



F I E

FACULTAD DE INGENIERIA DEL EJERCITO
Universidad de la Defensa Nacional

**Agentes lesionantes de la salud ocupacional
de choferes de ómnibus urbanos, suburbanos e interurbanos
en la República Argentina.**

T E S I S

**para la obtención del título de
Magíster en Seguridad e Higiene Ocupacional**

Maestranda: Lic. María Agustina Canalicchio Hidalgo

Directora: Dra. María Cristina Bilotta

Co- Director: Dr. Mariano Ferro

Abril 2019.-

ÍNDICE GENERAL

Agradecimientos	IX
Dedicatoria	X
Resumen	XI
Abstract	XIII
Índice de boletines estadísticos anuales sobre accidentabilidad por sector transporte	XV
Índice de tablas	XVI
Índice de figuras	XVII
Índice de cuadros indicadores de accidentabilidad globales por sector transporte	XIX

CAPÍTULO PRIMERO

INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto del problema	25
1.2. Interrogantes	27
1.3. Delimitación del problema	28
1.4. Justificación y originalidad	29
1.5. Antecedentes de la investigación	29
1.6. Objetivos	33
1.7. Objetivos principal	33
1.8. Objetivos específicos	33
1.9. Objetivos de aplicación práctica	34
1.10. Hipótesis	34
1.11. Glosario	34

1.12. Metodología	38
1.13. Tipo de diseño de investigación.....	38
1.14. Unidad de análisis - Población.....	38
1.15. Tipos de fuentes de datos	38
1.16. Instrumento de relevamiento de datos	39
1.17. Métodos de análisis de datos	40

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2. Definiciones conceptuales, fundamentación teórica.....	41
2.1. La seguridad jurídica	41
2.2. La seguridad ocupacional.....	42
2.3. La seguridad del chofer del transporte público	43
2.4. Mapa de riesgos de la S.R.T.	44
2.4.1. Lesiones tipificadas en la Resolución S.R.T. N° 283/02	46
2.5. La Medicina legal, la ingeniería y la criminalística	47
2.5.1. Clasificación de las lesiones.....	48
2.5.2. El agente vulnerable para la medicina legal.....	54
2.6. La Lesionología forense.....	57
2.7. Riesgo higiénico.....	58
2.7.1. Exposición a los agentes lesionantes.....	58

CAPÍTULO III

MARCO NORMATIVO

3. Marco normativo	61
3.1. Declaración Universal de los Derechos y Deberes del Hombre	61
3.2. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales, Culturales y la Constitución Nacional de la República Argentina	62
3.3. Convenio 155 de la Organización Internacional del Trabajo.....	63
3.4. Ley Orgánica 1/1992 de España sobre protección de la seguridad ciudadana	64
3.5. Nota técnica de prevención 489: Violencia en el lugar de trabajo	64
3.6. Código Civil y Comercial de la Nación Argentina (Ley N° 26.994/14)	68
3.7. Ley de Seguridad Interior N° 24.059/92 de la Nación Argentina	69
3.8. Ley N° 19.587/72 de Higiene y Seguridad en el Trabajo	69
3.8.1. Decreto N° 1.338/96 Reglamentario de Ley HyS	70
3.8.2. Decreto Reglamentario N° 351/79 de la Ley N° 19.587/72	70
3.9. Ley N° 20.744 de Contrato de Trabajo	71
3.9.1. Convenio Colectivo de Trabajo N° 460/1973	73
3.10. Ley sobre Riesgos del Trabajo N° 24.557/95	73
3.10.1. Decreto Reglamentario N° 170/96 de Ley N° 24.557/95	74
3.10.2. Resolución N° 283/2002 – Listado de lesiones a denunciar por las ART.	74
3.10.3. Resolución N° 1604/2007 - Registros de accidentes de trabajo	75
3.10.4. Disposición N° 6/2007 - Notificación de accidentes del trabajo	75
3.10.5. Resolución N° 1.721/04 P.R.A.M.	75
3.10.6. Resolución N° 558/2009 – Procedimiento con accidentes en el ámbito ferroviario, premetro y subterráneos	76
3.11. Ley N° 11.179 Código Penal de la Nación	77
3.11.1. Causas judiciales en Argentina	78
3.12. Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94, otras leyes y decretos	79

3.13. Resolución N° 926/2008 - Secretaría de Transporte	81
3.14. Resolución N° 523/2007 - Sistemas de gestión de SST	83
3.15. Resolución N° 669/2016 de C.N.R.T.	87
3.15.1. Iram N° 3810/2006 Seguridad Vial - Buenas prácticas para el transporte de automotor de pasajeros	88

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS CUALITATIVO DE DATOS

4. Entrevistas a Expertos	90
4.1. Ministerio de Transporte de la Nación	90
4.2. Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte - Caba	91
4.3. Subsecretaría de Transporte de Buenos Aires Provincia	92
4.4. Superintendencia de Riesgos del Trabajo	92
4.5. Instituto Provincial de Educación Laboral de la Sec. de Trabajo de Bs.As.	93
4.6. Comisión Nacional de Regulación del Transporte	94
4.7. Cámara Argentina de Transporte de Pasajeros	96
4.8. Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros	96
4.9. Sindicato Unión Tranviarios Automotor	97
4.10. Luchemos por la vida. Asociación Civil	98
4.11. Instituto de Seguridad y Educación Vial	98
4.12. Asociación Argentina de Empresarios de Transporte	99
4.13. Expertos de la SRT	99
4.14. Expertos de las ART.	100
4.15. Ceil Conicet - Centro de Estudios e Investigaciones Laborales	101
4.16. Ministerio de Trabajo de la Nación	101

4.17. Ministerio de Seguridad de la Nación - Expertos en Seguridad Pública	102
4.18. Expertos en Transporte - Choferes de líneas de ómnibus	103
4.19. Conclusiones del apartado.....	108

CAPÍTULO V

PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO

5. Datos y análisis de estadísticos	111
5.1. Análisis de las estadísticas de boletines anuales sobre accidentabilidad laboral sector transporte desde el año 2008 hasta el 2016.....	155
5.2. Análisis de índices de accidentabilidad globales (6 dígitos del CIIU) desde el año 2008 al 2016 inclusive	156
5.3. Análisis del tablero dinámico sobre accidentabilidad por sector económico máxima desagregación CIIU 711217 correspondiente a transporte urbano, suburbano e interurbano desde el año 2013 al 2016 inclusive.....	158
5.4. Análisis de la estadística de agresiones de terceros hacia los choferes, desde el año 2008 al 2016 inclusive	159
5.5. Conclusiones del apartado.....	164

CAPÍTULO VI
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6. Conclusión Final	167
6.1. Recomendaciones.....	172
6.1.1. Proposición de Medidas Activas y Pasivas de Prevención	172
6.2. Líneas de investigación sugeridas.....	179
6.3. Siglas	180
Apéndices,	
Apéndice A. Respuesta de cuestionarios de organismos consultados	181
Apéndice B. Entrevistas a expertos.....	206
Apéndice C. Estadísticas de indicadores globales de accidentabilidad laboral sector transporte (6 Dígitos del CIIU) desde el 2008 al 2016 inclusive.....	231
Apéndice D. Boletines estadísticos anuales de accidentabilidad laboral por sector transporte desde el 2008 al 2016 inclusive	241
Apéndice E. Sistemas de Protección Cabinas Antivandálicas	276
Bibliografía	279

AGRADECIMIENTOS

Gracias a la Facultad de Ingeniería del Ejército Argentino, por haberme permitido especializarme y en ella, gracias todas las personas que fueron partícipes de este proceso; la Directora de la Maestría, Ing. Purificación Merodo y todos los profesores han sido los responsables de realizar su aporte, que el día de hoy se vería reflejado en la culminación de mi paso por este Instituto.

Muchas gracias a todos mis compañeros, Roberto, Sergio, Germán y Patricia, porque sin ellos muchos interrogantes no hubieran existido y muchas respuestas no se hubiesen alcanzado.

Un agradecimiento en especial a la Directora de esta tesis, Dra. María Cristina Bilotta y al Co-Director, Dr. Mariano Ferro, por la dedicación que tuvo cada uno de ellos en la presente.

María Agustina Canalicchio Hidalgo

DNI 26.796.569

DEDICATORIA

A la memoria de mi padre Ramón César, viajante y transportista, quien en 1998 perdió su vida, a causa de un accidente de trabajo en una ruta argentina. A pesar de la distancia física sé que estás conmigo y fuiste la motivación principal de esta tesis.

Maria Agustina Canalicchio Hidalgo

RESUMEN

El propósito de esta tesis es lograr que se conozca sobre los agentes lesionantes que afectan la integridad corporal de los choferes de ómnibus urbanos, suburbanos e interurbanos en la República Argentina. La delimitación ha sido desde el año 2008 al 2016 inclusive. Se comienza en el año 2008 debido a la publicación de una resolución ministerial donde se disponía la obligatoriedad de implementar un sistema de protección antivandálico para los ómnibus a nivel nacional, con el fin de proteger la salud de los trabajadores al volante. Los objetivos principales en el desarrollo de esta investigación han sido: describir la situación de las condiciones y medio ambiente laboral de los trabajadores del transporte público de pasajeros, según la opinión de expertos y su relación con los riesgos de violencia física donde resulta lesionada su integridad corporal. Analizar y evaluar los criterios del sistema de clasificación de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Se elaboraron cuestionarios con preguntas para cada grupo de expertos, teniendo en cuenta el organismo al que pertenecían. A ciertos organismos públicos y/o privados se concurrió personalmente, y, se entrevistó a los expertos quienes respondieron en forma verbal y directa. De igual forma, se entrevistó en las paradas de descanso, a choferes de ocho (8) líneas de colectivos que circulan por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense. Posteriormente, se han identificado y analizado bibliografía, legislación, normas técnicas de prevención internacional, y, códigos, leyes, y causas judiciales a nivel nacional. Seguidamente, se analizaron estadísticas de accidentabilidad laboral por sector económico, sobre transporte globales de la S.R.T., y, a si también índices de siniestralidad con seis (6) dígitos del CIIU, desde los años 2008 al 2016 inclusive. En el transcurso de la investigación se ha producido un hallazgo empírico, detectando la ausencia de más de 55.000 choferes, en las estadísticas a partir del año 2012, y así sucesivamente hasta el año 2016 inclusive. Finalmente, se encontraron estadísticas específicas del transporte urbano, suburbano e interurbano, en el CIIU 6 dígitos número 711217.

Desde el año 2013 al 2016 inclusive se efectuó un promedio de los trabajadores al volante cubiertos, y, arrojó un total de más de 14.000 choferes, protegidos por compañías de aseguradoras de riesgos del trabajo. En tal sentido, al evaluar y cuantificar las estadísticas obtenidas de los años en cuestión, se elaboraron estadísticas propias, obteniendo finalmente más de 160 casos de choferes siniestrados, de ellos más de 130 han sido heridos de bala y más de 30 heridos de arma blanca. Para dar continuidad, se ha ponderado la percepción de calidad de vida, medio ambiente laboral y de las condiciones de empleo de los choferes. Finalmente, el propósito ha sido visibilizar los escasos estudios sobre estos agentes lesionantes que afectan a los choferes y la carencia de una clasificación de los mismos en el registro de agentes de riesgos laborales como factores de riesgo que actúan como agentes lesionantes de la integridad corporal. Se recomendaron sistemas técnicos de protección para implementar en los ómnibus, tendientes a la protección de la vida y la salud de los choferes, debido a la prioridad que implica la prevención de las condiciones inseguras en el ambiente laboral en el cual se desarrollan los mismos.

Palabras clave: Transporte - riesgos - integridad corporal - agentes lesionantes - trabajo - salud ocupacional.

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to get to know about the health agents lesionantes that affect the bodily integrity, of urba, suburban and interurban bus drivers in the Argentine Republic. The delimitation has been from 2008 to 2016 inclusive. It began in 2008 due to the publication of a ministerial resolution where it is compulsory to implement a system of vandal protection for buses nationwide, in order to protect the health of workers at the wheel. The main objectives in the development this investigation have been: To describe the situation of the conditions and working environment of the workers of the public transport of passengers, according to the opinion of experts and its relationship with the risk of physical violence where is injured his bodily integrity. Analyze and evaluate the criteria of the classification system of the Superintendency of Occupational Risks. Questionnaires were drafted with questions for each group of experts, taking into account the body to which they belonged. Some public and / or private organizations attended personally, and the experts were interviewed, who responded verbally and directly. Similarly, drivers of eight (8) bus lines that circulate through the Autonomous City of Buenos Aires and the Buenos Aires suburbs were interviewed at rest stops. Subsequently, bibliography, legislation, technical norms of international prevention, and, codes, laws, and court cases at the national level have been identified and analyzed. Next, statistics on labor accidents by economic sector, on global transportation of the S.R.T., and also on accident rates with six (6) digits of the ISIC, from the years 2008 to 2016 included were analyzed. During the course of the investigation there has been an empirical finding, an absence of more than 55,000 drivers has been detected in the statistics as of 2012, and so on up to and including 2016. Finally, specific statistics of urban, suburban and interurban transport have been found in the 6-digit ISIC number 711217.

From 2013 to 2016, an average of the workers at the wheel was included, and the total of more than 14,000 drivers, protected by insurance companies of labor risks. In this sense, when evaluating and quantifying the statistics obtained from the years in question, their own statistics were elaborated, finally obtaining more than 160 cases of injured drivers, of them more than 130 have been wounded by bullets and more than 30 wounded of stab wounds. To give continuity, the perception of quality of life, work environment and the conditions of employment of drivers has been weighted. Finally, the aim has been to visualize the limited studies on these agents lesionantes affecting drivers and the lack of a classification of the same in the register of agents of risks such as risk factors that act as health agents lesionantes of bodily integrity. It is recommended technical protection systems to implement in the bus, those tending to the protection of life and health of drivers, due to the priority that implies the prevention of unsafe conditions in the work environment and the quality of them.

Key words: Transport - risks - bodily integrity - health agents lesionantes - work – occupational health.

Índice de Boletines Estadísticos
Anuales sobre Accidentabilidad por Sector Transporte

Número	Página
I. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2008	112
II. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2009	113
III. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2010	114
IV. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2011	115
V. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2012	116
VI. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2012	117
VII. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2013	118
VIII. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2013	119
IX. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2014	120
X. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2015	121
XI. Tabla N° 3: Casos notificados según naturaleza de la lesión –Año 2016	122

Índice de Tablas

Número		Página
I.	Tabla 2: Tasas de homicidios ocupacionales de NIOSH	25
II.	Tabla III: Formas de accidentes - Descripción	124
III.	Tabla III: Formas de accidentes - Otras formas de accidente	124
IV.	Tabla IV: Agentes materiales asociados – Descripción	125
V.	Tabla IV: Agentes materiales asociados – Descripción	126
VI.	Tabla V: Tabla de Naturaleza de la lesión	127

Índice de Figuras

Número		Página
I.	Figura 1: Manual Buenas Prácticas-Transporte de Carga S.R.T.	30
II.	Figura 2: Manual Buenas Prácticas-Transporte de Pasajeros S.R.T.	30
III.	Figura 3: Etiología y Morfología - Manual de Medicina Legal	49
IV.	Figura 4: Armas Blancas - Manual de Medicina Legal	50
V.	Figura 5: Fórmula energía cinética – Manual de Medicina Legal	51
VI.	Figura 6: Foto 6: Heridas cortantes – Manual de Medicinal Legal	52
VII.	Figura 7: Foto 7: Lesión contusocortante – Manual de Medicinal Legal	55
VIII.	Figura 8: Los Agentes Lesionantes	59
IX.	Figura 9: Indicadores anuales globales de accidentabilidad – Año 2016	128
X.	Figura 10: Índice de accidentabilidad laboral – Año 2008	129
XI.	Figura 11: Informe de accidentabilidad laboral– Año 2009	130
XII.	Figura 12: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2010	130
XIII.	Figura 13: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2011	131
XIV.	Figura 14: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2012	131
XV.	Figura 15: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2013	132
XVI.	Figura 16: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2014	132
XVII.	Figura 17: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2015	133
XVIII.	Figura 18: Índices de accidentabilidad laboral – Año 2016	133
XIX.	Figura 19: Accidentabilidad por sector económico – Año 2013	149
XX.	Figura 20: Accidentabilidad por sector económico – Año 2013	149
XXI.	Figura 21: Accidentabilidad por sector económico - Año 2014	150
XXII.	Figura 22: Accidentabilidad por sector económico - Año 2014	150
XXIII.	Figura 23: Tablero dinámico de accidentabilidad - Año 2014	151

XXIV.	Figura 24: Tablero dinámico de accidentabilidad - Año 2015	151
XXV.	Figura 25: Tablero dinámico de accidentabilidad - Año 2015	152
XXVI.	Figura 26: Tablero dinámico de accidentabilidad - Año 2016	152
XXVII.	Figura 27: Tablero dinámico de accidentabilidad - Año 2016	153
XXVIII.	Figura 28: Lesiones tipificadas según Resolución S.R.T. 283/02	154
XXIX.	Figura 29: Mapa del Gran Buenos Aires	163
XXX.	Figura 30: Fotografía rregistrada en Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil	175
XXXI.	Figura 31: Fotografía rregistrada en Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil	176
XXXII.	Figura 32: Fotografía rregistrada en Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil	176
XXXIII.	Figura 33: Fotografía rregistrada en Cabo Frio, Rio de Janeiro, Brasil	177

**Índice de Cuadros Indicadores de Accidentabilidad Globales
Por Sector Transporte**

Número	Página
I. Cuadro 1: Indicadores de accidentabilidad – Año 2008	134
II. Cuadro 2: Indicadores de accidentabilidad, hoja 3 – Año 2008	135
III. Cuadro 3: Indicadores de accidentabilidad – Año 2009	135
IV. Cuadro 4: Indicadores de accidentabilidad, hoja 3 – Año 2009	136
V. Cuadro 5: Indicadores de accidentabilidad – Año 2010	136
VI. Cuadro 6: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2010	137
VII. Cuadro 7: Indicadores de accidentabilidad – Año 2011	138
VIII. Cuadro 8: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2011	139
IX. Cuadro 9: Indicadores de accidentabilidad – Año 2012	139
X. Cuadro 10: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2012	140
XI. Cuadro 11: Indicadores de accidentabilidad – Año 2013	141
XII. Cuadro 12: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2013	141
XIII. Cuadro 13: Indicadores de accidentabilidad – Año 2014	142
XIV. Cuadro 14: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2014	142
XV. Cuadro 15: Indicadores de accidentabilidad – Año 2015	143
XVI. Cuadro 16: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2015	143
XVII. Cuadro 17: Indicadores de accidentabilidad – Año 2016	144
XVIII. Cuadro 18: Indicadores de accidentabilidad, CIIU 6 dígitos – Año 2016	144

CAPÍTULO PRIMERO

INTRODUCCIÓN

Esta tesis trata sobre la descripción, análisis, evaluación y clasificación de las lesiones, que afectan la integridad corporal de los choferes de ómnibus urbanos, suburbanos e interurbanos en la República Argentina. Los temas que se analizarán son el trabajo y la salud. Siendo un fenómeno de múltiples causas, el abordaje estará dentro del campo de las ciencias de la seguridad e higiene ocupacional, y el derecho laboral. Se profundizó la cuestión, observando que a nivel nacional ha sido escasamente estudiada la seguridad y la salud ocupacional de los choferes del transporte público de pasajeros, durante los años 2008 al 2016 inclusive, y, la clasificación de estas lesiones justamente como accidentes de trabajo en la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

Se eligió el año 2008 como comienzo para la investigación, debido a la publicación durante ese año de la Resolución N° 926 de la Secretaría de Transporte. En la misma se había establecido la obligatoriedad de incorporar de un sistema de protección antivandálico para el conductor de transportes urbanos y suburbano de pasajeros en todo el territorio a nivel nacional. Como consecuencia de haberse visibilizado la problemática mediante la norma, quien, en el considerando, explícitamente refiere que existen algunas zonas en el área metropolitana de Buenos Aires donde se han generado situaciones de violencia sobre conductores de ómnibus urbanos, por lo cual aconsejan la adopción de medidas precautorias, para asegurar las máximas condiciones de confort y seguridad para los choferes.

Durante la investigación, en la página web de la SRT, se obtienen los boletines estadísticos anuales sobre accidentabilidad laboral por actividad, asignándole al sector de transporte el CIU (Clasificador Industrial Internacional Uniforme) N° 711.

En tal sentido, se hallaron las estadísticas por sector transporte globales, en el lapso de los años 2008 al 2016 inclusive, donde, se promedió de más 600.000 mil trabajadores del transporte cubiertos, y, de ellos un total de más de 1.600 casos notificados. Según la naturaleza de la lesión, por heridas de bala, existieron más de 1.000 casos y por heridas de arma blanca más de 600 casos.

Durante la búsqueda exhaustiva se hallaron nuevas estadísticas públicas de la SRT, donde a partir del año 2012 se incorpora una nueva tabla con los indicadores de accidentabilidad a seis (6) dígitos para la población cubierta clasificada en la revisión tres (3), de los indicadores de accidentabilidad globales, por sector económico. Ahí, ingresando con el CIIU de seis (6) dígitos, se encuentran discriminados los diferentes códigos CIIU, asignados a cada transporte en particular.

Se analizó el CIIU N° 711217, que corresponde al transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos), y, se obtuvo un total de más de 300.000 trabajadores asegurados desde el año 2008 al 2016 inclusive. Elaborando los cuadros a partir de la estadística, se produjo un hallazgo empírico, se detectó que en el año 2011 había una totalidad de más de 70.000 choferes y al año siguiente, en 2012 pasaron a ser aproximadamente un total de menos de 20.000 asegurados, es decir, hubo una ausencia de alrededor de más de 50.000 trabajadores, de los cuales se desconocen datos, ya sea que hayan trabajado sin cobertura o por motivos de ajustes laborales hayan quedado sin trabajo, en el sector específico del transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros.

Para dar continuidad, mediante el CIIU 711217 indicado en el párrafo anterior, a través de los tableros dinámicos de accidentabilidad de la SRT, se analizaron los años publicados por la superintendencia, es decir, desde el 2013 al 2016 inclusive. Se efectuó un promedio de los cuatro (4) años publicados, arrojando un total de más de 14.000 trabajadores asegurados por ART, del transporte urbano, suburbano e interurbano.

