Universidad Católica de

Santiago del Estero

**Carrera:** Ingeniería en Informática.

**Asignatura:** Legislación y Gestión Ambiental.

**Docente:**

* Valsagna, Ivana.
* Castillo, Noelia.

**Tema:** Accidentes in itinere.

**Alumnos:**

* Barsotti, Alejandro.
* Pellegrinet, Nicolás.
* Sclerandi, Wendy.

**Ciudad:** Rafaela.

**Fecha de entrega:** 30/10/2017.

Índice

[Accidentes In Itinere 3](#_Toc497137813)

[Definición 3](#_Toc497137814)

[Trayecto 3](#_Toc497137815)

[Modificación del trayecto 3](#_Toc497137816)

[Múltiples Empleos 4](#_Toc497137817)

[Modo de acción ante un accidente in itinere 4](#_Toc497137818)

[Causas más frecuentes de accidentes in itinere 4](#_Toc497137819)

[Consejos para evitar accidentes in itinere 4](#_Toc497137820)

[Estadísticas generales sobre los accidentes de tránsito (2016) 6](#_Toc497137821)

[Porcentajes de víctimas fatales 6](#_Toc497137822)

[Total de muertos anuales en accidentes de tránsito en Argentina entre 1992 y 2016 7](#_Toc497137823)

[Importancia del uso de casco y cinturón de seguridad 8](#_Toc497137824)

[Utilidad del casco 8](#_Toc497137825)

[Utilidad de los Cinturones de Seguridad 8](#_Toc497137826)

[Marco Legal 9](#_Toc497137827)

[Conclusión 11](#_Toc497137828)

[Bibliografía 12](#_Toc497137829)

# Accidentes In Itinere

## Definición

Los accidentes in itinere se encuentran legislados en la República Argentina por la Ley de Riesgos de Trabajo (Ley Nº 24.557).

Para definir el concepto de accidente in itinere, podemos remitirnos a la susodicha ley, en cuyo artículo sexto enuncia: “Se considera *accidente de trabajo* a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo, o *en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo*, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.”

Esto significa que el accidente in itinere es aquel que ocurre cuando el trabajador se encuentra trasladándose desde su hogar al lugar de trabajo o viceversa. La importancia para la ley argentina se centra en que el empleado no se desvíe del trayecto indicado.

La diferencia fundamental entre un accidente de trabajo y un accidente in itinere radica en que éste último ocurre fuera del lugar de trabajo o del establecimiento de la empresa.

Un trabajador en relación de dependencia se encuentra cubierto por la Ley de Riesgos de Trabajo ante la ocurrencia de un accidente in itinere, y cuenta con los mismos efectos legales que un accidente producido en el lugar de trabajo.

## Trayecto

El trayecto que se encuentra cubierto por la ART es el más corto, lógico y directo que une el domicilio de residencia habitual del empleado y el lugar de trabajo del mismo.

La normativa actual no regula ni especifica el tiempo que el trabajador debe tardar al recorrer dicho trayecto. Sin embargo, ante una investigación, es posible que se lleven a cabo valoraciones sobre la longitud del camino y el medio de transporte elegido, a fin de determinar si la persona se hallaba o no en el camino indicado.

## Modificación del trayecto

Es posible que, por determinadas causas concretas y justificadas, un empleado no utilice el trayecto especificado, pero siga estando cubierto por la ART ante un accidente in itinere.

La Ley Riesgos de Trabajo, nuevamente en su Artículo 6º, reza: “El trabajador podrá declarar por escrito ante el empleador, y éste dentro de las setenta y dos (72) horas ante el asegurador, que el itinere se modifica por razones de estudio, concurrencia a otro empleo o atención de familiar directo enfermo y no conviviente, debiendo presentar el pertinente certificado a requerimiento del empleador dentro de los tres (3) días hábiles de requerido.”

## Múltiples Empleos

En el caso en que una persona que posee dos empleos sufra un accidente in itinere en el trayecto de un lugar de trabajo al otro, la aseguradora responsable de la cobertura del mismo será la correspondiente al trabajo hacia el cual se estuviera dirigiendo la persona al momento de ocurrencia del siniestro.

