

2022



» 2021

Accidentes in itinere en el sistema de riesgos del trabajo

Índice

Introducción.....	5
Caracterización general de los accidentes.....	8
Caracterización por sexo, edad, forma de ocurrencia y agente material asociado de los accidentes <i>in itinere</i> con días de baja.....	13
Índices de incidencia AT y EP, <i>in itinere</i> y de fallecidas y fallecidos	17
Accidentes <i>in itinere</i> en los 24 partidos del Gran Buenos Aires	22
Accidentes <i>in itinere</i> en el sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	26
Conclusiones.....	29
Anexo metodológico	30
Fuentes de información	30
Definición de variables.....	31
Definición de índices e indicadores	32

Introducción

La Ley de Riesgos del Trabajo (Nº24.557¹) define a los accidentes de trabajo como 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.

En la Resolución sobre estadísticas de lesiones profesionales ocasionadas por accidentes del trabajo adoptada por la decimosexta Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (16º CIET) de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), se define a los accidentes in itinere o de trayecto como aquellos que suceden “en el camino habitual, en cualquiera dirección, que recorre el trabajador entre el lugar de trabajo o el lugar de formación relacionada con su trabajo y: i) su residencia principal o secundaria; ii) el lugar en que suele tomarse sus comidas; o iii) el lugar en que suele cobrarse su remuneración; y que le ocasiona la muerte o lesiones corporales”². Suele ocurrir que el puesto de trabajo de muchas personas se desarrolla en la vía pública, motivo por el cual no todo accidente ocurrido en la calle es considerado un accidente in itinere.

La Ley sobre Riesgos del Trabajo brinda cobertura a los accidentes in itinere siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo. Existen tres situaciones en las que la o el trabajadora/trabajador puede haber cambiado su trayecto sin que resulte afectada la cobertura; estos son: a) por razones de estudio; b) concurrencia a otro empleo; y c) por atención de familiar enfermo y no conviviente³. El trabajador que sufre un accidente de este tipo tiene todos los derechos que derivan de accidentes laborales.

En la Resolución de OIT mencionada anteriormente, se recomienda a los países la recolección de información referida a los accidentes de in itinere, y su difusión, de forma separada al resto de las estadísticas sobre accidentes de trabajo y lesiones profesionales.

En este marco, el presente informe tiene por objetivo ofrecer información actualizada sobre los accidentes in itinere en el sistema de riesgos del trabajo que, en el año 2021, representaron uno de cada cinco casos notificados (21,6%). En términos absolutos, en el mismo año, el sistema de riesgos de trabajo recibió 107.145 notificaciones de accidentes in itinere, cifra que representa un 15,5% menos de casos que los registrados en 2019. Estos números remarcan la importancia de los accidentes de esta categoría, tanto por su cantidad como por las graves consecuencias en la salud derivada de los mismos.

1. Consultada en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24557-27971/texto>

2. OIT (1998): “Resolución sobre estadísticas de lesiones profesionales ocasionadas por accidentes del trabajo”, adoptada por la decimosexta Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (octubre de 1998). Consultada en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---stat/documents/normativeinstrument/wcms_087530.pdf

3. En estos casos, la o el trabajadora/trabajador podrá declarar por escrito ante el empleador, y éste dentro de las setenta y dos (72) horas ante el asegurador, que el itinerario o trayecto fue modificado, debiendo presentar el pertinente certificado a requerimiento del empleador dentro de los tres (3) días hábiles de requerido

Los accidentes *in itinere* se pueden producir espontáneamente (caídas, tropezones, etc.), por accidentes de tránsito, o bien, por hechos delictivos. Los riesgos que derivan de la movilidad pueden reducirse si se adoptan algunas medidas básicas de prevención. Conseguir una aptitud, actitud, hábitos y comportamientos seguros son necesarios para evitar siniestros de tránsito y sus consecuencias ya que los accidentes pueden evitarse. Si tenemos en cuenta pautas para circular por la vía pública, identificamos los riesgos del tránsito, mejoramos los hábitos, costumbres y conductas que se tienen al conducir un vehículo y utilizamos los elementos de seguridad, son algunas medidas que ayudaran a disminuir la accidentalidad vial y sus graves secuelas físicas y psicológicas

En el primer apartado se presenta una caracterización general de los accidentes que contempla su relación con los otros tipos de siniestros notificados, su distribución territorial, el peso de estos accidentes en el total por jurisdicción y sector de actividad, y su distribución por sexo.

En el segundo apartado se analiza la distribución por sexo los accidentes *in itinere* que requirieron días de baja laboral, el porcentaje de mujeres por tipo de siniestro y la estructura por sexo y edad. También se analizan la forma de ocurrencia y el agente material asociado por sexo y edad.

En el tercer apartado se considera la evolución de los índices de incidencia por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (AT y EP) y por accidentes *in itinere* entre 1997 y 2021 para las y los trabajadoras y trabajadores cubiertas/os de unidades productivas, y entre 2015 y 2021 para las y los trabajadoras/es de casas particulares, estableciendo comparaciones en relación a la incidencia global. Luego, se analiza estructura por edad de la accidentabilidad *in itinere* en relación con la población cubierta para cada sexo para el año 2021. Finalmente, se presentan los índices de incidencia de fallecidas y fallecidos por AT y EP e *in itinere* por sexo para el último año disponible.

Los apartados cuatro y cinco hacen foco sobre dos casos que concentran los accidentes *in itinere* registrados en el sistema:

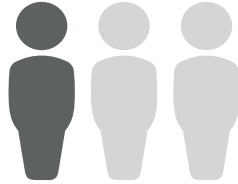
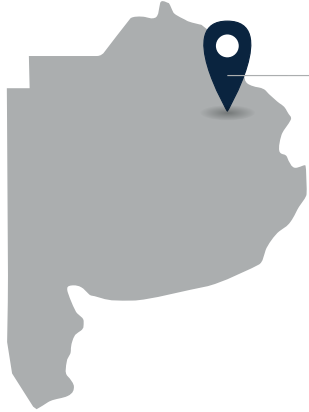
El área conformada por los 24 partidos del Gran Buenos Aires concentra a uno de cada tres de los accidentes *in itinere* registrados en el sistema de riesgos del trabajo. Se analizan estos casos en relación con la estructura por sexo y edad, su distribución por sector de actividad, el peso relativo de este tipo de siniestro en cada sector de sector de actividad, y la forma de ocurrencia y el agente material asociado de los siniestros notificados (apartado 4).

El sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria es el sector que concentra la mayor proporción de los accidentes *in itinere*, con un 21,7% del total de estos siniestros. Para su caracterización, se contempla la distribución por sexo y edad de los casos, las 10 ocupaciones que presentan mayor frecuencia de accidentes *in itinere*, y finalmente, la distribución espacial de los casos (apartado 5).

Por último, se presentan un apartado con conclusiones y un anexo con definiciones metodológicas.



Accidentes in itinere en el sistema de riesgos del trabajo. Año 2021.



1 de cada 3 accidentes se registran en los 24 partidos del Gran Buenos Aires

51%

De los accidentes in itinere están concentrados en estos tres sectores



23.256
Administración pública



16.359
Manufacturas



15.019
Comercio



39,1%

accidentes in itinere

26,1%

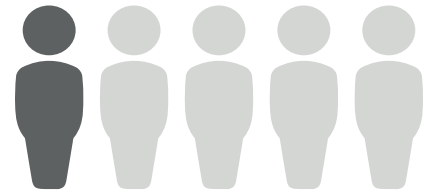
total de casos notificados

son sufridos por mujeres

Es un tipo de siniestro feminizado

107.145

accidentes in itinere notificados



1 cada 5 casos notificados en el total del sistema

Ocurren mayoritariamente:

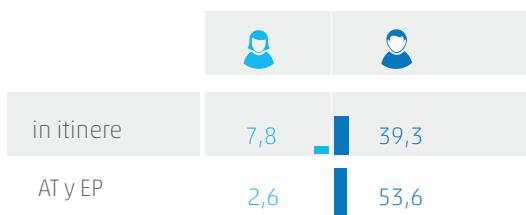


jóvenes



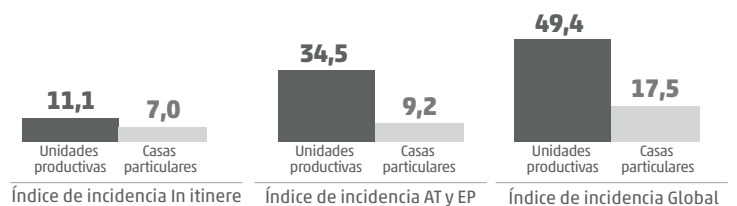
edades avanzadas

Índices de incidencia de fallecidas y fallecidos (unidades productivas)



por millón de trabajadoras y trabajadores cubiertas/os

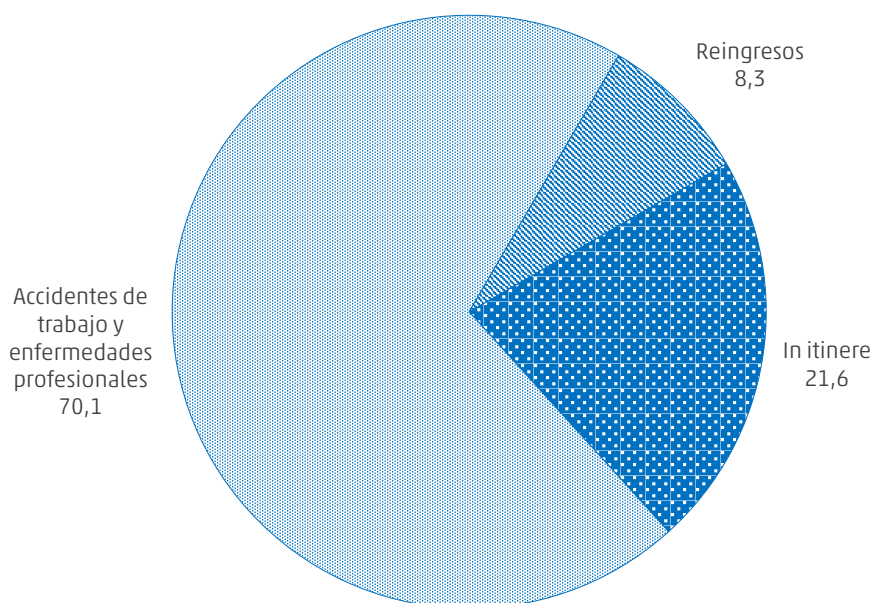
Índices de incidencia cada mil trabajadoras y trabajadores cubiertas/os



Caracterización general de los accidentes

Durante el año 2021 se notificaron 107.145 casos de accidentes *in itinere*, que representaron un 21,6% del total de casos notificados (Gráfico 1). La cantidad de casos notificados cayó un 15,5% en relación al año 2019¹, lo que implica una caída un 31,5% mayor que la del total del sistema (Cuadro 1).