De ese promedio de población de choferes, según naturaleza de la lesión, han resultado un total de más de 160 casos de trabajadores siniestrados, de los cuales más de 30 han sido notificados como heridos de bala. De ellos, 130 aproximadamente estuvieron con baja y solo 3 resultaron fallecidos.

De los heridos por arma de fuego, ha resultado afectada la integridad corporal en miembros superiores y en menor proporción en los miembros inferiores. Seguidamente, se obtuvieron un total de más de 30 choferes heridos de arma blanca, terminando con baja casi la misma cantidad, y, unos pocos registrados sin baja. Aquí, las partes del cuerpo de estos trabajadores que no han resultado inocuas han sido los miembros superiores y la cabeza.

Continuando en encontró la Resolución de la SRT N° 1.604/07, donde se observa en la Tabla III que se le asigna el código 900 a la denominación “Otras formas de accidente, no clasificadas bajo otros epígrafes, incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos suficientes”, y, debajo se verifica los códigos 909 para “Agresión con armas” y el número 910 para “Agresión sin armas”. En la misma normativa, al comienzo de la tabla IV, refiere sobre los agentes materiales asociados, y, asigna los códigos 60100 al término “Arma de fuego” y el código 60200 a “Arma blanca”.

En el segundo capítulo, se formuló el marco teórico, las definiciones conceptuales y su fundamentación. Se relacionan las seguridades, es decir, la jurídica, en cuanto al derecho laboral que lo asiste, y, la seguridad ocupacional del chofer del transporte público. Luego se destacó el mapa de riesgos de la SRT, con las lesiones tipificadas según una norma. Se conecta la medicina legal, la ingeniería y la criminalística, y, se describieron los agentes vulnerables o también llamados lesionantes.

Se descubre el estudio de estos agentes lesionantes mediante otra ciencia, parte de la medicina, llamada la lesionología forense, que estudia las cuestiones de lesiones y muertes, y se ocupa del aspecto jurídico, etiopatogénico, morfológico y evolutivo.

En la clasificación de las lesiones según el agente productor y el mecanismo lesional, se encuentran la etiología del agente productor: Armas blancas, que producen heridas incisivas o cortantes, punzantes, punzocortantes y contuso cortantes; y, los proyectiles de armas de fuego, que producen lesiones contusas. Finalmente, se relaciona el riesgo higiénico y la exposición a los estos agentes lesionantes que afectan la salud ocupacional de los trabajadores al volante.

En el tercer capítulo, se describe el marco normativo, donde han sido escrutadas todas las normas relativas a las declaraciones universales de derechos, pactos, convenios, nuestra Constitución Nacional., demás leyes y notas técnicas de prevención internacionales. A su vez, se consideraron varios códigos argentinos, leyes sobre seguridad pública, sobre salud ocupacional, trabajo, decretos reglamentarios de las normas, y resoluciones de la SRT, para notificaciones de accidentes de trabajo.

Para dar continuidad, se destacaron leyes sobre tránsito nacional, provinciales, entre otras, y, se describen causas judiciales en Argentina. Se nombran resoluciones sobre sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, y, otras sobre procedimientos preventivos y de tratamientos para los trabajadores expuestos a hechos violentos cuyo resultado sea la muerte o lesiones y donde se haya puesto en riesgo la vida del conductor.

En el cuarto capítulo, se describe la situación a nivel nacional, habiéndose realizado el trabajo de campo, efectuando entrevistas personalizadas, a expertos en transporte, más precisamente a distintos choferes de ocho (8) líneas de colectivos, que circulan por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y por el conurbano bonaerense. Han sido entrevistados en cercanías a la Plaza Miserere, en el barrio de Caballito, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y, el resto en Puente la Noria, del Gran Buenos Aires.

Se efectuaron entrevistas a expertos de organismos públicos, y privados, como ser la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, y la Unión Tranviarios Automotor, y otros profesionales expertos en la temática que brindaron respuestas a los cuestionarios. El resto de los organismos consultados manifestó no poseer información sobre la cuestión.

En el quinto capítulo, se analizaron las estadísticas de los boletines anuales sobre accidentabilidad laboral del sector transporte; a su vez, se evaluaron los índices de accidentabilidad globales de 6 dígitos del código internacional industrial uniforme (CIU), durante los años 2008 al 2016 inclusive.

Seguidamente, se analizaron y evaluaron los tableros dinámicos sobre accidentabilidad por sector económico, por máxima desagregación, desde el año 2013 al 2016 inclusive. Con los datos de los boletines, cuadros y tableros dinámicos de la SRT, se elaboraron estadísticas propias, donde hubo hallazgos empíricos por parte de esta autora.

Para dar continuidad, se analizó y se elaboraron estadísticas propias, a partir de los datos sobre agresiones de terceros hacia los choferes, extraídos de repositorios digitales de los medios gráficos de circulación nacional, que han permitido identificar que este tipo de sucesos y que se encuentran escasamente visibilizados. En tal sentido, se analizó la información obtenida del Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional de Estados Unidos, y, la implementación de la tarjeta magnética sube en Argentina. Se confeccionaron cuadros representativos de la información recabada para cada análisis en particular.

En el capítulo sexto, se expresa la conclusión final, recomendando sistemas de protección para la vida de los trabajadores al volante. Se proponen medidas pasivas y activas de prevención; como así también la clasificación de los agentes lesionantes mecánicos o agentes vulnerables o lesivos a la integridad corporal al registro de agentes de riesgos laborales, a consideración de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

En tal sentido, se elaboraron líneas de investigación, donde se relaciona los agentes lesionantes con otras ciencias diferentes a las descriptas, desde la perspectiva laboral. Finalmente, sugiere que la mejora de la seguridad real podría aumentar con la eficaz aplicación de la seguridad técnica.

1.1. Contexto del problema

El Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional de Estados Unidos de Norteamérica, publica bajo el título “La prevención del homicidio en el lugar de trabajo” estadísticas donde los choferes son la ocupación con la tasa más alta de homicidios ocupacionales (NIOSH,1993).

En ese informe, los investigadores Kraus y Davis en 1987; y luego Castillo y Jenkins en 1993, refieren que el número de factores que podrían aumentar el riesgo de homicidio de esos trabajadores serían los siguientes:

- Cambio de dinero con el público.
- Trabajo sólo o en números pequeños,
- Trabajo tarde por la noche o en las primeras horas de la mañana,
- Trabajo en áreas de alto delito.

Tabla 2: Tasas de Homicidios Ocupacionales

Ocupaciones y códigos de BOC*	Número de homicidios	Tasa†
Taxistas/choferes (809)	289	15.1
Agentes de policía (policía/sheriff) (418, 423)	520	9.3
Recepcionistas de hotel (317)	40	5.1
Trabajadores de gasolinera (885)	164	4.5
Guardias de seguridad (426)	253	3.6

Fuente: Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH). Agencia de Censo. (Bureau of the Census). Las ocupaciones fueron clasificadas según el Censo de la Población de 1980: Alphabetical Index of Occupations [U.S. Department of Commerce 1982] † Número por 100.000 trabajadores por año. Obtenido con fecha 10 de Junio de 2017 del link: https://www.cdc.gov/spanish/niosh/docs/93-109_sp/

En la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional (OSHA) no se hallaron reglas específicas para la prevención del homicidio ocupacional. Sin embargo, existe una Cláusula de Obligación General (General Duty Clause) de OSHA [29 USC* 654(a)(1)] que exige que los empleadores provean un ambiente de trabajo seguro y sano para todos los trabajadores protegidos mediante un Acta Para la Salud y la Seguridad Ocupacional del año 1970.

En nuestro país, existe visibilidad sobre la cuestión en diversos diarios digitales donde estos trabajadores del transporte han resultaron heridos o fallecidos., se citan a continuación los encontrados en búsquedas mediante internet: Cayó el presunto asesino del chofer de la línea 96, fallecido producto de siete puñaladas, una en el cuello, tórax y abdomen, producidas por un pasajero en aparente estado de ebriedad. Ocurrido en el Partido de La Matanza (Diario 26, 25/07/2008).

Un chofer de la línea 200 en la localidad de Moreno, fue amenazado con un arma blanca (La Nación, 25/12/2009). Un chofer en la línea 327 por la localidad de Merlo, recibió un disparo en una pierna y disparos en la cabeza (La Nación, 31/10/2009). Un asalto a un colectivo de la línea 263 que recibió heridas punzantes en el abdomen y cortantes en dos dedos, en San Francisco Solano, localidad de Quilmes (Markous P, La Nación 24/11/2009). Trabajadores de la línea de ómnibus 60 resolvieron limitar el recorrido solo hasta Ingeniero Maschwitz, localidad de Escobar, tras el asalto y amputación de un dedo que sufriera un chofer (La Nación, 10/12/2009).

El caso de un chofer de la línea 150 herido de bala cuando transitaba por el barrio de Villa Soldati (La Nación, 22/01/2010). Un colectivo de la línea 247 falleció producto de una herida con arma blanca en San Francisco Solano (La Nación, 02/01/2010). Hieren de bala a un chofer de la línea 88 en San Justo, localidad de La Matanza (La Nación, 15/06/2010). Balearon a un colectivo de la línea 114 por Villa Lugano (El Día, 11/03/2011). Un pasajero quiso cortarle los dedos a un chofer de la línea 91 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y terminó preso (Infobae, 3/01/2012).

Asaltan a los pasajeros de la línea 97, y disparan en el torso al chofer, en La Tablada, localidad de La Matanza (La Nación, 24/11/2013). Disparan a un colectivero de la línea 180 en una pierna, en La Matanza (Diario Popular, 12/03/2013). Asaltaron apunta de arma blanca a un chofer de la línea 85 en Quilmes (La Nación, 03/04/2014). Asesinaron a un chofer de la línea 56 mediante el uso de un arma de fuego durante un asalto, en Villa Madero (La Nación, 14/03/2014).

Le dispararon en una mano al chofer de la línea 159 en Berazategui, durante un asalto (Ámbito, 30/11/2014). Disparan a un chofer de la línea 440 en la zona de San Miguel y hacen paro 3 líneas de colectivos (La Nación, 14/03/2014). Disparan al chofer del colectivo 166 en la localidad de Morón y paran 7 líneas de colectivos (La Nación, 14/03/2015). Un chofer de la línea 236 en la localidad de Merlo recibió un disparo en un dedo tras un asalto (La Nación, 12/11/2015). Un colectivero de la línea 338 recibió un disparo de arma de fuego, en la rotonda de Gutiérrez, en Berazategui (La Nación, 11/06/2015).

Un colectivero de la línea 395 sufrió heridas de armas blancas en el cuerpo cuando transitaba por el barrio San Alberto, en Ituzaingó (Clarín, 13/11/2016). Realizaron paro de actividades las líneas 440, 315 y 720, debido al colectivero herido de bala de la línea 440 en San Miguel (TN. Sociedad, 5/4/2016).

1.2. Interrogantes

En las estadísticas de la SRT, se puede apreciar bajo el nombre “Naturaleza de la lesión” a las quemaduras por químicos, pérdida auditiva, efectos por las radiaciones, etc., es decir, los agentes de riesgos declarados en la Disposición GP N° 2/2014, con los que se realiza el “Chek List” en un puesto de trabajo, bajo los nombres físicos y termohigrométricos y otros.

Asimismo, se observa en las tablas de la Resolución N° 1.604 del año 2007, denominada “Registro de Accidentes de Trabajo”, y, en las tablas de agentes materiales asociados, donde se le asignan números de códigos a los ruidos y a las condiciones hipo e hiperbáricas. como así también bajo el título “Otros agentes no clasificados bajo otros epígrafes” a las armas de fuego y las armas blancas. ¿Por qué no se encuentran incorporados las lesiones con arma blanca o arma de fuego que se suceden quizás con la misma frecuencia e intensidad que los demás riesgos?

¿Existirá algún manual sobre seguridad y salud ocupacional donde específicamente se detallen los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos? ¿Hay investigaciones y/o publicaciones en la SRT u otro organismo sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina? ¿Cómo registrarán las aseguradoras de riesgos del trabajo esas lesiones y/o fallecimientos producto de la intervención de arma de fuego o arma blanca?

1.3. Delimitación del problema

El estudio del problema se encuentra delimitado temporalmente a documentar los agentes lesionantes utilizados en sucesos delictivos hacia los choferes de ómnibus. Estos agentes lesionantes, ya sea armas de fuego y armas blancas, han provocado un detrimento en la salud de los trabajadores del transporte público de pasajeros durante los años 2008 hasta el año 2016 en la República Argentina.

Se eligió el año 2008 debido a la publicación de la Resolución 926 de la Secretaria de Transporte, donde se estableció la incorporación de un sistema de protección antivandálico para el conductor de transportes urbanos y suburbano de pasajeros en nuestro país.

1.4. Justificación y originalidad

Estos trabajadores necesitan controles de las prácticas laborales y de sistemas de protección que les defiendan de actos violentos y agresiones de terceros. La formación de los choferes debería incluir la prevención, y la protección personal, ayuda y asesoramiento después de una agresión.

Las agresiones de terceros pueden derivar en lesiones leves, graves y/o gravísimas, o fallecimientos de los choferes, es decir, no tienen umbral, como si lo tiene un contaminante químico en un puesto de trabajo.

A nivel nacional existe escaso tratamiento de investigación sobre esta temática. Se lo analiza a partir de conceptos, variables y modelos teóricos de salud ocupacional.

1.5. Antecedentes de investigación

En la República de Chile, se publican medidas preventivas de cómo responder a las agresiones de terceros hacia los choferes. Lo describe como reacción en caso de agresión, en el capítulo 2, del libro denominado el “Nuevo Conductor Profesional”, de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile (Cea, Chile, 2013: 120-121). En el mismo país, tratan la problemática en un estudio exploratorio de la violencia y maltrato hacia los conductores de los buses de transantiago (Arriagada, 2016).

En la página web de la SRT, existe un Manual denominado de Buenas Prácticas - Transporte de Carga, donde mencionan dentro de los riesgos de accidentes, con el número 10 las “agresiones por terceros”, refiriendo que los conductores podrían encontrarse expuestos a agresiones de terceros ya sea por discusiones con otros conductores o por asaltos llamados “piratas del asfalto” durante las paradas periódicas o durante el viaje.

Manual de Buenas Prácticas – Transporte de Carga – SRT.



Figura 1: Manual de Buenas Prácticas Transporte de Carga -
Obtenido con fecha 19 de Junio de 2018 de la página web: www.srt.gob.ar

Si bien en nuestra República Argentina es escaso el estudio de la salud ocupacional y seguridad de los choferes, la SRT, publica un Manual de Buenas Practicas de Transportes de Pasajeros (SRT, 2016: 28,38,42), donde describen con el nombre de “Agresiones por terceros”, pero en este caso, se refiere a la conducta que debe tener el chofer hacia los usuarios, es decir, adoptar una postura amable y cordial con los pasajeros y/o terceros a fin de evitar enfrentamientos; no hace mención a las medidas de prevención a tomar en caso de que dichos pasajeros o usuarios le ocasionen lesiones que afecte su salud.

Manual de Buenas Prácticas – Transporte de Pasajeros – SRT.



Figura 2: Manual de Buenas Prácticas Transporte de Pasajeros -
Obtenido con fecha 10 de Julio de 2018 de la página web: www.srt.gob.ar

Seguidamente, en la página web de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), es posible descargar en versión pdf un Manual de Fiscalización -Transporte de Pasajeros Interurbano, Versión 30-10-2017.

El mismo menciona “medidas de seguridad” en página 17, donde se refiere a la parte técnica, como ser, la verificación del descompresor; la existencia de los martillos; martillos matafuegos; escotillas expulsables, etc. Asimismo, en la página 28, menciona que se procede a la desafectación del conductor por tratar mal o agredir de hecho a terceros, se entiende pasajeros o no transportados. En ningún lugar se observa que se hable de medidas tendientes a la protección de la vida del chofer.

De igual forma, no se mencionan los agentes lesionantes que afectan a los transportistas en el libro denominado “Transporte Público de Pasajeros en la Argentina”, del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, de la Universidad Tecnológica Nacional (EduTecne, 1ra. Ed., 2009). Solo se hace referencia a la seguridad activa y pasiva de los ómnibus, a las revisiones técnicas obligatorias (RTO), entre otros aspectos técnicos.

Para dar continuidad, la medicina forense y/o legal, patología forense, estudia las cuestiones de lesiones y muertes, y comprende la lesionología médico legal, que se ocupa de las lesiones en el aspecto jurídico, etiopatogénico, morfológico y evolutivo (Patito, 2000: 34).

En la clasificación de las lesiones según el agente productor y el mecanismo lesional, se encuentran la etiología del agente productor: Armas blancas, que producen heridas incisivas o cortantes, punzantes, punzocortantes y contuso cortantes; y, los proyectiles de armas de fuego, que producen lesiones contusas (Patito, 2000: 231).

Según el Manual de Medicina Legal y Forense (Casas, 2000) en función de que el mecanismo sea único o múltiple clasificamos las lesiones en simples o complejas.

A su vez, las lesiones en función de la propia clasificación de las armas blancas según sus características físicas, así como la forma, número, localización e intensidad de las lesiones se clasifican en: Heridas punzantes o penetrantes, heridas incisivas o cortantes, heridas contusas o lesión por mecanismo contundente, heridas cortopunzantes o inciso-punzantes, heridas cortocontundentes o incisocontusas (Simonín, 1982).

Existe un profesional, el Ingeniero Ricardo Vago (Parlamentario.com, 17/04/2014), diputado bonaerense del Frente Amplio Progresista, que, presentó un proyecto de ley en la Provincia de Buenos Aires sugiriendo la incorporación de cabinas antivandálicas a los transportes públicos de pasajeros, como medida de seguridad para proteger la vida de los trabajadores del transporte urbano.

Seguidamente, existe una investigación realizada por la Licenciada en Seguridad, María Agustina Canalicchio Hidalgo (Reg. Nro. de Ex. 5266117 – DNDA, 02/12/2015), para el Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde detalla las causas de la falta de implementación de la Resolución 926/2008, de la Secretaría de Transporte, sobre la aplicación del sistema de protección antivandálico para el conductor de ómnibus urbanos en el horario nocturno.

En la Resolución 926/2008 – Secretaría de Transportes – publicada el 25 de Noviembre del año 2008, se estableció que los operadores de transporte público urbano y suburbano de pasajeros en todo el territorio nacional incorporaran un Sistema de Protección Antivandálico para el Conductor; siendo que en el mundo es práctica habitual el uso de este sistema en las unidades afectadas al transporte urbano, con el fin de generar un ambiente de trabajo más aislado de las perturbaciones que puede ocasionar el pasaje sobre el chofer, así como para mejorar sus condiciones de seguridad ante la eventualidad de una agresión.

Según se ha citado en la mencionada normativa, en algunas zonas de Área Metropolitana de Buenos Aires se han generado situaciones de violencia sobre conductores de ómnibus urbanos. Debido a esto aconsejan la adopción de medidas precautorias, para asegurar las máximas condiciones de confort y seguridad para los trabajadores al volante.

En tal sentido, es evidente el conocimiento de las autoridades sobre la problemática laboral de estos trabajadores. A pesar de los esfuerzos en prevención que se realizaron por parte de los organismos encargados de aplicar la Resolución 926, sigue habiendo factores de riesgos a la integridad corporal que afectan a estos trabajadores. Estos choferes sufren agresiones físicas debido a la exposición que presentan día a día dentro del colectivo, lo cual no tiene umbral, como si un contaminante químico en un puesto de trabajo.

1.6. Objetivos

1.7. Objetivo principal

- 1) Describir la situación de las condiciones y medio ambiente laboral de los trabajadores del transporte público de pasajeros, según la opinión de expertos y su relación con los riesgos de violencia física donde resulta lesionada su integridad corporal.
- 2) Describir, analizar y evaluar los criterios del sistema de clasificación de la SRT.

1.8. Objetivos específicos

- Describir los agentes lesivos mecánicos existentes en el ambiente de trabajo de los transportistas,
- Identificar y analizar bibliografía, legislación, causas judiciales en Argentina y normas técnicas sobre las condiciones de empleo y calidad de vida laboral en el periodo estipulado,
- Sistematizar los criterios de decisión en las clasificaciones actuales de las aseguradoras de riesgos y la política del sector de transportes,

- Ponderar la percepción de calidad de vida, medio ambiente laboral y de las condiciones de empleo de los choferes del transporte público de los casos confirmados es las estadísticas de la SRT.

1.9. Objetivos de aplicación práctica

- Proponer la construcción de cabinas antivandálicas y otros medios técnicos, como ser el sistema biométrico fácil con molinete de acceso, ambos tendientes a la prevención de condiciones inseguras en los ambientes laborales de los trabajadores del transporte público.
- Sugerir la incorporación al listado de agentes de riesgos (DAR) de la SRT, los riesgos a la integridad corporal.

1.10. Hipótesis

“Los trabajadores del transporte público de pasajeros en la República Argentina están expuestos a riesgos específicos que ameritan su inclusión en la clasificación como Factores de Riesgo que Actúan como Agentes Lesionantes de la Integridad corporal”

1.11. Glosario

Agentes lesionantes: son elementos contundentes, que pueden provocar un daño, denominados armas blancas, y, armas de fuego. Estos instrumentos que, en posesión de una persona con intención, actitud y voluntad, en su utilización puede provocar sensibilidad, pérdida, y/o muerte a un trabajador del transporte público de pasajeros.

Agente vulnerante: el instrumento, sustancia o elemento, cuya acción externa causa alteraciones, lesiones o pérdida de la vida.

Accidente de trabajo: Es un 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 o viceversa (in itinere).

Contaminantes físicos: son distintas manifestaciones de energía que pueden afectar a los choferes de ómnibus expuestos.

Seguridad: es un termómetro de los riesgos.

Salud: perfecto estado de equilibrio y bienestar físico, psíquico, y social y no así ausencia de enfermedad (O.M.S.).

Riesgo: es la probabilidad de ocurrencia de un daño.

