

Grau en Relacions Laborals

Treball de fi de Grau

Curs acadèmic 2016-2017

ELS ACCIDENTS IN ITINERE
I LA POSSIBILITAT DE REDUÏR-LOS

Alex Botet Maltas

Josep Fargas Fernández

Àrea de Dret del Treball i de la Seguretat Social



Universitat
Pompeu Fabra
Barcelona

DECLARACIÓ D'AUTORIA I ORIGINALITAT

Jo, Alex Botet Maltas, certifico que el present treball no ha estat presentat per a l'avaluació de cap altra assignatura, ja sigui en part o en la seva totalitat. Certifico també que el seu contingut és original i que en sóc l'únic autor, no incloent cap material anteriorment publicat o escrit per altres persones llevat d'aquells casos indicats al llarg del text.

Com a autor/a de la memòria original d'aquest Treball Fi de Grau autoritzo la UPF a dipositar-la i publicar-la a l'e-Repository: Repositori Digital de la UPF, <http://repositori.upf.edu>, o en qualsevol altra plataforma digital creada per o participada per la Universitat, d'accés obert per Internet. Aquesta autorització té caràcter indefinit, gratuït i no exclusiu, és a dir, sóc lliure de publicar-la en qualsevol altre lloc.

Alex Botet Maltas
Barcelona, 2 de Juny de 2017

ABSTRACT

Cada cop més, els treballadors utilitzen el seu vehicle particular per desplaçar-se fins al seu lloc de treball, fet que genera un augment dels accidents en el desplaçament (en llatí, *In Itinere*). Al llarg d'aquest any, el nombre total d'accidents de treball amb baixa ha sigut de 142.004. D'aquesta xifra, 122.944 s'han produït durant la jornada laboral i 19.060 *In Itinere*.¹

Aquest treball duu a terme una anàlisi sobre l'accident *In Itinere*, en el qual es delimiten els elements fonamentals constitutius d'accident de treball, per després poder configurar els elements que classifiquen un l'accident com a *In Itinere*. En base a la jurisprudència dels últims anys, aquest terme ha generat controvèrsies en base a la seva complicada determinació. Finalment, en vista de l'alta sinistralitat d'accidents de trànsit esdevinguts, es proposa la concertació d'un servei extern de transport complementari (STC) que garanteixi l'arribada dels treballadors, permetent a l'empresa una reducció de costos i productius per possibles accidents de treball, així com una millora de la seva imatge empresarial i mediambiental.

*Increasingly, workers use their own vehicle to travel to their place of work, which leads to an increase in accidents (in Latin is called in Itinere). Throughout this year, the total number of occupational accidents was of 142,004. Of this number, 122,944 occurred during working hours and 19,060 accidents were on route.*²

This work leads to one term analysis on the accident on route, which is to delimit the basic elements constitute accident to later configure concurrent elements of the accident on route. According to the jurisprudence of the last years, the term has generated controversies while traveling on the basis of its determination is difficult. Finally, in view of the high accident rate of traffic accident, it proposes the conclusion of the first external transport service that guarantees the arrival of employees, allowing the company a reduction of cost and production for accidents, better image of the company and improves the environment.

¹ Font: Dades del Ministeri de Treball.

² Source: Data from the Ministry of Labor.

INDEX

0. INTRODUCCIÓ -----	Pg. 5
----------------------	-------

PART TEÒRICA

1. L'ACCIDENT IN ITINERE -----	Pg. 6
1.1. Origen -----	Pg. 6
1.2. Algunes definicions -----	Pg. 7
1.3. Com determinar un accident <i>In Itinere</i> . Requisits. -----	Pg. 7
1.3.1. Elements objectius -----	Pg. 7
1.3.2. Elements subjectius -----	Pg. 9
1.4. Càrrega de la prova entre accident laboral, <i>In Itinere</i> i en missió -----	Pg. 10
1.5. Antecedents jurisprudencials. Inclusions i exclusions -----	Pg. 11
1.6. Procediment -----	Pg. 14

PART PRÀCTICA

2. Implantació d'un STC: <i>Maderas del Alto Urgel (MAUSA)</i> -----	Pg. 16
2.1. Context actual i antecedents d'èxit -----	Pg. 16
2.2. Anàlisi de la situació -----	Pg. 17
2.3. Viabilitat econòmica -----	Pg. 19
2.4. Procediment d'implantació. Tràmits administratius -----	Pg. 20
2.5. Avantatges i ajuts per l'empresari -----	Pg. 22
2.6. Responsabilitat de l'empresari en cas d'accident <i>in Itinere</i> -----	Pg. 22
2.7. Comparació dels resultats obtinguts: <i>Jané i Play</i> -----	Pg. 24
3. CONCLUSIONS -----	Pg. 25
4. BIBLIOGRAFIA -----	Pg. 26

0. INTRODUCCIÓ

La millora dels sistemes de transport ha permès als treballadors desplaçar-se per compte pròpia, fent ús del seu vehicle particular. Aquest fet ha generat un augment dels accidents de trànsit durant els desplaçaments. Tenint en compte que aquests són considerats accidents de treball, solen generar unes despeses econòmiques i productives molt elevades per a les organitzacions. Algunes d'elles, han optat per posar a disposició dels seus treballadors un STC, assegurant la reducció d'accidents, anul·lant les despeses econòmiques i productives per possibles baixes laborals, i promovent un comportament solidari amb el medi ambient.

L'interès per la prevenció d'aquest accident s'ha manifestat en els últims anys, en base als plantejaments que suggereix la responsabilitat social corporativa, i resolvent qüestions de mobilitat a les grans ciutats.

Aquest treball pretén obtenir una visió teòrica dels accidents de treball *In Itinere*, argumentant els factors que el determinen, i comparant-los amb la jurisprudència actual. Fins a quin punt es considera que hi ha accident *In Itinere*? Al llarg de l'últim segle, aquest concepte ha generat diversitat d'opinions per part dels jutjats, doncs sovint és difícil demostrar el nexa causal que exigeix aquest tipus d'accident de treball. Així, no tots els que es produeixen de camí a la feina són accidents *In Itinere*. En el cas que s'hagi interromput o modificat el camí entre el domicili i el lloc de treball, és possible que s'hagi trencat el nexa causal i deixi de ser un accident de treball, de manera que cal estudiar sempre cada cas, analitzant si hi ha interrupcions temporals substancials i si l'accident ha estat en el recorregut habitual.

D'altra banda, s'exposarà una part pràctica en la que es detallarà tot el procés per implementar un STC per a 147 treballadors de *Maderas del Alto Urgel (MAUSA)*, i les repercussions legals que aquest generaria. A més, s'avaluarà la repercussió econòmica, social i jurídica que tindria la implementació d'aquest, des del punt de vista dels treballadors i de l'empresari, i es contrastaran aquests resultats amb els d'altres organitzacions (*Jané, Play*).

La metodologia emprada ha estat la cerca activa d'informació a través de bibliogràfics de la Universitat Pompeu Fabra. Els continguts teòrics exposats, han sigut verificats a través de les sentències dels últims anys.