Gráfico 1. Casos notificados según tipo de siniestro. Total del sistema. Año 2021



Cuadro 1. Casos notificados según tipo de siniestro y su variación porcentual. Total del sistema. Años 2019 y 2021

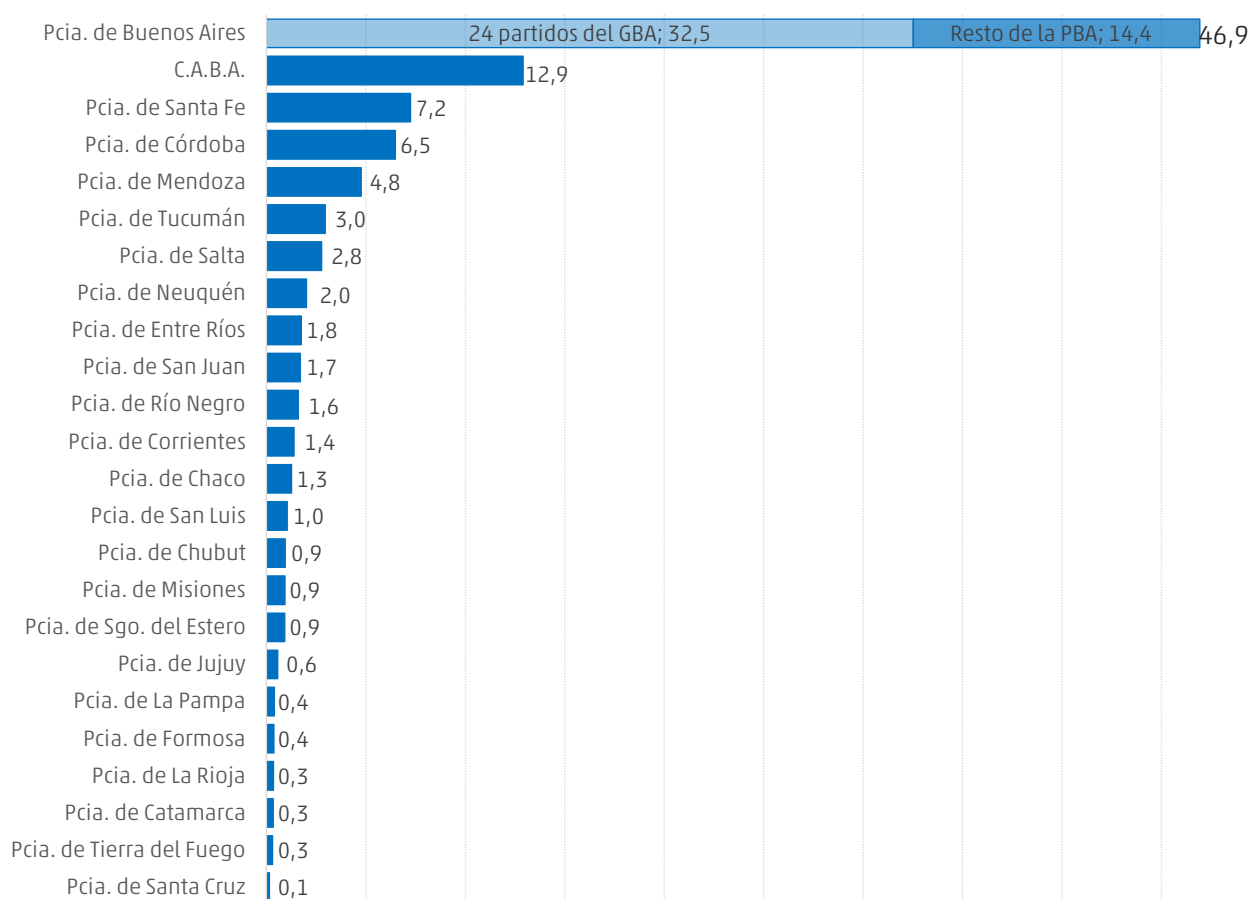
Tipo de siniestro	2019	2021	Variación 2019-2021 (en %)
Accidente <i>in itinere</i>	126.820	107.145	-15,5
Enfermedad profesional	27.990	22.385	-20,0
Reingreso	40.757	41.020	0,6
Accidente de trabajo	366.436	325.143	-11,3
Total	562.003	495.693	-11,8

1. Dada la particular incidencia de la pandemia de COVID-19 durante el año 2020 y sus consecuencias económicas y laborales, se establecen comparaciones considerando los años 2021 y 2019.

La distribución de los casos por jurisdicción (Gráfico 2) muestra que la provincia de Buenos Aires concentra prácticamente a la mitad de los accidentes *in itinere* notificados (46,9%). Le siguen la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (12,9%), Santa Fe (7,2%) y Córdoba (6,5%). Las provincias con menos casos notificados fueron Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (con el 0,3% del total de los casos *in itinere* notificados) y Santa Cruz (con el 0,1% de los casos).

La desagregación de la provincia de Buenos Aires entre los 24 partidos que conforman el ámbito metropolitano de Buenos Aires y el resto de los partidos, permite observar que esta zona geográfica concentra al 32,5% de los casos. De esta forma, el área comprendida entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 24 partidos de la provincia de Buenos Aires se notificaron el 45,4% del total de siniestros (Gráfico 2).

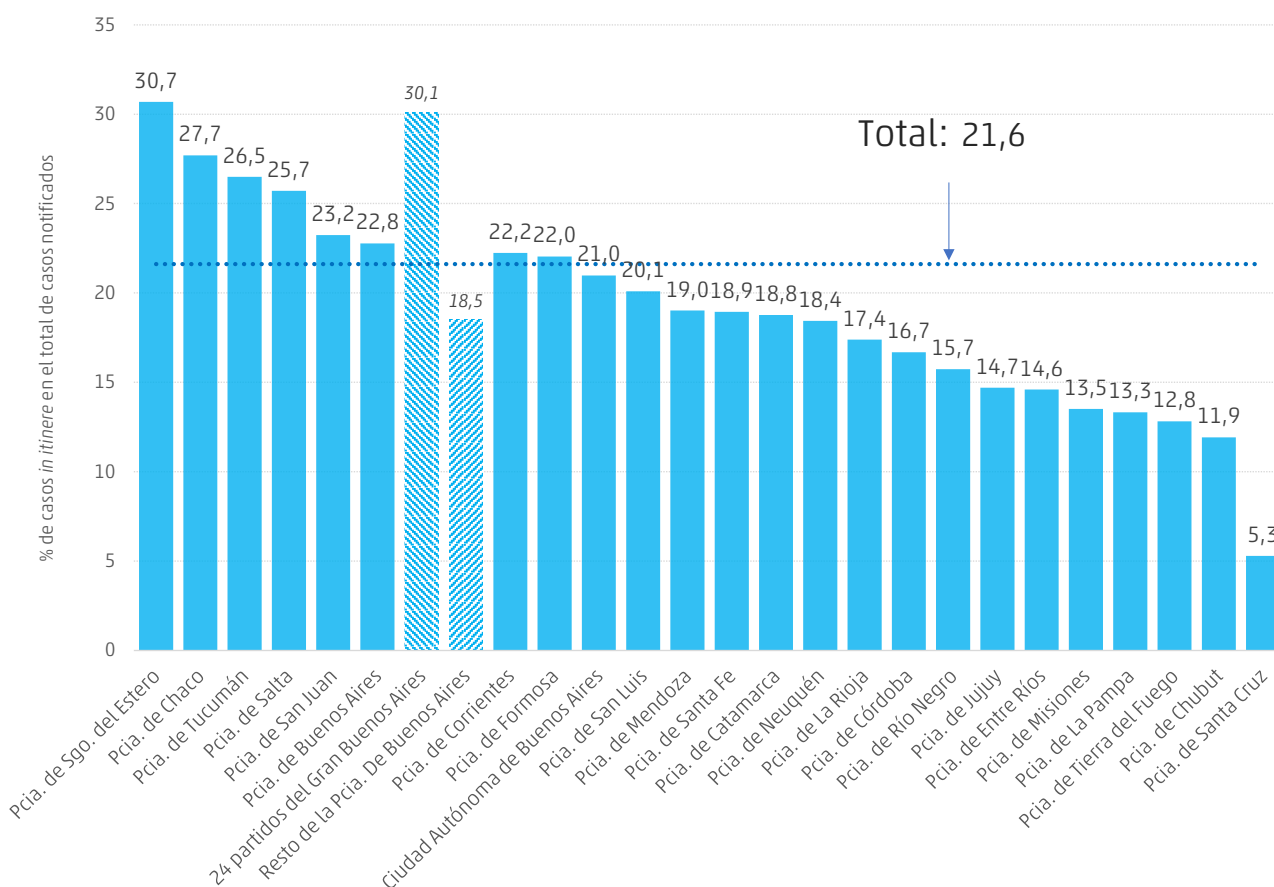
Gráfico 2. Distribución de los accidentes *in itinere* según jurisdicción. Total del sistema. Año 2021



El gráfico 3, por su parte, presenta el porcentaje de casos *in itinere* en el total de casos notificados por provincia. Se observa que en la provincia de Santiago del Estero un poco más de 3 cada 10 accidentes notificados fueron *in itinere*. Le siguieron Chaco, Tucumán y Salta con una relación de 1 de cada 4 casos notificados. También las provincias de San Juan, Buenos Aires, Corrientes y Formosa se ubicaron por encima del porcentaje del total del país. Se destaca la provincia de Buenos Aires, en la

que la desagregación territorial muestra que los 24 partidos del gran Buenos Aires registraron una alta participación de los accidentes *in itinere* en el total de los casos notificados (30,1%), mientras que en el resto del territorio provincial ese mismo porcentaje se ubicó en el 18,5%. Finalmente, Santa Cruz fue la provincia con menor proporción de *in itinere*, con un 5,3% de los casos notificados.

Gráfico 3. Porcentaje de casos *in itinere* en el total de casos notificados según jurisdicción. Total del sistema. Año 2021



Nota: los 24 partidos del Gran Buenos Aires incluyen a Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

El análisis de los casos registrados por sector de actividad muestra que, en términos absolutos, la mayor cantidad de *in itinere* corresponde a la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria² (con 23.256 casos), seguida por la industria manufacturera y el comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas (con 16.359 y 15.019 casos respectivamente) (Cuadro 2).