Riesgo Higiénico: probabilidad de sufrir alteraciones en la salud por la acción de los contaminantes o factores de riesgo, en un ambiente de trabajo.

Daño: detrimento en la salud de un trabajador.

Enfermedad profesional: Se consideran enfermedades profesionales aquellas que son producidas por causa del lugar o del tipo de trabajo.

Existe un Listado de Enfermedades Profesionales aprobado por normativa en el cual se identifica el agente de riesgo, cuadros clínicos, exposición y actividades en las que suelen producirse estas enfermedades.

Reingreso o reagravación: A los fines del Registro de Accidentabilidad, se considera reingreso a un accidente laboral o enfermedad profesional previamente notificados que, habiendo cesado la incapacidad laboral temporaria, reingresa al sistema a partir de una reagravación de su cuadro.

Incapacidad Laboral Temporaria (ILT): Es aquella situación en la que los trabajadores, por causa de enfermedad o de accidente laboral, se encuentran imposibilitados temporariamente para realizar su trabajo habitual, precisando durante ese período de algún tipo de asistencia sanitaria. La ILT cesa por alguna de las siguientes causas: alta médica, declaración de Incapacidad Laboral Permanente (ILP), transcurso de un año desde la primera manifestación invalidante, abandono de tratamiento o por la muerte del damnificado.

Secuela incapacitante: Es el daño producido por un accidente de trabajo o enfermedad profesional y ocasiona una disminución en la capacidad de trabajo que durará toda su vida. Esta incapacidad puede ser:

- Incapacidad Laboral Permanente Parcial
Existe Incapacidad Laboral Permanente Parcial cuando el daño sufrido por el trabajador le ocasione una disminución permanente de su capacidad de trabajo, pero ésta es menor al 66%. Cuando existe una merma en la integridad física y en la capacidad de trabajar, la prestación se diferencia de acuerdo al porcentaje de esa disminución.
- Incapacidad Laboral Permanente Total
Existe Incapacidad Laboral Permanente Total cuando el daño sufrido por el trabajador le ocasione una disminución permanente de su capacidad laboral, y ésta es igual o superior al 66%.

Gran invalidez: Existe Gran Invalidez cuando el trabajador en situación de Incapacidad Laboral Permanente Total necesite la asistencia continua de otra persona para realizar los actos elementales de la vida.

Trabajador damnificado o lesionado: Es todo trabajador asegurado que sufrió un accidente de trabajo o enfermedad profesional por el hecho o en ocasión del trabajo, incluyendo los accidentes de trabajo in itinere.

Días con baja laboral: Se considera días con baja laboral a las jornadas no trabajadas por el damnificado dentro del período de Incapacidad Laboral Temporal (ILT).

Casos notificados: Es la cantidad de accidentes de trabajo, in itinere, enfermedades profesionales y reingresos, que han sido notificados por las ART o empleadores autoasegurados en el período comprendido.

Los trabajadores cubiertos se obtienen de la cantidad de trabajadores declarados por cada empleador en la declaración jurada presentada mensualmente.

La sigla AT/EP hace referencia a accidentes de trabajo y/o enfermedades profesionales y excluye accidentes in itinere y reingresos. En algunos de los gráficos presentados, la suma exacta de los porcentajes que se muestran no corresponde exactamente a 100% de acuerdo con los valores presentados. El motivo corresponde al proceso de redondeo de las cifras que incluyen una mayor cantidad de decimales. Las representaciones proporcionales con un solo decimal resultan más útiles para la presentación de datos.

Índices de incidencia global: Un índice de incidencia es una medida resumen obtenida a partir de un cociente que resulta de dividir un número de acontecimientos sucedidos durante un período de tiempo, por la población expuesta durante ese período. Estos índices son utilizados, entre otros propósitos, para realizar comparaciones entre poblaciones de distinto tamaño. Los índices que se presentan a continuación son los recomendados por la XIII Conferencia Internacional de Estadígrafos del Trabajo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) recomienda que el cálculo de los índices sólo considere los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con baja laboral.

1.12. Metodología

1.13. Tipo de diseño de investigación

Se realizará una investigación con alcance de diseño descriptivo, bibliográfico documental, sincrónico y de campo.

1.14. Unidad de análisis – Población

De un promedio total de más de 600.000 trabajadores cubiertos por aseguradoras de riesgos del trabajo, que se ha sido extraído del año 2008 al 2016 inclusive, correspondiente al sector transporte global en la República Argentina, al cual la SRT, le asigna el Código Industrial Internacional Uniforme N° 711. Que, de ese CIU han resultado siniestrados más de 1600 choferes, siendo los heridos de arma blanca más de 600 y heridos de bala más de 1000.

En cuanto a esta investigación pareció más indicado tomar el CIU N° 711217 hallado por esta autora, correspondiente al transporte urbano, suburbano e interurbano (incluye subterráneos). Que entre el año 2013 al 2016 inclusive, se logró obtener un promedio de más de 14.000 trabajadores asegurados por ART, de los cuales han resultado siniestrados más de 160 choferes; más de 130 han sido heridos de bala y más de 30 heridos con arma blanca.

1.15. Tipo de fuentes de datos

Para la obtención de datos se detallará la visibilidad que brinden los organismos públicos, privados, choferes de ómnibus en nuestro país, y, de las publicaciones de la problemática en medios masivos de comunicación. Se consultarán aquellos de mayor tiraje en el país, en forma aleatoria, como por ejemplo diarios La Nación, Clarín, Infobae, Diario Popular, Ámbito, cuyos repositorios digitales permiten búsquedas exhaustivas desde los años 2008 al 2016 inclusive.

Se llevará a cabo una recopilación de material bibliográfico, e interpretación las investigaciones científicas locales e internacionales.

Se interpretará legislación local e internacional y causas judiciales en Argentina, de sucesos delictivos que afectaron la salud de los choferes, desde los años 2008 al 2016 inclusive, en la República Argentina.

Se efectuarán análisis de la obtención de estadísticas de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

1.16. Instrumentos de relevamiento de datos

Se realizarán entrevistas en profundidad a expertos de la Unión de Tranviarios Automotor (U.T.A.), Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (C.A.T.A.P.), Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (C.E.A.P.), Ministerio de Transporte de la Nación, Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte – Caba – Secretaria de Transporte, Subsecretaria de Transporte Buenos Aires Provincia; Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Instituto Provincial de Educación Laboral de la Secretaria de Trabajo de Bs As Provincia, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.), Luchemos por la vida. Asociación Civil, Instituto de Seguridad y Educación Vial (I.S.E.V.), Asociación Argentina de Empresarios de Transporte (A.A.E.T.A.), Expertos que trabajaron para la SRT, Expertos que trabajan para las A.R.T., Ceil- Conicet- Centro de Estudios e Investigaciones Laborales, Ministerio de Trabajo de la Nación y Ministerio de Seguridad. Así también, se llevarán a cabo entrevistas a choferes de diferentes líneas de colectivos, urbanas, suburbanas e interurbanas, en el ejido de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense.

La obtención de información a través de preguntas en forma personal, directa y verbal; y, si lo indicaren, se enviarán los cuestionarios por correo electrónico.

1.17. Método de análisis de los datos

Se llevarán a cabo técnicas de análisis del procesamiento de datos cuantitativos, tipo de datos primarios y secundarios, estos últimos procedentes de estadísticas públicas y análisis documental de datos primarios obtenidos del contenido de las entrevistas.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

En este capítulo se formula el marco teórico, donde se le da continuidad a las definiciones conceptuales y a la fundamentación de la problemática investigada. Se relacionan las seguridades, más precisamente, la jurídica, en cuanto al derecho laboral, y, la seguridad ocupacional del chofer del transporte público de pasajeros en la República Argentina. Posteriormente, se detalla el mapa de riesgos de la SRT, y, las lesiones tipificadas, y, se obtiene un hallazgo empírico en cuanto a la conexión de la medicina legal, la ingeniería y la criminalística. Finalmente, se describen los agentes vulnerables o también llamados lesionantes que afectan la integridad corporal de los trabajadores al volante.

2. Definiciones conceptuales, fundamentación teórica.

2.1. La seguridad jurídica

La Seguridad, f. [Del latín securitas (-atis)]. Cualidad de seguro. Se aplica también a ciertos mecanismos que aseguran un buen funcionamiento, precaviendo que este falle, se frustre o se violente. En el Diccionario del Español Actual, de M. Seco et al., se añaden nuevos ejemplos sobre el uso del vocablo seguridad en aspectos tales como: la seguridad social, para proteger la salud de trabajadores; las empresas de seguridad para la protección de personas y sus propiedades (SNC - NT 2/14, 2014).

Todo ser humano -como miembro de una sociedad- tiene derecho a la seguridad, limitado por derechos simétricos de los demás miembros. El conveniente y oportuno ejercicio individual de ese derecho, construye la seguridad general. El punto de equilibrio se logra por decisión de la mayoría, esto es consecuencia del contrato social, es decir, el acuerdo de todos los miembros de una sociedad de vivir dentro de la misma y de tener igual protección (OIT, 1998).

Desde las ciencias de la seguridad el riesgo es la probabilidad de ocurrencia de un daño en las cosas o en los bienes o el ambiente en un periodo determinado; dicha definición abarca la probabilidad de ocurrencia de lesiones en las personas (Fundación Mapfre, 1991).

En nuestro país las lesiones son un delito, que consiste en causar una o varias heridas a una persona de forma que se altere su integridad corporal, su salud física o incluso su salud mental. Es de los delitos más comunes, pues protege uno de los bienes jurídicos más reconocidos, la integridad corporal de las personas (Grün Editora, 1998).

La definición de daño es cualquier grado de disminución que experimenta una persona humana, puede ser la muerte, lesiones, perturbación psíquica. Cuando se menciona la disminución se interpreta la lesión corporal sufrida por el trabajador (Koffman, H. y Lazetera, 2015).

2.2. La seguridad ocupacional

En la Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, se considera peligro al lugar, paso, obstáculo o situación en que aumenta la inminencia del daño. Si existe peligro ocurre la probabilidad de riesgo de delito, es decir, ataque con uso de armas blancas o de fuego (OIT, 1998).

La definición de riesgo es toda contingencia o proximidad de un daño. El riesgo laboral es la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado de su trabajo (OIT, 1998).

Según la Ley de Riesgos del Trabajo, en el artículo 6 sobre contingencias (Ley 24.557/95) un accidente es todo acontecimiento súbito y violento ocurrido en el trabajo, en el trayecto al trabajo o en ocasión del trabajo.

El control del riesgo es el conjunto de medidas que se adoptan para evitar que un riesgo torne en daño. Los riesgos pueden ser controlados, pero no pueden ser eliminados, dado que provienen de conductas intencionales de un número indeterminado de seres humanos, variables que en su conjunto son difícilmente reguladas (Fundación Mapfre, 1991).

Hay una concepción tradicional de los riesgos del trabajo, en dónde se pone precio a esos riesgos en casos de accidentes y se establecen primas por riesgos. Es decir, se le aplica un precio en dinero a la salud. El trabajo se convierte en mercancía al tomar al trabajador sólo como objeto, y esta mercancía es indemnizable, y se paga el riesgo, pero con ello lógicamente no se recupera la salud.

Según la Resolución sobre estadísticas de lesiones profesionales ocasionadas por accidentes del trabajo, adoptada por la decimosexta Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo, se utilizan los términos y definiciones que figuran a continuación:

a) accidente de trabajo: hecho imprevisto y no intencionado, incluidos los actos de violencia, que se deriva del trabajo o está en relación con el mismo y causa una lesión, una enfermedad o la muerte a uno o a más trabajadores; se considerarán accidentes del trabajo los accidentes de viaje, de transporte o de tránsito por la vía pública en que los trabajadores resultan lesionados y que se originan con ocasión o en el curso del trabajo, es decir, que se producen mientras realizan alguna actividad económica, se encuentran en el lugar de trabajo o efectúan tareas encomendadas por el empleador (OIT, 1998).

2.3. La seguridad del chofer del transporte público

Según lo expuesto, la consideración de OIT es que los accidentes no son intencionados por el trabajador. Pero si es evidente en las normas jurídicas contempladas en con nuestro Código Penal Argentino, donde se pena con prisión a una persona que, con intención, discernimiento y voluntad, portando un agente lesionante, ya sea un arma de fuego o un arma blanca, afecte un órgano, o la vida de otra persona.

Justamente esa persona, en este caso es un chofer de transporte público de pasajeros, quien, debido a su labor diaria, está expuesto en forma aleatoria e imprevista al accionar de un delincuente (persona que delinque), el cual le produzca un detrimento en la salud al mismo.

El transporte público según el diccionario de la Real Academia Española es un sistema de medios para llevar personas y cosas de un lugar a otras personas. Las causas de un accidente de estas características son la inseguridad en el medio, como ser insuficiencias en los medios mecánicos de protección (ausencia de cabinas antivandálicas); insuficiencia de iluminación (en las calles donde transitan los ómnibus); no sería de aplicación un acto inseguro, ya que no es un acción u omisión que realiza el chofer, sino la persona con intención de delinquir que se encuentre próxima a ese transporte público y accione contra el trabajador (Reg. Nro. de Ex. 5266117 – DNDA, 02/12/2015).

En estos hechos que ponen en riesgo la vida de los choferes de colectivos, la amenaza se define como un ser humano que actúa sin intención o con intención. Que tiene aptitud actual o futura para provocar un daño (Grün Editora, 1998).

Nadie puede garantizar que una persona portando un arma de fuego o un arma blanca no lesione a otra, ya sea el chofer o incluso algún pasajero que ocasionalmente viajaba en ese transporte. La prevención que se toma, es la individual, es decir darle equipos para protección de riesgos que en realidad son ante riesgos colectivos y en ambientes peligrosos. Realmente eso no resuelve el problema porque no ataca las causas que originan esos riesgos laborales (Neffa, 2012).

2.4. Mapa de riesgos de la SRT.

El mapa de riesgos de la SRT, se construye sobre la base de la interrelación de datos obtenidos de diversas fuentes y tiene tres niveles: Registro de Riesgos del Personal Expuesto, Mapa de Riesgos por Establecimiento y Mapa de Riesgos País (SRT, 2018).

El Registro de Riesgos del Personal Expuesto permite realizar un seguimiento de la carrera laboral de un trabajador y de los agentes de riesgo a los que pudo estar expuesto. La información brindada por este mapa posibilita detectar, por ejemplo, ante la aparición de una enfermedad, si el trabajador habría estado expuesto durante su actividad laboral al agente de riesgo causante o no. También facilita descubrir nuevas relaciones entre enfermedades profesionales, agentes de riesgos y actividad laboral (SRT., 2018).

La fuente de obtención de información para este mapa es: La Declaración de Agentes de Riesgo asociados al CUIT de la empresa. La información de este mapa se encuentra en una matriz de datos que se obtiene la Declaración de agentes de riesgo (DAR), entre otras fuentes. Este mapa permite obtener una imagen en tiempo real del estado de los riesgos laborales por área geográfica y por actividad económica (SRT, 2018).

En este Mapa de Riesgos por Establecimiento se permite el conocimiento de los riesgos del trabajo que podrían provocar accidentes y enfermedades profesionales de cada una de las actividades que se desarrollan en un establecimiento productivo.

La información de este mapa se encuentra en una matriz de datos que se obtiene de las siguientes fuentes:

- Declaración de agentes de riesgo (DAR)
- Relevamiento General de Riesgos Laborales (Resolución SRT 463/09, Resolución SRT 529/09 y Resolución SRT 741/10)

Asimismo, dicho mapa permite obtener una imagen en tiempo real del estado de los riesgos laborales por área geográfica y por actividad económica (CIU) en nuestro país. Este mapa colabora con la optimización de la asignación de recursos en el diseño y planificación de políticas por regiones y actividades económicas.

La información para la construcción de este mapa se obtiene de las siguientes fuentes:

- Relevamiento General de Riesgos Laborales (Resolución SRT 463/09, Resolución SRT 529/09 y Resolución SRT 741/10)
- Incumplimientos de Registro general de riesgos laborales
- Declaración de Agentes de Riesgo

- Denuncias de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de las A.R.T.
- Registro operativo de accidentes mortales
- Registro de actuaciones judiciales,
- Dictámenes de Comisiones Médicas,
- Actas de inspección (SRT, 2018).

2.4.1. Lesiones tipificadas según la Resolución SRT N° 283/02

En relación a los agentes lesionantes se encuentran tipificadas según la Resolución SRT N° 283/02., a los efectos de llevar a cabo la Auditoría Médica por parte de la SRT, las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y los empleadores autoasegurados están obligados a informar las lesiones que presenten los trabajadores asegurados que se encuentran tipificadas en el anexo I, de la Resolución.

La declaración de las referidas lesiones por parte de las aseguradoras de riesgos del trabajo y de los empleadores autoasegurados, en ningún caso excluirá el cumplimiento de otros deberes de información que se hallen previstos en la Ley N° 24.557/95 y sus normas reglamentarias.

En el anexo I, mencionan el listado de lesiones a denunciar, en el puesto 18 se encuentran explícitas las lesiones de armas de fuego y armas blancas, donde aclaran que son aquellas con internación.

A continuación, se describen las lesiones indicadas en el anexo:

1. Quemadura grave (Tipo AB mayor al 20%; Tipo B mayor al 10%).
2. Amputación por encima de carpo o tarso, parcial o total.
3. Amputación de uno o más dedos de manos o pies (con internación).
4. Intoxicaciones agudas con alteración de parámetros vitales.
5. Coma de origen traumático.
6. Traumatismo de cráneo con pérdida de conocimiento (se excluyen los casos sin alteraciones neurológicas, con TAC normal).

7. Politraumatismo grave (Cuando se presente más de una lesión de este listado).
8. Aplastamiento torácico.
9. Fractura expuesta, incluidas fracturas abiertas (con internación).
10. Fractura o luxación de una o más vértebras. (Descripción de la lesión sustituida por art. 3° de la Resolución N° 1.021/2008 de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo B.O. 11/9/2008. Vigencia: a partir del día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial)
11. Fractura de pelvis.
12. Herida abdominal transperitoneal con o sin perforación de víscera.
13. Perforación o enucleamiento ocular.
14. Rotura/estallido de vísceras.
15. Castración o emasculación traumática.
16. Fracturas cerradas de miembros inferiores o superiores (con internación o con internación y cirugía inmediata al accidente o programada como consecuencia de la lesión inicial).
17. Herida y/o traumatismo de mano con internación.
18. Lesiones producidas por arma de fuego o arma blanca (con internación).
19. Muerte.

2.5. La Medicina legal, la ingeniería, y la criminalística

En medicina legal (Simonín, 1982) la herida representa una huella orgánica objetiva actual de un hecho judicial pasado que se trata de comprobar y reconstruir. En base a su análisis se procederá a la inculpación y condena del autor de la agresión, en función de los hechos y sus características, procediéndose a la exploración, diagnóstico y el tratamiento de las lesiones producidas y sus consecuencias (secuelas tanto físicas como psicológicas que son las dos indemnizables tanto si se objetivan en ese momento como si producirán daños a futuro).

Desde el punto de vista médico una lesión es "el producto de un traumatismo o la secuela orgánica o fisiopatológica que un organismo experimenta como consecuencia de una noxa externa".

Desde el punto de vista jurídico, se conceptúa como lesión a: "todo daño en el cuerpo o en la salud". La noción de daño lleva implícita la idea de perjuicio. Se engloba dentro de este concepto a la resultante de la acción de un factor externo que afecte la estructura anatómica o sea que determine cambios en la morfología tanto interna como externa del organismo humano o que le provoque un detrimento en la salud en el aspecto psíquico, somático o funcional concerniente a alguno de los sentidos, órganos, aparatos, sistemas, miembros y/o aptitudes en general (Patito, 2000: 219).

2.5.1. Clasificación de las lesiones

Según el Manual de Medicina Legal y Forense (Casas, 2000) en función de que el mecanismo sea único o múltiple clasificamos las lesiones en simples o complejas.

A continuación, se observa los caracteres morfológicos que nos permiten identificar, a partir de la lesión el probable agente productor. A modo de ejemplo en la siguiente figura se observan los elementos productores (etiología) y el mecanismo lesional (Patito, 2000: 231).

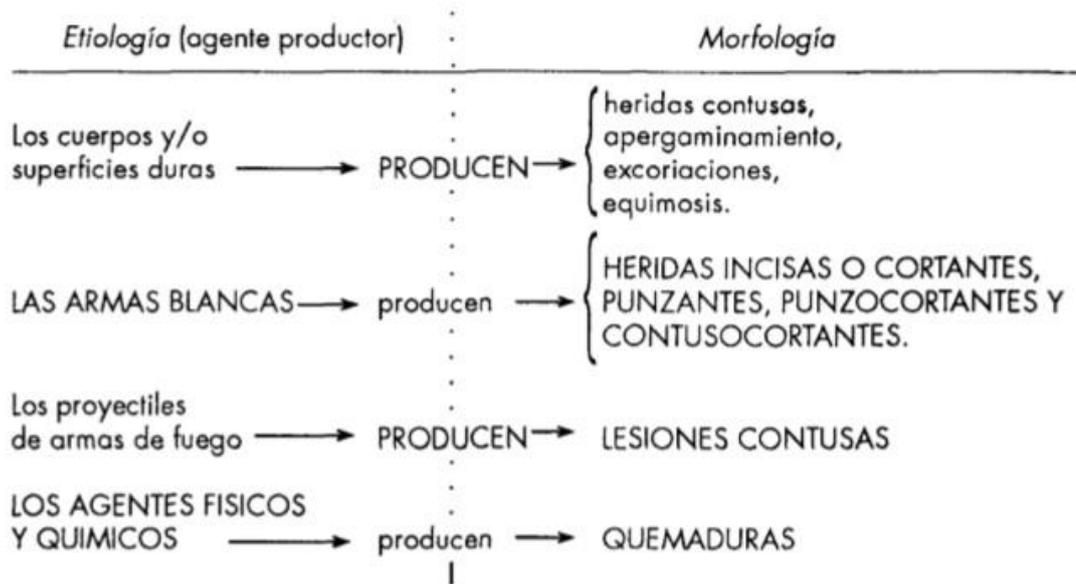


Figura 3: Etiología y Morfología. Manual de Medicina Legal. Patito, J. Año 2000: 231.