1. L'ACCIDENT IN ITINERE

Què entenem per accident de treball? L'article 156 LGSS el defineix com *“tota lesió corporal que el treballador pateixi amb ocasió o per conseqüència del treball que executi per compte d'altri”*. D'aquesta primera definició podrem extreure el fonament bàsic de l'accident *In Itinere*: *“amb ocasió o per conseqüència del treball”*. Així, en seguretat i salut laboral, s'anomena accident *In Itinere* aquell ocorregut al treballador durant el desplaçament des del seu domicili fins al seu lloc de treball, i viceversa. Es tracta d'un desplaçament derivat de la feina, i ha de ser considerat accident de treball.

1.1. ORIGEN

El concepte d'accident *In Itinere* neix durant la revolució industrial. La concentració de la població en les ciutats va incrementar els accidents de la circulació, ja que les persones ja no treballaven predominantment en el seu domicili, sinó que ho feien en fàbriques i tallers cap als quals s'havien de traslladar des dels seus habitatges. A mesura que creixien les ciutats, augmentava també la distància que havien de recórrer per arribar al lloc de treball i, per tant, el risc d'accidents. Aquesta situació va fer necessari que les normes protectores del treballador en matèria d'accidents de treball s'estenguessin, primer per tasca dels jutges i després en la legislació. La consciència de la intervenció estatal per a la cobertura del risc d'accident laboral es va introduir a Espanya per mitjà de la Llei d'accidents de treball, de 30 de gener de 1900. Aquesta llei va promulgar la teoria del risc professional, afegint en el seu article segon que *“el patró és responsable dels accidents ocorreguts als seus operaris amb motiu i en l'exercici de la professió o treball que realitzi, llevat que l'accident sigui a causa de força major estranya al treball”*.

De la desaparició de la culpa empresarial va sorgir aquesta responsabilitat en la cobertura dels accidents de treball. En el context històric tractat, la inexistència de cobertura per contingències comuns obligava als treballadors a lluitar per la concurrència de culpa empresarial en els accidents. L'àmplia configuració que s'establia per l'accident de treball i l'ampliació de la jurisprudència en els anys successius van suposar la consolidació de la cobertura del sistema de Seguretat Social. Tot i que a l'actualitat si que es cobreixen les contingències comunes, el treballador intentarà tenir dret a les millors prestacions si està de baixa, i això només ho podrà fer si es relaciona el seu accident amb el treball. D'altra banda, la jurisprudència ha anat quadriculant aquest concepte, establint certes pautes per garantir al treballador accidentat la seva inclusió a les prestacions per contingències professionals.

1.2. ALGUNES DEFINICIONS

"Tindran la consideració d'accidents de treball: a) Els que pateixi el treballador en anar o en tornar del lloc de treball."

Font: LGSS, article 156.2.

"Podríem definir-lo com aquell que té lloc en anar o en tornar del lloc de treball, i ha de passar en el temps immediat o raonablement pròxim a l'hora d'entrada o sortida de la feina, sempre que l'accident tingui lloc en el trajecte usual o ordinari des d'un domicili habitual, sense cap desviació a realitzar altres activitats que no sigui tornar al domicili, i sempre que el mitjà de transport emprat sigui racional o adequat."

Font: Fabián Valero, advocat especialitzat en Dret Laboral.

1.3. COM DETERMINAR UN ACCIDENT *IN ITINERE*. REQUISITS.

Com acaba de veure, la qualificació d'un accident com *in Itinere* requereix una valoració de les circumstàncies (objectives i subjectives) del cas, que pot donar lloc a solucions diverses.

1.3.1. ELEMENTS OBJECTIUS

La jurisprudència reitera constantment³ què, per què un accident tingui la qualificació de *In Itinere*, hauran de concórrer les següents circumstàncies: "a) que es produeixi en el trajecte habitual i normal que s'ha de recórrer des del domicili al lloc de treball o viceversa (element geogràfic); b) que l'accident es produeixi dins el temps prudencial que normalment s'inverteix en el trajecte (element cronològic); c) que la finalitat principal i directa del viatge estigui determinada pel treball (element teleològic); d) que el trajecte es realitzi amb mitjà normal de transport (element d'idoneïtat del mitjà)".

1) Factor geogràfic: ha de produir-se en el trajecte que l'empleat utilitza, habitual i normalment entre el seu domicili i el lloc de treball, o viceversa. En aquest cas, per domicili no s'entén únicament el legal, ja què també podria tractar-se del que s'empra usualment, d'una segona residència o del lloc de descans en vacances. El Tribunal Suprem de Madrid, en la sentència de 14 de Febrer de 2011, Recurs 1420/2010, sosté què "*als efectes que aquí interessin, hem d'entendre per domicili el lloc tancat en què el treballador desenvolupa habitualment les activitats més característiques de la seva vida familiar, personal, privada i íntima, és a dir, el que comunament anomenem "habitatge", i, de l'altra, que l'abandonament d'aquest espai concret s'ha de posar en relació directa amb l'inici d'altres activitats o*

³ Vegeu: Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en data 17 de març del 2016 i recurs 909/2015; la Sentència Tribunal Superior de Justícia de Càceres 6 d'abril de 2017 recurs 538/2016; la sentència del Tribunal Superior de Justícia, Oviedo 28 de febrer de 2017, recurs: 2943/2016.

circumstàncies que, allunyades ja del tot de les primeres, així mateix posen clarament de relleu una relació causal amb el començament de trajecte que condueix en exclusiva a l'exercici de l'activitat laboral”.

2) Factor cronològic: l'accident haurà de produir-se dins del temps normalment invertit en el trajecte. Les desviacions o parades que obeeixin a motius relacionats amb el treball no trencaran el nexa causal. Les desviacions de caràcter privat sí que trencaran el nexa causal, i per tant, la consideració d'accident de treball *In Itinere*. Aquí la jurisprudència es mostra més flexible, ja que si les aturades no guarden relació amb el treball, podran ser considerades *in Itinere* sempre que no incrementin el risc, siguin breus i necessàries. A la Sentència del Tribunal Suprem de Madrid, en data 10 de desembre del 2009, Recurs 3816/2008, l'actora elimina el nexa causal de l'accident “*Per aquesta Sala tant en el cas de qui acudia a fer una gestió de tipus tributari, com en el de qui ho feia a una consulta mèdica, estàvem davant d'una diligència de caràcter privat, sense cap relació amb el treball i, per això, negàvem cabés la qualificació d'accident laboral In Itinere pretesa.*”

3) Factor teleològic: la finalitat directa del desplaçament haurà d'estar determinada per l'anada o tornada del lloc de treball. L'existència d'aquest nexa causal és fonamental per a concedir l'accident com *in Itinere*. Tal i com afirma la sentència del Tribunal Superior de Justícia d'Oviedo, el 28 de febrer del 2017, recurs 2943/2016 “*A més dels requisits propis de tot accident, la modalitat in Itinere té els seus. La Sala Quarta exigeix la simultània concurrència de les següents circumstàncies: a) que la finalitat principal i directa del viatge estigui determinada pel treball*”.

4) Factor d'idoneïtat del mitjà: El trajecte s'haurà de realitzar amb el mitjà de transport usat habitualment pel treballador. L'article 156.4 lletra b) LGSS exclou com a accidents de treball *In Itinere* aquells produïts per una temeritat del treballador. En la Sentència del Tribunal Suprem de Madrid, del 18 de setembre de 2007, recurs 3750/2006, un treballador va patir un accident conduint una motocicleta amb la qual es dirigia a la feina. Es va aturar davant d'un semàfor. Encara que va iniciar la marxa abans que es s'encengués la llum verda, va resultar atropellat per un vehicle que circulava a la cruïlla. El Tribunal al·ludeix en aquestes circumstàncies a una imprudència temerària del motorista, i per tant no es considera accident *In Itinere*. El treballador tindrà dret a certes prestacions per contingències comuns sigui quin sigui el seu període cotitzat. L'INSS, òrgan encarregat de cobrir aquesta Malaltia

comuna, exigeix estar afiliats i en alta o en situació assimilada a l'alta i en cas d' "Accident, sigui o no de treball i malaltia professional: no s'exigeixen cotitzacions prèvies".

