice «El incumplimiento por los trabajadores de las obligaciones en materia de prevención de riesgos a que se refieren los apartados anteriores tendrá la consideración de incumplimiento laboral a los efectos previstos en el artículo 58.1 del Estatuto de los Trabajadores o [...] las precisiones que se establezcan en sus Reglamentos de Régimen Interno».

⁴⁹ «Son infracciones laborales en materia de prevención de riesgos laborales las acciones u omisiones de los diferentes sujetos responsables que incumplan las normas legales, reglamentarias y cláusulas normativas de los convenios colectivos en materia de seguridad y salud en el trabajo sujetas a responsabilidad conforme a esta ley».

⁵⁰ Siguiendo la línea del art.9 LPRL observamos que «corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la función de la vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales», por lo que les corresponde iniciar un procedimiento sancionador en caso de incumplimiento siguiendo el art.13 y ss. del Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social.

⁵¹ En ocasiones, además de las sanciones pecuniarias se pueden imponer otras sanciones, como muestra el art.40.2 TRLISOS donde dice «además de a las multas previstas en este artículo, a la cancelación de la acreditación otorgada por la autoridad laboral».

También cabe destacar el art.22 LPRL en relación con el 12.2 TRLISOS en donde se hace referencia a la obligación del empresario de velar por la salud de los trabajadores siempre y cuando éstos presten su consentimiento, a excepción de aquellos trabajos que por sus condiciones de trabajo sea necesaria esa vigilancia. A su vez, el art.23.3 LPRL en relación con el art.12.3 TRLISOS establece la obligación empresarial de notificar por escrito a la autoridad laboral los daños producidos por sus trabajadores, es decir, que en el caso que se dé un accidente *in itinere* la empresa tendrá la obligación de comunicarlo. Además, el TSJ⁵² establece que también será infracción si se ocultan datos intencionadamente que sean exigibles en la comunicación del accidente.

No solo es un deber para el empresario, sino que también es un derecho para el trabajador⁵³ que debe tener las garantías de poder trabajar en unas condiciones favorables que reduzcan la posibilidad de sufrir un accidente *in itinere*. A su vez, el trabajador también tiene una responsabilidad disciplinaria, así se expresa en el art. 29.3 LPRL cuando se refiere a que serán responsables en aquellos casos en los que no hagan uso de las medidas preventivas facilitadas por el empresario. Sin embargo, en el caso del accidente *in itinere* será menos relevante, pero por el contrario sí será relevante en los accidentes en misión, en aquellos casos en los que la empresa otorga al trabajador un medio de transporte para la realización de una actividad.

2. ¿Qué factores inciden en la producción de los accidentes *in itinere*?

Las estadísticas son los datos más reveladores del impacto de estos accidentes dentro de la sociedad. En la actualidad, y haciendo uso de las estadísticas del año 2021 ofrecidas por la Unión Sindical Obrera (USO)⁵⁴ observamos que los accidentes *in itinere* han aumentado con respecto al año 2020 el 31,7 % en el caso de los accidentes leves; el 8,5% en los graves y un 15% en los mortales.

Estos datos son más que impactantes, pues esta figura ha acabado con un total de 130 víctimas mortales y esto es difícil de explicar, sobre todo atendiendo al aumento del

⁵² STSJ de Madrid 12 de diciembre de 2003.

⁵³ Art.14 LPRL «Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo».

⁵⁴ Los accidentes de trabajo suben un 13,2 % en 2021, USO, 02/04/2022.

<https://www.uso.es/los-accidentes-de-trabajo-suben-un-132-en-2021/#:~:text=En%202021%2C%20se%20produjeron%20un,que%20subieron%20un%2031%2C3%20%25>

teletrabajo en todos los sectores debido a la nueva realidad social marcada por el Covid-19.

Si ahondamos en las estadísticas arrojadas a lo largo de la última década observamos que aunque cercanos al año 2010 los más afectados eran los hombres, una vez que nos acercamos al año 2020 esto cambia⁵⁵, y el índice de incidencia⁵⁶ muestra como las mujeres están por encima de los hombres. Esto se debería principalmente al rol de cuidados que tienen asociadas las mujeres desde la antigüedad, pues esto hace que a la hora de ir a trabajar psicológicamente se puedan ver más afectadas y sean por tanto quienes más sufren estos accidentes⁵⁷. A esto hay que sumarles los trabajos más precarios de las mujeres debido a la brecha salarial y todos esos viajes adicionales que tienen que hacer las mujeres por norma general⁵⁸.

Por otro lado, los más propensos a sufrir estos accidentes son los jóvenes⁵⁹, y esto como bien hace referencia Blanca López-Araujo y Amparo Osca Segovia⁶⁰ se debe a que son el grupo social más vulnerable.

Tampoco sorprende que el sector servicios sea el más afectado por esta figura, y esto se debe principalmente a varias causas, como que la gran mayoría de la población española se dedique a este sector. Sin embargo, la causa más reveladora no es otra que la segregación y el distanciamiento de las áreas y centros de trabajo, que cada vez se alejan más de los núcleos urbanos, desencadenando así en un mayor número de desplazamientos y consecuentemente un incremento de accidentes *in itinere*.