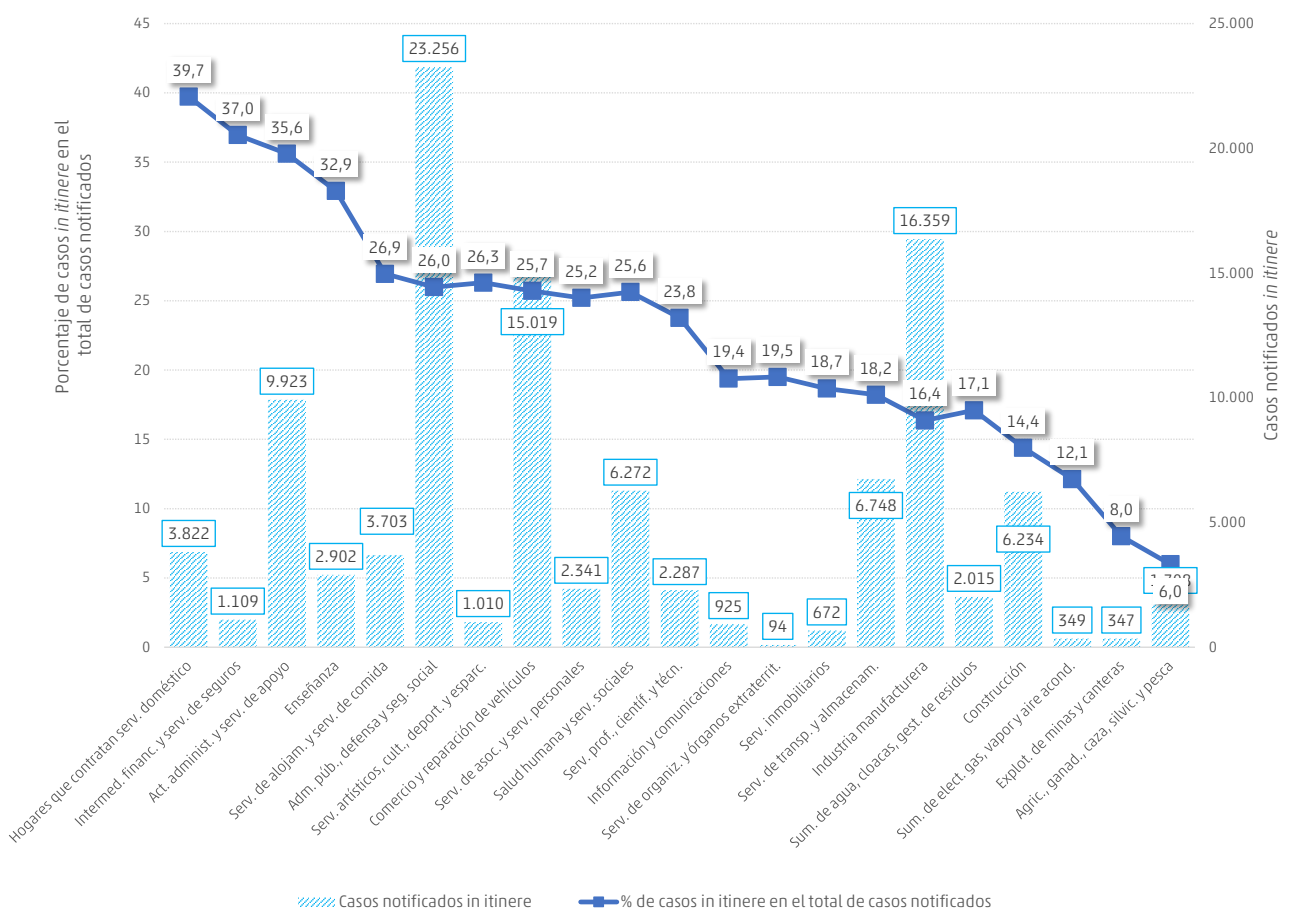
2. Esta actividad económica agrupa gobiernos nacionales, provinciales y municipales que, en su carácter de empleadores, gestionan diversas áreas: educación, salud, fuerzas policiales, administración pública, etc.

Cuadro 2. Cantidad de casos *in itinere* y porcentaje de casos *in itinere* en el total de casos notificados según sector de actividad económica (CIU Rev. 4). Total del sistema. Año 2021

Sector de actividad económica (CIU Rev. 4)	% de casos <i>in itinere</i> en el total de casos notificados	Casos notificados <i>in itinere</i>
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	6,0	1.708
Explotación de minas y canteras	8,0	347
Industria manufacturera	16,4	16.359
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	12,1	349
Suministro de agua, cloacas, gestión de residuos y recuperación de materiales y saneamiento público	17,1	2.015
Construcción	14,4	6.234
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	25,7	15.019
Servicio de transporte y almacenamiento	18,2	6.748
Servicios de alojamiento y servicios de comida	26,9	3.703
Información y comunicaciones	19,4	925
Intermediación financiera y servicios de seguros	37,0	1.109
Servicios inmobiliarios	18,7	672
Servicios profesionales, científicos y técnicos	23,8	2.287
Actividades administrativas y servicios de apoyo	35,6	9.923
Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	26,0	23.256
Enseñanza	32,9	2.902
Salud humana y servicios sociales	25,6	6.272
Servicios artísticos, culturales, deportivos y de esparcimiento	26,3	1.010
Servicios de asociaciones y servicios personales	25,2	2.341
Servicios de hogares privados que contratan servicio doméstico	39,7	3.822
Servicios de organizaciones y órganos extraterritoriales	19,5	94
Sin datos	6,4	50
Total	21,6	107.145

Sin embargo, el sector de servicios de hogares privados que contratan servicio doméstico tiene la mayor proporción de accidentes *in itinere* en el total de casos notificados del sector, de manera tal que prácticamente 4 de cada 10 accidentes corresponden a este tipo de siniestro. Los sectores de intermediación financiera y servicios de seguros y actividades administrativas y servicios de apoyo también tienen una alta participación de los accidentes *in itinere* entre sus casos notificados, con el 37% y 35,6% respectivamente. Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca y explotación de minas y canteras tienen la menor participación (8% y 6%) (Cuadro 2 y Gráfico 4).

Gráfico 4. Cantidad de casos *in itinere* y porcentaje de casos *in itinere* en el total de casos notificados según sector de actividad económica (CIU Rev. 4). Total del sistema. Año 2021



En el siguiente cuadro se observa que el 39,1% de los casos de accidentes *in itinere* registrados fueron de mujeres. En cambio, cuando se trata de accidentes de trabajo el porcentaje de víctimas mujeres se reduce a un 22,2%, mientras que entre las enfermedades profesionales, la proporción de mujeres se ubica en el 21,6%. En este sentido, si bien la relación entre varones y mujeres no se invierte, se observa una feminización de este tipo de siniestro en relación al resto (Cuadro 3).

Cuadro 3. Distribución de los casos notificados según sexo del accidentado y porcentaje de mujeres por tipo de siniestro. Total del sistema. Año 2021

Tipo de siniestro	Sexo		% de mujeres en cada tipo de siniestro
	Mujeres	Varones	
Accidentes <i>in itinere</i>	32,4	17,8	39,1
Enfermedades profesionales	3,7	4,8	21,6
Reingresos	8,1	8,3	25,6
Accidentes de trabajo	55,7	69,1	22,2
Total	100,0	100,0	26,1

Se observa, a su vez, que entre las mujeres los accidentes *in itinere* constituyen casi un tercio de todos los casos notificados en el año, mientras que para los varones estos accidentes representaron menos de un quinto del total de casos.

Caracterización por sexo, edad, forma de ocurrencia y agente material asociado de los accidentes *in itinere* con días de baja

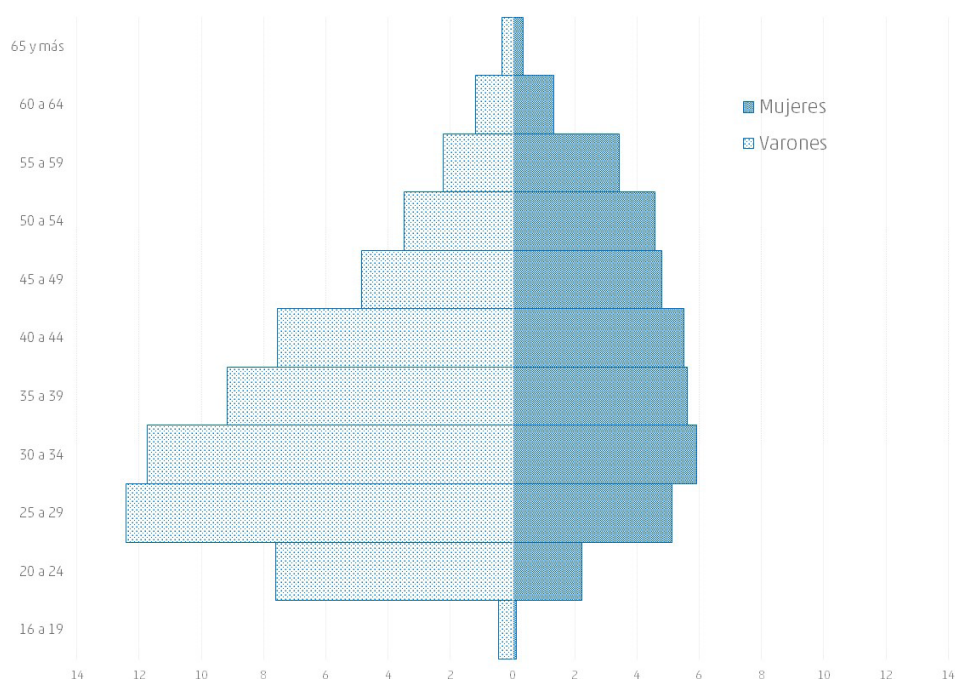
Del total de los accidentes *in itinere* registrados durante el año 2021, se notificaron 104.927 casos de accidentes *in itinere* que tuvieron al menos un día de baja laboral, lo que representa el 97,9% del total de los casos de este tipo de siniestro (Cuadro 4).

Cuadro 4. Casos notificados de accidentes *in itinere* y casos *in itinere* con baja laboral. Total del sistema. Año 2021

Casos notificados de accidentes <i>in itinere</i>	107.145
Casos de accidentes <i>in itinere</i> con baja laboral	104.927

La estructura por sexo y edad de los casos de accidentes *in itinere* con días de baja muestra que, entre los varones, se registra una concentración en las edades más jóvenes, con especial énfasis entre los 26 y los 31 años de edad, mientras que entre las mujeres se observa un comportamiento más uniforme en todas las edades (Gráfico 5).

Gráfico 5. Estructura por sexo y edad de los casos notificados de accidentes *in itinere* con días de baja laboral. Total del sistema. Año 2021



En relación con las formas de ocurrencia, entre las mujeres se observa una predominancia de las caídas que ocurren al mismo nivel que se acentúa con el aumento de la edad de las accidentadas. Entre los 20 y los 34 años, los accidentes por choque de vehículos son los más frecuentes, aunque esta categoría pierde relevancia a medida que avanza la edad. Se observa un comportamiento inverso de los accidentes por pisadas sobre objetos que, si bien mantienen una participación relativamente estable en todos los grupos de edad, tienen un leve incremento en las edades más avanzadas (Gráfico 6.1).

Entre los varones, los accidentes por choques de vehículos y las caídas de personas que ocurren a un mismo nivel mantienen una relación inversamente proporcional conforme avanza la edad. Entre los más jóvenes, predominan los choques de vehículos aunque esta forma de ocurrencia reduce su participación en las edades más avanzadas. En cambio, las caídas comienzan con una baja participación para convertirse en la forma predominante en los últimos tramos de edad (Gráfico 6.2).