En relación a la figura que antecede, donde se menciona armas blancas y proyectiles de armas de fuego. Se denomina arma a todo elemento capaz de potenciar la fuerza humana, siendo arma blanca todo aquel elemento de diversa estructura que es caracteriza por presentar un extremo dotado de forma aguzada y/o de uno o más bordes afilados (Patito, 2000:232).

De acuerdo a sus características las armas blancas se clasifican según el cuadro a continuación:



Figura 4: Armas Blancas - Manual de Medicina Legal. Patito, J. Año 2000: 232.

Por otro lado, se denomina arma de fuego a la que utiliza la energía liberada a partir de la combustión de la pólvora para lanzar un proyectil a distancia. Existen armas de fuego portátiles y no portátiles. Las primeras pueden ser transportadas y accionadas por un solo individuo mientras que las segundas necesitan para esos fines la ayuda de otro sujeto, un dispositivo mecánico o un animal.

Dentro de las armas portátiles se hallan las armas de fuego cortas y largas. Las primeras (revólveres y pistolas) son aquellas en las que la longitud del caño no excede los 30 cm, y pueden ser utilizadas empleando una mano y sin apoyo (Patito, 2000:239).

La pistola tiene en su empuñadura un cargador donde se almacenan los proyectiles, en cambio el revólver posee para ello un tambor giratorio con alvéolos. Otros conceptos están relacionados con los términos: calibre; estría; ánima y cañón.

El cañón de un arma de fuego es el elemento que le da precisión, es un "tubo cilíndrico" cuya longitud se extiende desde el mecanismo de percusión y/ o la recámara hasta el orificio distal que constituye la boca de fuego del arma. Su interior hueco se denomina ánima; en las escopetas es lisa, pero en otras armas tiene un "rayado" interior que se denomina estriado (Patito, 2000:240).

En cuanto a los mecanismos lesivos de los proyectiles se debe recordar la fórmula física que calcula la energía cinética:

$$E_c = \frac{m \cdot v^2}{2}$$

Figura 5: Fórmula energía cinética - Manual de Medicina Legal. Patito, J. Año 2000: 239.

donde m es la masa (en este caso del proyectil) por el cuadrado de la velocidad, todo ello sobre el denominador 2. En el caso de los proyectiles la energía cinética debe considerarse como fuerza viva. Si se analizan los términos de la ecuación se comprenderá que a) a mayor fuerza viva habrá consecuentemente mayor efecto lesivo y b) influye mayormente en el poder de daño el incremento de la velocidad que el aumento de la masa del proyectil; ya que la fuerza viva se rige por el cuadrado de la velocidad.

Con estos términos enunciados se puede caracterizar en forma elemental y esquemática que los proyectiles tienen sobre el cuerpo humano dos efectos: 1) Directos: dados por la contusión y la penetración dependientes en su mayor parte de la masa del proyectil (peso, forma y dimensiones) y 2) Indirectos: dados por la transferencia a los tejidos de la energía cinética que posee el proyectil (fuerza viva) dependiente en su casi totalidad de su velocidad (Patito, 2000:241).

Dentro de la física, la cinemática, y los movimientos compuestos, se establece que la velocidad del proyectil –Según definición de la RAE: elemento que se proyecta con fuerza, con un arma de fuego como ser una bala- es siempre tangente a la trayectoria, en el punto en que se encuentra el móvil (Maiztegui & Sabato, 1974: 119).

A su vez estas y en función de la propia clasificación de las armas blancas según sus características físicas, así como la forma, número, localización e intensidad e intensidad de las lesiones la medicina las clasifica en:

- Heridas punzantes o penetrantes, producidas por instrumentos que tienen punta.
- Heridas incisivas o cortantes, producidas por objetos provistos de filo.
- Heridas contusas o lesión por mecanismo contundente, producidas por objetos que tienen punta y gran fuerza.
- Heridas cortopunzantes o incisopunzantes, producidas por objetos provistos de punta y filo.
- Heridas cortocontundentes o incisocontusas, objetos lisos o ásperos, blandos o duros (Simonín, 1982).

Foto N° 6: Heridas cortantes
a: coleta de entrada
b: coleta de salida

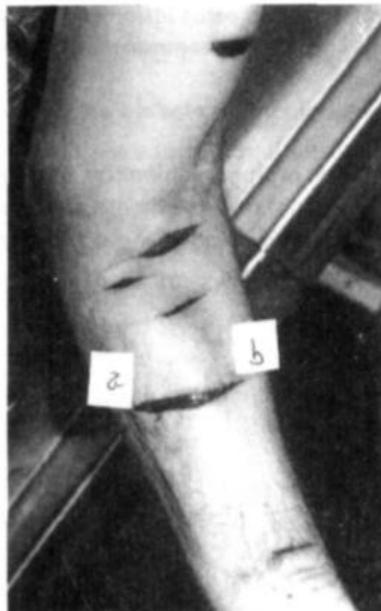


Figura 6: Manual de Medicina Legal. Patito, J. Año 2000: 234.

Asimismo, la superficie del filo o punta del instrumento, así como su cuerpo nos lleva a diferenciar a nivel externo heridas en función de la forma que deja sobre la piel la señal de entrada que pueden ser elíptica con bordes redondos, con bordes angulados, herida concéntrica u oval, herida elíptica lineal, estrellada, lineal con “cola de ratón”, entrecruzada con bordes angulados o redondos y torsionada (Montiel Sosa, 1985).

Las hojas de navaja, esquirlas de vidrio y fragmentos de metal agreden la piel penetrando en ella dejando un tipo de herida que varía en función de la resistencia, las características del objeto y los movimientos. Los bordes cortantes de estos objetos no dejan puentes de vasos sanguíneos intactos, a diferencia de las laceraciones (Tintinalli, vol. II, 1997).

Teniendo en cuenta el tipo de herida existen diferencias en morfología, mecanismo de producción, y características en general.

Las heridas punzantes o penetrantes provocadas por cualquier instrumento más o menos largo, delgado, cilíndrico o redondo y con punta. Por ejemplo: picahielos, agujas, alfileres, punzones, puntas, buriles, leznas de perfil redondeado y otros como florete, espada, lanza... de perfil con aristas; cuya profundidad es mayor que la longitud de la herida en la piel y a veces más profundo incluso que la longitud de la hoja debido al “fenómeno del acordeón” que se produce por el hundimiento de los tejidos por el impacto o compresión (Montiel Sosa, 1985).

En cuanto a las heridas con armas de fuego, el orificio de entrada: es de forma circular si el disparo se perpendicular al blanco y ovalado si el disparo fue tangencial o angulado; sus bordes son invertidos y presenta un anillo de contusión (debido a la presión ejercida por el proyectil sobre la piel y puede faltar cuando ésta protegida por la vestimenta, tiene los siguientes elementos: orificio propiamente dicho, anillo o halo de enjugamiento y anillo o halo contuso erosivo de contusión. El anillo de enjugamiento se debe a las suciedades (polvo, lubricante) que arrastra el proyectil, es de color negruzco que rodea el orificio propiamente dicho (Vargas Alvarado, 1994).

En cuanto a las características de las lesiones producidas por armas de fuego, se debe citar a la ciencia que denominada balística, considerada una disciplina que estudia las armas, pólvoras y proyectiles con relación a su estructura, conformación y efectos. Dada la amplitud del campo se la divide en balística interna, externa y de efectos. La balística interna estudia las armas, pólvoras y proyectiles, así como el recorrido de esos últimos dentro del arma hasta su salida por la boca del cañón o de fuego. La balística externa estudia el recorrido del proyectil desde la salida del arma hasta su impacto en el blanco (Guzmán, 1997: 231)

La balística de efectos o balística de arribada, de especial interés médico legal, tiene por objeto el estudio de los efectos que produce en el blanco el proyectil a su llegada al mismo. Cuando el blanco es el organismo humano tenemos conformadas las lesiones por proyectiles de arma de fuego que estudiaremos a continuación. Las lesiones por proyectiles de armas de fuego son de carácter contuso ya que responden a la definición genérica de las contusiones puesto que son la resultante del choque de un cuerpo duro o también llamado proyectil (Patito, 2000:240).

2.5.2. El agente vulnerable para la medicina legal

Un agente punzante es un agente vulnerante que debido a sus características punzantes penetra y lesiona desgarrando irregularmente los tejidos de la piel y planos subyacentes por impacto o compresión.

El orificio externo suele adoptar forma de hendidura en la piel (no así en los vestidos, que es redondeado e irregular), cuya dirección marca la separación de las fibras -que en la piel es en el mismo sentido y en capas profundas es en sentido diferente según las fibras elásticas de los diferentes tejidos atravesados -, y la profundidad que varía según el objeto debiéndose evitar la sonda para evitar crear falsas vías (Simonín, 1982).

Las heridas producidas por objetos punzantes siempre se dirigen en un mismo sentido, cuando asientan en una misma región, lo que las diferencia de las incisas bicortantes que pueden presentar cualquier dirección aun en una misma región.

Las heridas punzantes que asientan sobre una región en la que convergen varios sistemas de fibras de dirección divergente tienen forma triangular o de punta de flecha. Se tendrá en cuenta por lo tanto las características de los orificios de entrada y salida, la profundidad, el grosor y el trayecto (recorrido, angulación...), así como las características de la piel (que varían según la zona del cuerpo) y elementos añadidos, como vestimentas y más o menos gruesas (Gisbert Calabuig, 2004).

Foto N° 7: Lesión contusocortante



Figura 7: Manual de Medicina Legal. Patito, J. Año 2000: 235.

Las heridas incisas o cortantes. Un agente cortante es un agente vulnerante que lesiona seccionando y formando bordes limpios en piel y planos subyacentes por presión o por deslizamiento. Los instrumentos cortantes producen lesiones simples, largas, generalmente rectilíneas, poco profundas –terminadas en cola de ratón- y bordes generalmente regulares (Patito, 2000:235).

A diferencia de las heridas contusas no existen puentes de unión entre sus paredes. No son en general letales (salvo determinadas zonas como el cuello) se clasifican en heridas lineales, heridas en colgajo heridas mutilantes y heridas incisas atípicas.

Entre los instrumentos podemos destacar cuchillos, navajas, pero también sierras (bordes deshilachados), bisturíes, palas, hachas o instrumentos accidentales como vidrio. (Gilbert, 2004).

Las heridas contusas o lesión por mecanismo contundente, el agente vulnerante tiene bordes romos, lesiona de forma irregular desgarrando los tejidos, por impacto o compresión (Montiel Sosa, 1985). Este tipo de heridas depende de: golpe, choque, caída y aplastamiento. Entre los agentes vulnerantes por golpe encontramos naturales -puño, dientes, cabeza- y artificiales -porra, ladrillo, piedra, martillo, bastón-, pudiendo la contusión adoptar forma lineal o geométrica según el agente utilizado. A veces difícil de diferenciar del choque.

En el caso de caídas la altura determinará el tipo de lesiones. A mayor altura menores lesiones externas y más internas (rupturas de órganos, fracturas múltiples...). Caso especial en este tipo de heridas son las mordeduras (Simonín, 1982).

Las heridas cortopunzantes, tipo especial tijeras, donde el agente vulnerante tiene características cortantes y punzantes de forma que lesiona seccionando los tejidos de piel y planos subyacentes. Pueden ser mono cortante, bicortantes o pluricortantes en función del número de aristas de la parte lesiva (Gisbert, 2004).

Se encontraron ejemplos como los cuchillos de cocina, puñales, con hojas de metal más o menos planas y anchas con punta y de uno o dos filos. La herida es de bordes limpios, uno angulado y otro redondo con longitud según la anchura de la hoja, la fuerza de penetración y la forma de sacar el instrumento (Montiel Sosa, 1985).

Las heridas cortocontundentes, donde el agente vulnerante tiene hoja de acero o metal con bordes semiromos que lesiona separando tejidos y planos subyacentes de forma ligeramente irregular por impacto, compresión o deslizamiento (Montiel Sosa, 1985).

Según el autor los ejemplos son las hachas, espadas, sables y el machete, que se denomina tonfa, también conocida como tuifa, tunka o tonkwa, arma originada en China, de la cual se derivó posteriormente el bastón policial moderno (Paturel y Formaggio, 2001).

2.6. La Lesionología forense

La lesionología es la parte de la Medicina Legal que estudia las lesiones. No solo concierne a la faz médico-legal sino también en la parte asistencial. En los servicios de emergencia es donde se asiste al lesionado de cualquier tipo en primera instancia, por lo que el médico que desempeña esa tarea debe tener un conocimiento claro del tema ya que deberá describir con sumo cuidado en la historia clínica el carácter de la patología que trata.

Esa historia clínica o constancia en el "Libro de Guardia" o ficha médica es el elemento al que, en los casos que requieren la intervención policial, recurre la justicia para valorar el daño sufrido por la víctima por lo que el médico que ha prestado la asistencia del caso, puede ser citado por la autoridad judicial para dar aclaraciones o precisiones sobre el tema (Patito, 2000: 219).

De acuerdo a la baremación, los tipos de lesiones son:

- a) Lesiones contusas
- b) Lesiones cortantes
- c) Lesiones punzantes
- d) Lesiones contuso - cortantes
- e) Lesiones punzo cortantes
- f) Lesiones por Proyectoil de Arma de Fuego
- g) Lesiones por Suceso de Tránsito
- h) Lesiones por Agentes Físicos y Químicos
- i) Lesiones por Explosiones

Dentro de los ámbitos en donde la lesionología interviene se encuentran los tipos de proceso, como ser el laboral, legal penal, civil, militar, o administrativo; excepcionalmente se realiza en personas particulares (Vargas Alvarado, 1994).

2.7. Riesgo higiénico

El Riesgo Higiénico es la probabilidad de sufrir alteraciones en la salud por la acción de los contaminantes o factores de riesgo, en un ambiente de trabajo. Los contaminantes físicos, son distintas manifestaciones de energía que pueden afectar a personas expuestas (Gracia, 2017:3)

2.7.1. Exposición a los agentes lesionantes

Los Agentes lesionantes según la interpretación de todo lo expuesto e investigado, son elementos contundentes, que utilizados por una persona con discernimiento y voluntad pueden provocar un daño a la salud de otra persona, en este caso los choferes del transporte público. Los denominan Agentes Lesionantes mecánicos, según la medicina forense y la lesionología forense, se dividen en heridas, por un lado, por armas blancas, y, por otro, por armas de fuego, Según las tablas de la SRT son agentes materiales asociados y se encuentran alojados en tablas de resoluciones donde son clasificados como otras formas de accidentes no clasificadas por falta de datos.

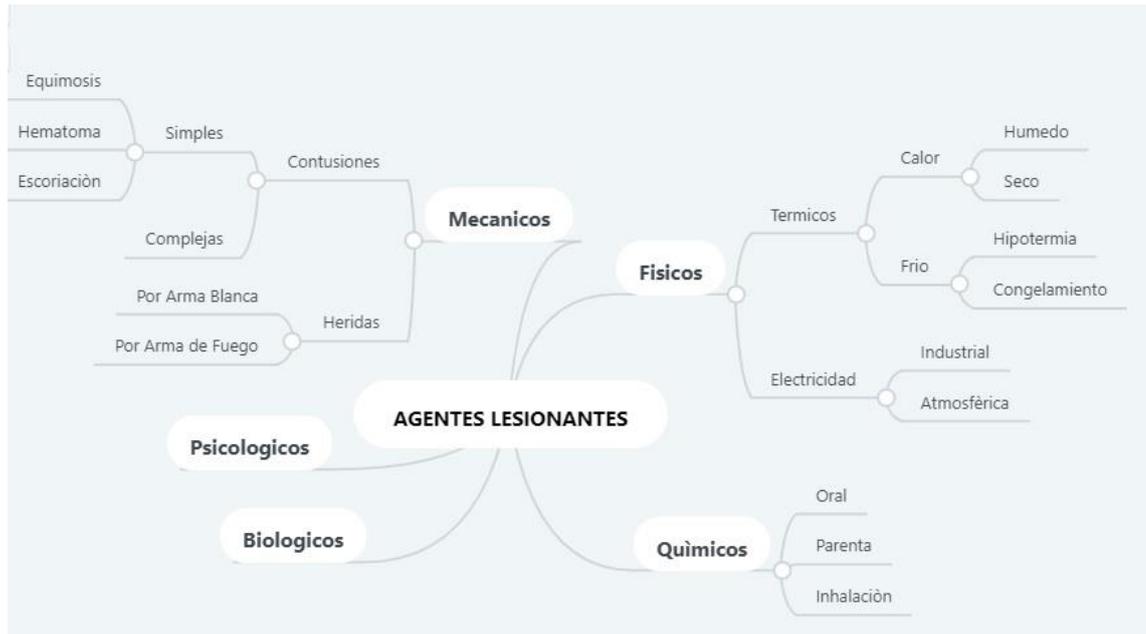


Figura 8: Extraída el 24 de octubre de 2018 de la página web:

<https://www.mindmeister.com/es/1143287865/agentes-lesionantes?fullscreen=1>

Según la medicina legal-forense, los agentes lesionantes mecánicos se dividen en heridas y contusiones. Siendo estas heridas consideradas como producidas por arma blanca o por arma de fuego.

En general, las lesiones se clasifican, con arreglo a su mayor o menor duración, en leves, graves y gravísimas. Las primeras son las que se curan en un plazo breve y no dejan ninguna secuela permanente; las segundas son las que producen una debilitación permanente en la salud, de un sentido, de un miembro o de un órgano, o también dificultad permanente en la palabra o una situación de peligro en la vida del ofendido o una inutilización para el trabajo por más de cierto tiempo o una deformación permanente del rostro. Son las terceras que dejan una enfermedad mental o corporal incurable, una invalidez permanente para el trabajo o la pérdida de un sentido, de un órgano, de un miembro, del uso de la palabra o de la capacidad de engendrar o de concebir (Ossorio: 1996:566).

Estos instrumentos mencionados, según el punto de vista de la seguridad jurídica, en posesión de una persona con intención, actitud y voluntad, puede llegar a lesionar o incluso provocar la muerte de un chofer del transporte público de pasajeros en nuestro país. Derivando luego en un desgaste económico y social, debido a los costos que deben afrontar las empresas de transporte y la sociedad, ya que las líneas de colectivos realizan un paro o cese de actividades cuando suceden estos acontecimientos de público conocimiento en medios masivos de comunicación.

Desde la salud ocupacional, este trabajador sufre un accidente de trabajo, es un suceso aleatorio. Según la definición de la ley de riesgos del trabajo, estos accidentes son acontecimientos súbitos y violentos ocurridos por el hecho o en ocasión del trabajo... (...). Quizás prever en qué lugar y horario una persona con intención de delinquir ingresa al colectivo sería una tarea muy ardua y difícil de concretar.

Pues, este tipo de riesgos a los que están expuestos los choferes no se puede eliminar completamente. Se podrían desviar los ómnibus de las zonas peligrosas donde circulan, es decir, asilar del riesgo, pero habría que estudiar si eso es posible, ya que a destino también deben llegar los pasajeros. Se podrían aplicar medidas de ingeniería y/o sanitarias tendientes a la prevención de dichos eventos para el posterior resguardo de la salud de estos trabajadores. Así con sistemas técnicos de protección, podrían seguir circulando por áreas donde la integridad corporal de estos choferes tenga más probabilidades de mantenerse incólume.

CAPÍTULO III

MARCO NORMATIVO

En este tercer apartado, se describe el marco normativo, donde han sido escrutadas todas las normas relativas a las declaraciones universales de derechos, pactos, convenios, nuestra Constitución Nacional., demás leyes y notas técnicas de prevención internacionales. A su vez, se consideraron varios códigos argentinos, leyes sobre seguridad pública, sobre salud ocupacional, trabajo, decretos reglamentarios de las normas, resoluciones de la SRT para notificaciones de accidentes de trabajo.

Se destacan leyes sobre tránsito nacional, provinciales, etc., y, se describen dos causas judiciales en Argentina. Posteriormente, se nombran resoluciones sobre sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, y, otras sobre procedimientos preventivos y de tratamientos para los trabajadores expuestos a hechos violentos cuyo resultado sea la muerte o lesiones y/o donde se haya puesto en riesgo la vida del conductor.

3. Marco normativo

3.1. Declaración Universal de los Derechos y Deberes del Hombre

En la Declaración Universal de los Derechos y Deberes del Hombre, capítulo I – Derechos, en el artículo 1 detalla que todo ser humano tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, lo mismo esta descripto en el artículo 1 y 2 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Resolución N° 217 de las Naciones Unidas).

En la Convención Americana sobre Derechos Humanos, "Pacto de San José de Costa Rica"- Artículo 5. Derecho a la integridad personal. En el inciso 1ro., refiere que toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral; coincidiendo con la cita del Preámbulo de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud en 1946, donde define la palabra salud como el completo estado de bienestar psíquico, físico y social, y, no solo ausencia de enfermedad, el cual no ha sido modificado desde 1948.

3.2. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y la Constitución Nacional de la República Argentina

En el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en el Artículo 7 menciona que los estados partes del pacto indicado reconocen el derecho de toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias que le aseguren en especial la higiene y seguridad en el trabajo.

Por otra parte, la Ley 24.658 aprueba el Protocolo adicional sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales —Protocolo de San Salvador— que establece en su artículo 7 (Condiciones justas, equitativas y satisfactorias de trabajo) inc. e.: “Los Estados Partes en el presente Protocolo reconocen que el derecho al trabajo al que se refiere el artículo anterior, supone que toda persona goce del mismo en condiciones justas, equitativas y satisfactorias.

Para lo cual dichos Estados garantizarán en sus legislaciones nacionales, de manera particular: ... La seguridad e higiene en el trabajo;”. Los pactos y tratados internacionales tienen jerarquía constitucional en nuestra república según lo descripto en el inciso 22 del artículo 75, a partir del 22 de agosto del año 1994 en que fue ratificado. La jerarquía constitucional de los tratados sobre derechos humanos implica, necesariamente, condicionar el ejercicio de todo el poder público, incluido el que ejerce el Poder Ejecutivo, al pleno respeto y garantía de estos instrumentos.