⁵⁵ CCOO, *Análisis de las estadísticas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en España en 2021*, en donde se establece que el 54% de los accidentes *in itinere* con baja son sufridos por mujeres, p.21.

⁵⁶ El índice de incidencia es un indicador concreto que representa el número de accidentes con baja acaecidos por cada cien mil trabajadores expuestos al riesgo.

⁵⁷ Así, RACE UNLIMITED en una noticia del 04/05/2018 establece que las mujeres sufren el 55% de los accidentes *in itinere*, 05/04/2022.

<https://www.race.es/area-de-prensa/las-mujeres-sufren-el-55-de-los-accidentes-laborales-in-itinere>

⁵⁸ Según los datos recogidos por el ISTAS esto se debe a la doble presencia de la mujer en relación a la vida familiar y laboral, 05/04/2022.

<https://istas.net/las-mujeres-sufren-mas-accidentes-itinere-que-los-hombres>

⁵⁹ LÓPEZ PELÁEZ, ANTONIO, SEGADO SÁNCHEZ-CABEZUDO, SAGRARIO, «Jóvenes y accidentes tráfico-laborales: el caso español», fraternidad Muprespa, 2011, en donde por jóvenes se entiende a los menores de 35 años, que son los más afectados.

⁶⁰ LÓPEZ-ARAUJO, BLANCA Y OSCA SEGOVIA, Amparo, «Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación», Revista de estudios de juventud, diciembre 2007.

Otro dato que muestran las estadísticas y que parece bastante obvio, es que casi la totalidad de estos accidentes se producen en la carretera, y sobre todo a través de vehículos de transporte privado⁶¹.

Por lo que atendiendo a todo esto, observamos una subida gradual año tras año de estos accidentes y parece totalmente necesario y urgente atender qué factores intervienen en la sucesión de estos accidentes y qué medidas preventivas se pueden llevar a cabo para su reducción.

2.1 Factor humano

El factor humano es el factor más relevante, y el principal causante de los accidentes de trabajo *in itinere*, pues nada más y nada menos que el 90% de estos accidentes son provocados por este factor.

Esta gran incidencia se debe principalmente a que los trabajadores somos personas, y por ese mismo hecho nos vemos sometidos a factores internos y externos, que de alguna manera influyen en nuestras vidas y colaboran en la producción de estos accidentes.

De esta forma cabe reseñar que el 70% de la accidentalidad en este ámbito se debe a las denominadas alteraciones psicofísicas transitorias o estados transitorios de modificación de la conducta.

Entre las más destacadas podemos señalar el **consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes**. Pues bien, según un estudio de Comisiones Obreras (CCOO)⁶² se pudo observar cómo el 25 % de los accidentes *in itinere* en el año 2017 fueron por causa del alcohol, y la mayoría de estos se produjeron en áreas del sector primario o en la construcción. Esto solo se puede deber a una razón y es que normalmente son trabajos más duros debido al riesgo, el frío o la nocturnidad.

Sin embargo, en estos casos debe analizarse si la causa del accidente ha sido el consumo evidente de estas sustancias, en donde sí que estaríamos ante una conducta temeraria, que lleva aparejada la no aplicación de esta figura debido a la ruptura del nexo causal o si por

⁶¹ Según el estudio realizado por Seguros Pelayo y Fesvial el mayor número de estos accidentes se producen por el uso del vehículo privado.

⁶² PÉREZ, EMILIO, secretario general de CCOO de Salamanca, y GARCÍA MATA, ANA secretaria de Salud Laboral del sindicato, con motivo de la celebración del Día Mundial sin Alcohol, 10/04/2022. <https://salamancartvaldia.es/noticia/2017-11-15-el-alcohol-es-el-principal-responsable-del-35-de-los-accidentes-in-itinere-127073>.

otro lado este consumo no ha afectado de forma evidente a la comisión del accidente, y por lo tanto únicamente sería considerado una imprudencia, que no rompa este nexo causal y sí que permite la aplicación de la configuración de accidente *in itinere*⁶³.

En este sentido cobran gran relevancia dos sentencias muy representativas que ejemplifican cuando una conducta rompe o no el nexo causal, aunque cabe destacar que en este punto hay que atender a las circunstancias fácticas de cada caso.

La primera de ellas es una sentencia del TSJ de Madrid⁶⁴ en el que una persona al dirigirse al trabajo por la mañana sufre un accidente, superando considerablemente los límites permitidos de alcohol en sangre, por lo que el Tribunal considera que la tasa configura una imprudencia temeraria⁶⁵ y por ende rompe el nexo causal, por lo que no podría calificarse como accidente de trabajo *in itinere*.

La segunda de ellas es una sentencia del TSJ de Castilla y León del año 2020⁶⁶ en la cual se considera accidente de trabajo *in itinere* un accidente de tráfico en el que el trabajador da positivo en alcohol, anfetaminas y cannabis. Esto se debe a que a pesar de que en las pruebas realizadas al trabajador este dio positivo en estas sustancias, esto no prueba cuándo ingirió las sustancias o si éstas fueron el factor desencadenante del accidente. Es decir, el Tribunal no puede determinar ante la falta de pruebas que esa conducta rompe el nexo causal, y por tanto no podrá considerarla como temeraria, por lo que deberá considerarla como accidente laboral, y más en concreto *in itinere*.