1.3.2. ELEMENTS SUBJECTIUS

Entre la multitud de circumstàncies rellevants per identificar la concurrència de l'accident *in Itinere*, tant la normativa de seguretat social com la interpretació dels jutges han fet menció a la rellevància que adquireixen certs comportaments o característiques dels treballadors⁴. Segons l'article 156 LGSS, no tindran consideració d'accident de treball: la imprudència, la intenció de dol o una situació de força major estranya al treball (exclosos els factors meteorològics). A més, l'accident derivat de l'actuació d'una altra persona no tindrà la consideració d'accident de treball, exceptuant aquells casos per conseqüència de l'empresari, un company de treball o d'un tercer, sempre que existeixi relació amb el treball.

A la mateixa línia, el concepte *In Dubio pro Operario* ha d'imperar en la decisió dels magistrats. El treballador és la part més dèbil del contracte laboral, i se l'hi ha de donar preferència en les situacions en les que la interpretació normativa ofereixi un "dubte raonable" sobre la consideració de l'accident. Com es veurà més endavant, el treballador ha de demostrar l'existència d'un nexa causal. En aquest sentit, la Sentència del Tribunal Superior de Justícia d'Andalusia, del 12 de gener de 1996, recurs 986/1995 argumenta: "Podem trobar diversitat d'errors que mantenen com a doctrina que la imprecisió en el relat històric mai pot jugar en contra del treballador, per aplicació del principi "In Dubio pro Operario".

Si l'empresari vol que la seva política preventiva sigui realment efectiva, haurà de considerar els possibles danys que les condicions de treball poden arribar a produir en la salut dels treballadors. L'empresari ha de procurar que les jornades de treball no siguin excessives, per a evitar que la fatiga infereixi una pèrdua exponencial de les capacitats del treballador. També és necessari una distribució de les tasques, per evitar la càrrega mental. Totes aquestes circumstàncies poden tenir rellevància en la producció de l'accident, i s'ubiquen a l'article 15.1 lletra d) LPRL "Adaptar el treball a la persona, en particular (...) l'elecció dels equips i els mètodes de treball i de producció, amb mires, en particular, a atenuar el treball monòton i repetitiu i a reduir els efectes del mateix en la salut". En aquest sentit, l'accident *in Itinere* es converteix en un element de valoració per evitar el dany a la salut del treballador, causat per les condicions en que es desenvolupa el treball.

⁴ Segons dades de la Direcció General de Trànsit (DGT), entre el 80 i el 90% dels accidents es troba implicat el factor humà com a element fonamental.

1.4. CÀRREGA DE LA PROVA: ACCIDENT LABORAL, *IN ITINERE* I EN MISSIÓ

La responsabilitat de demostrar l'existència d'un accident relacionat amb el treball correspon a diversos subjectes, en funció de la seva classificació. L'accident de treball engloba aquestes dos subcategories, que poden semblar idèntiques, però no ho són. L'accident en missió es produeix realitzant una tasca habitual del lloc de treball, mentre que l'accident *in Itinere* és conseqüència exclusiva del desplaçament domicili-empresa i empresa-domicili. Per tant, un advocat que va a visitar al seu client i es veu involucrat en un accident, es considerarà accident en missió, mentre que si l'hagués patit anant o tornant del seu habitatge, es consideraria *in Itinere*.

Sent així, l'accident laboral i l'accident en missió es presumiran com a certs sempre que les lesions hagin estat causades en el lloc i durant el temps de treball, gràcies a la presumpció de laboralitat establerta a article 156.3 LGSS *"Es presumeix, llevat prova en contra, que són constitutives d'accident de treball les lesions que pateixi el treballador durant el temps i en el lloc del treball"*.

Els qui estimin que el succés no és conseqüència del treball i desitgin al·legar, hauran de destruir aquella relació de causalitat. Per contra, en els accidents *In Itinere* la víctima ha d'acreditar que el seu desplaçament era conseqüència de la feina. Per tant, s'inverteix la càrrega de la prova, doncs es tracta d'accidents que es produeixen fora de la jornada i del lloc on el treballador presta els seus serveis

La sentència que exposa aquestes circumstàncies és la del Tribunal Suprem de Madrid, en data 24 de Juny del 2010, recurs 3542/2009: *"(...) la presumpció establerta pel legislador es mou en un altre nivell, ja que fa referència al fet que la lesió exterioritzada en el temps i lloc de treball, i també amb diferent intensitat, ja que la presumpció és "iuris tantum" és a dir, admet prova en contra, mentre que l'accident "In Itinere" es produeix automàticament aquesta qualificació "tindran la consideració", sempre que concorrin els requisits jurisprudencials que s'assenyalen per a la seva qualificació, el que produeix una inversió en la postura de les parts ja que en aquest el treballador o els seus drethavents han de demostrar que concorren aquests requisits, mentre que en el passat en el temps i lloc de treball és el patró o les entitats subrogades qui han de justificar que aquesta lesió no es va produir per la feina"*.

1.5. ANTECEDENTS JURISPRUCENCIALS. INCLUSIONS I EXCLUSIONS

Tenint en compte la jurisprudència, es dirà que hi ha accident *In Itinere* l'esdevingut en les següents circumstàncies:

- Caigudes a les zones comunes d'un edifici d'habitatges, (passadissos, escales, garatges), sempre que l'accidentat ja hagués abandonat el seu propi habitatge, per anar a treballar, o encara no hagués creuat la porta del mateix a la tornada de la feina.

Per exemple, es cita la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears, en data 29 d'octubre de 2015, recurs 837/2015, "*l'actora es va precipitar per la escales d'accés al seu habitatge, patint molèsties a la zona lumbar.*" Finalment, els jutges conclouen "*(...) va patir accident de treball in Itinere per impacte lateral quan es dirigia al lloc de treball, un cop abandonat el seu domicili*".

- El desviament en el trajecte per motius laborals o de deure inexcusable seran considerats accidents *in Itinere*. S'exceptuen aquells casos en els que el treballador hagi interromput o modificat el trajecte per causes no relacionades amb la feina, ja que es trenca el nexa causal. No obstant, les desviacions de caràcter curt i que no incrementin el risc no eliminaran aquesta relació causal.

La sentència del Tribunal superior de Justícia de Barcelona, en data 22 d'abril de 2016, recurs 805/2014, sosté que "*l'actora (...) quan es dirigia al seu domicili després de prestar torn de matí pel camí habitual, es va desviar uns metres per posar gasolina a l'estació de servei. (...) va ser colpejada a la part posterior del vehicle per un altre que li va propinar un fort cop. (...) El Tribunal reconeix que les lesions sofertes en l'accident de trànsit objecte del present es van produir In Itinere i, en conseqüència, es declaren vàlids tots els efectes administratius i econòmics inherents a tal qualificació*". Per contra, a la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Logronyo, de 23 de febrer de 2017, recurs 60/2017, es debat la consideració d'accident *in Itinere* al treballador que s'ha desviat del seu lloc de treball per anar a recollir unes peces d'una motocicleta: "*no és assimilable la consideració in-Itinere, en concret l'element teleològic, en existir una interrupció voluntària en el trajecte de tornada al domicili habitual, que trenca el nexa causal*".