## Modo de acción ante un accidente in itinere

Ante la ocurrencia de un accidente in itinere, el empleado debe comunicar dicha situación al empleador, quien luego deberá informar a la ART.

Será la empresa aseguradora quien se contactará con el trabajador afectado para informarle a qué centro médico debe acudir.

En caso de que el empleador no lo hiciera, el empleado podrá realizar la denuncia directamente ante la ART.

## Causas más frecuentes de accidentes in itinere

* Conducir a velocidades superiores a las permitidas.
* Conducir distraído.
* Conducir somnoliento, bajo los efectos de medicamentos o alcoholizado.
* No respetar las distancias de seguridad adecuadas entre vehículos.
* No respetar las leyes de tránsito.
* No tener en cuenta complicaciones derivadas de causas climatológicas o de deficiencias en el trazado de la vía.
* No utilizar casco al conducir una bicicleta, una moto o ser acompañante en la misma.
* No utilizar el cinturón de seguridad en automóviles.
* Utilizar un vehículo con fallas mecánicas o de mantenimiento.

## Consejos para evitar accidentes in itinere

Lograr desarrollar hábitos y comportamientos seguros resulta fundamental para evitar siniestros de tránsito y sus consecuencias físicas y psicológicas.

Algunas medidas que ayudan a disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes son:

* Utilizar de los elementos de seguridad correspondientes al vehículo empleado.
* Identificar los riesgos de tránsito.
* Obedecer las pautas para circular por la vía pública.
* Mejorar hábitos, costumbres y conductas seguras.

Además, la SRT comparte en su sitio web algunas medidas de prevención y precaución:

* Peatón:
  + Cruzar siempre por las esquinas.
  + Respetar los semáforos.
  + No cruzar entre vehículos (detenidos momentáneamente o estacionados).
  + No cruzar utilizando el celular.
* Tren:
  + No subir o bajar del tren en movimiento.
  + No apoyarse sobre las puertas.
  + Esperar la formación detrás de la línea amarilla de seguridad.
* Subte:
  + No apoyarse sobre las puertas.
  + Esperar la formación detrás de la línea amarilla de seguridad.
* Colectivos:
  + Esperar la llegada parado sobre la vereda.
  + No ascender ni descender el vehículo en movimiento.
  + Tomarse firmemente de los pasamanos.
* Bicicleta:
  + Usar casco y chaleco reflectivo.
  + Colocar en la bicicleta espejos, luces y reflectivos (exigidos por la ley).
  + Respetar todas las normas de tránsito.
* Moto:
  + Usar cascos y chaleco reflectivo.
  + No sobrepasar vehículos por el lado derecho.
  + Está prohibido el uso de teléfonos celulares y equipos personales de audio.
  + Está prohibido transitar entre vehículos.
  + Circular en línea recta, no en “zig-zag”.
  + No llevar bultos que impiden tomar el manubrio con las dos manos y/u obstaculicen el rango de visión.
  + Mantener una distancia prudencial con el resto de los vehículos.
  + Disminuir la velocidad en los cruces sin buena visibilidad.
* En todos los casos:
  + Respetar los semáforos, señales y normas de tráfico.
  + No cruzar por debajo de las barreras del ferrocarril.
  + Llevar indumentaria cómoda, pero ajustada al cuerpo. Minimice el uso de prendas que dejen “volando” partes de la misma.
  + Revise siempre su calzado: que esté bien atado y en condiciones óptimas para un paso firme.
  + En días de lluvia, priorice el uso de prendas acondicionadas al agua (pilotos, botas).
  + En los días de Sol fuerte, trate de llevar lentes oscuros para utilizarlos en las instancias que el Sol reduzca su campo de visión.
  + Concéntrese en su trayecto y no tome acciones temerarias.