Tampoco hay que olvidar la importancia de los **medicamentos**, pues muchas veces su extendida normalización puede llevarnos a pensar que no son peligrosos. Sin embargo, muchos de los medicamentos que tomamos pueden afectar a nuestra capacidad de conducción⁶⁷, produciéndonos sueño, estrés, falta de energía u otras muchas alteraciones. Sobre todo, estas alteraciones son más evidentes al comenzar la ingesta de ese fármaco, donde los efectos son más acentuados. Por ello es de vital importancia preguntar o

⁶³ SEMPERE NAVARRO, ANTONIO V., LUIS DE VAL TENA, ÁNGEL, *Perfiles de las Mutuas de Accidentes de Trabajo*, ed. Aranzadi, SA, 2005, p.312.

⁶⁴ STSJ Madrid de 18 de septiembre de 2006 N.º 640/2006 (Rec 1789/2006).

⁶⁵ Esto se debe a que «esta tasa notoria podía repercutir de forma notable en el nivel de consciencia, equilibrio y reflejos del trabajador, y por ello su contribución causal en el resultado en el que el trabajador hace una exposición consciente al riesgo».

⁶⁶ STSJ de Castilla y León de Valladolid de 17 diciembre de 2020 (Rec. 1180/2020).

⁶⁷ Los analgésicos o los antialérgicos causan somnolencia, y esto puede derivar en un aumento de accidentes *in itinere*.

informarse de qué efectos pueden causar estos medicamentos para tomar una serie de medidas preventivas⁶⁸.

Ahora bien, el factor humano tiene una mayor carga de incidencia en aquellos grupos más vulnerables, que principalmente está representado por los **jóvenes**. Esto puede explicarse en base a una serie de razones. La primera de ellas es que según Blanca López-Araujo y Amparo Osca Segovia⁶⁹ este grupo social no puede elegir sus condiciones laborales, en el sentido de que no pueden modificar prácticamente ningún aspecto de su trabajo pues en la mayoría de los casos están sometidos a contratos temporales en los que la carga de trabajo es excesiva y desproporcionada, y que además es deficientemente retribuida. A esto le podemos sumar los cuestionables turnos que se les asignan, que en la mayoría de los casos son turnos nocturnos⁷⁰, que aumentan la fatiga y el sueño, y que en definitiva a medio o largo plazo también tiene gran incidencia en el aumento de los accidentes de trabajo *in itinere*.

En la actualidad hemos sido testigos de un acontecimiento sin precedentes, como es la pandemia mundial del **COVID-19**. Esta pandemia ha tenido grandes consecuencias en nuestra sociedad, y no solo las evidentes, como pueden ser las económicas o las sanitarias, sino que también ha tenido consecuencias en el plano de la siniestralidad, pues, aunque pueda parecer paradójico, a pesar de las duras medidas restrictivas de la movilidad y el impulso del teletrabajo⁷¹, los accidentes *in itinere* han aumentado⁷². Esto solo puede deberse a una razón, que es ni más ni menos el aumento de **estrés** generado por este suceso.

El estrés puede definirse como un proceso dinámico en el que intervienen variables tanto del entorno como individuales, y aparece cuando la persona evalúa una situación como

⁶⁸ Desde el pasado año 2007, la ley exige en España que los medicamentos que afecten a las capacidades de conducir un vehículo (o manejar maquinaria) deben avisar, mediante un pictograma en la caja y mediante las indicaciones correspondientes en el prospecto, de los posibles efectos si se toman y vas a conducir después.

⁶⁹ LÓPEZ-ARAUJO, BLANCA Y OSCA SEGOVIA, Amparo, «Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación», Revista de estudios de juventud, diciembre 2007, p.82.

⁷⁰ KNAUTH, PETER, «Horas de trabajo», enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo, 2012., p.2.

⁷¹ POQUET CATALÀ, RAQUEL, «Accidente de trabajo in itinere en el teletrabajo: su difícil conjunción», revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, octubre-diciembre 2018, en donde afirma que «Un sector doctrinal lo conceptúa como: todo trabajo que se realiza por medio de un sistema informático o de telecomunicación e independientemente del lugar en que esa realización se produce (sentido amplio) o fuera de la empresa a la cual se dirige (sentido propio)» p.43

⁷² CCOO, *Análisis de las estadísticas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en España en 2021*, en donde se señala que el índice de incidencia en los accidentes *in itinere* con baja ha aumentado el 31.3% con respecto al año 2020, p.5.

una amenaza⁷³. Por lo que aparte de esas variables individuales, que desgraciadamente todos tenemos debido a aquellos problemas que nos dan paso cada día, cabe añadir aquellos problemas en el entorno, que han venido constituyendo una amenaza constante para toda la población, ya sea por un tema de salud, un tema económico o un tema familiar⁷⁴.

A través de un estudio realizado por la Universidad Nacional de Educación a Distancia⁷⁵ se analizó la relación que mantenía el estrés con la satisfacción laboral de los trabajadores, y para ello se llevó a cabo una investigación de una serie de soldados de las Fuerzas Armadas Españolas, en donde, mediante una serie de cuestionarios se evaluaba su satisfacción laboral, y cuánto tenía que ver esta con el estrés y con su correspondiente implicación en el trabajo⁷⁶. Este estudio mostró una serie de conclusiones significativas como son que el estrés generalmente se da por la incompatibilidad de la vida laboral con la familiar, por el clima organizacional, o por la identificación laboral con el trabajo desempeñado.