- Es considera que hi ha accident *in Itinere* quan la sortida o retorn és des del domicili habitual o de cap de setmana, o fins i tot des d'una segona residència. La Sentència del

Tribunal Suprem de Madrid, en data 26 de desembre de 2013, recurs 2315/2012, argumenta què “*com era pràctica habitual de l'actor, es va desplaçar el dilluns amb el seu vehicle propi des del seu domicili de Lleó, on "descansava els caps de setmana ", fins a Soria, on vivia durant la setmana, i sobre les 21:15 hores va tenir un accident de trànsit. (...) cal apreciar que en el cas decidit concorren els factors que defineixen l'accident in Itinere*”, ja què l'objectiu del desplaçament era causat per la feina, a pesar de no fer-ho des de la seva residència. A més, realitzava la seva ruta habitual sense prendre ninguna actitud temerària.

Per contra, els jutjats i tribunals han considerat que no existia accident *in Itinere* en els següents supòsits:

- Els desplaçaments realitzats des d'un habitatge no habitual, com ara el domicili dels sogres, la parella o els avis. La sentència del Tribunal Superior de Justícia de Málaga, en data 22 de febrer del 2017, recurs 1955/2016, agrega “*Les sentències rebutgen la catalogació com a accident in Itinere en aquest tipus de casos. Doncs es tracta d'un treballador accidentat quan, acabada la seva jornada laboral, es dirigeix al domicili de la seva àvia, a localitat diferent de la que constitueix el seu domicili del treballador i seu de l'empresa. En el moment en el què es produeix l'accident de trànsit, s'està utilitzant un camí diferent al del domicili habitual un cop acabada la jornada*”.

- Aquells accidents transcorreguts quan el treballador abandona el lloc de treball abans de finalitzar la jornada i sense permís de l'empresari no tindran la consideració d'*in Itinere*. En tot cas, si l'accident és provocat durant la jornada laboral per un encàrrec en nom de l'empresa, es considerarà accident "en missió". En aquest sentit, la Sentència del Tribunal superior de Justícia de Bilbao, de 2 de juny de 2015, recurs 898/2015, precisa què “*Jose Ángel va patir un accident de treball en caure des d'una alçada d'uns cinc metres, mentre realitzava tasques de la que llavors era la seva professió de jardiner municipal, i es va produir una fractura (...) de la tibia i el peroné esquerres(...) passant a la situació d'incapacitat temporal amb càrrec a la contingència d'accident de treball*”.

- La desviació de la ruta habitual del treballador per realitzar gestions de caràcter privat i què no es relacionin amb l'empresa no tenen consideració d'accident *in Itinere*. En aquest sentit, s'ha pronunciat la Sentència del Tribunal Superior de Justícia del País Basc, de 21 de gener de 1997, recurs 436/1996: “*l'actora realitzava el recorregut habitual des del seu domicili al centre de treball, acudint prèviament a deixar els seus tres fills al Col·legi, per*

posteriorment dirigir-se al seu centre de treball. L'actora desvia el trajecte lògic i normal entre el seu domicili i el centre de treball per motius personals, el que suposa fer 18 km de més, la qual cosa comporta un major risc. A més l'accident es va produir en direcció oposada al lloc de treball, precisament en el trajecte de desviament que utilitzava i en el qual es trobava per circumstàncies estranyes a la feina. Concorre, la ruptura del nexa causal entre el treball i l'accident sofert, en existir una interrupció estranya al treball”.

No obstant, la jurisprudència estudia cada cas, en funció de la brevetat, risc i necessitat de desviar-se del recorregut quotidià. La Sentència del Tribunal Superior de Justícia d'Andalusia, en data 3 de febrer de 2013, recurs 744/2012, admet com a accident de treball *in Itinere* a un treballador que s'havia desplaçat de la seva ruta habitual per deixar als seus companys de feina, patint un accident. *"El fet que el treballador emprés una mica de temps en un comiat o xerrada amb comentaris sobre el treball del dia en baixar del vehicle els companys, no trenca la connexió laboral. Aquest període de temps és part del que correspon al seu propi viatge de tornada a casa, guardant relació amb aspectes del treball i qualificant tal succés com un accident 'in Itinere'".*

- No és accident laboral *In Itinere* el que sobrevé en el propi domicili del treballador ni a la pròpia casa o en lloc tancat. La Sentència del Tribunal Suprem de Madrid, en data 26 de febrer de 2008, recurs 1328/07, afirma que *"El treballador que està encara en el domicili, abans de sortir o després d'entrar-hi, no està en el trajecte protegit i, per tant el que en ell esdevingui no és accident In Itinere"*.

- En cas d'accident *in Itinere* derivat d'una patologia, s'haurà de demostrar que aquest guarda relació amb el treball. En el moment en què, com a elements desencadenants de l'accident apareixen altres factors intrínsecs a la pròpia persona del treballador (malalties), o extrínsecs, (intervenció de tercers en l'accident), la vinculació del trajecte amb el treball no resulta tan automàtica, i la qualificació de l'accident com *in Itinere* requereix la relació directa amb el treball.

Tal i com argumenta la Sentència del Tribunal Suprem de Madrid, en data 26 de juny de 2010, recurs 35432/2009, *"La qüestió plantejada en el present recurs de cassació unificadora a determinar L'origen, comuna o professional, de la mort del marit del demandant. Segons el relat de fets Provats, el causant va morir per insuficiència cardíaca quan, cap a les set del matí, es dirigia al lloc en el qual tenia aparcada la furgoneta de l'empresa amb la qual es*

desplaçava a la feina.” El cas d’aquest treballador és considerat finalment com un accident derivat del treball, *in Itinere*. Tal i com documenta la Sentència nombrada, els primers símptomes d’insuficiència cardíaca del treballador es van produir en el lloc i temps de treball, alguns mesos abans. Es demostra la relació de la patologia amb la feina.

- En el cas d’imprudències o actes temeraris per part del treballador, tampoc es concedirà tal situació com a accident de treball *in Itinere*. La sentència del Tribunal Suprem de Madrid, en data 22 de Gener del 2008 i recurs 4756/2006, relata la història d’un treballador que va patir un accident anant a treballar amb bicicleta, circulant en sentit contrari per arribar al seu treball. Tot i què la simple infracció de les normes reguladores del trànsit no implica l’aparició d’una conducta imprudent qualificada de temerària, doncs pot ocórrer per distraccions, aquest fet “*suposa realment una imprudència temerària, des del moment en què l’operari va assumir indubtablement riscos manifestos, innecessaris i especialment greus aliens a l’usual comportament de les persones, amb coneixement a més de que en aquells moments circulava en sentit contrari a la direcció obligatòria*”. Per tant, la doctrina jurisprudencial haurà d’analitzar cada cas, ja què caldrà determinar si l’incompliment de la normativa vial ha estat causada per una distracció, o amb coneixement de causa.