Gráfico 6.1. Forma de ocurrencia de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Mujeres. Total del sistema. Año 2021

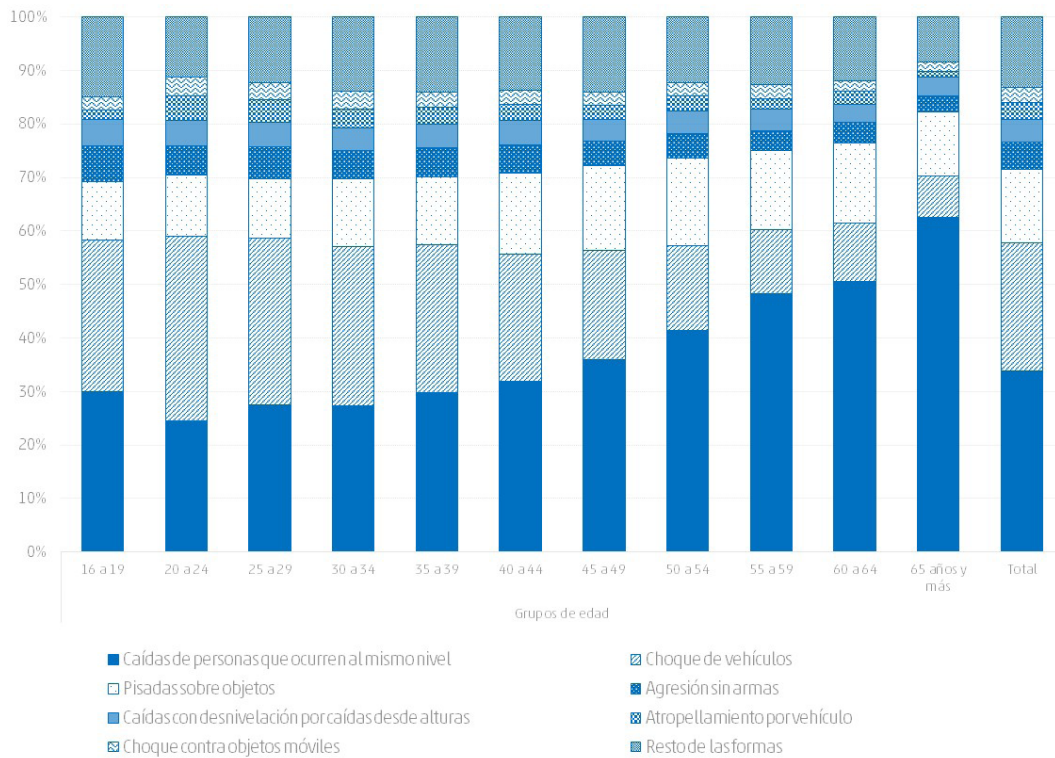
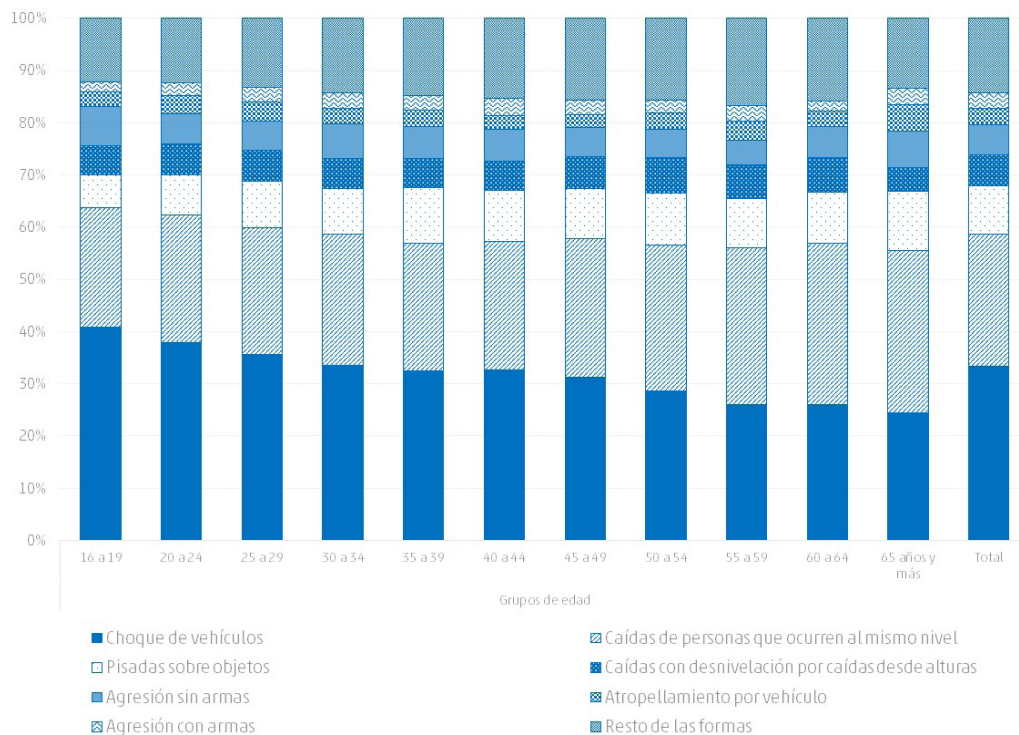


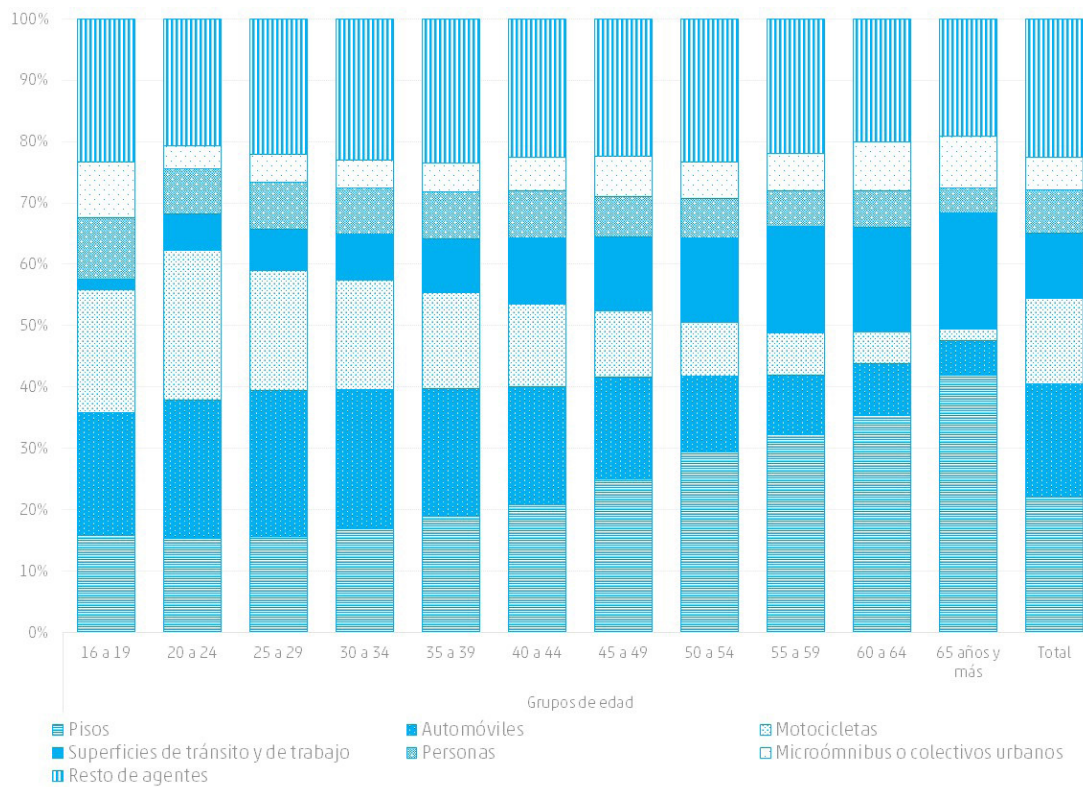
Gráfico 6.2. Forma de ocurrencia de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Varones. Total del sistema. Año 2021



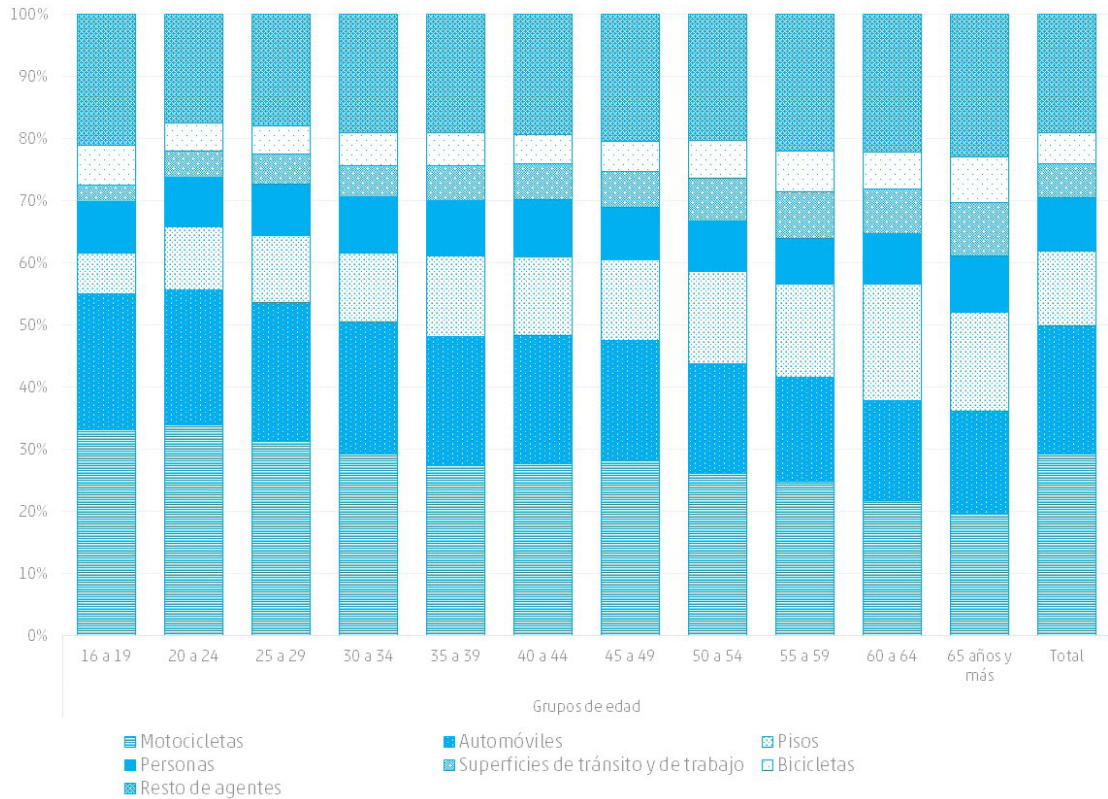
El agente material asociado a los accidentes *in itinere* también tiene comportamientos diferenciales según el sexo y la edad de las personas accidentadas. En el caso de las mujeres, los automóviles y las motocicletas tienen una participación elevada en los grupos de edades más jóvenes: hasta los 34 años, representan a más del 40% de los accidentes *in itinere* con días de baja registrados. Luego, esas categorías reducen su participación por efecto del crecimiento de piso y superficies de tránsito y de trabajo (Gráfico 7.1).

En relación con los varones, las motocicletas y los automóviles representan más del 50% de los accidentes *in itinere* ocurridos a personas de hasta 34 años de edad; y si bien se observa un descenso en la participación de estas categorías, se mantienen relativamente alta en todas las edades. Los pisos mantienen un porcentaje estable a lo largo de todos los grupos de edad, destacándose en el grupo de 60 a 64 años (Gráfico 7.2).