Como hemos visto anteriormente, a pesar de la implantación del teletrabajo los accidentes *in itinere* se han visto incrementados. Pues bien, el teletrabajo para muchas personas, sobre todo de avanzada edad, ha supuesto un reto constante, ya que estos trabajadores se han visto expuestos a una serie de exigencias y presiones que no se ajustan a sus conocimientos y capacidades, y que por tanto ponen a prueba su capacidad para afrontar la situación⁷⁷. Esto nos ha llevado a la aparición de una nueva modalidad de estrés, el tecnoestrés, desarrollado por el norteamericano Brod⁷⁸, que lo define como «una enfermedad de adaptación causada por la falta de habilidad para tratar con las nuevas tecnologías del ordenador de manera saludable», y es competencia del empresario su

⁷³ LÓPEZ-ARAÚJO, BLANCA, AMPARO OSCA SEGOVIA, AMPARO, «El papel modulador de la implicación con el trabajo en la relación entre el estrés y la satisfacción laboral», *Psicothema*, 2007, cuando citan a José María Peiró Lazarus y Folkman (1984), p.81.

⁷⁴ PEDRAZA BENÍTEZ, CARMEN, PÉREZ MARTÍN, MARGARITA, *The conversation*, en donde se realiza un estudio de cómo ha afectado a nuestro estrés la pandemia y de cómo es nuestro enemigo en silencio.

⁷⁵ LÓPEZ-ARAÚJO, BLANCA Y OSCA SEGOVIA, Amparo, «Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación», *Revista de estudios de juventud*, diciembre 2007. p. 83.

⁷⁶ Para ello se hizo uso del medidor Occupational Stress Indicador (OSI), elaborada por Cooper, Sloan y Williams (1988).

⁷⁷ MONTESDEOCA SUÁREZ, ARTURO, «El impacto del teletrabajo en la salud de las personas trabajadoras», *Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo*, enero-marzo 2022., p.292.

⁷⁸ Citado por MONTESDEOCA SUÁREZ, ARTURO, «El impacto del teletrabajo en la salud de las personas trabajadoras» donde se refiere a C. BROD, *Technostress. The Human Cost of the Computer Revolution*, Addison-Wesley, 1984, pp. 553-556.

reducción en virtud de los artículos 14 y 15 de la LPRL que establecen que compete al empresario mantener la protección de salud y seguridad de sus trabajadores y este deber del empresario se instaura a través del respeto y acatamiento de los principios preventivos⁷⁹.

Ya hemos visto que es el estrés y por qué razones este se puede dar, pero cabría preguntarse qué consecuencias tiene para el trabajador. Estas consecuencias son muy variopintas, y entre ellas cabe destacar las conductas agresivas del trabajador, que en algunos casos puede llegar a ver al resto de usuarios de la carretera como enemigos y obstáculos o aquellas fases alternas entre furor y pasividad que llevan a una reducción considerable de la concentración en la carretera⁸⁰.

En definitiva, hay muchos factores que pueden incidir en nuestro estrés y, aunque muchos puedan ser ajenos e irremediables para el empresario, otros no lo son, e incluso son un deber para éste⁸¹ ya que tiene la obligación legal de establecer una serie de condiciones laborales favorables a mantener la salud de sus trabajadores.

2.2 Factor vehículo

Otro de los factores que puede incidir en la producción de un accidente *in itinere* es el factor vehículo. En la práctica su relevancia es mucho menor que el factor humano, sin embargo, aún sigue teniendo un pequeño peso en la producción de estos accidentes.

Cabe destacar que en la mayoría de los casos la prevención de este factor no compete al empresario, pues, como señalamos anteriormente, el empresario no puede controlar íntegramente la salud de sus trabajadores.

Sin embargo, sí va a ser competencia del empresario en dos casos regulados específicamente por la LPRL. El primero de ellos se da en los accidentes en misión, y el segundo en los casos en el uso del transporte colectivo para ir y volver del trabajo. Estos

⁷⁹ Art.14.2 LPRL «En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos [...] una organización y de los medios necesarios en los términos establecidos en el capítulo IV de esta ley».

⁸⁰ ALARCÓN CASTELLANOS, MARÍA DEL MAR, directora general de Trabajo y Gerente del IRSST, «Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral», Mutua Madrid, tercera edición, 2014, p.20.

⁸¹ Art.15.1 g) LPRL «Planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo».

dos casos están relacionados con el art.17 LPRL⁸² debido a que el empresario tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para que los medios de trabajo sean los adecuados y no causen riesgos para sus trabajadores, y en estos casos el vehículo proporcionado por la empresa para la realización de una determinada “misión” o el transporte colectivo son en sí equipos de trabajo y por tanto compete al empresario su mantenimiento y completa usabilidad.

Una vez introducido en qué casos tiene relevancia este factor en nuestro ámbito, cabe tratar de forma resumida algunos factores que pueden aumentar las posibilidades de sufrir un accidente laboral *in itinere*.