Com a element de contrast, es nombra la sentència del Tribunal Suprem de Madrid, del 30 de maig de 2003 al recurs 1639/2002. Es tractava del cas d’un treballador que va morir per infart de miocardi quan en el seu vehicle particular, sobre les 6’15 hores, es dirigia al lloc on tenia aparcats el camió de l’empresa amb el que anava a fer un transport. La sentència va estimar que no estava acreditada l’existència d’un nexa causal entre l’infart i el treball i que “*la presumpció legal a favor de l’existència d’aquest nexa no jugava a els supòsits d’accident de treball in Itinere*”. No s’havien mostrat símptomes previs d’aquesta malaltia, fet què hagués garantit una relació directa amb el treball.

1.6. PROCEDIMENT

En cas de què es produeixi un accident *In Itinere*, l’empresa té dos obligacions principals: Per una banda, s’ha de comunicar a la Mútua l’accident de treball i lliurar el volant d’assistència sanitària, per tal de què el treballador pugui ser considerat de baixa. D’altra banda, es manté l’obligació de notificar l’accident a la Generalitat de Catalunya⁵. Aquest organisme té, entre

⁵ La pàgina web de la Generalitat de Catalunya, encarregada de tramitar baixes és: <http://conta.gencat.cat>.

d'altres funcions, competència en Prevenció de Riscs Laborals. En cas de què s'hagi produït un accident greu un Inspector de Treball realitzarà un informe de la situació, fet que generarà recàrrec de prestacions en el cas de què l'empresari hagi incomplert alguna de les obligacions en matèria de prevenció de riscos laborals⁶. Amb la qualificació d'accident laboral, el treballador podrà percebre la prestació independentment del temps pel qual hagi cotitzat abans de l'accident.

En cas de què l'accident derivi en una incapacitat temporal, l'INSS o la mútua poden reconèixer el dret a cobrar aquesta prestació. Per al seu càlcul, s'ha de tenir en compte el salari del mes anterior al de la data d'iniciació de la situació d'incapacitat, la mitjana de percepcions salarials que tinguin un venciment superior al mes i la mitjana de les hores extraordinàries treballades durant els últims 12 mesos anteriors.

La prestació serà del 75% de la base reguladora, que es farà efectiva un cop es cursi el comunicat de baixa per accident. En el cas de MAUSA, el treballador percebrà el 100%, ja què el Conveni Col·lectiu Provincial, de Magatzemistes de la Fusta de la Província de Barcelona, estableix en el seu article 17 què *“En cas d'accident de treball ocorregut durant l'horari laboral propi de cada treballador o "In Itinere", es percebrà el cent per cent del salari real”*. Es tractarà d'un pagament delegat, si bé a la nòmina l'empresa es farà càrrec del 100% i la Mutua li tornarà el 75% de l'import mensual.

La Mutua/INSS (i l'empresari, en menor quantia), es faran càrrec d'aquest pagament amb un màxim de 545 dies, prorrogables en altres 6 mesos en casos excepcionals. Tal com especifica l'article 174.2 de la Llei General de la Seguretat Social *“El dret al subsidi s'extingeix pel transcurs del termini màxim de cinc-cents quaranta-cinc dies naturals des de la baixa mèdica,”* afegint què s'extingirà el dret a prestació *“per alta mèdica amb curació, o millora que permeti al treballador realitzar el seu treball habitual, per ser donat d'alta el treballador amb o sense declaració d'incapacitat permanent, per al reconeixement de la pensió de jubilació, per la incompareixença injustificada a qualsevol de les convocatòries per als exàmens i reconeixements establerts pels metges adscrits al Institut Nacional de la Seguretat Social o a la mútua col·laboradora amb la Seguretat Social, o per defunció”*.

⁶ Article 164.2 LGSS: *“La responsabilitat del pagament del recàrrec recaurà directament sobre l'empresari infractor i no podrà ser objecte de cap assegurança, i és nul de ple dret qualsevol pacte o contracte que es realitzi per cobrir-la, compensar-la o transmetre-la”*.

2. IMPLANTACIÓ D'UN SISTEMA DE TRANSPORT EXTERN *Maderas del Alto Urgel (MAUSA)*

L'article 14.2 de la Llei de Prevenció de Riscs Laborals sosté que “*en compliment del deure de protecció, l'empresari ha de garantir la seguretat i la salut dels treballadors al seu servei en tots els aspectes relacionats amb el treball*”. Tal i com hem afirmat prèviament, els trajectes que han de dur a terme els treballadors per arribar o tornar de l'empresa és un de “*tots els aspectes relacionats amb el treball*”.

Fent honor a l'article esmentat, es proposa la contractació d'un STC que garanteixi la seguretat dels empleats i l'establiment de quantes mesures siguin necessàries per reduir la sinistralitat a l'empresa.

2.1. CONTEXT ACTUAL I ANTECEDENTS D'ÈXIT

Maderas del Alto Urgel (MAUSA), és una empresa que comercialitza materials de construcció i ferreteria. Disposa d'una plantilla total de 189 treballadors, repartits en els centres de Cornellà (87), Montcada i Reixac (82) i Tarragona (20). Aquests es troben repartits als polígons de les seves respectives ciutats, fet que implica un desplaçament obligatori per a la majoria dels seus treballadors. Es planteja la redacció, implantació i avaluació d'un sistema d'autobusos, ja que cap dels tres centres de treball es troba ben comunicat amb el transport públic.

Empreses com *Mango, Nissan o Coca-Cola*, ja han implementar aquest sistema. Els resultats obtinguts s'uneixen, a primera vista, amb el concepte d'*employer branding*, que és la imatge que té una companyia per als seus clients, els propis empleats i sobretot, la imatge que perceben els seus possibles candidats. Aquest factor afavoreix tant el *recruiting*, que es tradueix com la captació de talent humà per part de l'organització, com la percepció de les persones d'un *best place to work*, afavorint el clima de treball i augmentant la productivitat a l'empresa.

“Google disposa d'una flota d'autobusos que fa servir les parades de l'autobús públic de San Francisco per recollir als seus treballadors i portar-los a la seu de Mountain View, situada a uns 60 quilòmetres.”

Font: New York Times.

En qualsevol dels casos, l'objectiu d'implantar el STC a MAUSA no es deu a aquests conceptes estrangers d'actualitat, sinó a la primordial necessitat de reduir la sinistralitat. L'empresa es troba inclosa dins els *Índex de sinistralitat*⁷ de Catalunya des de fa més de 5 anys. Aquest índex es calcula mitjançant:

- Índex d'incidència: estableix el nombre d'accidents, en relació a les persones que treballen. Es divideix el nombre total d'accidents entre el nombre de persones exposades.
- Índex de freqüència: estableix el nombre d'accidents en relació al nombre d'hores treballades. Es divideix el nombre total d'accidents pel total d'hores treballades.

2.2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ

Fins ara, sembla evident que la implantació de l'STC permet reduir les despeses econòmiques dels treballadors, disminuint el risc de patir un accident de trànsit i generant una millora amb el medi ambient, a l'usar menys el vehicle propi. A més, augmenta la sociabilitat entre els empleats i disminueixen les situacions d'estrès. Per l'empresa també és beneficiós, si bé millora la seva imatge empresarial, augmenta la puntualitat dels treballadors i consegüentment, una davallada de l'absentisme. D'altra banda, es garanteix una major flexibilitat per aquells treballadors discapacitats físicament, ja que l'autobús està adaptat per a persones amb mobilitat reduïda.

No obstant, és molt important determinar TOTS els factors que podrien afectar la decisió: accessibilitat de transport públic, disponibilitat de places d'aparcament, distància respecte els nuclis de població així com la cultura de l'empresa i l'horari.