Gráfico 7.1. Agente material asociado de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Mujeres. Total del sistema. Año 2021



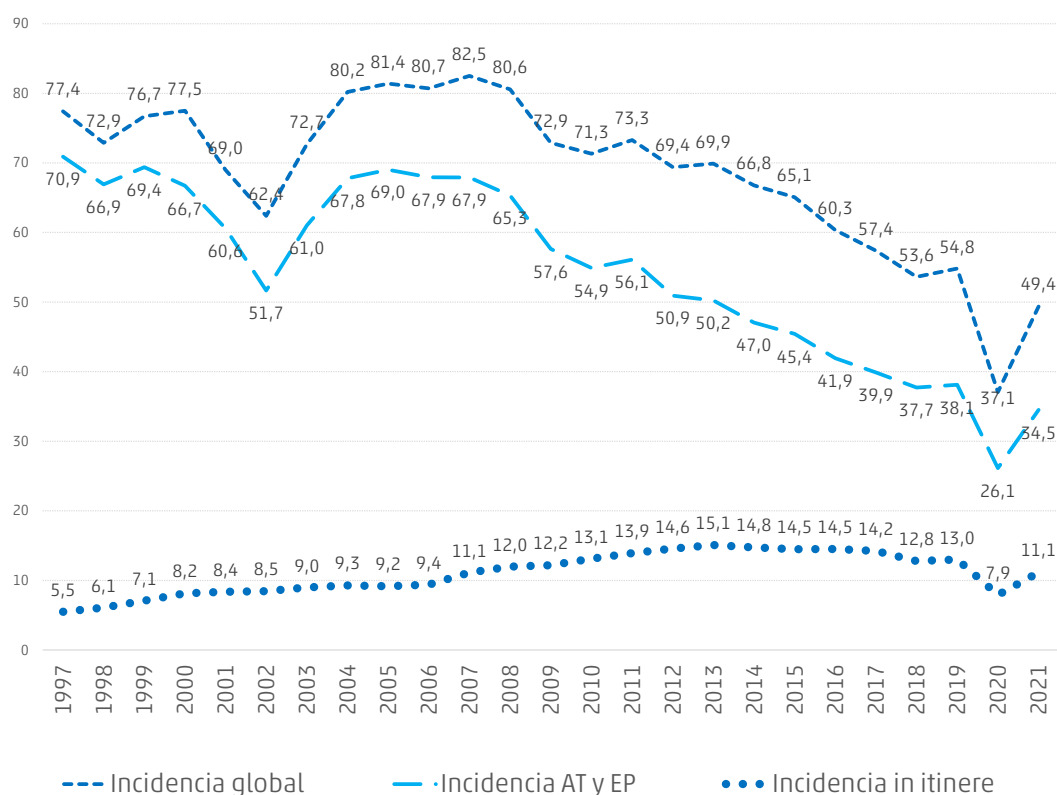
Cuadro 7.2. Agente material asociado de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Varones. Total del sistema. Año 2021



Índices de incidencia AT y EP, *in itinere* y de fallecidas y fallecidos

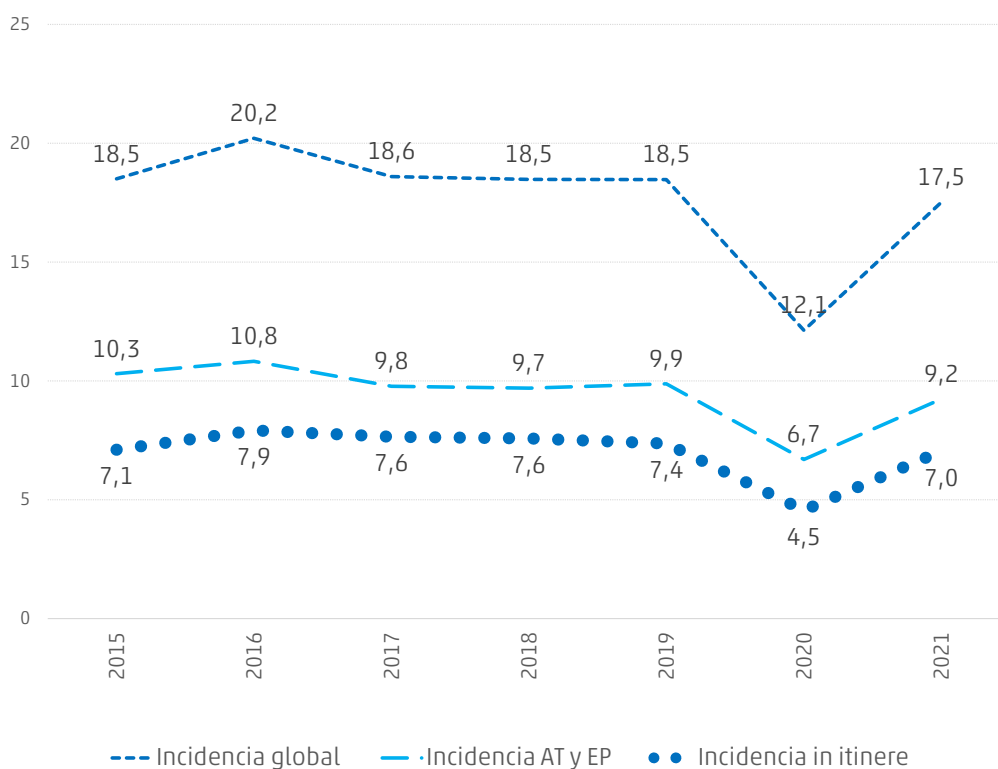
El análisis de la evolución de los índices de incidencia global, AT y EP e *in itinere* muestra que en el caso de las unidades productivas, el comportamiento del índice *in itinere* no se relaciona con el de los índices de incidencia global y AT y EP. Mientras que estos dos últimos tienden a caer desde el comienzo de la serie, el índice de incidencia *in itinere* muestra un crecimiento constante. Considerados de punta a punta, el índice de incidencia *in itinere* creció un 101,8%, mientras que el AT y EP se redujo un 51% y el global un 36,2% (Gráfico 8.1).

Gráfico 8.1 Evolución de los índices de incidencia global, AT y EP e *in itinere* (cada mil trabajadoras/ es cubiertas/os). Unidades productivas. Período 1997-2021



En relación a los índices para casas particulares, el 77,8% de los accidentes notificados del sector de los hogares que contratan servicio doméstico son *in itinere* (Gráfico 4) lo que podría explicar la correspondencia en el comportamiento del índice global en relación al índice de incidencia *in itinere*. En este caso también se observa cierta estabilidad, que comienza la serie en 2015 con un índice de incidencia de 7,1 y termina con 7 de cada mil trabajadoras/as cubiertas/os (Gráfico 8.2).

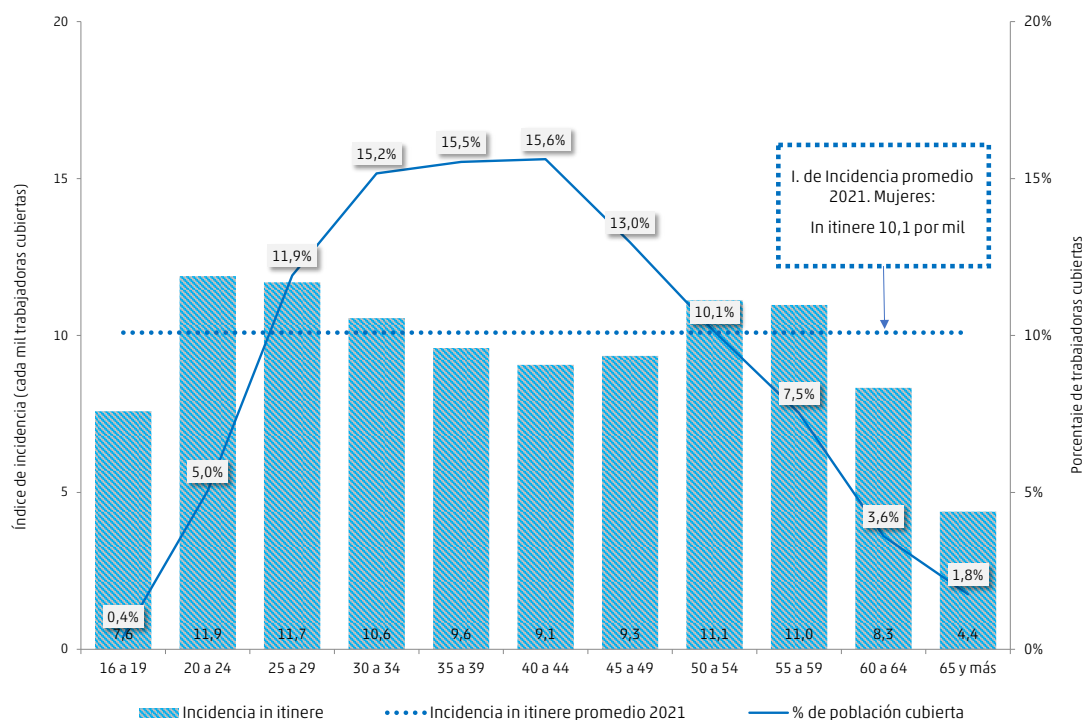
Gráfico 8.2. Evolución de los índices de incidencia global, AT y EP e *in itinere* (cada mil trabajadoras/ es cubiertas/os). Casas particulares. Período 2015-2021



La estructura por edad de la accidentabilidad *in itinere* exhibe características específicas para cada sexo. En las mujeres, el valor más alto del índice de incidencia se registró en las jóvenes de 20 a 24 años, alcanzando los 11,9 accidentes *in itinere* cada mil trabajadoras cubiertas (una cifra 17,8% más elevada que el índice promedio) seguido por el grupo de 25 a 29 años, con una incidencia que se situó en los 11,7 accidentes *in itinere* por mil. Entre los 35 y 49 años, los valores se ubicaron por debajo del índice del total de mujeres, para volver a aumentar entre los 50 y los 59 años (con un valor de 11,1 y 11 accidentes *in itinere* por mil). La incidencia por accidentes *in itinere* alcanza su valor más bajo entre las mujeres de mayor edad, con 4,4 AT y EP por mil mujeres cubiertas (Gráfico 9.1).

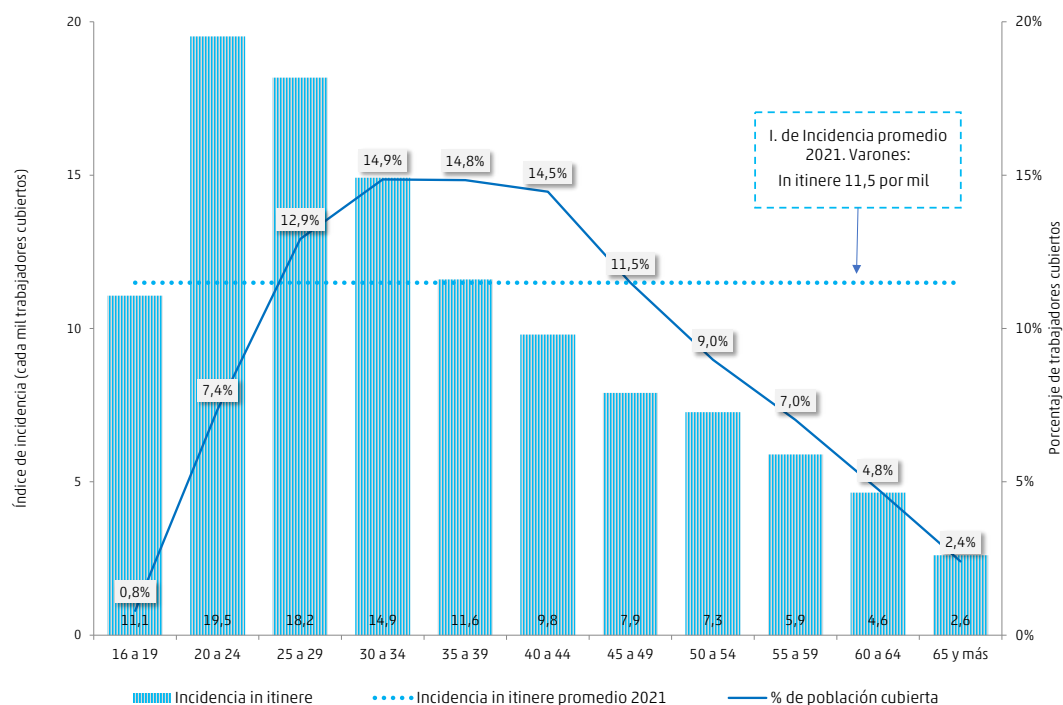
En los varones, por su parte, la tendencia es decreciente conforme avanza la edad del trabajador. En el año 2021 -con excepción del grupo de edad de 16 a 19 años- los mayores índices se observan entre los más jóvenes: entre los 20 y los 24 años, la incidencia se ubicó en los 19,5 accidentes *in itinere* por mil trabajadores cubiertos (un 69,6% por encima del índice total de varones) seguido por el grupo de 25 a 29 años, con una incidencia de 18,2 accidentes *in itinere*. Hasta los 39 años, los valores se mantuvieron por encima del índice total, mientras que en el resto de los grupos se ubicaron por debajo, alcanzando su valor más bajo entre los varones de 65 años y más (2,6 accidentes *in itinere* cada mil trabajadores cubiertos) (Gráfico 9.2).