En términos generales estos factores se resumen en el mantenimiento del vehículo y en la toma de medidas preventivas antes del inicio de un trayecto⁸³. Es de vital importancia realizar revisiones periódicas del vehículo, y no solo a través de la ITV sino también de manera voluntaria o cuando así lo indique nuestro vehículo. El control de neumáticos, el control de iluminación, el control de aceite y el control de frenos, con revisiones habituales que en un determinado momento pueden salvarnos la vida, o al menos reducir los posibles daños.

Por otro lado, y con relación a la seguridad pasiva, es importante destinar unos pequeños minutos antes de comenzar el trayecto para adaptar el coche a nuestra máxima comodidad. Esto se puede lograr a través de una buena colocación del reposacabezas, del cinturón o del propio asiento, así como en una buena regulación del aire acondicionado⁸⁴, que a fin de cuentas van a hacer que tengamos un trayecto con una menor peligrosidad.

2.3 Factor vía

A rasgos generales, la incidencia del factor vía en los accidentes de tráfico tampoco juega un papel muy destacado, no siendo así un factor que sea una carga para el empresario,

⁸² Art.17.1 LPRL: «El empresario adoptará las medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos».

⁸³ ALARCÓN CASTELLANOS, MARÍA DEL MAR, directora general de Trabajo y Gerente del IRSST, «Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral», Mutua Madrid, tercera edición, 2014, p.37 donde se denominan estas medidas como «seguridad pasiva».

⁸⁴ ANDREU MARTÍN en una noticia de ASPY afirma que «la temperatura media del aire debe estar comprendida entre los 21º y los 26º», 20/04/2022.

<https://www.aspyprevencion.com/consejos-para-conseguir-buenas-condiciones-de-climatizacion-en-los-lugares-de-trabajo/>

pues más una competencia de la propia Administración, e incluso en algunos casos, como el meteorológico, ni eso.

Sin embargo, la reducción de estos accidentes lleva consigo la toma de una serie de medidas que deben ser tomadas por los trabajadores al dirigirse al empleo o volver al domicilio.

Las más destacadas, y en relación con el elemento topográfico, son las de elección de la ruta adecuada. Según estudios, el mayor número de accidentes se producen en carreteras convencionales⁸⁵ y el menor número de ellos en autovías y autopistas⁸⁶.

Esta planificación también se ve relacionada con los factores meteorológicos, que ciertamente no se pueden controlar, pero que sí que se pueden evitar o al menos prevenir a través de una buena planificación de ruta y una conducción más concienciada.

Otro factor que sí que juega un papel más relevante en la tasa de incidencia de esta figura es el de los trayectos frecuentes, pues lo habitual es que los trabajadores hagan el mismo recorrido todos los días. Esto conlleva un acomodamiento, y por tanto una menor atención al volante, de tal forma que todo esto se deriva en que cualquier circunstancia novedosa⁸⁷, por muy pequeña que sea, produce un gran incremento de riesgo.

3. Medidas preventivas frente a estos factores

Hemos visto la cantidad de factores que pueden aumentar las posibilidades de sufrir un accidente *in itinere*. Ahora bien, las empresas en virtud de la LPRL⁸⁸ tienen la obligación de proteger a los trabajadores y establecer una serie de medidas preventivas⁸⁹, y, por otro

⁸⁵ALARCÓN CASTELLANOS, MARÍA DEL MAR, directora general de Trabajo y Gerente del IRSST, «Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral», Mutua Madrid, tercera edición, 2014, p. 41, donde dice que «¾ de los accidentes se producen en estas carreteras» y esto se debe sobre todo por la alta densidad de tráfico en las horas punta.

⁸⁶ En este punto los poderes públicos podrían entrar fomentando a través de ayudas y otros medios el uso prevalente de este tipo de carreteras.

⁸⁷ Como por ejemplo la aparición de gravilla o los cambios en la señalización.

⁸⁸ Más en concreto por vía de los artículos 4.3, 5, 15 LPRL las empresas tienen la obligación de proteger a sus trabajadores.

⁸⁹ Art.15 g) LPRL: «El empresario aplicará las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo anterior, con arreglo a los siguientes principios generales: [...] g) Planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.

Art.16 LPRL: «La prevención de riesgos laborales deberá integrarse en el sistema general de gestión de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, a través de la implantación y aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales a que se refiere el párrafo siguiente. Este plan de prevención de riesgos laborales deberá incluir la estructura organizativa, las responsabilidades, las funciones, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios

lado, la administración tiene la obligación de hacer que esas empresas cumplan estas normas, sobre todo a través de las inspecciones de trabajo⁹⁰, así como con la promoción de esta prevención⁹¹. Por lo que cabe preguntarnos, ¿qué medidas preventivas han tomado o pueden tomar las empresas y la Administración para la reducción de estos accidentes *in itinere*?

Un potente instrumento del que disponen las empresas son las campañas de concienciación y formación vial. Muchas veces no somos conscientes de los peligros que entraña la carretera y de todas las vidas que esta se lleva. Por ello muchas han sido las empresas⁹² que han iniciado estas campañas con el objetivo de reducir el máximo posible estos accidentes. Estas empresas se han valido de diferentes profesionales en la materia para la realización de estas campañas, así encontramos compañías como la CEA o Fesvial, que ofrecen sus servicios en esta materia.