Por tal motivo, el chofer de ómnibus tiene derecho a vivir, al resguardo de su salud y seguridad, como así también las personas que se transportan de un lugar a otro en un ómnibus. Nuestra Constitución Nacional, a partir de la reforma del año 1994 otorga jerarquía constitucional a los mencionados tratados internacionales, donde se ratifican los derechos a la vida, salud, seguridad, seguridad e higiene, entre otros derechos.

Previamente, en la Constitución Nacional de 1949, Capítulo III (Derechos del trabajador, de la familia, de la ancianidad y de la educación y la cultura), artículo 37, punto 5°, la salud y seguridad del trabajador fue declarada derecho especial: “Derecho a la preservación de la salud - El cuidado de la salud física y moral de los individuos debe ser una preocupación primordial y constante de la sociedad, a la que corresponde velar para que el régimen de trabajo reúna requisitos adecuados de higiene y seguridad, no exceda las posibilidades normales del esfuerzo y posibilite la debida oportunidad de recuperación por el reposo”.

3.3. Convenio 155 de la Organización Internacional del Trabajo

En el C155 de la OIT sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo, del año 1981. Entro en vigor en el año 1983 y ha sido ratificado por nuestro país el día 13 de enero de 2014. El mismo abarca todas las ramas de las actividades económicas, donde hay trabajadores empleados.

En el artículo 13 refiere que deberá protegerse de consecuencias injustificadas a todo trabajador que juzgue necesario interrumpir por situación de trabajo por creer, por motivos razonables, que esta entraña un peligro inminente y grave para su vida o su salud. En el artículo 19 dispone que deberán adoptarse a nivel de empresa una formación apropiada en el ámbito de la seguridad e higiene del trabajo.

En el inciso f) hace mención a que el trabajador deberá informar de inmediato a su superior jerárquico directo acerca de cualquier situación de trabajo que a su juicio entrañe, por motivos razonables, un peligro inminente y grave para su vida o su salud; mientras el empleador no haya tomado medidas correctivas, si fuere necesario, no podrá exigir de los trabajadores que reanuden una situación de trabajo en donde exista con carácter continuo un peligro grave e inminente para su vida o su salud.

El mencionado convenio 155, guarda relación directa con las situaciones de violencia donde los choferes se ven expuestos a agentes lesionantes en el lugar de trabajo.

3.4. Ley Orgánica 1/1992 de España sobre Protección de la Seguridad Ciudadana

El artículo 13 de la Ley Orgánica 1/1992, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, en España, señala que el Ministerio de Justicia e Interior podrá ordenar, conforme a lo que se disponga reglamentariamente, la adopción de medidas de seguridad necesarias en establecimientos e instalaciones industriales, comerciales y de servicios, para prevenir la comisión de actos delictivos que puedan cometer contra ellos, cuando generen riesgos directos para terceros o sean especialmente vulnerables... Tratando de dar respuesta a ello, están en vigor la Ley 23/1992 de Seguridad Privada, el Reglamento de Seguridad Privada (aprobado por Real Decreto 2364/1994) y la Orden de 23 de abril de 1997 por la que se concretan determinados aspectos en materia de medidas de seguridad, en cumplimiento del Reglamento de Seguridad Privada.

3.5. Nota Técnica de Prevención 489: Violencia en el Lugar de Trabajo

En la Nota Técnica de Prevención 489 del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) de España, se detallan las clasificaciones de los tipos de violencia, una de las más difundidas sobre los tipos de violencia en el trabajo es la elaborada por la California División of Occupational Health and Safety (Cal/OSHA).

Esta clasificación divide a los eventos violentos en tres grupos en función de quienes son las personas implicadas y del tipo de relación existente entre ellas. Se destaca la violencia tipo II, donde en estos casos existe algún tipo de relación profesional entre el causante del acto violento y la víctima. El primero puede ser quien recibe un servicio ofrecido por el lugar afectado por el hecho violento o que ofrece la propia víctima (un cliente, un paciente, un consumidor).

Según esta norma técnica estos hechos violentos se producen mientras se ofrece el servicio (como seguridad pública, conductores autobús, personal sanitario, profesores, vendedores u otros trabajadores del sector público o privado que ofrecen servicios profesionales, públicos o privados).

Lo que resulta importante, es como analizan los trabajos que se realizan en una empresa para identificar cuáles tienen riesgo. Para ello cuentan con aporte de los sujetos pasivos de los actos violentos, es decir, los trabajadores.

Para dar continuidad, menciona algunos factores que pueden incrementar la posibilidad de que se produzcan actos violentos; los más significativos de dichos factores se asocian al entorno de trabajo, al propio trabajo y a las características del perpetrador, y se relacionan a continuación:

- Entorno,
- Economías inestables,
- Zonas deprimidas,
- Zonas con alto índice de criminalidad.

En cuanto al trabajo:

- Trabajos en solitario o en pequeños grupos,
- Trabajos que implican intercambio regular de dinero con clientes,
- Trabajos por la noche, o hasta tarde o muy de madrugada,
- Trabajar con público (consumidores, clientes, pasajeros, pacientes...),

- Trabajar en zonas con altos índices de criminalidad.

En cuanto al perpetrador:

- Inestabilidad psicológica,
- Ausencia de responsabilidad individual,
- Insatisfacción con servicio o producto,
- Largas esperas,
- Percepción de promesas incumplidas,
- Frustración, ira, estrés, ...

Prevención de la violencia: Las medidas preventivas que pueden adoptarse

Las medidas preventivas que pueden adoptarse para proteger a trabajadores y clientes comprenden actuaciones preventivas específicas (en función del tipo de establecimiento, tipo de trabajo, etc.) y medidas de tipo genérico que, sirviendo para cualquier tipo de empresa, habrán de adaptarse a las especificidades requeridas.

Sin embargo, se plantean dos cuestiones que, en ocasiones, actúan como frenos u obstáculos al establecimiento de programas preventivos y que están íntimamente ligadas con dos tipos de creencia acerca de la asunción del riesgo y de la predictibilidad.

Respecto al primero, en ocasiones existe la creencia de que en ciertas ocupaciones es inherente a ellas la aceptación de un cierto grado de violencia como una parte misma del trabajo. Es decir, el trabajador asume el riesgo de sufrir actos violentos cuando acepta el trabajo (con lo que contribuye a que continúe la violencia).

Esto puede llevar a pensar que no es necesario tomar ninguna medida preventiva. Sin embargo, sí que es posible adoptar algunas medidas para minimizar el peligro (detectores de metales, sistemas de alarma, plantillas bien dimensionadas, etc.).

Respecto a la cuestión de la predictibilidad, existe la creencia de que la violencia en el lugar de trabajo es aleatoria e impredecible, por lo que los programas preventivos pueden llegar a ser considerados como innecesarios.

Pero, por el contrario, muchos actos violentos pueden ser prevenidos, incluso en trabajos considerados con pocas probabilidades de sufrir violencia en los que los actos aleatorios de violencia ocurren con poca frecuencia.

Al igual que en programas preventivos de otros tipos, es difícil que éstos lleguen a ser verdaderamente efectivos si no cuentan con la implicación y compromiso tanto de los gestores y de la dirección como de los propios empleados. Una vez lograda la implicación de tales agentes es factible pasar a conocer si existen problemas de hechos violentos, qué tipo de incidentes son los que producen o pueden producir, cuáles son las posibles causas, pasar al diseño de un programa de medidas y evaluar su efectividad.

Factores del entorno y del lugar de trabajo:

- Localización geográfica del centro de trabajo o del lugar de prestación del servicio (zona urbana, rural, centro de núcleo de población, extrarradio, características socioeconómicas del entorno, etc.),

Diseño del lugar de trabajo:

- Iluminación (tanto en el interior como exterior),
- Accesos (entradas y salidas, puertas, ventanas, lugares donde esconderse, ...),
- Medidas de seguridad (sistemas de vigilancia, sistemas de alarma),

Procedimientos de trabajo

- Horarios de apertura, cierre, entregas,
- Gestión de acceso al público,
- Gestión de dinero líquido con el público,
- Gestión de esperas y colas,
- Trabajo en solitario o en lugares remotos,

- Trabajo con personas problemáticas (historiales de violencia, alcohólicos/drogadictos, enfermos mentales,)
- Preparación de los trabajadores para hacer frente a los conflictos,
- Cantidad y ritmo de trabajo.

3.6. Código Civil y Comercial de la Nación Argentina (Ley N° 26.994/14)

Según dice en el artículo 4 del Capítulo II, Anexo I, del Código Civil y Comercial de la Nación Argentina (Ley N° 26.994/14) las leyes son obligatorias para todos los que habitan el territorio de la República, sean residentes, ciudadanos o extranjeros (...).

En el título IV, denominado hechos y actos jurídicos, capítulo 1, disposiciones generales, en el artículo 260, define acto voluntario como el ejecutado con discernimiento, intensión y libertad, que se manifiesta por un hecho exterior.

Sigue en el artículo 262, con la manifestación de dicha voluntad, los actos se exteriorizan (...) por la ejecución de un hecho material. En el capítulo 6, denominado Vicios de los actos jurídicos, Sección 1ra, Lesión, refiere en el artículo 332, solo el lesionado o sus herederos pueden ejercer la acción.

En el Código Civil y Comercial (Ley N° 26.994/14), en el artículo 1082, refiere a la reparación del daño, que queda sujeta a las disposiciones de cada contrato. Que en el artículo 1290, menciona las obligaciones del pasajero, a pagar por el precio pactado, obedecer las órdenes del porteador; siguiendo, en el artículo 1291, refiere a la extensión de la responsabilidad.

El transportista es responsable por los siniestros que afecten a la persona del pasajero y por la avería o pérdida de sus cosas. En el artículo 1292 menciona las cláusulas limitativas de la responsabilidad del transportista de personas por muerte o daños corporales, que en la norma se tienen por no escritas.

3.7. Ley de Seguridad Interior N° 24.059/92 de la Nación Argentina

En el artículo 2 de la Ley de Seguridad Interior N° 24.059 promulgada el día 6 de enero del año 1992, define la seguridad interior como la situación de hecho, basada en el derecho, en la cual se encuentran resguardadas la libertad, la vida y el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y la plena vigencia de las instituciones del sistema republicano y federal que establecen la constitución nacional de nuestro país.

3.8. Ley N° 19.587/72 de Higiene y Seguridad en el Trabajo

La Ley N° 19.587/72 sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo, en su artículo 4 hace referencia a las normas técnicas y medidas sanitarias, precautorias, de tutela o de cualquier otra índole que tengan por objeto: proteger la vida, preservar y mantener la integridad psicofísica de los trabajadores; prevenir, reducir, eliminar o aislar los riesgos de los distintos centros o puestos de trabajo.

Las condiciones de higiene en los ambientes laborales deberán considerar según el artículo 6to., inciso a) las características de diseño de los establecimientos, las maquinarias, equipos y procedimientos seguidos en el trabajo.

Las condiciones de seguridad explícitas en el artículo 7, deberán considerar la protección de máquinas e instalaciones y artefactos; equipos de protección personal para los trabajadores y prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

En el artículo 8 nos refiere que todo empleador debe adoptar y poner en práctica las medidas adecuadas de higiene y seguridad para proteger la vida y la integridad de los trabajadores, especialmente en lo relativo a la adaptación, instalación o equipamiento del lugar de trabajo. La colocación de resguardos y protectores, con los dispositivos de seguridad que la mejor técnica aconseje.

3.8.1. Decreto N° 1.338/96. Reglamentario de Ley sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo

El Decreto N° 1.338/96, en su artículo 5 y sucesivos, establece lo referido a los Servicios de Medicina y de Higiene y Seguridad en el Trabajo, de carácter Interno o Externo, que tendrán como objetivo fundamental, prevenir en sus respectivas áreas, todo daño que pudiera causarse a la salud y a la vida de los trabajadores por las condiciones de su trabajo, destacando que lo expresado es una responsabilidad del conjunto de la organización.

En el artículo 10 de dicho Decreto, se establece que el Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo tiene como misión fundamental, implementar la política fijada por el establecimiento en la materia, tendiente a determinar, promover y mantener adecuadas condiciones ambientales en los lugares de trabajo, obligados a mantener conforme disposiciones del Decreto reglamentario N° 351/79 de la Ley N° 19.587/72.

3.8.2. Decreto Reglamentario N° 351/79 de Ley N° 19.587/72

En el título VI, Protección Personal del Trabajador. En el capítulo 19 menciona los EPP, es decir, los equipos y elementos de protección personal. En el artículo 190 refiere que los equipos y elementos de protección persona, deberán ser proporcionados a los trabajadores y utilizados por estos, mientras se agotan todas las instancias científicas y técnicas tendientes a la aislación o eliminación de los riesgos.

Para dar continuidad en el título VII, sobre la selección y capacitación del personal. En el capítulo 21 – Capacitación. - en los artículos que comienzan en el 208 refiere que todo establecimiento está obligado a capacitar a su personal en materia de higiene y seguridad, en prevención de accidentes de trabajo.

En el título VIII, denominado Estadísticas de Accidentes... (...) del capítulo 22 de registros e información, se encuentran derogados los artículos que van desde el 215 al 226 por el Decreto 1338/96, artículo 2.

Luego en el Decreto 1338/96, artículo 2, refiere que también casualmente se encuentra derogado por el título VIII del Anexo I del Decreto N° 351/79.

Seguido, en el capítulo 24 menciona las sanciones, destacando en el artículo 232 que el empleador está obligado, a requerimiento de la autoridad de aplicación, a ordenar la suspensión de las tareas que se realicen implicando riesgos graves inmediatos para la salud o la vida de los trabajadores que la ejecuten o para terceros.

3.9. Ley N° 20.744 de Contrato de Trabajo

Ley N° 20.744 de contrato de trabajo en su artículo 75 hace mención al “Deber de seguridad”, donde menciona que el empleador está obligado a observar las normas legales sobre higiene y seguridad en el trabajo, como así también detalla que los daños que sufra el trabajador se regirán por las normas que regulan la reparación de los daños provocados por accidentes en el trabajo y enfermedades profesionales, dando lugar únicamente a las prestaciones en ellas establecidas.

El objeto del contrato de trabajo es la actividad productiva y creadora que se enajena a favor de otro, como lo enmarca el artículo 4° de la Ley N° 20.744, sin comprometer ni la integridad psicofísica.

En el título X, sobre la suspensión de ciertos efectos del contrato de trabajo, en el capítulo I, de los accidentes y enfermedades inculpables; en el artículo 208, refiere los plazos y remuneración, en cada accidente o enfermedad inculpable que impida la prestación del servicio no afectará el derecho del trabajador a percibir su remuneración durante un período de tres (3) meses, si su antigüedad en el servicio fuere menor de cinco (5) años, y de seis (6) meses si fuera mayor.

En los casos que el trabajador tuviere carga de familia y por las mismas circunstancias se encontrara impedido de concurrir al trabajo, los períodos durante los cuales tendrá derecho a percibir su remuneración se extenderán a seis (6) y doce (12) meses respectivamente, según si su antigüedad fuese inferior o superior a cinco (5) años. La recidiva de enfermedades crónicas no será considerada enfermedad, salvo que se manifestara transcurridos los dos (2) años.

La remuneración que en estos casos corresponda abonar al trabajador se liquidará conforme a la que perciba en el momento de la interrupción de los servicios, con más los aumentos que durante el período de interrupción fueren acordados a los de su misma categoría por aplicación de una norma legal, convención colectiva de trabajo o decisión del empleador.

Si el salario estuviere integrado por remuneraciones variables, se liquidará en cuanto a esta parte según el promedio de lo percibido en el último semestre de prestación de servicios, no pudiendo, en ningún caso, la remuneración del trabajador enfermo o accidentado ser inferior a la que hubiese percibido de no haberse operado el impedimento.

Las prestaciones en especie que el trabajador dejare de percibir como consecuencia del accidente o enfermedad serán valorizadas adecuadamente. La suspensión por causas económicas o disciplinarias dispuestas por el empleador no afectará el derecho del trabajador a percibir la remuneración por los plazos previstos, sea que aquélla se dispusiera estando el trabajador enfermo o accidentado, o que estas circunstancias fuesen sobrevinientes.

El trabajo en sus diversas formas goza de la protección de las leyes, como se lee en el artículo 14 bis de nuestro texto constitucional, es decir, protegen a una de las partes. Que en el sentido protectorio hacia una de las partes es porque implícitamente la considera la más vulnerable en los hechos. Por lo cual la manda constitucional es justa, ya que la finalidad del principio protectorio o tutelar, es la justicia, y no debe ser ni escaso, ni tampoco excesivo. Debe ser razonable.

3.9.1. Convenio Colectivo de Trabajo N° 460/1973

En el CCT del personal de autotransporte de pasajeros de la Unión Tranviarios Automotor, desde 1975 refiere números de beneficiarios sesenta mil (60.000). La zona de aplicación comprende a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires, y aquellas adheridas a la Ley 12.346 de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

En la página 6 del indicado CCT, en las generalidades aplicadas al personal, solo mencionan la palabra “salud” en cuanto a las condiciones ambientales de las tareas que se realicen en galpones, donde las empresas deberán adoptar las medidas del caso para las condiciones de temperatura y resguardo que no afecta la salud del personal.

3.10. Ley sobre Riesgos de Trabajo N° 24.557/95

En la Ley sobre Riesgos de Trabajo N° 24.557 promulgada en 1995 –Capítulo I, artículo 1° -Normativa aplicable y objetivos de la mencionada LRT dice textualmente “La prevención de los riesgos y la reparación de los daños derivados del trabajo se regirán por esta LRT y sus normas reglamentarias”.

Que el inciso a) del apartado 2 del artículo 1° de la Ley sobre Riesgos del Trabajo establece como objetivo fundamental la reducción de la siniestralidad a través de la prevención de los riesgos derivados del trabajo; reparar los daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, incluyendo la rehabilitación del trabajador damnificado.

Que el apartado 1 del artículo 4° de la Ley N° 24.557/95 obliga a las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART) y a los empleadores y trabajadores, a adoptar las medidas legalmente previstas para prevenir eficazmente los riesgos laborales y asumir compromisos concretos de cumplir con las normas de higiene y seguridad en el trabajo.

3.10.1. Decreto reglamentario N° 170/96 de Ley N° 24.557/95

En su Decreto Reglamentario N° 170/96 en su artículo 30 inciso g) refiere que la obligación del trabajador es informar al empleador de todo hecho o circunstancia riesgosa inherente a sus puestos de trabajo y al establecimiento en general.

3.10.2. Resolución N° 283/2002 - Listado de Lesiones a denunciar por las ART.

En la Resolución N° 283/2002, sobre auditorías médicas; se encuentra el listado de lesiones a denunciar por las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y los empleadores autoasegurados. Los plazos y formularios para las comunicaciones correspondientes y la confirmación de denuncia.

Que en el artículo 7, establece que las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y los empleadores autoasegurados deberán informar a esta superintendencia, aquellas circunstancias que se produzcan e impliquen un cambio sobre la denuncia inicial efectuada, tales como: el alta, el traslado o el fallecimiento del paciente.

Así también, el rechazo posterior del siniestro, o los errores que se detecten en los datos denunciados a este Organismo. Esta nueva información deberá comunicarse dentro de las veinticuatro (24) horas de tomarse conocimiento de la nueva situación.

Que, en el Anexo I, en el Listado de Lesiones a Denunciar, están enumeradas las mismas, siendo por ejemplo asignada al número 3. “Amputación de uno o más dedos de manos o pies (con internación)”;

con el número 12. “Herida abdominal transperitoneal con o sin perforación de víscera”;

con el número 18. “Lesiones producidas por arma de fuego o arma blanca (con internación)” y por último con el 19. Muerte.

3.10.3. Resolución N° 1604/2007 sobre los Registros de Accidentes de Trabajo

En la Resolución N° 1604/2007, sobre los registros de accidentes de trabajo, se establecieron procedimientos administrativos para realizar las denuncias. Se observan en las tablas de agentes materiales asociados, el código que se asigna para cada “agente”, siendo el número 60100 para “Arma de fuego” y 60200 para “Arma blanca”. Siguiendo las tablas según la naturaleza de la lesión, se asignan el código 02 para “Heridas punzantes”, código 03 “Herida cortante” y código 05 para “Herida de bala”.

3.10.4. Disposición N° 6/2007 sobre Notificación de Accidentes de Trabajo

En la Disposición N° 6/2007 de la SRT, menciona el procedimiento para notificación de accidentes de trabajo. Enumerando bajo el título “Otras formas de accidente no clasificadas bajo otros epígrafes incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos”, asignando a los códigos 909 y 910 agresión con o sin armas.

3.10.5. Resolución N° 1.721/04 - Programa para la Reducción de los Accidentes Mortales (P.R.A.M)

En la Resolución N° 1.721 del año 2004 se crea el "Programa para la Reducción de los Accidentes Mortales", siendo las acciones a implementar por parte de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

El proceso analítico que representa un estudio profundo de un accidente laboral, aceptando que no existen causas únicas determinantes del mismo, dado que éstas pueden ser numerosas y encontrarse además interrelacionadas, precisa de una metodología que permita detectar no sólo las causas y concausas del accidente sino también las conexiones lógicas y cronológicas existentes entre ellas.

En tal sentido, la SRT considera que la metodología que mejor se adapta al desarrollo de dicho proceso analítico es la denominada "Árbol de Causas". Como parte del P.R.A.M. y a fin de desarrollar una herramienta de investigación que oriente a las ART y a los empleadores autoasegurados a investigar los accidentes de trabajo de manera homogénea, la SRT aprobó, mediante Circular G.P. y C. (Gerencia de Prevención y Control) N° 001/2004, un nuevo formulario de investigación de accidentes.

Dicho formulario propone adoptar una metodología de investigación que, basada en el Método Árbol de Causas, ponga en evidencia las relaciones entre los hechos que han contribuido a la ocurrencia del accidente y profundizar en el análisis, hasta llegar al conocimiento de sus causas primarias las que es necesario eliminar o controlar.

Por otra parte, el artículo 5° de la Ley N° 19.587/72, en sus incisos f) y g) establece como principios y métodos básicos de ejecución de ella, la investigación de los factores determinantes de los accidentes y enfermedades profesionales y la realización de estadísticas al respecto, como antecedentes para el estudio y prevención de tales causas.