Gráfico 9.1: Población cubierta, índice de incidencia de *in itinere* (cada mil trabajadoras cubiertas) según edad. Mujeres. Unidades productivas. Año 2021



Nota: el universo corresponde al 98% del total de trabajadoras y trabajadores cubiertos. El 2% restante (218.102 trabajadoras/es) carece de información de sexo y edad, motivo por el cual se excluye del análisis.

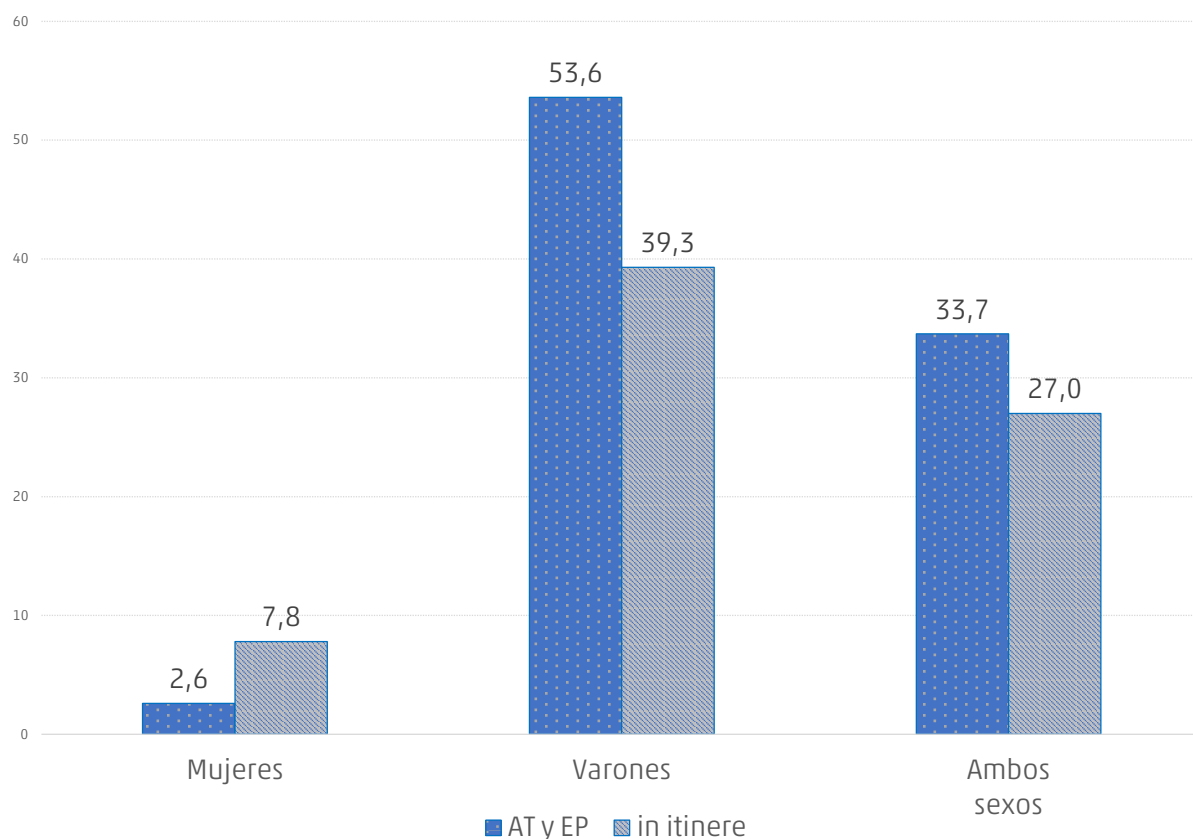
Gráfico 9.2: Población cubierta, índice de incidencia de *in itinere* (cada mil trabajadores cubiertos) según edad. Varones. Unidades productivas. Año 2021



Nota: el universo corresponde al 98% del total de trabajadoras y trabajadores cubiertos. El 2% restante (218.102 trabajadoras/es) carece de información de sexo y edad, motivo por el cual se excluye del análisis.

Finalmente, el índice de incidencia de fallecidas y fallecidos muestra que las mujeres tienen una probabilidad 3 veces mayor de sufrir un accidente mortal cuando se trata de un accidente *in itinere* en relación a un AT y EP. Entre los varones, el índice de incidencia de fallecidos por accidentes *in itinere* es un 36,4% inferior al de AT y EP. Además, es destacable señalar que los accidentes *in itinere* que les ocurren a los varones tienen mayores chances de ser mortales que aquellos que les ocurren a las mujeres (Gráfico 10).

Gráfico 10. Índice de incidencia de fallecidas y fallecidos por AT y EP e *in itinere* (cada millón de trabajadoras/os cubiertas/os) según sexo. Unidades productivas. Año 2021



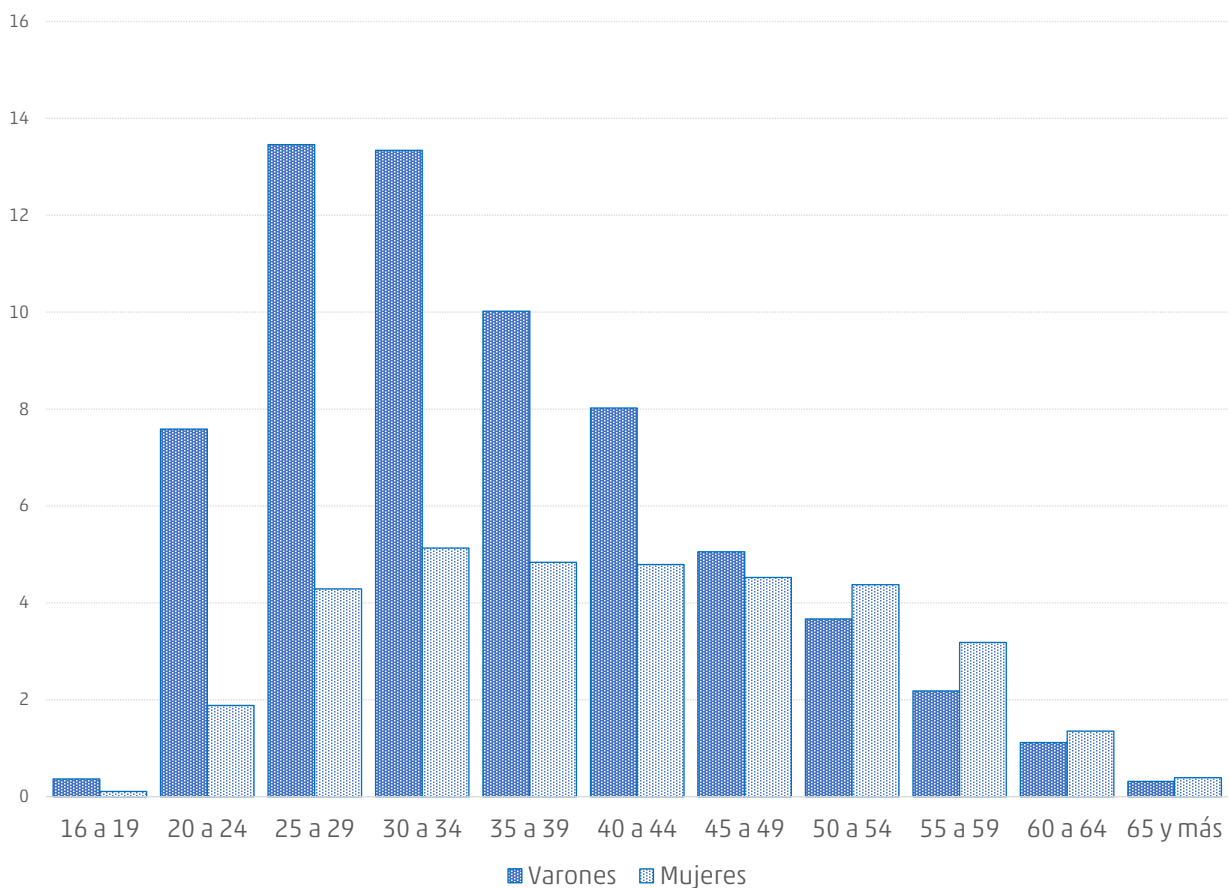
Nota: el universo corresponde al 98% del total de trabajadoras y trabajadores cubiertos. El 2% restante (218.102 trabajadoras/es) carece de información de sexo, motivo por el cual se excluye del análisis.

Accidentes *in itinere* en los 24 partidos del Gran Buenos Aires

Tal como se señaló, los 24 partidos³ que conforman el denominado Gran Buenos Aires (área lindante a la Ciudad de Buenos Aires y que comprende una unidad urbana⁴) concentraron el 32,5% del total de los accidentes *in itinere* notificados durante el año 2021 y, por lo tanto, constituyen una zona de interés para el análisis de este tipo de siniestro.

Los casos notificados de accidentes *in itinere* en los 24 partidos del Gran Buenos Aires fueron 34.848 (Cuadro 5). Cuando se analiza la estructura por sexo y edad, vuelve a mostrar una preeminencia de los varones jóvenes y un comportamiento más homogéneo en el grupo de mujeres según su edad (Gráfico 11).

Gráfico 11. Distribución por sexo y edad de los casos notificados de accidentes *in itinere*. Total del sistema. 24 partidos del Gran Buenos Aires. Año 2021