Otra de las medidas en las que las empresas pueden basarse es en el impulso del teletrabajo. Durante la pandemia el teletrabajo ha crecido a pasos agigantados, y a pesar de ello los accidentes *in itinere* no se han visto reducidos, han seguido aumentando⁹³. Sin embargo, esto tiene una explicación coherente debido a que el clima que nos ha rodeado durante este periodo de tiempo ha estado totalmente contaminado, lleno de muchos estresores y circunstancias que de forma evidente han propiciado este aumento. Por eso, tanto la administración⁹⁴, como las empresas, una vez superada la crisis no pueden olvidarse de esta modalidad de trabajo, que, aunque es muy novedosa, y en la actualidad

para realizar la acción de prevención de riesgos en la empresa, en los términos que reglamentariamente se establezcan».

⁹⁰ Art.9 LPRL: «Corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la función de la vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales».

⁹¹ Art. 7 LPRL: «En cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley, las Administraciones públicas competentes en materia laboral desarrollarán funciones de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los sujetos comprendidos en su ámbito de aplicación de la normativa de prevención de riesgos laborales, y sancionarán las infracciones a dicha normativa».

⁹² Sobre todo, las empresas de gran tamaño, que según la Ley 5/2015, de 27 de abril, de fomento de la financiación empresarial siguiendo una interpretación extensiva se puede presuponer que son aquellas que tienen 250 trabajadores o más y que tienen un volumen de facturación superior a cincuenta millones de euros o un activo mayor a 43 millones de euros.

⁹³ Según la Estadística de Accidentes de Trabajo llevada a cabo por el Ministerio de Empleo y Economía Social, los accidentes *in itinere* aumentaron hasta febrero un 8,5% a pesar de los efectos de la pandemia sobre la actividad económica y la movilidad.

⁹⁴ Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia (derogado actualmente) que impuso una serie de limitaciones a esta modalidad laboral y a su vez la promoción y Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia.

todavía presenta grandes problemas⁹⁵, en el futuro más cercano va a proporcionar grandes ventajas, y entre ellas la reducción de estos accidentes⁹⁶.

Las condiciones laborales impuestas por los empresarios van a tener también especial trascendencia en la producción de estos accidentes. Unas buenas condiciones laborales van a propiciar una mayor implicación en el trabajo y un mejor clima laboral que va a desencadenar en una mayor comodidad y por tanto en su reducción.

Entre las diferentes medidas que se pueden tomar para mejorar estas condiciones hay que destacar principalmente dos. La primera de ellas guarda relación con la conciliación de horarios entre trabajadores, pues de esta forma se va a impulsar el transporte compartido, y se va a facilitar a su vez el transporte colectivo. Para la mejora de estos medios de transporte para ir al trabajo también se puede impulsar, sobre todo en polígonos industriales⁹⁷, la comunicación entre las distintas empresas ya sea a través de sindicatos u otros medios, para que su uso sea mucho más sencillo y esto atraiga a más trabajadores. Siguiendo esta línea se ha lanzado una iniciativa a manos de BusUp⁹⁸, que es una compañía implantada recientemente en España, pero que ya tiene incidencia en todo el mundo, y que tiene el objetivo de hacer más accesible este transporte colectivo de trabajadores. También va a ser importante aquí la implantación de la jornada continua y no por turnos, así se produciría en muchos casos la mitad de los desplazamientos. Destacar a su vez que esta compañía no es la única que está impulsando este desplazamiento colectivo para ir al trabajo, sino que otras como Blaba Car⁹⁹ o Dedocar¹⁰⁰ también están implantado esta modalidad.

⁹⁵ MONTESDEOCA SUÁREZ, ARTURO, «El impacto del teletrabajo en la salud de las personas trabajadoras», Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, enero-marzo 2022, pp. 292 y ss.

⁹⁶ Su fundamentación es lógica, menos desplazamientos → menos accidentes.

⁹⁷ Donde más concentración empresarial existe, además de los similares horarios a los que están sometidos sus trabajadores.

⁹⁸ BusUp, un transporte de bus compartido para empresas nacido en España e implantado en todo el mundo por Mayte Rodríguez López, 22/04/2022.

<http://carrilbus.com/busup-un-transporte-de-bus-compartido-para-empresas-nacido-en-espana-e-implantado-en-todo-el-mundo>

⁹⁹ Salud en el trabajo, el nuevo impulso de Blaba Car, 22/04/2022.

<https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/medioambiente/2021/06/21/60cca5c3fc6c83672b8b45b3.html>,

¹⁰⁰ DedoCar es la nueva aplicación que te ayuda a compartir coche para ir a trabajar, 23/04/2022.

<https://dedocar.org/#:~:text=En%20cuanto%20van%20juntos%20el,de%20la%20Renta%20varias%20veces>

La segunda de ellas está relacionada con los contratos laborales, y esto se debe a que los más afectados por el accidente *in itinere* son los jóvenes. Esto guarda también relación con los contratos precarios a los que están adscritos¹⁰¹ y a los cuestionables turnos a los que se someten. Para reducir la incidencia en este sector se deben tomar una serie de medidas, que deben ir de la mano de la Inspección de Trabajo, que debe hacer hincapié en este ámbito de manera que trate de evitar estos abusos empresariales que se suelen cometer debido al alto grado de vulnerabilidad de este grupo poblacional¹⁰².