En aquest cas, l'empresa realitza un horari de 8:00h del matí a 18:15h de la tarda. Aquesta horari és molt positiu de cara al STC, ja que permet recollir i deixar tots els treballadors alhora, sense necessitat de fer-ho per torns. En el cas de comptar amb diverses franges horàries pels diferents departaments hagués significat un augment dels autocars llogats, amb un consegüent increment del pressupost del qual es disposa.

La cultura de l'empresa és poc sostenible a l'actualitat, si bé només un 11,7% dels empleats utilitza transport públic⁸. No es fomenta, tampoc, el fet de compartir vehicle amb el company de feina.

⁷ Vegeu Annex III. "Indicadors. Índex de sinistralitat laboral a MAUSA".

⁸ Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", Pregunta número 3.

Sobta, ja que la valoració per part del personal de MAUSA a l'hora d'implementar la línia d'autobusos ha estat positiva, obtenint tan sols un 8% de valoracions negatives.⁹

I encara sobta més, quan un 50% dels treballadors ha tingut, al llarg de la seva vida laboral a l'empresa en qüestió, un accident considerat *In Itinere*. D'aquest percentatge, un 23,52% va concloure amb baixa laboral¹⁰. Cal afegir que cap dels tres centres de treball té una accessibilitat immediata als transports públics.

En un context com el que estem tractant, el risc traspasa el temps i l'espai controlable per l'empresari. Els diferents tipus de responsabilitat han d'interpretar-se de forma restrictiva. Conscient de que el STC no podrà satisfer a la totalitat dels treballadors, sí que es podrà minimitzar el risc evitable, i assumible per l'empresari.

No obstant això, i tenint en compte el nombre de quilòmetres que els treballadors estan disposats a recórrer fins la parada de bus més pròxima de casa seva¹¹, es preveu una "assistència" d'aquest transport molt elevada, ja que les aturades de l'autobús resten programades a una distància equitativa entre un conjunt de treballadors residents en una mateixa zona.



9 Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", pregunta número 1.

10 Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", pregunta número 4.

11 Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", pregunta número 2.

2.3. VIABILITAT ECONÒMICA

Els treballadors no reben, actualment, ningun tipus de bonificació de transport. Aquest tipus de complements extrasalarials no venen imposats ni en el Conveni Col·lectiu Estatal del sector de la fusta ni en el Conveni Col·lectiu Provincial del sector de magatzemistes de la fusta¹². Aquest primer aspecte és negatiu, si bé l'empresari implementarà el servei sense destinar cap mena d'ingrés mensual al desplaçament dels treballadors. Tot i això, el personal de MAUSA estarà disposat a pagar, per aquest STC una mitjana de 26,47 euros mensuals¹³, què es descomptaran del salari en espècie¹⁴.

D'aquesta mitjana, s'ha de tenir en compte què 42 dels treballadors han quedat exclosos del STC per motius de llunyania, compromisos de família o qualsevol altre aspecte personal¹⁵. Per tant, s'implantarà l'acció a 147 membres de la organització. El pressupost l'obtindrem multiplicant aquest factor per la mitjana mensual de diners aportada per cada treballador, això és 147 x 26,47, què és igual a 3.891,09 euros mensuals (46.693,08 euros anuals).

Es disposa d'un mapa detallat¹⁶ amb el domicili de cada treballador, en els diferents centres de MAUSA. En ell, s'estableixen les rutes i les aturades què hauria de fer cada autobús.

	Autocar 1, Cornellà	Autocar 2, Cornellà	Autocar 1, Montcada	Autocar 2, Montcada	Autocar 1, Tarragona
Nombre d'aturades	6	6	4	5	3
Quilòmetres recorreguts	42,6 km	59,2 km	52,7 km	41,3 km	26,0 km
Persones a bord	29-32	32-35	20-24	40-42	13-17

Aquesta taula servirà per demanar pressupost a les diferents empreses de transport què ofereixen el servei arreu de Catalunya. L'empresa què ha ofert un preu més competitiu ha estat *AUTOCARES CANALS, S.L*¹⁷. Es realitzarà un contracte d'obra i serveis amb aquesta empresa de transport durant 1 any, a un preu de 70.241,60 euros anuals (dividint aquesta xifra

¹² A la pràctica, l'empresari no ha realitzat una millora voluntària en relació al Conveni Col·lectiu. El personal de MAUSA rep dos pagues extraordinàries i l'antiguitat consolidada quan correspongui, requisits mínims.

¹³ Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", pregunta número 5.

¹⁴ Aquest fet hagués donat lloc no declarar dita quantia a l'IRPF, ja què es trobava exempta de declaració fa uns anys. No obstant, i amb la reforma laboral de l'any 2012, s'estableix l'obligatorietat de declarar aquest concepte.

¹⁵ Vegeu Annex IV, "Resultat i interpretació de les enquestes", pregunta número 1.

¹⁶ Vegeu Annex I, "Distribució geogràfica i trams".

¹⁷ Vegeu Annex V, "Viabilitat econòmica d'implantació del STC".

obtindrem la quantia setmanal, què són 1350,80 euros). Es llogaran un total de 6 autobusos amb xofer, què realitzaran les rutes acordades de dilluns a divendres.

El cost què representa aquest STC és assumible per la organització, si bé el seu cost personal s'obtindrà de restar les aportacions dels treballadors al cost total del servei extern. Per tant, 70.241,60 – 46.693,08, què donarà una quantia de 23.548,52 euros anuals. L'empresari, tot i no poder agrupar geogràficament a tots els treballadors, pot minimitzar el risc d'una gran majoria.

Normalment, l'empresari no pot donar una solució a esdeveniments què tot i estar lligats amb el treball, escapen del seu poder de direcció i control. No obstant, s'ha de tenir en compte què un accident de treball *in Itinere* què deixa al treballador invàlid pot posar en joc la viabilitat de la pròpia empresa, ja què les prestacions derivades d'accident de treball (contingències professionals) van exclusivament a càrrec de l'empresa.

2.4. PROCEDIMENT D'IMPLANTACIÓ. TRÀMITS ADMINISTRATIUS.

La idea neix del departament de RRHH, més específicament del Departament de Prevenció de Riscs Laborals. És realitza una avaluació dels riscos, determinant quins són els principals elements perillosos què intervenen a l'empresa, i què poden afectar a la salut o seguretat del treballador. En aquest sentit, és altament recomanable recollir la opinió dels treballadors mitjançant sistemes quantitativs de valoració (enquestes), a l'hora d'implementar qualsevol projecte, ja què es tracta d'una mesura plantejada pel conjunt de la organització.

Un cop obtinguda una valoració positiva, i sempre què es disposi de pressupost suficient per posar en marxa el projecte, aquest es presenta a la direcció de l'empresa, juntament amb els representants dels treballadors i delegats de personal dels centres de Cornellà, Montcada i Tarragona.

MAUSA, al disposar d'una plantilla de 189 empleats distribuïts en tres centres de treball, haurà de tenir integrats:

1. Pel centre de Cornellà hi haurà un Comitè d'empresa integrat, al tractar-se d'una plantilla superior als 50 treballadors (87). El Comitè estarà format per cinc membres, tenint en compte l'article 66.1 del Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre "*El nombre de membres del comitè d'empresa s'ha de determinar d'acord amb la següent escala: a) De cinquanta a cent treballadors, cinc*".