3. Los 24 partidos del Gran Buenos Aires incluyen a Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

4. INDEC (2003), "Qué es el Gran Buenos Aires". Consultado el 13/10 en indec.gob.ar/dbindec/folleto_gba.pdf

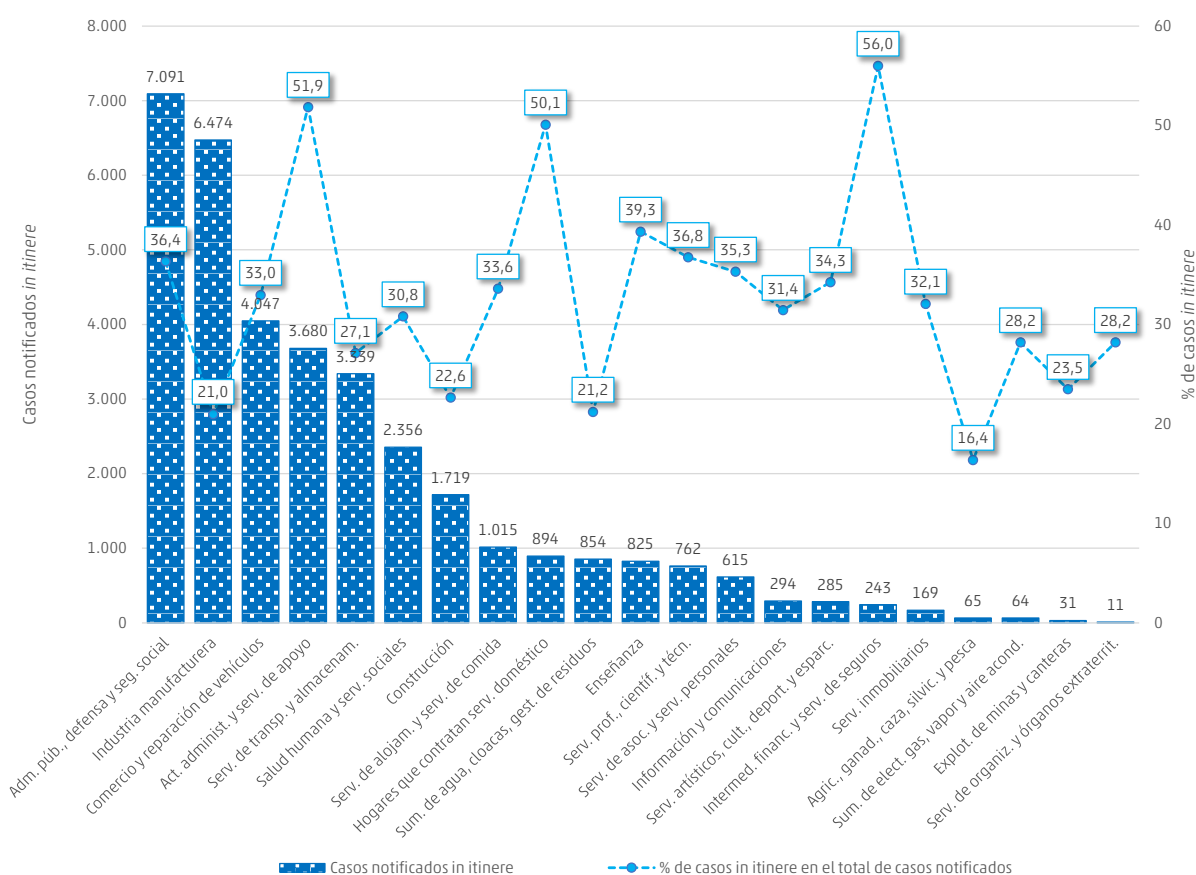
Nuevamente, los sectores de administración pública, defensa y seguridad social obligatoria⁵, industria manufacturera y comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas fueron los que notificaron la mayor cantidad de accidentes *in itinere*, concentrando estos tres a más del 50% del total de casos (Cuadro 5). En la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria, además, casi 4 de cada 10 siniestros notificados correspondió a accidentes *in itinere*, porcentaje que desciende al 21% en el sector de la industria manufacturera. Por su parte, un tercio de los casos notificados del sector comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas correspondió a este tipo de siniestro (Gráfico 12).

Cuadro 5. Casos notificados de accidentes *in itinere* y distribución por sector económico. Total del sistema. 24 partidos del Gran Buenos Aires. Año 2021

Sector de actividad económica (CIIU Rev. 4)	Distribución %	Casos notificados <i>in itinere</i>
Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	20,3	7.091
Industria manufacturera	18,6	6.474
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	11,6	4.047
Actividades administrativas y servicios de apoyo	10,6	3.680
Servicios de transporte y almacenamiento	9,6	3.339
Salud humana y servicios sociales	6,8	2.356
Construcción	4,9	1.719
Servicios de alojamiento y servicios de comida	2,9	1.015
Servicios de hogares privados que contratan servicio doméstico	2,6	894
Suministro de agua, cloacas, gestión de residuos y recuperación de materiales y saneamiento público	2,5	854
Enseñanza	2,4	825
Servicios profesionales, científicos y técnicos	2,2	762
Servicios de asociaciones y servicios personales	1,8	615
Información y comunicaciones	0,8	294
Servicios artísticos, culturales, deportivos y de esparcimiento	0,8	285
Intermediación financiera y servicios de seguros	0,7	243
Servicios inmobiliarios	0,5	169
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	0,2	65
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	0,2	64
Explotación de minas y canteras	0,1	31
Servicios de organizaciones y órganos extraterritoriales	0,0	11
Sin datos	0,0	15
Total	100,0	34.848

5. Esta actividad económica agrupa gobiernos nacionales, provinciales y municipales que, en su carácter de empleadores, gestionan diversas áreas: educación, salud, fuerzas policiales, administración pública, etc.

Gráfico 12. Casos notificados de accidentes *in itinere* y porcentaje de accidentes *in itinere* en el total de casos notificados por sector económico. Total del sistema. 24 partidos del Gran Buenos Aires. Año 2021



En relación a la forma de ocurrencia de los accidentes *in itinere*, se observa una fuerte preeminencia de las caídas de personas que ocurren a un mismo nivel y el choque de vehículos. La primera forma adquiere especial relevancia hacia las edades más avanzadas a expensas, fundamentalmente, del choque de vehículos. El resto de las formas mantiene un comportamiento similar por grupos de edad, con excepción de los accidentes ocasionados por las agresiones con y sin armas, cuya participación pasa del 17,3% entre los 16 y 19 años al 9,9% entre las personas de 65 años y más (Gráfico 13).

El agente material asociado a los accidentes vuelve a mostrar que mientras en las edades más jóvenes los automóviles y las motocicletas son las categorías más relevantes, los pisos y las superficies de tránsito y de trabajo lo son entre edades más avanzadas. En este sentido, vale recordar que son los varones los que más sufren accidentes *in itinere* a edades tempranas.

Gráfico 13. Forma de ocurrencia de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Total del sistema. 24 partidos del Gran Buenos Aires. Año 2021

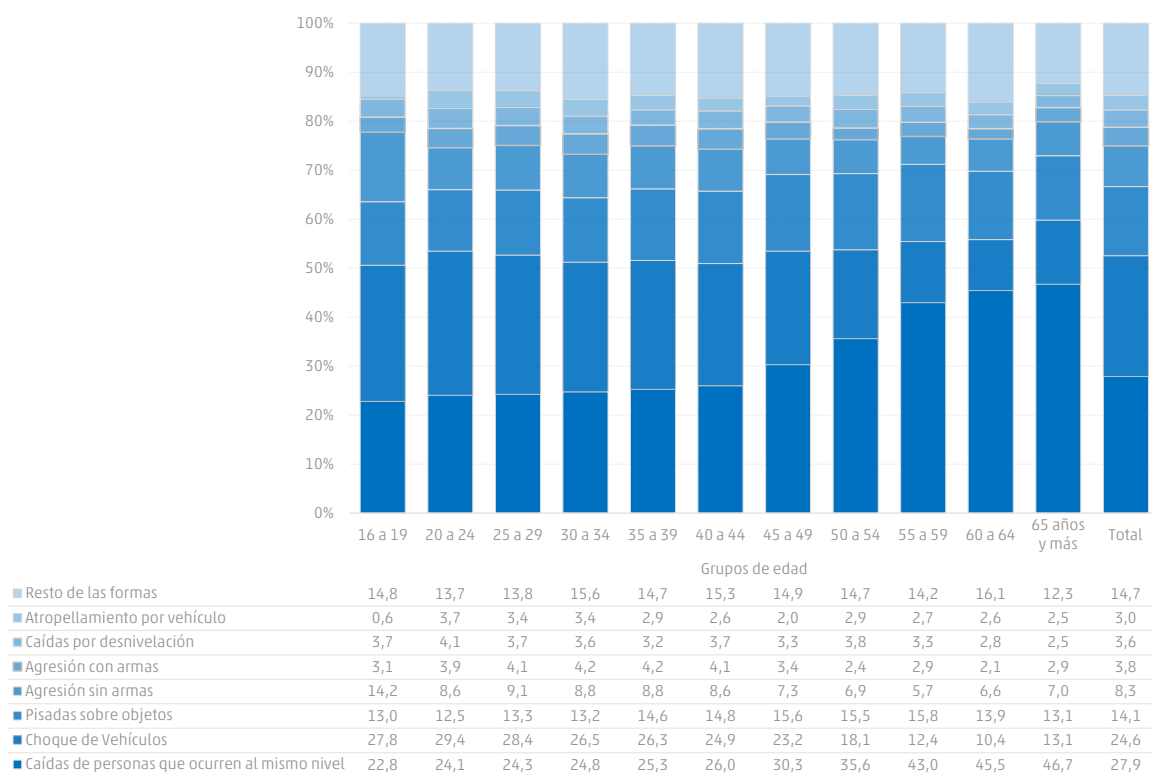
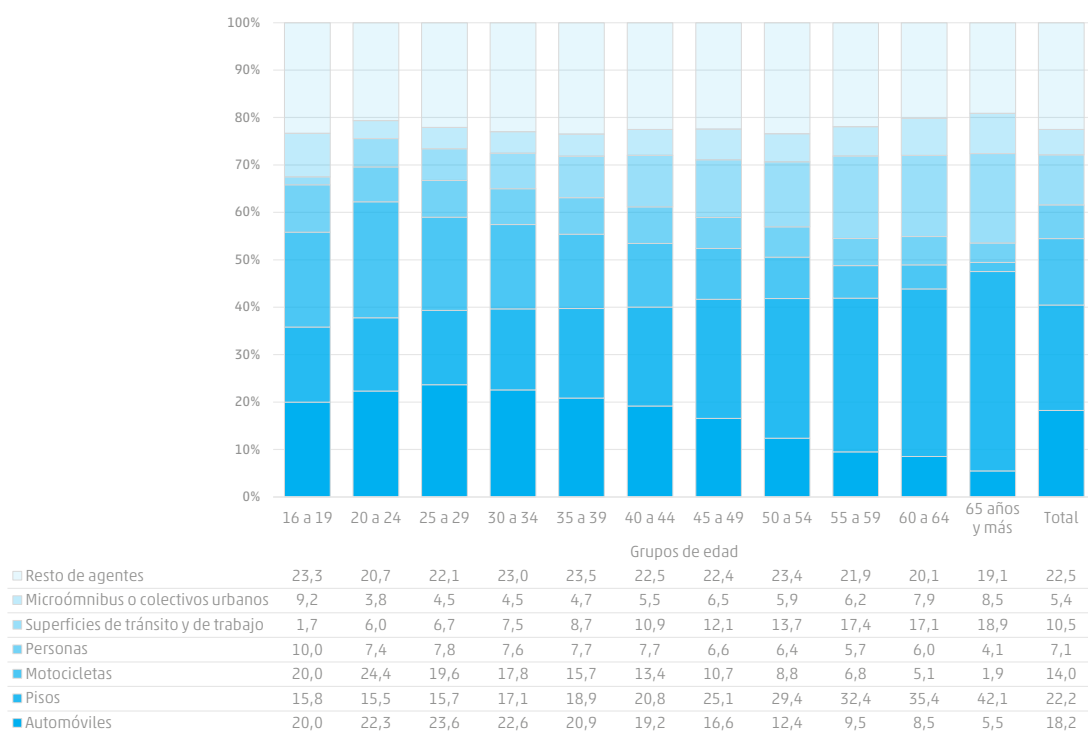


Gráfico 14. Agente material asociado a casos de accidentes *in itinere* con baja laboral por grupos de edad. Total del sistema. 24 partidos del Gran Buenos Aires. Año 2021



Accidentes *in itinere* en el sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

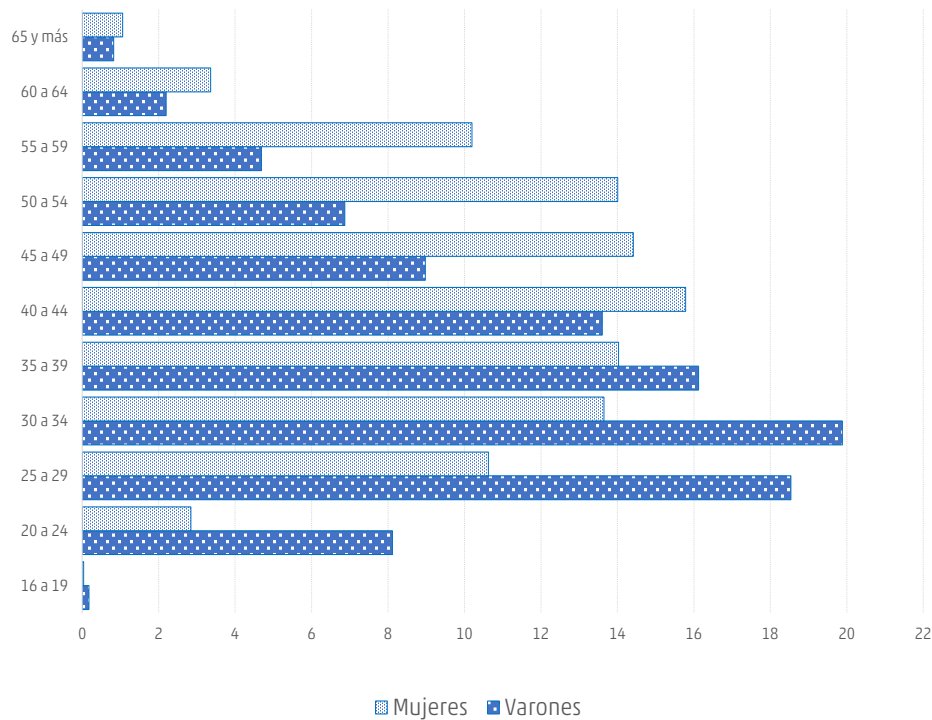
El sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria⁶ es el que mayor proporción de accidentes *in itinere* registró durante el año 2021, con 23.256 casos (un 21,7% del total de *in itinere*). De estos, el 97,1% tuvieron al menos un día de baja laboral (Cuadro 6).