También quisiera destacar la implantación de comedores en los centros de trabajo al servicio del trabajador¹⁰³. Ya son muchas las empresas, sobre todo las de gran tamaño, que han establecido estos comedores, y esto es una muestra de que es posible que otras medidas preventivas se acaben desarrollando con éxito¹⁰⁴. A pesar de esto, muchas son las PYMES que, debido a su reducido tamaño, y consecuentemente menores ganancias no se lo pueden permitir, y por eso en este punto es importante la colaboración del Estado, a través de ayudas o subvenciones.

Todas estas medidas se pueden llevar a cabo a través de la negociación colectiva en virtud de los art. 1 y 2 de la LPRL, donde se establece que esto es posible, y por tanto es otro de los temas que merecen un impulso en su aplicación¹⁰⁵.

Ya por último y haciendo referencia al papel del gobierno y de los sindicatos, su aportación a las medidas preventivas ha sido limitada. En términos generales se han servido de informes y planes preventivos que muchas veces se han quedado en lo teórico, y no se han llevado a la práctica de manera eficiente. Este es un tema que más que al gobierno estatal atañe a las CCAA, y esto es aún más problemático, debido a las diferencias existentes en esta materia entre unas comunidades y otras. Cabe destacar el

¹⁰¹ Resolución de 29 de noviembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Empleo y Economía Social, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de noviembre de 2021, por el que se aprueba el Plan Estratégico de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social 2021-2023, en donde se busca evitar esto y promocionar los contratos indefinidos de empleo.

¹⁰² Muchos se ven sometidos a horas extras debido a su bajo sueldo y condiciones precarias, y debido a esto se ven casi obligados a elegir turnos de noche porque son mejor retribuidos.

¹⁰³ VIQUEIRA PÉREZ, CARMEN, «REVISTA DE JURISPRUDENCIA LABORAL - Número 8/2020 Acerca de la obligación empresarial de establecer comedores de empresa: la discutida vigencia de su añeja regulación (Decreto y OM de 1938)».

¹⁰⁴ STS 058/2018 de 13 diciembre de 2018, Rec. 2262/2017, en donde se establece de forma no unánime que las empresas de más de cincuenta trabajadores no están obligadas por ley a disponer de un comedor para sus empleados.

¹⁰⁵ MONTESDEOCA SUÁREZ, ARTURO, «El impacto del teletrabajo en la salud de las personas trabajadoras», Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, enero-marzo 2022, pp. 301 y ss.

papel de Valencia¹⁰⁶ y Madrid¹⁰⁷ en el impulso de estas medidas preventivas, pues sin duda alguna son el modelo a seguir por el resto de CCAA.

En relación a estas medidas, el Gobierno¹⁰⁸ intentó implantar un sistema de reducción de cotizaciones a aquellas empresas que tuvieran una baja tasa de siniestralidad, sin embargo, este intento fue fallido, aunque visto con perspectiva era una buena medida.

Por otro lado, el papel de los sindicatos, que ciertamente debería haber ser cuantioso debido a su función principal de la protección de los trabajadores se centra más en lo teórico que en lo práctico, que es donde realmente debería actuar impulsando a las empresas por diferentes medios a tomar toda una serie de medidas preventivas.

Ya para concluir este apartado, señalar que existen muchas medidas preventivas, y que desde la más pequeña iniciativa se pueden conseguir grandes objetivos en la reducción de estos accidentes. Pero para ello hay que actuar de inmediato y sobre todo de manera eficaz, porque el número de víctimas asciende cada año, y si todo sigue igual es evidente que esto va a seguir el mismo cauce.

VII.CONCLUSIÓN

Dentro del accidente de trabajo existen muchos subtipos de accidentes, nos encontramos primeramente con el accidente de trabajo en sentido estricto, que a lo largo de los años se ha ido ampliando, admitiendo dentro de su contenido el accidente que se produce en circunstancias de ida o vuelta al centro de trabajo, que ha venido denominándose accidente *in itinere* por la jurisprudencia. Esta jurisprudencia ha sido la principal encargada de desarrollar esta figura debido a la escasa regulación que existe en torno a ella, que consecuentemente ha generado una gran incertidumbre jurídica.

Sin embargo, el accidente *in itinere* no debe confundirse con otra de las modalidades que el accidente de trabajo integra, como es el accidente en misión, basado en la consecución de un accidente mientras un trabajador realiza una actividad empresarial encomendada por un superior.

¹⁰⁶INVASSAT «Plan de actuación contra la siniestralidad laboral en la comunitat valenciana 2021 dirigido a empresas con alto índice de incidencia y/o gravedad».

¹⁰⁷ CCOO, CEIM Y UGT Madrid a través del VI Plan Director de Prevención de Riesgos Laborales de la Comunidad de Madrid 2021-2024.

¹⁰⁸ Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. (Disposición ya derogada)

Ahora bien, para poder calificar un accidente como *in itinere* no solo es necesario que se cumplan los requisitos genéricos del accidente de trabajo, sino que también es necesario que se cumplan una serie de requisitos que la jurisprudencia ha ido desarrollando, que son: el elemento teleológico, que establece que el desplazamiento del trabajador tiene que estar siempre motivado por la necesidad de ir al trabajo o volver del trabajo al domicilio; el elemento cronológico, en virtud del cual el accidente debe producirse dentro del tiempo prudencial que se invierte en el trayecto; el elemento topográfico, que estipula que el trayecto seguido por el trabajador para desplazarse debe ser el idóneo y el elemento mecánico en virtud del cual el medio utilizado debe ser el adecuado.