En este programa se excluye los accidentes in itinere y los resultantes de robos, asaltos y agresiones con armas y aquellos que con motivos fundados determine la Gerencia de Prevención y Control de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

3.10.6. Resolución N° 558/09 sobre el procedimiento preventivo y tratamiento de estrés post traumático relacionado con accidentes en el ámbito ferroviario, premetro y subterráneos.

En la Resolución N° 558 del año 2009, se destacó en el considerando que el Decreto N° 659 de fecha 24 de junio de 1996 aprobó la Tabla de Evaluación de Incapacidades Laborales. En su Anexo I, psiquiatría, punto 1, establece que las reacciones o desórdenes por estrés post traumático: "Serán reconocidas cuando tengan directa relación con eventos traumáticos relevantes que ocurran en el trabajo, ya sea como accidentes, o como testigo presencial del mismo...".

En virtud del cuadro normativo vigente, las reacciones o desórdenes por estrés post traumático pueden alcanzar a los trabajadores en general, resultando en consecuencia tal circunstancia una causa de incapacidad para el trabajo.

Seguido, se destaca que en el artículo 1, se aprueba el procedimiento de prevención y tratamiento del estrés post traumático suscitado a raíz de accidentes (...) cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la o las víctimas y/o donde se haya puesto en riesgo la vida del conductor, conductor especializado.

A su vez, en el inciso b) refiere sobre hechos violentos cuyo resultado sea la muerte o lesiones de la/s víctima/s y/o donde se haya puesto en riesgo la vida del conductor, conductor especializado, etc.

Considerando que los choferes de ómnibus pasajeros no están exentos de estos riesgos, siendo que son de público conocimiento los hechos de violencia donde mediante agentes lesionantes se deteriora la salud de estos trabajadores. En tal sentido, como expresa la norma puede alcanzar a trabajadores en general, es decir, abarcaría a los choferes del ómnibus de transporte público de pasajeros, quienes han sido excluidos en el detalle de los sectores de los transportes que menciona.

3.11. Ley N° 11.179 Código Penal de la Nación

En la Ley N° 11.179 (T.O. 1984 actualizado) – Código Penal de la Nación, en el Libro Segundo de los delitos, Título I, Delitos Contra Las Personas, Capítulo II denominado “Lesiones” (Arts. 89 al 92).

En dicha norma, se impone penas de prisión aquel que le causare a otro en el cuerpo o en la salud, un daño, o si la lesión produjere una debilitación permanente de la salud, de un sentido, de un órgano, de un miembro o si hubiere puesto en peligro la vida del ofendido, o le hubiere inutilizado para el trabajo o causado una deformación permanente del rostro.

Si la lesión produjere la inutilidad permanente para el trabajo, la pérdida de un sentido, de un órgano, de un miembro, del uso de un órgano o miembro, de la palabra o de la capacidad de engendrar o concebir. Las lesiones son un delito que consiste en causar una o varias heridas a una persona de forma que se altere su integridad corporal, su salud física o incluso su salud mental. Es de los delitos más comunes, pues protege uno de los bienes jurídicos más reconocidos, la integridad corporal de las personas.

En el mismo Código Penal, en su Título I –Delitos contra las personas, Capítulo I –Delitos contra la vida, en el artículo 79, nos refiere la aplicación de una pena de prisión al que matare a otra persona. En el Título VII –Delitos contra la Seguridad pública, el bien jurídicamente tutelado por la ley es la Seguridad Pública. Desde el punto de vista objetivo, la seguridad pública es el conjunto de condiciones garantizadas por el Derecho, con fines de protección de los bienes jurídicos considerados in abstracta e independientemente de la persona de su titular.

En el título -Delitos contra la propiedad - Capítulo II –Robo tipificado en el artículo 164: “el que se apoderare ilegítimamente de una cosa mueble, total o parcialmente ajena, con fuerza en las cosas o con violencia física en las personas, sea que la violencia tenga lugar antes del robo para facilitarlo, en el acto... (Grün Editora, 1998).

3.11.1. Causas judiciales en Argentina

En el año 2009 condenan a un pasajero a dos (2) años de prisión en suspenso con costas, por la tenencia ilegal de arma de guerra en concurso real con tenencia de arma de guerra civil. En ese episodio resulto fallecido un chofer de la línea 180, la causa llevaba el número 3.118/09, caratulada “Homicidio agravado en concurso real, y robo agravado por el uso de armas de fuego en grado de tentativa”, tramitada por la Unidad Funcional de Instrucción Descentralizada Nro. 3 (Gregorio de Laferrere) a cargo del Dr. José Luis Claudio Longobardi; situada en calle Monseñor Marcon Nro. 2601, en la localidad de San Justo, partido de La Matanza, Provincia de Buenos Aires (Reg. Nro. de Ex. 5266117 – DNDA, 02/12/2015).

El 27 de diciembre de 2011 se condenó a un pasajero a cumplir una pena de prisión por amenazar con un cuchillo a un chofer de la línea 91, interno 522, a quien amedrentó luego de discutir con el conductor porque pretendía viajar sin pagar boleto. La condena de dos (2) años y seis (6) meses de prisión, fue dictada por la Cámara Penal Contravencional y de Faltas porteña, y en ella se resolvió por mayoría de la Sala II de la Cámara Penal, Contravencional y de Faltas, integrada por Fernando Bosch, Pablo Bacigalupo y Sergio Delgado. En las declaraciones el pasajero manifestó ese sentimiento de antipatía y aversión hacia el chofer de la línea 91 utilizando el fenómeno de literalmente "cortarle los dedos" (Infobae, 3/01/2012). Disponible el fallo en la página web: http://server1.utsupra.com/site1?ID=articulos_penalA00277101486

3.12. Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94, otras leyes y decretos

En la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 del año 1994, artículo 5: Definiciones, en el inciso o) define al ómnibus como todo vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho (8) personas y el conductor. Más adelante, en el artículo 68 -Seguro Obligatorio- describe que todo automotor debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

En el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, inciso 40- en definiciones generales expresa que debe entenderse por Colectivo al Ómnibus para el transporte urbano de pasajeros del servicio público con un máximo de 30 (treinta) asientos, excluido el del conductor.

En la Ley Nacional de Tránsito se define en el artículo 5, inciso q) que un paso a nivel es el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril. Ahora, en cuanto a los siniestros viales existen tres factores básicos, -o también llamado "Triángulo accidentológico"-.

Allí, intervienen simultáneamente generando condiciones de mayor o menor seguridad en el transporte de pasajeros, a saber:

- El conductor o también llamado factor humano.
- El ámbito de circulación o factor ambiental (la infraestructura vial y las condiciones atmosféricas)
- El vehículo o factor mecánico.

El vehículo es el que divide la problemática en dos cuestiones, que hacen a las condiciones intrínsecas de seguridad activa y pasiva del rodado, derivadas de las condiciones de diseño, fabricación y el mantenimiento de la unidad, de modo de asegurar en el tiempo las condiciones originales.

Por ello, como medida preventiva a nivel mundial, relacionada con la seguridad activa y pasiva se encuentra la revisión técnica obligatoria (artículo 53 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449), con las siglas RTO se denomina al conjunto de procedimientos estándares realizados por personal calificado, con el auxilio de equipos especiales, destinados a evaluar y certificar las correctas condiciones de seguridad activa y pasiva.

Que en la Ley N° 2.148 (B.O.C.B.A. N° 2.615) en su Anexo I –Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires- en definiciones generales expresa que, a los efectos del estudio, interpretación y aplicación, debe entenderse por Colectivo (inciso 40) al Ómnibus para el transporte urbano de pasajeros del servicio público con un máximo de 30 (treinta) asientos, excluido el del conductor. En la Ley de Tránsito N° 13.927, de la Provincia de Buenos Aires, en el Título VIII –Transporte de su pasajero y cargas- Artículo 27°, menciona las condiciones de seguridad, conforme al artículo 2° de la Ley N° 24.449/94 (Vázquez, 1997).

En la Ley N° 26.353/08 –Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial –en su artículo 2 refiere que las estadísticas recabadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como consecuencia de siniestros de tránsito, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que el Decreto N° 1.787/2008 en el Anexo II –Ministerio del Interior –Agencia Nacional de Seguridad Vial- Objetivos, inciso 17 dice: “Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial”; y en el inciso 21 menciona fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promover la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial.

En el Decreto N° 532/2009, en su artículo 25, indica el funcionamiento de la Escuela Pública de Conductores de Vehículos destinados al Transporte de Pasajeros y Cargas se encuentra regulada por ese texto normativo en su Anexo II Título III. En el artículo 3° menciona que, a los efectos de autorizar el dictado de los cursos de formación y capacitación de conductores profesionales por establecimientos privados, la Dirección Provincial del Transporte requiere como mínimo a los solicitantes la cobertura de seguro contra robo, incendio y de responsabilidad civil.

En ninguna de las normativas descriptas anteriormente se hace mención a la prevención de la seguridad ocupacional de los choferes, respecto de trabajadores afectados por agentes lesionantes, a raíz de heridas de armas de fuego o armas blancas. Solo mencionan aspectos técnicos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, entre otras tantas cuestiones viales.

3.13. Resolución N° 926/2008 – Secretaría de Transporte

La Resolución N° 926/2008 -Secretaría de Transportes, se estableció que los operadores de transporte público urbano y suburbano de pasajeros de jurisdicción nacional incorporaran un Sistema de Protección Antivandálico para el Conductor.

Tal circunstancia se tuvo en cuenta debido a que en el mundo es práctica habitual el uso de este sistema en las unidades afectadas al transporte urbano, con el fin de generar un ambiente de trabajo más aislado de las perturbaciones que puede ocasionar el pasaje sobre el chofer, así como para mejorar sus condiciones de seguridad ante la eventualidad de una agresión.

Que en el considerando de dicha normativa menciona explícitamente que en algunas zonas de Área Metropolitana de Buenos Aires se han generado situaciones de violencia sobre conductores de ómnibus urbanos, que aconsejan la adopción de medidas precautorias, para asegurar las máximas condiciones de confort y seguridad para los trabajadores del volante.

Que, en consecuencia, y habida cuenta la nula experiencia que se registra en la República Argentina sobre la materia, resulta pertinente en forma previa a la modificación del "Manual de especificaciones técnicas para vehículos de transporte por automotor de pasajeros", requerir al sector carrocerero que proponga soluciones constructivas de cabinas de conducción.

Que desde el año 2014 hasta el año 2015, María Agustina Canalicchio Hidalgo, llevo a cabo una investigación para la elaboración de la tesina, -requisito para la obtención del título de Licenciada en Seguridad- que ha sido presentada en el Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina. Que, en el indicado trabajo, visibiliza la Resolución ministerial y las causas de la falta de implementación de las cabinas de protección antivandálicas. Determinando para esa época que las acciones empresarias, y los organismos que debían hacer cumplir la normativa, dificultaron la implementación del mencionado sistema de protección.

3.14. Resolución N° 523/2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo

En cuanto a los Sistemas de Gestión de la Seguridad y la salud en el Trabajo, mediante la Resolución N° 523/2007, cuyo nombre es: "Directrices Nacionales para los sistemas de gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo", se consideró debido ILO-OSH 2001 de la OIT, como documento y marco referencial para la implementación de dicho sistema de gestión por parte de los empleadores.

El objeto del proyecto SRT – ILO OSH 2001- es la implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) por parte de los empleadores, según las Directrices de la Oficina de la OIT -ILO OSH 2001- que la SRT adoptó mediante una resolución específica (Res. SRT N° 103/05).

Como paso previo a la presentación de estas directrices, las reflexiones iniciales sobre la implementación de Sistemas de Gestión de la SST por parte de los empleadores:

- Es de aplicación voluntaria, es decir, la autoridad nacional no obliga al empleador a implementar estos sistemas;
- No tienen por objeto sustituir ni las leyes o reglamentos nacionales ni las normas vigentes.

Debido al enfoque sistemático que requiere la gestión de la SST, los elementos, cláusulas, requisitos y especificaciones contenidas en las directrices nacionales deben ser implementados en su totalidad, teniendo en cuenta las condiciones y la práctica nacional.

El objetivo y alcance de estas Directrices Nacionales especifican los requisitos para implementar Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, de forma de contribuir con la organización a proteger a los trabajadores contra los peligros y a eliminar las lesiones, enfermedades, dolencias, incidentes y muertes relacionadas con el trabajo. Es la intención y propósito de estas Directrices Nacionales, priorizar la seguridad y salud en el trabajo, garantizando el uso de productos seguros.

Asimismo, estas directrices:

- a) Facilitan orientación sobre la integración de los elementos del sistema de gestión de la SST en la organización como un componente de las disposiciones en materia de política y de gestión;
- b) Proponen motivar a todos los miembros de la organización, y en particular a los empleadores, a los propietarios, al personal de dirección, a los trabajadores y a sus representantes, para que apliquen los principios y métodos adecuados de gestión de la SST para la mejora continua de los resultados de la SST;
- c) Fortalecen el desarrollo de iniciativas voluntarias, a fin y con efecto de reforzar el cumplimiento de los reglamentos y normas con vistas a la mejora continua de los resultados de la SST;
- d) Brindan orientación sobre sistemas de gestión de la SST a fin de responder de modo apropiado a las necesidades reales de las organizaciones, de acuerdo con su tamaño y la naturaleza de sus actividades.

Estas Directrices Nacionales son aplicables a cualquier organización que desee:

- a) Establecer un sistema de gestión de SST para eliminar o minimizar el riesgo a los empleados y otras partes interesadas, que puedan estar expuestas a los riesgos de SST asociados con sus actividades;
- b) Implementar, mantener y mejorar continuamente su sistema de gestión de SST;
- c) Asegurarse a sí misma de la conformidad con su política de SST;
- d) Demostrar la conformidad a otros;
- e) Buscar el reconocimiento de su sistema de gestión de SST por una organización externa acreditada para el efecto; o
- f) Hacer su propia determinación y declaración de conformidad con estas directrices.

Todos los requisitos en estas Directrices Nacionales consideran cualquier sistema de gestión de SST. La magnitud o alcance de la aplicación dependerá de los factores contenidos en la política de SST de la organización, la naturaleza de sus actividades y los riesgos y complejidad de sus operaciones.

La implementación de OHSAS 45001:2018 en las organizaciones tiene como objetivo determinar los requisitos básicos para implementar un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Esta norma técnica, permite a las empresas desarrollar de forma integrada con los requisitos establecidos en otras normas como la Norma ISO 9001 (certificación de los Sistemas de Gestión en Calidad); la Norma ISO 14001 (certificación de Sistemas de Gestión Ambiental) y la Norma ISO 18001 (certificación de Sistemas de Salud y Seguridad en el Trabajo).

El objetivo del desarrollo es ayudar a las organizaciones a proporcionar un lugar de trabajo seguro y saludable para los trabajadores, así como al resto de personas (proveedores, contratistas, vecinos, etc.) y, de este modo, contribuir en la prevención de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo, además de la mejora de manera continua del desempeño de la seguridad y salud.

Entre los beneficios que aporta la implementación de la Norma ISO 45001 destacan los siguientes: Disponer de una norma internacional de reconocido prestigio, que permite al empresario acogerse a un marco organizado. Estructurar un modelo para facilitar al empresario el cumplimiento del deber de protección de los trabajadores.

Conseguir una mayor optimización en la gestión de la seguridad y salud en el trabajo. Desarrollar e implementar las políticas y los objetivos del sistema de gestión de seguridad y salud, y facilitar su consecución mediante el liderazgo y el compromiso de la dirección.

La Norma denomina incidente al suceso que surge del trabajo o en el transcurso del trabajo que podría tener o tiene como resultado lesiones y deterioro de la salud (3.18). Nota 1 a la entrada: En ocasiones se denomina “accidente” a un incidente donde se han producido lesiones y deterioro de la salud. En cuanto a las acciones correctivas, refiere prevenir para que no vuelva a ocurrir (OHSAS 45001,2018).

Seguidamente, al factor humano a causas que tienen como origen del accidente un conjunto de actuaciones humanas. Los accidentes y su influencia han ido cambiando a lo largo del tiempo, cada vez son más frecuentes los que tienen como causa el factor humano, por eso es el factor más importante en la Seguridad y Salud en el Trabajo.

No por ello hay que dejar de lado el factor técnico ni dejar de plantear actuaciones en este ámbito. De hecho, para conseguir una seguridad eficaz es más importante actuar sobre el factor técnico que sobre el factor humano. En este planteamiento es el que mejor resultados ofrece porque la conducta humana no siempre es previsible, por tanto, la actuación y control sobre el factor técnico es más eficaz. Si bien, se actúa sobre el factor técnico siempre vamos a obtener resultados a corto plazo. La actuación sobre el factor técnico permite el olvido del factor humano.

Ahora, en cuanto a la lesión y deterioro de la salud, lo considera efecto adverso en la condición física, mental o cognitiva de una persona. Estos incluyen enfermedad profesional, enfermedad común y muerte. El término “Lesión y deterioro de la salud” implica la presencia de lesiones o de deterioro de la salud, solos o en combinación.

En cuanto al peligro, fuente con un potencial para causar lesiones y deterioro de la salud (3.18). en la nota 1 refiere que los peligros pueden incluir fuentes con el potencial de causar daños o situaciones peligrosas, o circunstancias con el potencial de exposición que conduzca a lesiones y deterioro de la salud.

El riesgo lo define como incertidumbre y en la nota 1, menciona un efecto es una desviación de lo esperado positiva o negativa. Luego en la nota 2 define incertidumbre como el estado, incluso parcial, de deficiencia de información relacionada con la comprensión o conocimiento de un evento, su consecuencia o su probabilidad.

Para dar continuidad, el riesgo para la seguridad y salud en el trabajo lo menciona como la combinación de la probabilidad de que ocurran eventos o exposiciones peligrosos relacionados con el trabajo y la severidad de la lesión y deterioro.

Se define peligro como toda fuente, situación o acto con potencial para causar daño en términos de daño humano o deterioro de la salud, o en combinación. El deterioro de la salud, lo denomina condición física o mental identificable y adversa que surge y/o empeora por la actividad laboral y/o por situaciones relacionadas con el trabajo (OHSAS 45001, 2018).

3.15. Resolución N° 669/2016 de CNRT.

En la Resolución N° 669/2016 de la CNRT, hace mención a la Norma IRAM 3810 precedentemente señalada, donde especifican los requisitos que las empresas transportistas pueden adoptar para el desarrollo de un transporte seguro de pasajeros, alcanzando y demostrando su compromiso con la seguridad vial más allá de las obligaciones legalmente exigidas por la normativa vigente.

Que las buenas prácticas promovidas a través de la Norma IRAM 3810 tienen como objeto la mejora continua en los niveles de seguridad vial en el transporte automotor de personas, donde además de los beneficios que esto le reporta a los usuarios y la sociedad toda también contribuye al desempeño y productividad de la empresa transportista y a la calidad de los servicios y en definitiva al sistema en su conjunto.

Que las mismas abarcan tanto cuestiones referentes a la gestión de la empresa y sus sistemas de trabajo como a instalaciones (entrada, salida y circulación de vehículos y áreas de mantenimiento, descanso e información), conductores (evaluaciones y capacitación de chóferes aspirantes y en actividad e indicadores de desempeño), parque móvil afectado a la prestación de servicios (tipos de mantenimiento e informes de condición y desempeño) y servicios propiamente dichos (diagramación, inspecciones, siniestros, estadísticas e indicadores).

Que en el nivel 2, punto 7.2.3. destaca las capacitaciones especiales para conductores, los cuales se hallan en proceso según información brindada por la CNRT y UTA.

Que en el nivel 3, en el punto 9.4.2. menciona realizar investigaciones de accidentes, que también está en curso la implementación de las mismas, según refieren organismos de control. Esta norma técnica no hace mención sobre la protección de la salud ocupacional de los choferes, quienes no resultan incólumes a los agentes lesionantes.

3.15.1. Iram 3810/2006 Seguridad Vial - Buenas Prácticas para el Transporte Automotor de Pasajeros

Dicha norma técnica surgió a partir de la aprobación de la Resolución N° 669/2016 de la CNRT, la cual establece que las empresas prestadoras de servicios de transporte automotor de pasajeros deberán implementar un Sistema de Gestión que cumpla con los parámetros establecidos en la norma IRAM 3810, con vistas a alcanzar un servicio más eficiente, seguro, sustentable y que iguale a todos los actores del sistema de transportes.

La norma elaborada por IRAM detalla los requisitos necesarios para el desarrollo de un servicio de transporte seguro, demostrando el compromiso de las empresas transportistas con la mejora de la seguridad vial, aumentando la confianza de sus aseguradoras y optimizando el desempeño interno, a partir de la gestión de indicadores específicos que permiten corregir desvíos.

Esta norma es de aplicación tanto para servicios públicos como privados, cualquiera sea el ámbito geográfico de prestación de los mismos. En la página web del Instituto de Argentino de Normalización y Certificación existe un área de Formación que ofrece periódicamente una amplia gama de cursos vinculados a esta temática, tanto en la modalidad presencial como a distancia.

Cabe aclarar que la indicada norma no exime a la empresa del cumplimiento de obligaciones legales, sino que resulta un complemento de la normativa legal de tránsito, transporte, seguridad y medio ambiente.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS CUALITATIVO DE DATOS

En este capítulo sobre análisis cuantitativo de datos, se interpretó la información atendiendo a los objetivos planteados en la investigación. Se describe el trabajo de campo realizado, donde se efectuaron consultas a expertos de diferentes organismos públicos, privados, entre otros, y, a choferes de ómnibus. De algunas entidades se obtuvieron respuestas, de otras no. Seguidamente, se analizaron los datos aportados en las entrevistas abiertas, ya que las mismas se han efectuado en forma personalizada, concurriendo a los domicilios laborales de los expertos, y a las paradas de descanso de los trabajadores al volante. Otras se han efectuado por medio de internet, enviando las preguntas por correo electrónico. Las respuestas se han recibido por la misma vía electrónica. Así también, algunos expertos se han contactado telefónicamente y respondieron en forma verbal y directa.