Cuadro 6. Casos notificados de accidentes *in itinere* y casos *in itinere* con baja laboral. Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria. Año 2021

Casos notificados de accidentes <i>in itinere</i>	23.256
Casos de accidentes <i>in itinere</i> con baja laboral	22.772

Nuevamente, se observa que también en este sector los varones jóvenes son más propensos a tener accidentes *in itinere* que sus pares de mayor edad, mientras que entre las mujeres la distribución se presenta más homogénea (Gráfico 15).

Gráfico 15. Distribución por sexo y edad de los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral. Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria. Año 2021



6. Esta actividad económica agrupa gobiernos nacionales, provinciales y municipales que, en su carácter de empleadores, gestionan diversas áreas: educación, salud, fuerzas policiales, administración pública, etc.

El 16,8% de los accidentes *in itinere* notificados en el sector bajo análisis corresponden a policías y los maestros, por su parte, representan al 11,6% de los caso

Cuadro 7. Diez ocupaciones más frecuentes entre los casos notificados de accidentes *in itinere* con baja laboral. Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria. Año 2021

Ocupaciones CIUO-88	%	Cantidad de casos
Policías	16,8	3.822
Agentes de la administración pública de aduanas, impuestos y afines	10,5	2.380
Maestros de nivel superior de la enseñanza primaria	7,9	1.793
Otros operadores de máquinas y montadores	4,4	995
Otros trabajadores de servicios personales a particulares	4,1	930
Oficinistas	4,0	903
Maestros de nivel medio de la enseñanza primaria	3,7	835
Herramientistas y afines	3,5	805
Personal de los servicios de protección y seguridad	2,9	671
Personal de enfermería de nivel medio	2,8	629
Otras ocupaciones	39,5	8.174
Sin datos	0,0	835
Total	100,0	22.772

En el cuadro 8 también se destaca que la provincia de Buenos Aires concentra a casi la mitad de los casos registrados de este tipo de siniestro, con una gran participación de los 24 partidos del conurbano bonaerense, en el que suceden el 65,8% de los accidentes *in itinere* del sector.

Cuadro 8. Distribución de los casos notificados de accidentes *in itinere* por jurisdicción. Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria. Año 2021 (cont.)

Jurisdicción	%	Cantidad de casos
Pcia. de Buenos Aires	46,9	10.684
24 partidos del Gran Buenos Aires	30,9	7.028
Resto de la Pcia. De Buenos Aires	16,1	3.656

Cuadro 8. Distribución de los casos notificados de accidentes *in itinere* por jurisdicción. Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria. Año 2021 (cont.)

Jurisdicción	%	Cantidad de casos
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	10,5	2.384
Pcia. de Mendoza	8,5	1.927
Pcia. de Salta	5,0	1.140
Pcia. de Tucumán	4,6	1.049
Pcia. de Neuquén	3,2	736
Pcia. de Entre Ríos	3,1	716
Pcia. de San Juan	2,8	637
Pcia. de Río Negro	2,4	555
Pcia. de San Luis	2,4	543
Pcia. de Corrientes	2,2	504
Pcia. de Santa Fe	2,1	469
Pcia. de Chubut	1,6	367
Pcia. de Sgo. del Estero	1,2	277
Pcia. de Córdoba	1,0	229
Pcia. de La Pampa	0,6	147
Pcia. de Misiones	0,4	90
Pcia. de Tierra del Fuego	0,4	86
Pcia. de Chaco	0,4	81
Pcia. de Catamarca	0,3	61
Pcia. de Jujuy	0,2	38
Pcia. de Formosa	0,1	28
Pcia. de La Rioja	0,1	16
Pcia. de Santa Cruz	0,0	8
Total	100,0	22.772

Conclusiones

- Los accidentes *in itinere* constituyen el 21,6% del total de casos notificados.
- Es un tipo de siniestro que, en relación al resto, se encuentra feminizado.
- Cuando afecta a los varones, en general, lo hace a edades jóvenes. Entre las mujeres, la edad no se presenta como un factor determinante.
- Ocurren en automóviles y motocicletas cuando se trata de personas jóvenes, y por caídas en edades avanzadas.
- Uno de cada tres accidentes *in itinere* notificados se concentra en los 24 partidos del gran Buenos Aires; en esta área, emerge como forma de ocurrencia la agresión con y sin armas.
- El sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria⁷ lidera la cantidad de casos notificados de este tipo de siniestros.
- Casi un quinto de los agentes del sector de la administración pública, defensa y seguridad social obligatoria que padecen este tipo de accidentes son policías .
- Cuatro de cada diez accidentes notificados por el sector de los hogares que contratan servicio doméstico corresponden a siniestros *in itinere* .
- Los varones tienen más chances de tener un accidente *in itinere* mortal que las mujeres.

7. Esta actividad económica agrupa gobiernos nacionales, provinciales y municipales que, en su carácter de empleadores, gestionan diversas áreas: educación, salud, fuerzas policiales, administración pública, etc.

Anexo metodológico

Fuentes de información

Cobertura del sistema de riesgos del trabajo

La cobertura del sistema de riesgos del trabajo alcanza a todas las trabajadoras y los trabajadores en relación de dependencia formal del sector público y privado, cuya empleadora o empleador tiene una afiliación vigente con una Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART). Las fuentes de información son:

- la declaración jurada que presenta la empleadora o el empleador mensualmente a la AFIP en la que declara la nómina de trabajadoras/es y determina aportes y contribuciones a los distintos subsistemas de la seguridad social, entre ellos el de riesgos del trabajo;
- la información de sexo y edad de la trabajadora o trabajador, surge de la base de datos de la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSeS);
- la información referida a la actividad económica principal que desempeña la empleadora o el empleador en sus establecimientos y por la cual las aseguradoras acuerdan cubrir a las trabajadoras y trabajadores, cuya fuente es el contrato entre empleador y ART.

Las unidades de análisis son las trabajadoras y trabajadores asalariadas/os y registradas/os con cobertura de riesgos del trabajo, declaradas/os por cada empleadora o empleador.

- **Trabajadoras/es en unidades productivas:** comprende a aquellas trabajadoras y trabajadores que se desempeñan en entidades, empresas u organismos públicos o privados, que reúnen a uno o más trabajadoras/es, y que producen bienes o servicio y que cuentan con cobertura de riesgos del trabajo.
- **Trabajadoras/es de casas particulares:** refiere a aquellas trabajadoras y trabajadores que prestan servicios o realizan tareas de limpieza, de mantenimiento u otras actividades típicas del hogar, la asistencia personal y acompañamiento prestados a los miembros de la familia

o a quienes convivan en el mismo domicilio con la empleadora o el empleador, así como el cuidado no terapéutico de personas enfermas o con discapacidad, sin que importe para la empleadora o el empleador lucro o beneficio económico directo. Para evitar sobreestimar la población cubierta de trabajadoras/es de casas particulares, solo fueron consideradas/os aquellas/os trabajadoras/es por los cuales se efectuó pago en concepto de Ley de Riesgos del Trabajo.

Accidentabilidad y la mortalidad laboral

La información surge de los casos notificados por las ART a la SRT y sistematizada en dos registros:

- Registro Nacional de Accidentes Laborales (RENAL)
- Registro de Enfermedades Profesionales (REP)

La unidad de análisis es el caso notificado —una trabajadora o trabajador puede tener más de un accidente o enfermedad en el periodo de tiempo analizado—.

Definición de variables

Actividad económica de la empleadora o empleador: actividad productiva por la cual la empleadora o el empleador contrata una ART y sus trabajadoras/es reciben cobertura de riesgos del trabajo. A partir del año 2019 se utiliza el Clasificador de Actividades Económicas de la AFIP, basado en la Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIIU) revisión 4. En el caso de que la empleadora o empleador realice más de una actividad económica, se asegurará a sus empleadas y empleados por aquella que resulte ser la más riesgosa.

Edad:

- en la cobertura: edad de la trabajadora o trabajador en el mes en el que se lo declara;
- en la accidentabilidad: edad de la trabajadora o trabajador a la fecha del accidente.

Jurisdicción: refiere a la ubicación geográfica donde cumple tareas la trabajadora o el trabajador.

Sexo: variable proxy para un análisis descriptivo de género, en tanto refiere a características biológicas sobre las que se erigen las diferencias en materia de género. Tales diferencias se construyen sobre la base de la percepción que tiene una sociedad respecto de características psicológicas, sociales y culturales de mujeres y varones, y determinan los modos en que las culturas asignan funciones y responsabilidades distintas a la mujer y al varón.

Forma de ocurrencia: variable categórica que describe la forma en la que ocurrió el siniestro.

Agente material asociado: variable categórica que permite clasificar el accidente de trabajo según el agente material en relación con la lesión.

Definición de índices e indicadores

Índice de incidencia AT y EP: cantidad de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales (AT y EP) con al menos un día de baja laboral cada mil trabajadoras/es cubiertas/os (incluye casos con secuelas incapacitantes con o sin días de baja laboral). El índice se calcula para el período de un año.

Índice de incidencia *in itinere*: cantidad de accidentes *in itinere* con al menos un día de baja laboral cada mil trabajadoras/es cubiertas/os (incluye casos con secuelas incapacitantes con o sin días de baja laboral). El índice se calcula para el período de un año.

Índice de incidencia de fallecidas/os por AT y EP: cantidad de trabajadoras/es fallecidas/os por accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, cada millón de trabajadoras/es cubiertas/es. El índice se calcula para el período de un año.

Índice de incidencia de fallecidas/os *in itinere*: cantidad de trabajadoras/as fallecidas/es por accidentes *in itinere*, cada millón de trabajadoras/es cubiertas/os. El índice se calcula para el período de un año.

2021

Accidentes in itinere en el sistema de riesgos del trabajo

» 2021

www.argentina.gob.ar/srt
ayuda@srt.gob.ar

Redes Sociales: **SRTArgentina**