Con el paso de los años la siniestralidad de este tipo de accidentes ha aumentado de forma progresiva y esto no es una simple casualidad debido a que son muchos los factores que propician este aumento. Además, alguno de los factores, sobre todo el factor humano, tiene una determinada dependencia de circunstancias externas que ciertamente ellos no pueden controlar, como las condiciones de trabajo o las consecuencias de la pandemia, pero que sin embargo les pueden llegar a afectar personalmente, lo que conlleva un efecto rebote en el aumento de la producción de los accidentes *in itinere*.

Este aumento progresivo requiere de una respuesta inmediata por parte de las empresas y del Estado, que tienen como obligación garantizar la salud de los trabajadores, así como protegerles de todos los riesgos que se puedan producir con ocasión del trabajo. Pues, aunque no sean responsables directos, sí que pueden, y deben, establecer un plan preventivo para reducirlos.

Este plan preventivo se articula a través de una variada selección de medidas preventivas, que las empresas por negociación colectiva pueden implantar, y que el Estado de alguna forma debe fomentar e incentivar para su establecimiento.

En definitiva, el accidente *in itinere* constituye en la actualidad un problema real que a lo largo del año se lleva consigo un número elevado de víctimas, y, por ende, es necesaria una respuesta inmediata de toda la población en su conjunto, pero sobre todo de las empresas y del Estado, para quienes este aumento es más aún, de vital interés y trascendencia.

VIII- BIBLIOGRAFÍA

- ALARCÓN CASTELLANOS, MARÍA DEL MAR, directora general de Trabajo y Gerente del IRSST, «Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral», Mutua Madrid, tercera edición, 2014.
- DJAMIL TONY KAHALE CARRILLO, «Algunas consideraciones sobre el accidente de trabajo in itinere», Revista universitaria de ciencias del trabajo, 2007.
- GARCÍA BLASCO, JUAN Y PEDROSA ALQUÉZAR, SONIA ISABEL en *El accidente "in itinere": un enfoque esencialmente preventivo*, ed. Comares, 2009.
- LÓPEZ PELÁEZ, ANTONIO, SEGADO SÁNCHEZ-CABEZUDO, SAGRARIO, «Jóvenes y accidentes tráfico-laborales: el caso español», fraternidad Muprespa, 2011.
- LÓPEZ-ARAÚJO, BLANCA, AMPARO OSCA SEGOVIA, AMPARO, «El papel modulador de la implicación con el trabajo en la relación entre el estrés y la satisfacción laboral», Psicothema, 2007.
- LÓPEZ-ARAUJO, BLANCA Y OSCA SEGOVIA, Amparo, «Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación», Revista de estudios de juventud, diciembre 2007.
- MARTÍN VALVERDE, A. *El accidente de trabajo: formación y desarrollo de un concepto legal. En: B. Gonzalo González y M. Nogueira Guastavino (Coords.). Cien años de Seguridad Social: a propósito del centenario de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900. Madrid: Fraternidad Muprespa UNED, 2000.*
- MONTESDEOCA SUÁREZ, ARTURO, «El impacto del teletrabajo en la salud de las personas trabajadoras», Revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, enero-marzo 2022.
- POQUET CATALÀ, RAQUEL, «Accidente de trabajo in itinere en el teletrabajo: su difícil conjunción», revista internacional y comparada de relaciones laborales y derecho del empleo, octubre-diciembre 2018.
- SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, CRISTINA, *El accidente "in itinere"*, ed. Comares, 1998.
- SANCHEZ PÉREZ, JOSÉ, *la configuración jurídica del accidente de trabajo*, Ed. Laborum, 2011.

- SEMPERE NAVARRO, ANTONIO V., LUIS DE VAL TENA, ÁNGEL, *Perfiles de las Mutuas de Accidentes de Trabajo*, ed. Aranzadi, SA, 2005.
- SERNA CALVO, MAR, Magistrada Juzgado Social de Barcelona, comentario de la Sentencia, «La nueva realidad social y el accidente *in itinere* en la jurisprudencia», 2014.
- TEÓFILA VICENTE-HERRERO, MARÍA; TORRES ALBERICH, IGNACIO; CAPDEVILA GARCÍA, LUISA; VICTORIA, RAMÍREZ IÑIGUEZ DE LA TORRE, MARÍA; TERRADILLOS GARCÍA, MJ; MUÑOZ RUIPÉREZ, CARMEN; LÓPEZ-GONZÁLEZ, ÁNGEL ARTURO en «Revista CES Derecho Volumen 6 No.1 enero-Junio / 2015 el accidente de trabajo inmisión: legislación jurisprudencia española».
- VIQUEIRA PÉREZ, CARMEN, «REVISTA DE JURISPRUDENCIA LABORAL - Número 8/2020 acerca de la obligación empresarial de establecer comedores de empresa: la discutida vigencia de su añeja regulación (Decreto y OM de 1938)», BOE, 2020.
- KNAUTH, PETER, «Horas de trabajo», enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo, 2012.