# Estadísticas generales sobre los accidentes de tránsito (2016)

## Porcentajes de víctimas fatales

Según roles de las víctimas de los accidentes:

|  |  |
| --- | --- |
| Rol | Porcentaje |
| Peatones | 22% |
| Conductores u ocupantes automotor | 32% |
| Ciclistas | 6% |
| Moto/Ciclomotoristas | 39% |
| Otros | 1% |

Según cantidad de vehículos involucrados:

|  |  |
| --- | --- |
| Cantidad de vehículos | Porcentaje |
| Univehiculares | 33% |
| Multivehiculares | 67% |

Según franja etaria de las víctimas: el 56% son menores de 35 años.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Franja etaria | Porcentaje | Acumulado |
| de 0 a 12 años | 6% | 6% |
| de 13 a 19 años | 11% | 17% |
| de 20 a 24 años | 15% | 32% |
| de 25 a 34 años | 24% | 56% |
| de 35 a 60 años | 26% | 82% |
| más de 60 años | 18% | 100% |

Según sexo de las víctimas:

|  |  |
| --- | --- |
| Rol | Porcentaje |
| Varones | 75% |
| Mujeres | 25% |

Según ocurra en zona rural o urbana:

|  |  |
| --- | --- |
| Zona | Porcentaje |
| Rural | 49% |
| Urbana | 51% |

Según días feriados o hábiles:

|  |  |
| --- | --- |
| Días | Porcentaje |
| Sábados y Domingos | 44% |
| Días hábiles | 56% |

Según franjas horarias:

|  |  |
| --- | --- |
| Horario | Porcentaje |
| Horario diurno | 46% |
| Horario nocturno | 54% |

|  |  |
| --- | --- |
| Franja horaria | Porcentaje |
| de 00 a 06 hs. | 20% |
| de 06 a 12 hs. | 28% |
| de 12 a 18 hs. | 22% |
| de 18 a 24 hs. | 30% |

Observaciones:

* Aumentan las muertes entre motociclistas:
  + Se destaca el incremento de las víctimas motociclistas que alcanzan casi la tercera parte de todas víctimas mortales.
* Alto porcentaje de accidentes univehiculares:
  + Resulta significativo el porcentaje de muertos en accidentes univehiculares, casi un tercio del total.
* Los más jóvenes son mayoría:
  + La mayoría de las víctimas son menores de 35 años (56%).
* Los fines de semana resultan más peligrosos:
  + A pesar de ser sólo dos días, aportan casi la mitad de los muertos en el tránsito (44%).

## Total de muertos anuales en accidentes de tránsito en Argentina entre 1992 y 2016

* Total de muertos en Argentina entre 1992-2016: 189.790
* Total de muertos en Argentina en 2016: 7.268
* Total de muertos en Santa Fe en 2016: 736

# Importancia del uso de casco y cinturón de seguridad

## Utilidad del casco

El casco constituye el principal elemento de protección cuando se viaja en moto, ciclomotor o bicicleta. Ayuda a reducir el riesgo de lesiones severas en la cabeza y cerebro disminuyendo la fuerza del impacto desencadenada en una colisión o caída.

Los motociclistas que no usan casco tienen un riesgo mucho mayor de muerte o de sufrir lesiones permanentes. La Oficina General de Contaduría de Estados Unidos ha estudiado y probado que:

* Los motociclistas que usan el casco tienen un 73% menos de mortalidad que los que no usan el casco.
* Los motociclistas que usan el casco tienen hasta un 85% menos de lesiones graves que los que no usan casco.

¿Cómo actúa el casco en caso de impacto?

* Absorbe parte de la energía del impacto con su estructura, por lo que el cerebro golpea contra el cráneo con menos fuerza.
* Dispersa la fuerza del impacto en una superficie más grande, generando que la energía del choque no se concentre tanto en una sola parte de la cabeza.
* Actúa como barrera que evita el contacto entre el cráneo y el objeto del impacto (por ejemplo, el suelo).

## Utilidad de los Cinturones de Seguridad

Es el mejor salvavidas en caso de accidente. Cuando los pasajeros viajan en el vehículo están desplazándose a la misma velocidad que el mismo. En caso de una detención brusca, todo lo que no se encuentra atado dentro del auto seguirá su viaje hacia delante, como consecuencia de la ley física de la inercia, y sólo se detendrá cuando colisione contra algo.