4. Entrevistas a Expertos

4.1. Ministerio de Transporte de la Nación

En cuanto al Ministerio de Transporte de la Nación, se envió correo electrónico mediante la página web: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>. Se recibió de dicha entidad, con fecha 21 de enero del corriente año, un correo de solicitud de acceso a la información pública, el cual se adjunta en el apéndice. Allí, refieren que con el fin de poder dar curso al pedido ha sido necesario la generación de un expediente electrónico y para lo cual solicitaron el número de DNI de la autora. De acuerdo a lo solicitado se brindó el número de DNI, mediante un nuevo correo electrónico.

Finalmente, con fecha 20 de febrero del actual, se recibe correo electrónico de respuesta a la información pública solicitada. En el mismo mencionan que en referencia al cuestionario no puede ser contestado por el área a la que fue derivada, Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ya que al parecer la misma no posee tal información.

Además, aportan que en concepto de la necesidad y del tipo de información que se solicitó podría ser facilitada específicamente por empresas de ómnibus urbanos de la República Argentina. Se adjunta la captura de pantalla y la respuesta al expediente N° 2019-05704859 en el apéndice.

4.2. Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte – Caba

En relación a la consulta al Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte – Caba – Secretaria de Transporte. Se accedió mediante la página web disponible en: <https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano>, y a su vez, al correo electrónico: mduyt@buenosaires.gob.ar. Así también, se accedió a la página web: <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/institucional-secretaria-de-transporte>. La dirección de contacto encontrada es Av. Martín García 346, 1° piso., y el teléfono: 5030-9100. El e-mail es: movilidad@buenosaires.gob.ar, jjmendez@buenosaires.gob.ar.

A los que se cursaron correos electrónicos, no recibiendo respuesta alguna.

Seguidamente, se comunicó telefónicamente y una voz femenina refirió que en Capital Federal no había ningún sector que pueda responder las preguntas del cuestionario, ni expertos en transporte, ni en higiene ocupacional. Que según su opinión sería inherencia del Ministerio de Transporte de la Nación. Por lo cual aportó el número de teléfono 011-4349-7259 /4349-7323, correspondiente a la secretaría de transporte.

Finalmente, con fecha 20 de febrero del actual, en comunicación telefónica a los números aportados, atendió quien refirió ser el coordinador de seguridad e higiene en el trabajo del sector; el cual accedió a responder el cuestionario. Agregando que en ese lugar solo realizan salud ocupacional de los choferes internos de los vehículos oficiales del ministerio de transporte, es decir, son empleados que manejan vehículos del ministerio.

Que sobre la problemática investigada y el cuestionario deberían responder en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

4.3. Subsecretaría de Transporte Buenos Aires Provincia

En cuanto a la Subsecretaría de Transporte Buenos Aires Provincia, se envió correo electrónico fecha 25 de enero del actual, al obtenido en la página web: <https://www.gba.gob.ar/transporte/contacto>, cuyo Domicilio aportado es: Av. 7 entre 58 y 59 - B1900BEG La Plata – Provincia de Buenos Aires. Correo E-mail: subsecretariadetransporte.ba@gmail.com. No se obtuvieron respuestas a los correos enviados. Tampoco aportan en la página web números telefónicos como para realizar el contacto por ese medio.

4.4. Superintendencia de Riesgos del Trabajo

En cuanto a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, el día 18 de febrero del corriente, se concurrió personalmente y se elaboró una nota, a la cual la SRT le asignó el número de expediente N° 138.784, constando de cinco (5) hojas, adjuntando el cuestionario compuesto de veintiún (21) de preguntas para la entrevista. Luego, con fecha 26 de febrero del actual, esta autora se comunicó en forma telefónica al departamento de estudios estadísticos de la SRT donde atendió una experta, la que accedió a responder las preguntas referentes a las estadísticas del cuestionario. Agregando que las estadísticas son todas públicas y se encuentran en la página web de la SRT.

En cuanto a las notificaciones de los trabajadores al volante siniestrados refirió que las notificaciones las hace el empleador por medio de las ART. En cuanto a la consulta sobre estadísticas específicas aportó que ingresando a los tableros dinámicos se podría obtener algún dato sobre los casos notificados por esas lesiones.

Seguidamente, se contactó vía telefónica con una experta del área de biblioteca de la SRT, quien refirió que con respecto al cuestionario no tenía conocimiento de que exista bibliografía específica sobre la cuestión de las agresiones de terceros hacia los choferes, u agentes lesionantes a la salud ocupacional de los mismos. Aportando que existen regulaciones en cuanto al estrés pos traumático en trabajadores de ferrocarriles.

Para dar por concluido, se recepcionó llamado telefónico de la SRT, el día 21 de marzo del corriente, donde informa que enviaría vía correo electrónico la respuesta al expediente N°138.784, mencionado anteriormente. El mismo consta de una carilla, donde un jefe del área Subgerencia de Desarrollo en Seguridad y Salud, no responde el cuestionario, solo informa que ingresando a la web de la superintendencia se podrá acceder a la información disponible, tanto material como normativo y estadístico.

Asimismo, informa que en el micrositio de Prevención de la página web se encuentra publicado un manual de buenas prácticas para el transporte de pasajeros de larga distancia en la que se encuentra información específica de dicha actividad. Agregando que próximamente estaría disponible otro manual sobre buenas prácticas para el transporte de pasajeros de corta y media distancia con información actualizada. Por último, aporta la dirección de la biblioteca de la SRT, sita en Sarmiento 1962, Planta Baja, Caba.

4.5. Instituto Provincial de Educación Laboral de la Secretaría de Trabajo de Bs As

En cuanto al Instituto Provincial de Educación Laboral de la Secretaría de Trabajo de Bs As Provincia, se cursó correo electrónico a: formacionlaboral@trabajo.gba.gov.ar y telefónicamente se llamó al (0221) 482-9621 – a partir de la fecha 25 de enero del año en curso, y, en el mes de febrero. No hubo respuesta a los llamados telefónicos, como así tampoco al correo enviado. Asimismo, se buscó en la página web disponible: <http://www.trabajo.gba.gov.ar/index.php/higiene-y-seguridad>, no obteniendo información sobre la cuestión.

4.6. Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

En relación a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, se entablo comunicación telefónica a partir del día 9 de enero del corriente, a los números aportados números 4819-3000 y 0800-333-0300, y mediante la página web disponible: <https://www.argentina.gob.ar/turnos/cnrt>. No teniendo respuesta alguna.

Luego de varios intentos de comunicación, uno de los empleados aportó el número de teléfono 011- 4311-3129, del sector programación cuyo interno sería el número 122. En esas oficinas atendió vía telefónica una empleada quien refirió ser abogada, y aportó sus correos electrónicos. Luego se recibió respuesta al correo electrónico recibido con fecha 18 de febrero, donde refiere que lo direccionó a otro compañero de trabajo al cuestionario.

Seguidamente, se entablo comunicación telefónica al número aportado anteriormente, hablando con quien refirió ser una empleada de la CNRT, manifestando desconocer las respuestas al cuestionario, y que lo mismo le refirió la otra empleada de profesión abogada, que había sido contactada anteriormente. Luego informa que consulte al sector llamado prensa o permisos, para verificar si ahí tienen datos al respecto, al número 011-4819-3272 de gerencia de controles de permisos de choferes. Se realizaron llamadas y no contestó persona alguna.

Para dar continuidad, la autora se comunica nuevamente con el número 0800 de la CNRT, donde finalmente brindan el número 011- 4819-3182, correspondiente a la gerencia de control técnico automotor, donde refieren que esta sería el área de seguridad e higiene específica para responder el cuestionario.

Allí, un experto en transporte, de profesión ingeniero, accedió a responder el cuestionario en forma verbal, por esa vía. Agregando que son hechos criminales, y tiene inherencia la justicia y el ministerio de seguridad.

Que desconoce si algún sector de la CNRT, tiene estadísticas específicas sobre la cuestión. Informando que, en dicha entidad, hay un proyecto de cabinas antivandálicas desde el mes de marzo del año 2009, que salió en una resolución ministerial, y que habiéndose puesto a prueba un modelo de cabina, no se logró llevar a la práctica la implementación de la misma.

Actualmente a fines de 2018 (año pasado) menciona que se comenzaron tratativas para avanzar sobre el tema, por los hechos de público conocimiento donde resultaron heridos varios choferes. Se planteó que debería existir una norma específica, puesto que en materia de capacitación debería encargarse el ministerio de seguridad, ya que es un tema de seguridad de las personas, según refiere el experto.

Que en CNRT, se realizan los análisis físicos de los conductores, la parte ergonómica y todo lo referente a ello, además, existe un sector de control técnico ferroviario. Según refiere luego de los accidentes intervienen psicólogos, ya que el proceso de recuperación para volver a la actividad es muy difícil. Agregando que ha hablado con trabajadores al volante, que han sido víctimas de estos hechos delictivos y que es demasiado traumático porque ponen en riesgo su vida.

Siguiendo con el cuestionario, sobre la pregunta de la existencia de investigaciones vigentes, refiere que es una cuestión tangencial, a raíz del suceso al colectivo de la línea 60 de la empresa Monsa, se trató este tema de las cabinas nuevamente, con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Aportando que conoce la IRAM 3810 del año 2006, y, que es un complemento legal sobre capacitación de los conductores en seguridad vial y transporte de personas.

Sobre la última pregunta si quiere agregar algo más, refirió que necesita los datos personales de la autora, así se comunicarían, puesto que este sector es el específico en la cuestión y no tienen ninguna investigación al respecto. Asimismo, felicito a la investigadora por el trabajo que está haciendo.

4.7. Cámara Argentina de Transporte de Pasajeros (C.A.T.A.P.)

En cuanto a la Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros, se cursó correo electrónico mediante la página <http://www.catap.com.ar/>, donde refieren como domicilio la dirección en la calle Viamonte 965, Caba, y el horario de atención de 09.00 a 19.00 horas. Luego con fecha 8 de enero del corriente respondieron que esta autora se comunique de parte del Presidente del CATAP, con un profesional experto, aportando el correo electrónico del mismo. Seguido, su cursan nuevos correos electrónicos, debido a la ausencia de contestación por parte del experto.

Ante tal asunto, con fecha 19 de febrero del corriente se recibe correo de CATAP, donde se aporta el teléfono particular del profesional experto. Por tal motivo, se entablo comunicación telefónica con el mismo, donde manifiesta poseer tiempo para responder al cuestionario mencionado, agregando que consulte a salubridad los cuales según manifiesta deberían tener las respuestas.

4.8. Cámara Empresaria de Autotransportes de Pasajeros (CEAP)

En relación a la Cámara Argentina de Autotransporte de Pasajeros, se obtuvo mediante la página web: <http://www.ceap.org.ar/>, el número de teléfono 4361- 0155, y la dirección calle México 628, piso 1ro, Caba.

Se entablo una comunicación telefónica con fecha 10 de enero del actual, atendió voz masculina refiriendo ser empleado del lugar, y a consultas sobre la cuestión refirió que no poseen expertos en transporte, ni en seguridad e higiene en el trabajo, ni tampoco información al respecto del tema que se investiga. Aportando que los que deberían responder al cuestionario son la CNRT.

4.9. Sindicato Unión Tranviarios Automotor (UTA)

En cuanto al Sindicato Unión Tranviarios Automotor, se encontró la página web: <http://www.utaargentina.com/> donde aporta la dirección Moreno 2969, Caba,. Teléfono 011-4011-6100, correo electrónico: secprivada@uta.org.ar. Horario de atención: de lunes a viernes de 09.00 a 18.00 horas.

Que con fecha 21 de enero del corriente se cursó correo electrónico. No recibiendo contestación alguna, la autora concurreó personalmente el día 11 de febrero del actual, donde logró entrevistar personalmente, en el piso 3ro., a un empleado, a cargo en el área de secretaria de cultura de UTA, respondiendo la entrevista en forma directa y verbal.

Que en cuanto a las preguntas sobre las condiciones y medio ambiente laboral respondió que son malas, que va creciendo acorde a la delincuencia y en base a las políticas económicas gubernamentales. Que hubo un crecimiento en la demanda del transporte y eso conlleva a mas estrés para los choferes. En cuanto a los riesgos a la integridad corporal, refiere que la problemática esta hace años, que ha habido heridos de bala y amputaciones de miembros (dedos) en varios choferes y siguen ocurriendo actualmente.

Que con respecto a los registros responde que serían todos los que están visibles en los medios de comunicación tanto diarios como televisión. Agregando que los intentos de robos que pasan todos los días y no salen en la televisión. Que las estadísticas que tiene el sindicato son confidenciales. Que la SRT, tiene solo de Ciudad Autónoma de Buenos Aires estadísticas, luego no hay más registros. Que los casos ocurridos son los que están publicados en los medios públicos. Agregando que, si la autora le brinda el mismo cuestionario al Instituto de Seguridad y Educación Vial, responderían que cada 3 minutos un chofer pasa en rojo un semáforo, solo eso, pero no en cuanto a la salud de los mismos.

En cuanto a las capacitaciones menciona que se capacitan acorde a la ley de contratos de trabajo, artículo 208 y el Convenio Colectivo 460/73, y que actualmente se están iniciando acciones para emprender capacitaciones en una escuela en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Agregando que la secretaría de cultura este año implementara capacitaciones para estos riesgos, y que posiblemente se comuniquen con esta autora para el cometido. En relación a la rehabilitación de los trabajadores siniestrados refirió que se encarga la obra social y la A.R.T. Finalmente sugiere que se le efectúen las preguntas del cuestionario a los choferes, agregando que en Plaza Miserere (cercanías a U.T.A.) están las paradas donde hay descansos de entre 10 y 20 minutos, para dichos trabajadores.

4.10. Luchemos por la vida. Asociación Civil.

En cuanto a Luchemos por la Vida Asociación Civil, el 11 de enero del corriente se cursó correo electrónico a la página web: www.luchemos.org.ar, info@luchemos.org.ar. Donde aportan la dirección Bogotá 2348 PB "A". (1406) Buenos Aires – Argentina. Teléfonos (54-11) 4637-8090 Fax: (54-11) 4637-7899. Que luego respondieron agradeciendo el correo, agregando que no cuentan con la información necesaria para responder el cuestionario.

4.11. Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV)

En cuanto al Instituto de Seguridad y Educación Vial, se halló la página web: <https://www.isev.com.ar/contacto.php>, con dirección calle Bolívar 1012, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires., Teléfonos 011- 4361-4818/4986/4988., correo electrónico de contacto: info@isev.com.ar.

Que se cursó correo electrónico con fecha 21 de enero del corriente. Luego se comunicó la autora en forma telefónica, donde refirieron no poder responder personalmente, ni en forma verbal a través de la línea telefónica, que envíe otro correo electrónico, y que responderían a la brevedad.

Por lo tanto, se cursó el email nuevamente; y se obtuvo respuesta del director de ISEV, quien refiere que el cuestionario no aplica a las competencias de ese instituto, ya que específicamente trabajan sobre siniestralidad, mortalidad y morbilidad vial, también en el área transporte, pero no en materia delictual.

4.12. Asociación Argentina de Empresarios de Transporte (AAETA)

Que la Asociación Argentina de Empresarios de Transporte, se encontró en la página web disponible: <http://www.aaeta.org.ar/>, dirección Bernardo de Irigoyen Nro. 330, piso 6to, Oficina 133, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Teléfonos 011-4334-3254/6513/3409 y Fax: 011-4334-6513.

Se cursó correo electrónico a través de portal web. Luego se entablo comunicación telefónica, siendo una voz femenina, quien manifestó no poseer especialistas en higiene ocupacional ni expertos que puedan responder las preguntas del cuestionario.

4.13. Expertos de la SRT

En cuanto a los expertos en la SRT, se logró contactar un experto que trabajó hace unos años para la SRT, de profesión Ingeniero, Especialista en Higiene y Seguridad en el Trabajo. Que sobre si la SRT tiene registros de estos riesgos refiere que sí. Agregando que conocía alguien del sector, pero ahora no trabaja más ahí. Que en cuanto a la capacitación de los choferes refiere que, por lo general, las empresas no vinculadas al transporte no realizan campañas de prevención sobre los accidentes y en particular a los producidos por asaltos a sus trabajadores al volante; salvo que algunas empresas de transporte los hacen a sus choferes puesto que ellos son sometidos a hechos vandálicos por los cuales ellos representan accidentes de trabajo producidos en el mismo lugar de trabajo (ómnibus).

Que respecto a la rehabilitación manifiesta que se debería indagar a las ART, a la que están afiliadas las empresas de colectivos, para saber cómo ellos están gestionando ese tipo de hechos delictivos y en función de los datos que ellos obtengan, cuáles son las medidas de prevención que están adoptando para con sus empresas aseguradas. Respecto de la bibliografía refiere que al ser ese tipo de hechos, tan variables y aleatorios son muy difíciles de establecer medidas preventivas desde la SRT. Agregando que tampoco la superintendencia ha instrumentado procedimientos preventivos para que las empresas y/o las ART investiguen ese tipo de casos.

Finalmente informa que, hasta el momento (año 2018) en la SRT, no existe ningún manual sobre seguridad y salud ocupacional donde se detallen los riesgos a la integridad corporal y lesiones físicas que sufran los choferes. Salvo que algunas empresas del rubro y/o que algunas ART lo hayan implementado como parte de su gestión interna de seguridad.

4.14. Expertos de las ART.

En cuanto a las entrevistas a expertos de las ART, se contactó a varios profesionales de diferentes aseguradoras de riesgos del trabajo, mediante la red profesional LinkedIn, no teniendo respuesta favorable en cuanto al conocimiento o información sobre la cuestión. Finalmente, por la misma red, se logra contactar a un experto, de grado académico es Doctor en Salud, y Licenciado en Seguridad e Higiene. Quien accedió a la entrevista manifestando poseer dos empresas de transporte a las cuales asesora.

Que respecto a la pregunta sobre registros de agresiones de terceros refiere que la SRT, tiene registros internos bajo el nombre otros accidentes, sin clasificar, y, demás registros y estadísticas sobre la cuestión. En cuanto a la capacitación manifiesta que los choferes que tienen experiencia de muchos años de trabajo al mirar los pasajeros notarían, percibirían a los delincuentes (En la jerga “le sacan la ficha”) puesto que según el experto habrían adquirido el llamado “olfato policial”, debido a la experiencia en el asunto.

Que en respuesta a la rehabilitación agrega que el chofer siniestrado no puede seguir trabajando, depende la herida, le otorgan una incapacidad y la ART, lo recalifica. Es decir, le paga un sueldo hasta que aprenda un nuevo oficio.

4.15. Ceil- Conicet- Centro de Estudios e Investigaciones Laborales

Se tuvo acceso al Centro de Estudios e Investigaciones Laboral Ceil – Conicet, mediante la página web: <http://www.ceil-conicet.gov.ar/acerca-de/>. Se realizó una búsqueda exhaustiva a los fines de encontrar información sobre la problemática. Por lo tanto, se envió correo electrónico para saber si poseían bibliografía o investigaciones. Que con fecha 13 de febrero del corriente, respondieron mencionando que no había investigaciones al respecto. Agregando que se consulte con UTA, Finalmente, aporta un enlace web donde se visualiza una nota periodística titulada “Choferes de colectivos: los ojos curtidos que nadie ve”, publicada por el diario popular.

4.16. Ministerio de Trabajo de la Nación

Se accedió mediante la página web: <https://www.argentina.gob.ar/trabajo>, al Ministerio de Trabajo. Se contactó vía telefónica al Ministerio de Trabajo al 0800-666-4100/0800-222-2220, Ddo. Av. Leandro N. Alem 650, Caba. Que una voz masculina a preguntas sobre la cuestión respondió que me comunique con la SRT. Agregando que ahí solo regulan relaciones laborales, y que no tienen conocimiento específico del tema, ni expertos en transporte que puedan responder las entrevistas.

Asimismo, se cursó correo electrónico a consultar@trabajo.gob.ar. Que con fecha 20 de febrero del actual, se recibió respuesta a lo solicitado, informando que no poseen información sobre la cuestión. Sugiriendo la comunicación con el Ministerio de Seguridad.

Que con fecha 26 de febrero del corriente se encontró en internet una oficina de asesoramiento sobre violencia laboral (OAVL). Cuya página web es: <https://www.argentina.gob.ar/trabajo/oavl>. Allí, se entablo consulta telefónica al número aportado en la página web: 011 4310-5525. Allí, accediendo al departamento sobre violencia del trabajo, del Ministerio de Trabajo, un empleado refirió que no tenían estudios, investigaciones, ni bibliografía sobre el tema en cuestión, ya que ellos se encargan de la relación de la violencia laboral entre trabajadores de un mismo ambiente laboral, no así de terceros o personas fuera de la empresa que agredan o se violenten contra un trabajador.

4.17. Ministerio de Seguridad de la Nación –Expertos en Seguridad Pública

Para dar continuidad, a lo descripto en la respuesta que antecede, se realizó una búsqueda en internet de la página web de dicho organismo, <https://www.argentina.gob.ar/seguridad>, donde poseen estadísticas criminales, globales, no hay datos específicos donde se pueda individualizar específicamente a los choferes heridos por armas blancas o armas de fuego.

Se efectuó consulta en forma telefónica al 011 5278-9800, no teniendo respuesta alguna al número aportado en la página web. Seguido se cursó correo electrónico a juntoavos@minseg.gob.ar, donde se solicitó la información. No obteniendo respuesta alguna.

Por otro lado, debido al conocimiento empírico de la autora, ya que perteneció a una fuerza de seguridad, se entablo comunicación telefónica con expertos en seguridad pública, quienes coincidieron en la información brindada, aportando que, en las comisarías del ejido capitalino, no poseen un programa (software) que discrimine una búsqueda puntual, de los choferes siniestrados, y, si habría que obtener esos datos sería un trabajo de búsqueda manual, que demandaría bastante tiempo.

Según refiere los expedientes se mantienen en papel físico y proceso de instrucción del sumario, y, otros ya enviados a los magistrados interventores, donde sí se necesitaría la información habría que solicitarlos.

Aportando sobre las búsquedas del expediente, que se realizan manualmente, acorde a las caratulas que le asigna la institución policial. Que luego mediante la consulta con el juzgado interventor, se les modifica la carátula, por ejemplo, para el caso de un chofer heridos con armas blancas o armas de fuego, las caratulas podrían ser: homicidio, tentativa de homicidio, disparo de arma de fuego, lesiones graves, y/o gravísimas, dolosas, robo con armas, etc., todo depende del accionar del delincuente en el momento de la agresión.