2. Pel centre de Montcada i Reixac hi haurà un Comitè d'empresa integrat, al tractar-se d'una plantilla superior als 50 treballadors (82). El Comitè estarà format per cinc membres, tenint en compte l'article 66.1 del Reial Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre "*El nombre de membres del comitè d'empresa s'ha de determinar d'acord amb la següent escala: a) De cinquanta a cent treballadors, cinc*".
3. Pel centre de Tarragona, hi haurà un delegat de personal, al tractar-se d'un centre de treball on la plantilla no supera els 50 treballadors. L'article 62.1 del Real Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre especifica que "*Els treballadors elegiran, mitjançant sufragi lliure, personal, secret i directe als delegats de personal en el número següent: fins a trenta treballadors, un; de trenta-un a quaranta-nou, 3*".

Aquest requisit s'estableix a l'article 19.3 de l'Estatut dels Treballadors, ratificant que "*En la inspecció i control d'aquestes mesures que siguin d'observança obligada per l'empresari, el treballador té dret a participar per mitjà dels seus representants legals en el centre de treball, si no es compta amb òrgans o centres especialitzats competents en la matèria d'acord de la legislació vigent*".

Es presentarà un Pla de Mobilitat. En ell, hi haurà definit un conjunt de mesures centrades en el transport, i dirigides a racionalitzar els desplaçaments al centre de treball a l'objecte de combatre la sinistralitat i l'ús ineficient del cotxe privat.

Si s'aprova el projecte, es comunica a la totalitat dels treballadors mitjançant una circular¹⁸. Sempre és necessari donar un preavís mínim de 1 mes, ja que els treballadors s'hauran d'adaptar i organitzar a aquest nou sistema. La totalitat dels centres de treball han d'estar informats sobre la implantació del sistema de transports dins de l'empresa.

Com tot el que està relacionat amb la prevenció de riscos laborals, aquest sistema de transport aliè requerirà un manteniment i un sistema d'avaluació, per que els treballadors puguin expressar qualsevol disconformitat. Es preveu que el correu de Recursos Humans de MAUSA faci front a aquestes possibles queixes, que faran de pont comunicatiu entre els propis treballadors de l'empresa distribuïdora de materials de construcció i els membres del STC.

¹⁸ Vegeu Annex VI, "Model de circular".

2.5. AVANTATGES I AJUTS PER L'EMPRESARI

L'empresari es veu recompensat per integrar una acció preventiva dins l'empresa. Des de l'Institut Nacional de Seguretat i Higiene en el Treball (INSHT), pertanyent al Ministeri de Treball; i de la Direcció General de Trànsit (DGT), del Ministeri de l'Interior, s'estan incentivant aquest tipus de mesures que d'una o altra manera contribueixin a reduir la sinistralitat. A més, les empreses que es distingeixin per les seves bones pràctiques en la reducció de la sinistralitat laboral podran veure reduïda la seva cotització fins a un màxim del 10%. Aquesta reducció s'aplicarà sempre que l'empresa estigui inserida al programa de reducció d'accidents en empreses d'alta sinistralitat per contingències professionals, promogut per la Inspecció de treball i la Seguretat Social¹⁹.

La prevenció de l'accident *in Itinere* pot trobar suport en la aprovació del Pla de Mobilitat prèviament esmentat, que exigeix la Responsabilitat Social Corporativa. Més enllà d'aquesta responsabilitat, aquests Plans de Mobilitat ja comencen a exigir-se per algunes lleis estatals i de CCAA. El sistema de transport complementari s'inserirà dins d'un Pla de Mobilitat, contribuint al bon funcionament de l'empresa i d'acord amb la normativa.

2.6. RESPONSABILITAT DE L'EMPRESARI EN CAS D'ACCIDENT *IN ITINERE*.

La regulació legal en matèria preventiva i les exigències de la protecció de la salut en el treball obliga a l'empresari garantir que les condicions que envolten al treballador i que puguin tenir influència en la generació de riscos per a la seva seguretat i salut estiguin controlades.

Si es comprova que l'incompliment d'aquesta obligació ha tingut una incidència rellevant i determinant en la producció de l'accident *in Itinere*, es podria exigir a l'empresari i els implicats, responsabilitats de caràcter administratiu, civil, penal o de Seguretat Social amb recàrrec de prestacions per l'organització, tal i com especifica l'article 42.1 LPRL.

El cas més comú és el de responsabilitat administrativa per l'incompliment empresarial de deures preventius, amb incidència directe en el risc d'accident *in Itinere*. La responsabilitat de l'empresari no és objectiva, si bé ha de concórrer en la seva conducta cert grau de culpabilitat, sense que això impliqui necessàriament una lesió efectiva del treballador. Per exemple, que el treballador disposi d'un vehicle d'empresa sense els seus corresponents manteniments, patint

¹⁹ MAUSA es troba actualment inserida al programa d'empreses amb alta sinistralitat. Veure Annex III, "Indicadors. Índex de sinistralitat a MAUSA".

o no un accident per aquest motiu. No obstant, la força major, el cas fortuït o l'error, seran factors que podran modular aquesta responsabilitat empresarial.

A més de les oportunes sancions, en casos molt greus aquesta situació podrà donar lloc a la suspensió d'activitats o el tancament del centre de treball, tal i com especifica l'article 23 LPRL "(...) *quan concorrin circumstàncies d'excepcional gravetat en les infraccions en matèria de seguretat i salut en el treball, podran acordar la suspensió de les activitats laborals per un temps determinat o, en cas extrem, el tancament del centre de treball corresponent,(...)*".

El fet de que un treballador pateixi un accident genera responsabilitats directes sobre l'empresari, sempre i quan aquest tingui la consideració d'accident de treball. El treballador tindrà accés a les prestacions per contingències professionals, a les que haurà de fer front l'empresari.

En el cas d'implantació del STC: si hi ha un accident *in Itinere* perquè es tracta d'un treballador que no pot agafar l'autobús (pel motiu que sigui) i pateix un accident, l'empresari haurà de fer front a la baixa i el pagament de prestacions per accident de treball d'igual manera, amb el seu patrimoni i béns presents i futurs. Es pretén aconseguir reduir el nombre d'accidents, sense posar en joc la viabilitat econòmica de la pròpia empresa per haver de fer front a incapacitats temporals o permanents dels empleats.

2.7. COMPARACIÓ DELS RESULTATS OBTINGUTS EN RELACIÓ A UNA EMPRESA QUE HAGI IMPLEMENTAT AQUEST SISTEMA: *JANÉ* i *PLAY*.

Es compararan els resultats obtinguts a *MAUSA* amb les empreses *Jané* i *Play*, dedicades a la comercialització de producte infantil i sanitari. Sumant un total de 288 treballadors, aquestes dues organitzacions van posar en marxa un STC l'any 1988, i que va acabar a finals de l'any 2011.

Com s'ha esmentat prèviament, el preu que ofereix *AUTOCARS CANALS*, és admissible, ja que les rutes estan dissenyades per incloure a la quantitat màxima de treballadors, desplaçant-se l'autobús fins a quinze quilòmetres per recollir a tres treballadors. Per contra, les organitzacions de *Jané* i *Play* van concertar aquest servei amb *AUTOCARS SERRAT* als qui van llogar quatre autocars, amb un preu més ajustat, ja que el seu personal utilitzava només dues aturades. (Barcelona-Palau, Sabadell-Palau, i Barcelona-Parets, Sabadell-Parets,

respectivament). Per tant, els treballadors estaven molt més concentrats en aquests nuclis de població (Sabadell i Barcelona). Ninguna de les empreses aquí mencionades gaudia d'un complement extrasalarial de transport, ni abans ni després d'implementar el STC.