Por lo tanto, el cinturón es el elemento más importante para la seguridad pasiva, dado que hace de freno de nuestro cuerpo en caso de impacto.

En el caso de colisiones frontales, el cinturón divide por nueve el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza, además de reducir a una cuarta parte el riesgo de heridas, fracturas y lesiones de otro tipo. En el caso de colisiones por alcance, reduce a la mitad el riesgo de muerte o de heridas graves.

# Marco Legal

**Ley de Transito - Ley Nº 24.449**

**Título V: El vehículo**

**Capítulo I: Modelos nuevos**

ARTICULO 29. — CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación;

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, un sistema de desgrabación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.

ARTICULO 30. — REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

a) Correajes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila;

ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:

i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento;

j) Que, tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;

k) Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.

ARTICULO 40 bis) Requisitos para circular con bicicletas. Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:

d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;

ARTICULO 55. — TRANSPORTE DE ESCOLARES.

Tendrán cinturón de seguridad combinados e inerciales, de uso obligatorio en todos los asientos del vehículo.

**Título VIII: Régimen de Sanciones**

**Capítulo I - Principios Generales**

ARTICULO 77. — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves:

a) Las que, violando las disposiciones vigentes en la presente ley y su reglamentación, resulten atentatorias a la seguridad del tránsito;

m) La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales;

n) La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un 10%;

s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario.

t) La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad.

# Conclusión

A raíz de la información expuesta, es posible afirmar que los accidentes de tránsito representan un gran peligro para la comunidad en general.

Ya sea que estemos dirigiéndonos al trabajo, a una casa de estudio, o simplemente dando un paseo o haciendo recados, todos, en mayor o menor medida, nos desplazamos por los caminos de la ciudad y el país.

De esta manera, estamos expuestos a una gran variedad de factores que pueden generar o desencadenar un siniestro. Descuidos, distracciones, impericia, conducción temeraria o en estado de ebriedad, son algunas de las razones principales de accidentes de tránsito.

Cabe añadir a lo anteriormente descrito, la necesidad imperiosa que poseemos todos los trabajadores de dirigirnos cada día a nuestros puestos de trabajo. Estos, en muchas ocasiones, se encuentran a grandes distancias, sobre todo si se piensa en la situación de las principales urbes del país.

Asimismo, debemos tener en cuenta que la vía pública es el ambiente de trabajo de muchas ocupaciones, como es el caso de los transportistas, remiseros y taxistas, conductores de transportes públicos o privados, entre otros.

De acuerdo a las estadísticas de los últimos años, se puede evidenciar que los accidentes in itinere sin dudas constituyen uno de los principales riesgos de los trabajadores.

Es esencial el rol de la ley en este aspecto, que no hace caso omiso de estas situaciones, sino que, por el contrario, establece un conjunto de normas aplicables a las mismas. De esta forma, logra amparar tanto al trabajador como a la compañía aseguradora de riesgos del trabajo.

Para finalizar, creemos que para lograr un cambio en la sociedad es fundamental que se insista con campañas de capacitación y prevención respecto a los peligros del tránsito. En especial, resultan ser de gran importancia los controles y la exigencia en el uso de las medidas de protección adecuadas para cada vehículo.

Cabe destacar que dichas tareas de concientización han logrado su cometido en los últimos años, en los que se aprecia una reducción en el número de accidentes en comparación con períodos anteriores.

# Bibliografía

* Circula Seguro:
  + <http://www.circulaseguro.com/que-es-el-cinturon-de-seguridad/>
* InfoLeg (base de datos legislativos del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación):
  + <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>
  + <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/27971/texact.htm>
* Luchemos por la Vida:
  + <http://www.luchemos.org.ar/es/>
* Superintendencia de Riesgos del Trabajo:
  + <https://www.srt.gob.ar/index.php/2016/01/21/que-medidas-podemos-tener-en-cuenta-para-evitar-accidentes-in-itinere/>
  + <https://www.srt.gob.ar/index.php/2016/01/27/dudas-frecuentes-en-relacion-a-los-accidentes-in-itinere/>