D'altra banda, les subvencions per part de l'administració s'han vist retallades amb l'arribada de la recessió econòmica. Nogensmenys, les empreses aquí comparades van eliminar aquesta mesura preventiva per la davallada de bonificacions i ajudes que obtenien, convertint un projecte ambiciós per a la reducció de la sinistralitat en una mesura poc assumible per l'empresari.

“Disposàvem d'una bonificació sobre les factures per part de la mútua d'accidents, i al mateix any de començar l'INSHT ja va col·laborar econòmicament amb nosaltres. A més, venien a fer xerrades sobre seguretat vial. Vam ser de les primeres en intentar-ho i van aconseguir reduir la sinistralitat en poc temps.”

Font: Miquel Cortina, Director de RRHH de Jané Espanya.

El cost mensual del STC per a *Jané* i *Play* era inferior als 4.000 euros, mentre que el cost a *MAUSA* supera els 5.000€ En aquesta, l'empresari fa front a una part del servei, mentre que els seus treballadors paguen 26,47 euros mensuals. Per contra, cal afegir una bona pràctica de les organitzacions *Jané* i *Play*, si bé el cost derivat del STC anava íntegrament a càrrec de l'empresa. Tot i així, s'ofereix un transport de qualitat, molt personalitzat i amb garanties, més barat i proper que el transport públic.

Tot i que es va mantenir el STC a *Jané* i *Play* durant 23 anys, es va acabar extingint l'any 2011, ja que els empleats d'ambdues empreses preferien fer ús del seu vehicle privat, i ja no sortia a compte disposar d'un sistema d'autobusos per una minoria dels treballadors.

Des de llavors, l'índex d'incidència ha augmentat de manera molt tímida a les empreses aquí comparades, tot i que és qüestió de probabilitat que succeeixin nous accidents de treball derivats del desplaçament. A l'igual que *MAUSA*, cada dia desenes d'empleats enfronten camins i carreteres per arribar al seu lloc de treball.



4. CONCLUSIONS

L'accident *in Itinere* generarà la consideració d'accident de treball sempre que es compleixi amb una sèrie d'elements que s'han anat desenvolupant al llarg de l'últim segle. La jurisprudència estudiarà individualment cada cas, doncs determinar aquest tipus d'accident i relacionar-lo amb el lloc de treball és sovint complicat. Intervenien els aspectes objectius, emocionals i psicològics del treballador. En aquest aspecte s'aplicarà el principi de *In Dubio Pro Operario* en cas de consideració dubtosa, resolvent a favor del treballador.

En relació a l'aplicació del STC, les respostes dels treballadors podrien estar subjectes a l'anomenat efecte *Hawthorne* en psicologia, doncs es tracten dades proporcionades per un treballador en un moment cronològic, i possiblement pressionat per una determinada resposta. En aquest tipus de situacions, les persones tendeixen a respondre el més adequat, no el que ells pensen i creuen.

D'altra banda, les constants innovacions en tecnologia preveuen que a l'any 2022 ja estigui operatiu el vehicle autònom. La normalització d'aquesta tecnologia no només reduirà els accidents mortals de trànsit, sinó que significarà una disminució del trànsit. A més, cada cop més, les empreses opten pel *teleworking*, permetent el treball des del domicili, i sense necessitat de fer desplaçaments. Per tant, el projecte de servei extern de transport podria quedar obsolet en els pròxims anys.

Cal recordar que, la finalitat bàsica d'implantar el STC es centra en eliminar possibles incapacitats permanents derivades d'accident de treball, donat que causen un autèntic maldecap per a les organitzacions, i l'empresari s'ha de fer càrrec exclusivament.

LA PREVENCIÓ NO ÉS UNA DESPESA, ÉS UNA INVERSIÓ.

Tota mesura preventiva té un cost, però persegueix l'objectiu d'evitar danys futurs, que puguin generar pèrdues humanes i productives a l'empresa.

Com a resultat de la investigació dels accidents, es pot concloure que cal gestionar correctament la mobilitat dels treballadors als polígons industrials i empresarials, o als grans centres de treball. Es tracta d'àmbits amb una elevada concentració d'ocupació i, per tant, amb un significatiu volum de desplaçaments recurrents que generen un gran impacte socioambiental a les ciutats i entorns metropolitans.

5. BIBLIOGRAFIA I WEBGRAFIA

1. Juan García Blasco, Sonia Isabel Pedros Alquézar. *EL ACCIDENTE IN ITINERE. Un enfoque esencialmente preventivo*. Edició 2009, Granada. Editorial Comares. Pàgines 1-13, 15-19, 37-40.
2. Cristina Sánchez-Rodas Navarro. *EL ACCIDENTE "IN ITINERE"*. Edició 1998, Granada. Editorial Comares. Pàgines 21-26, 38-48, 89, 111-137.
3. Maria Amparo Ballester Pastor. *SIGNIFICADO ACTUAL DEL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE: PARADOJAS Y PERSPECTIVAS*. Edició 2007, Albacete. Editorial Bomarzo. Pàgines 8-12, 64-82.
4. Félix V. Azón Vilas, Juan José Martín-Casallo López, Juan Martínez Moya, Francisco Marín Castán. *PRESTACIONES E INDEMNIZACIONES EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRABAJO: ASPECTOS PENALES, CIVILES Y LABORALES*. Edició 2009, Madrid. Editorial Escuela Judicial, Lerko Print. Pàgines 51-68, 71-94, 153.
5. Jesús Moreno Roldán, Zenaida González-Caballos Martínez. *PREVENCIÓN DE RIESGOS Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL*. Edició 2006, Madrid. Editorial IC. Pàgines 26-39.

NORMATIVA

- <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11430>
(Estatut dels Treballadors, Real Decret Legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre).
- http://cido.diba.cat/convenis_collectius/8807/sector-de-la-madera
(Conveni Col·lectiu Estatal de la fusta).
- <https://bop.diba.cat/scripts/ftpisa.aspx?fnew?bop2016&04/062016000108.pdf&1>
(Conveni Col·lectiu Provincial, de magatzemistes de la fusta de la Província de Barcelona).
- http://www.seg-social.es/Internet_1/Normativa/095093
(Llei General de Seguretat Social, Real Decret legislatiu 8/2015, de 30 d'octubre).
- <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-24292>
(Llei de Prevenció de Riscs Laborals, 31/1995, de 8 de novembre).
- <http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp>
- <https://garanley-abogados.com/accidente-de-trabajo-in-itinere/>
- http://www.elderecho.com/laboral/Cauistica_del_accidente_in_itinere_riesgos_laborales
- <http://civicabogados.com/accidente-de-trabajo-y-accidente-in-itinere-consecuencias-y-prestaciones/>
- <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4780-el-recargo-de-prestaciones-de-/>
- <https://www.iberley.es/temas/regulacion-accidente-trabajo-in-itinere-1401>
- <http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num150-2001P.18-20.pdf>
- http://www.segsocial.es/Internet_1/Trabajadores/PrestacionesPension10935/Paternidad/RegimenGenera