Seguidamente, se les consulto sobre las comisarias del conurbano bonaerense, donde informaron que son similares y las estadísticas estarían discriminadas por jurisdicción o por zona, y, que generalmente las trabajan fiscalías de las zonas, y, que las estadísticas de las comisarias se encontrarían en las jefaturas departamentales. Desconocen si las mismas están discriminadas mediante algún software específico, como para individualizar en la búsqueda a los choferes lesionados, por año, fechas o tipos de heridas recibidas.

4.18. Expertos en Transporte - Choferes de líneas de ómnibus

Esta autora concurrió a realizar entrevistas personalizadas, en forma directa y verbal, a choferes de las líneas 88, 19, 98 y 68 en la Plaza Miserere, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ya que ahí hay paradas de descanso de estos trabajadores, y, los mismos tuvieron la amabilidad de responder a las entrevistas.

Que el chofer de la línea 88, perteneciente a la empresa Expreso Liniers S.A.I.C., Ddo. Ruta Nacional 3 km.35 - González Catán. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, La Matanza, sigue por Ruta 3, pasa Virrey del Pino, Cañuelas, sigue por ruta 205, Uribelarrea y la Ciudad de Lobos.

Con respecto a las condiciones y medio ambiente de trabajo refiere que mejoro por el metrobús y las calles de la Ciudad tienen mejor iluminación. Agregando que, en la sociedad, la cultura, todo sigue igual, refiriendo que un motoquero se le cruzo y porque le toco la bocina se bajó y este hombre quería pelear al chofer. Que hace unos años atrás a unos compañeros lo han apuñalado y, que hoy en día los baja la policía del colectivo.

Que tiene conocimiento de un compañero fallecido, con motivo de disparos que le hizo un pasajero, es de la línea 620, durante el año 2018 ocurrió. Que los capacitan en leyes solamente, porque según refiere si atropellan a alguien vamos presos. Agrega que tiene un compañero de esta línea 88, que lo apuñalaron y sigue con parte de enfermo, porque lo tienen que operar de nuevo.

Luego, se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 19, perteneciente a la empresa Micrómnibus Saavedra S.A.T.A.C.I., Ddo. Cosme Argerich 3540 - Villa Adelina. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, Zona Norte, localidad de Vicente López y Villa Adelina.

Refiere que mejoraron las condiciones actualmente y que todo sigue igual en cuanto a que no existe mayor problema, ya que ese colectivo va hacia zona norte de Buenos Aires. Desconoce sobre casos delictivos, ya que en esa zona es tranquilo. Que respecto a agresiones han pasado en líneas que van a zonas conflictivas de provincia de Buenos Aires., manifiesta haber visto casos de compañeros de otras líneas salieron en la televisión Sobre capacitación refiere que los capacitan en leyes y en reanimación cardiovascular (RCP). Agregando que la línea 98 que va hacia Quilmes, prov. De Buenos Aires, esa atraviesa zonas peligrosas.

Seguidamente, se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 98, perteneciente a la empresa Expreso Quilmes S.A., Ddo. Avenida Mire 2563 – Berazategui. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, localidad de Avellaneda, Quilmes y Berazategui.

Sobre el cuestionario refiere que las condiciones de trabajos son complicadas. Refiriendo que no sabes quién sube al colectivo, cuando hacen el recorrido. Que desde el año 2008 todo sigue igual, por zona de Don Bosco, suben para roban celulares, apunta de arma de fuego. Agrega que le robaron a otro chofer hace poco tiempo, y, que todos los días pasan cosas similares. Que toma conocimiento de que le ocurre a varios compañeros, a cualquier horario, todos los días. Que no recuerda compañeros fallecidos en la línea, pero si los que publicaron los diarios son de otras líneas. Agregando que los capacitan en leyes solamente.

Posteriormente, se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 68, perteneciente a la empresa Transporte Sesenta y Ocho S.R.L., Ddo. Ecuador 82, Caba. Que recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta Gral. Paz., Aristóbulo del Valle.

Que sobre las condiciones de trabajo refiere que estaría todo bien, ya que mejoraron algunas calles como ser el pavimento, y, la luminosidad. Agregando que el colectivo transita solo capital federal. Agregando que los capacitan en leyes. Que tienen conocimiento de compañeros fallecidos por la televisión. No aporta más datos.

Seguidamente, en una parada de descanso de la línea 180, en la intersección de las Avenidas José Maria Moreno y Pedro Goyena, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires, más precisamente el barrio de caballito, se entablo conversación en forma verbal y directa con varios choferes, siendo uno ellos quien accedió a responder las preguntas del cuestionario.

La línea de ómnibus 180 es perteneciente a la empresa La Vecinal de la Matanza S.A.C.I., Ddo. Senguel 5950 – González Catán, Provincia de Buenos Aires. Teléfono 02202 42-0001. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, en Avenida General Paz y Crovara, La Tablada, San Justo, Laferrere y González Catán.

Que, en cuanto a las condiciones y medio ambiente de trabajo durante los años en cuestión, refirió que hay zonas muy peligrosas cuando pasas para provincia, que todo siguió igual y actualmente según su apreciación observa mucha delincuencia. Agregando que por ese trayecto no hay buena iluminación de noche. Que suben al colectivo en grupos a robar. Que todos los días sucede, que les propinan puntazos. Que recuerda cuando a un compañero le cortaron el brazo, la frente, a otro le metieron puntazos con cuchillos, que también hubo hace años y sigue habiendo compañeros baleados.

Que sobre la capacitación reciben las mismas sobre leyes. En caso de sufrir estos hechos llama a la policía para que lo bajen al pasajero, agregando que a veces hay controles policiales unos días, cuando sale por la televisión de algún compañero herido, y que después no observa que continúen dichos controles. Que como la zona que atraviesan es muy peligrosa, llevan poca plata en la billetera porque comúnmente les roban todos los días.

Para dar continuidad, la autora realizó entrevistas personalizadas a choferes de las líneas 298, 540 y 553, en las paradas de la terminal de Puente la Noria, cruzando Rio Matanza o Riachuelo, externo sur de Caba, que une Provincia de Buenos Aires, y, los partidos de Lomas de Zamora y La Matanza. Ahí existen lugares de descanso de estos trabajadores, y tuvieron la amabilidad de responder a las entrevistas en forma verbal y directa.

Que se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 298, perteneciente a la empresa La Cabaña S. A., Ddo. Av. Camino de Cintura 1122, San Justo, Provincia de Buenos Aires. Teléfono 0-800-666-9666 – Consultas al 4461-1518. Recorre Puente La Noria, Estación Morón, Mercado Central (Villa Madero), Ruta Provincial Nro. 4. Otro ramal recorre barrio de Liniers (Por San Martín) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que, en cuanto a las condiciones y medio ambiente de trabajo manifiesta que atraviesa zonas muy peligrosas, más precisamente Isidro Casanova, y, el barrio Abadía de Rafael Castillo, entre otros. Que existe poca iluminación en esas zonas de noche. Que con respecto a los riesgos todo sigue igual durante los años consultados, observa mucha delincuencia, que suben drogados, nerviosos, que les roban las zapatillas, celulares, billeteras, todo lo que tengan los choferes a mano.

Agregando que no dejan de ocurrir los sucesos, que todos los días toma conocimiento de alguno, hace unos meses balearon en el pie a otro chofer por barrio Abadía en Rafael Castillo. Que la problemática esta hace años y que sigue habiendo compañeros baleados.

Que los capacitan en leyes, y en cuanto a la cobertura en esos riesgos a la integridad corporal recurren a la obra social y a la ART. Que, en tal situación, se comunican con la policía para que interceda, agregando que tiene conocimiento de reuniones con la policía municipal, pero que luego de un tiempo todo sigue igual. Que debido a la peligrosidad del asunto llevan 20 y 30 pesos argentinos en la billetera y un celular gama media-baja, a raíz de la frecuencia diaria con que les roban.

Seguidamente, se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 540, perteneciente a la empresa Autobuses Santa Fe S.R.L., Ddo. Av. Del Valle 1122, Santa Fe, Argentina. Teléfono 0342-452-3332. Recorre Puente La Noria por Camino de la Ribera Sud, otro ramal Puente La Noria por Ingeniero Budge, y otro Pte. La Noria por Quesada, y Lomas de Zamora, Villa Albertina, Santa Marta, Provincia de Buenos Aires.

Que, en cuanto a las condiciones y medio ambiente de trabajo refiere que recorre zonas muy peligrosas, que continuamente les roban el celular y la billetera, y demás efectos personales. Que desde los años consultados siempre ocurrieron estos hechos delictivos, recibiendo agresiones cuando los roban, ya que les disparan y luego huyen rápidamente del colectivo. Que tiene conocimiento de compañeros baleados.

Sobre las capacitaciones, reciben conocimientos sobre leyes, puesto que si atropellan a alguien probablemente vayan presos. Que conoce sobre la ART, y que cubriría el evento, que los trasladan al hospital herido, y que luego desconoce cómo sigue el asunto.

Que debido a la peligrosidad de las zonas que atraviesa con el ómnibus, solo lleva poco dinero entre sus pertenencias y un celular gama media-baja, a raíz de la frecuencia diaria con que les roban.

Posteriormente, se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 553, perteneciente a la empresa Autobuses Santa Fe S.R.L., Ddo. Av. Del Valle 1122, Santa Fe, Argentina. Teléfono 0342-452-3332. Recorre Puente La Noria, Lomas de Zamora; otro ramal por Olimpo, Ingeniero Budge, Villa Albertina, Santa Marta, Provincia de Buenos Aires.

En cuanto a las condiciones y medio ambiente de trabajo manifiesta que las localidades Olimpo, Ingeniero Budge, Villa Albertina, Santa Marta, entre otras que recorren son peligrosas. Que observa mucha delincuencia, y poca iluminación en las calles de las zonas. Con respecto a los riesgos a los que están expuestos refiere que siempre ocurrió, que todos los días toma conocimiento de que hieren algún compañero, que son baleados y heridos con cuchillos, navajas, y otros elementos contundentes; que uno de ellos estuvo con licencia por la ART.

Que, en cuanto a la capacitación, reciben sobre leyes, hacemos cursos sobre cuestiones viales, en caso de atropellar peatones. Que, en tal situación, se comunican con la policía, pero no alcanza tampoco para que no haya delincuencia. Agregando que le gusta lo que hace, sale a trabajar, pero no sabe si vuelve a su casa con vida.

4.19. Conclusiones del apartado

En cuanto a algunos ministerios y otros organismos privados que han sido consultados, manifestaron no poseer información al respecto. Dichas entidades según refieren no tendrían incumbencias en cuanto a la salud ocupacional de los trabajadores al volante. En cuanto a las condiciones y del medio ambiente laboral, donde se encuentran estos riesgos que afectan a la integridad corporal de los choferes, ningún organismo consultado y ni el resto de los expertos consultados, aporta dato alguno. Todos al parecer desconocen la cuestión.

En cuanto a la entrevista a los expertos de la CNRT, se hizo dificultosa la comunicación con el sector específico, pero finalmente se pudo contactar al experto. Dicho profesional de ese organismo, respondió el cuestionario en forma directa y verbal, manifestando carecer de información, y/o investigaciones, donde se describa esta problemática de los choferes en la República Argentina. El mismo felicitó a la autora por el trabajo realizado.

Con respecto a la SRT, se logró contactar a dos expertos, uno del área de biblioteca y otro del área de estadísticas, ambos brindaron información al respecto, que confirmó que no poseen investigaciones sobre esta temática.

Se entrevistaron otros especialistas, de algunas aseguradoras de riesgos del trabajo, mediante consultadas vía LinkedIn, manifestando no tener conocimiento al respecto. No pudiendo responder al cuestionario. Luego se entrevistó otro especialista de una ART, quien accedió a responder algunas preguntas del cuestionario en forma personal y directa. Manifestó no aportar más datos al respecto, ya que según su opinión son de carácter confidencial.

Se entrevistó a expertos en transporte público de pasajeros, más precisamente, a los choferes de ómnibus, que transitan por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y algunas líneas que atraviesan el conurbano bonaerense. En total ocho (8) choferes de diferentes líneas de colectivos.

Algunas líneas de ómnibus que transitan la Ciudad de Buenos Aires viven una realidad diferente -según manifiestan los choferes-, y, las que atraviesan provincia de buenos aires lo hacen por zonas peligrosas.

Según las respuestas a las entrevistas realizadas a los choferes, se pudieron obtener las siguientes conclusiones:

- Las condiciones y medio ambiente de trabajo desde el año 2008 al 2016, no han sido seguras para su desempeño laboral, y aparentemente según refieren siguen siendo similares a las que viven en la actualidad.

- No están aislados de las condiciones inseguras en las que trabajan, es decir, ciertas localidades del conurbano bonaerense continúan siendo peligrosas, debido al accionar de delincuentes.
- Algunos choferes al responder el cuestionario sobre estos agentes lesionantes a los que están expuestos diariamente, elevaban el tono de la voz, y expresaban descontento. Otros manifestaron incertidumbre y desconocimiento sobre estos acontecimientos que suceden sin previo aviso.
- Finalmente ha sido manifiesta la aceptación negativa de la cuestión, la naturalidad con que han expresado estas lesiones que han sufrido compañeros de trabajo de los colectiveros entrevistados.

Si bien excede esta investigación, debido a que el CIU 711217 correspondiente al transporte urbano, suburbano (...), también incorpora a los trabajadores que se desempeñan laboralmente en subterráneos, esta autora en oportunidad en que viajaba en subtes de la Ciudad, aprovechó la oportunidad y entrevistó a dos guardas de la línea E (Recorre la Ciudad de Buenos Aires, desde estación Bolívar -Plaza de Mayo- hasta Plaza de los Virreyes, en Flores).

Quienes, a consultas sobre el cuestionario, refirieron que no tenían conocimiento de trabajadores heridos de bala o arma blanca. Que ocasionalmente tuvieron conocimiento de la existencia de agresiones verbales por parte de pasajeros, solo hacia los guardas. No tienen datos de algún compañero herido de bala o arma blanca en los subterráneos de Buenos Aires. No aportando más información al asunto.

CAPÍTULO V

PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO

En el presente apartado se describe el procesamiento estadístico, resultado del análisis de datos procedentes de estadísticas halladas en búsquedas exhaustiva, de las páginas web, de carácter públicas, de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Se hallaron boletines globales de accidentabilidad; índices de accidentabilidad en sector transporte; tableros dinámicos por sector económico, según máxima desagregación. De todos se extrajeron puntualmente los datos específicos para visibilizar los agentes lesionantes que afectan a los trabajadores al volante.

No obstante, con los datos obtenidos se elaboraron estadísticas propias de cada conjunto de boletines e índices obtenidos; como así también, de los tableros dinámicos donde se logró finalmente las cantidades de choferes siniestrados por agentes lesionantes entre los años 2013 y 2016 inclusive.

Para dar continuidad, se elaboraron estadísticas propias, con los datos obtenidos mediante los medios masivos de comunicación, diarios digitales, y, a los fines ilustrativos, se agregó un mapa sobre el Gran Buenos Aires, obtenido del Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina. A su vez, se realizó un análisis con los datos del Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional de Estados Unidos (NIOSH) y la implementación de la tarjeta magnética denominada SUBE en la República Argentina.

5. Datos y análisis estadísticos

Que, la Superintendencia de Riesgos del Trabajo publica en su web boletines estadísticos anuales sobre accidentabilidad laboral por actividad, asignándole al sector de transporte terrestre el CIU (Clasificador Industrial Internacional Uniforme) nro. 711.

Las estadísticas datan del año 2008 hasta 2016 inclusive, con un total de 1.695 casos notificados, de los cuales según la naturaleza de lesión son 1.014 debido a “Heridas de bala” y 681 por “Heridas de arma blanca”.

A continuación, se observa la tabla del Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2008

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2008

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	766	1,4%
Heridas punzantes	663	1,2%
Heridas cortantes	4.410	8,3%
Heridas contuso/anfractuosas	616	1,2%
Heridas de bala	90	,2%
Contusiones	18.513	34,8%
Traumatismos internos	10.200	19,2%
Torceduras	5.278	9,9%
Luxaciones	337	,6%
Fracturas cerradas	1.822	3,4%
Amputaciones	89	,2%
Quemaduras térmicas	517	1,0%
Cuerpo extraño en ojos	2.027	3,8%
Enucleación ocular	16	,0%
Intoxicaciones	116	,2%
Asfixia	9	,0%
Efectos de la electricidad	38	,1%
Efectos de las radiaciones	12	,0%
Disfunciones Orgánicas	280	,5%
Heridas de arma blanca	88	,2%
Esguinces	1.973	3,7%

Tabla I: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2008/2008si/INDEX.HTM

A continuación, se observa la tabla del Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2009

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2009

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	672	1,3%
Heridas punzantes	590	1,1%
Heridas cortantes	4.130	8,0%
Heridas contuso/anfractuosas	585	1,1%
Heridas de bala	99	,2%
Contusiones	16.660	32,4%
Traumatismos internos	10.025	19,5%
Torceduras	4.649	9,0%
Luxaciones	412	,8%
Fracturas cerradas	1.659	3,2%
Amputaciones	66	,1%
Quemaduras térmicas	481	,9%
Cuerpo extraño en ojos	1.897	3,7%
Enucleación ocular	4	,0%
Intoxicaciones	115	,2%
Asfixia	4	,0%
Efectos de la electricidad	37	,1%
Efectos de las radiaciones	5	,0%
Disfunciones Orgánicas	227	,4%
Heridas de arma blanca	114	,2%
Esguinces	2.036	4,0%

Tabla II: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Obtenido con fecha 28 de junio de 2018 de la página web:
https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2009/2009si/INDEX.HTM

A continuación, se observa la tabla del Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2010

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2010

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	395	,7%
Heridas punzantes	587	1,1%
Heridas cortantes	3.887	7,3%
Heridas contuso/anfractuosas	527	1,0%
Heridas de bala	97	,2%
Contusiones	17.791	33,4%
Traumatismos internos	8.834	16,6%
Torceduras	4.284	8,0%
Luxaciones	410	,8%
Fracturas cerradas	1.951	3,7%
Amputaciones	92	,2%
Quemaduras térmicas	450	,8%
Cuerpo extraño en ojos	1.784	3,3%
Enucleación ocular	7	,0%
Intoxicaciones	126	,2%
Asfixia	6	,0%
Efectos de la electricidad	35	,1%
Efectos de las radiaciones	3	,0%
Disfunciones Orgánicas	197	,4%
Heridas de arma blanca	113	,2%
Esguinces	2.580	4,8%

Tabla III: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Obtenido con fecha 28 de junio de 2018 de la página web: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2010/2010si/INDEX.HTM

A continuación, se observa la tabla del Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2011

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2011

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	205	,4%
Heridas punzantes	809	1,4%
Heridas cortantes	3.851	6,8%
Heridas contuso/anfractuosas	570	1,0%
Heridas de bala	99	,2%
Contusiones	18.552	32,7%
Traumatismos internos	8.718	15,4%
Torceduras	4.069	7,2%
Luxaciones	449	,8%
Fracturas cerradas	2.176	3,8%
Amputaciones	92	,2%
Quemaduras térmicas	461	,8%
Cuerpo extraño en ojos	1.706	3,0%
Enucleación ocular	10	,0%
Intoxicaciones	101	,2%
Asfixia	4	,0%
Efectos de la electricidad	30	,1%
Efectos de las radiaciones	9	,0%
Disfunciones orgánicas	144	,3%
Heridas de arma blanca	77	,1%
Esguinces	3.215	5,7%

Tabla IV: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Obtenido con fecha 28 de junio de 2018 de la página web: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2011/2011si/INDEX.HTM

A continuación, se observa la tabla del Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2012

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2012

Boletín Estadístico Anual sobre Cobertura y Financiación por Sector
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones – Año 2012

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN.		
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	19.263	32,6%
Traumatismos internos	8.450	14,3%
Distensión muscular	5.484	9,3%
Esquinces	4.420	7,5%
Heridas cortantes	4.137	7,0%
Torceduras	3.639	6,2%
Fracturas cerradas	2.386	4,0%
Sin Información para la variable	1.697	2,9%
Efectos de impacto psíquico	1.688	2,9%
Cuerpo extraño en ojos	1.631	2,8%
Otras Lesiones no detalladas	1.550	2,6%
Heridas punzantes	866	1,5%
Desgarro	565	1,0%
Heridas contuso/anfractuosa	536	,9%

Tabla V: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

En la estadística del año 2012 se destacan las columnas denominadas “Naturaleza de la lesión”, un listado de lesiones según la normativa vigente, y en otra fila llamada “Casos” las cantidades en números y en otra “Porcentajes” la cantidad de promedios acorde a cada lesión por fila.

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión - Año 2012

Escoriaciones	380	,6%
Efectos de compresión y aplastamiento	159	,3%
Intoxicaciones	130	,2%
Heridas de bala	118	,2%
Disfunciones Orgánicas	106	,2%
Amputaciones	102	,2%
Quemaduras Químicas	77	,1%
Efectos por picadura	74	,1%
Heridas de arma blanca	72	,1%
Efectos de atricción y aplastamiento	58	,1%
Efectos de la electricidad	52	,1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	51	,1%
Perdida auditiva	25	,0%
Contacto directo con el fuego	23	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	19	,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Tabla VI: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

Continuando con la estadística del año 2012, se destacan las “Heridas de bala” con la cantidad de 118 casos con un porcentaje de 0,2 % y para “Heridas de arma blanca” mencionan 72 casos, con un promedio de 0,1 %.

En el Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad por Sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones se presenta en el año 2013 lo siguiente:

Tabla N^a 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2013

Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad por Sector
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2013

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN.		
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	21.664	35,1%
Traumatismos internos	7.189	11,7%
Distensión muscular	5.437	8,8%
Torceduras	4.649	7,5%
Heridas cortantes	4.016	6,5%
Esguinces	3.769	6,1%
Fracturas cerradas	2.633	4,3%
Otras Lesiones no detalladas	2.554	4,1%
Sin datos	2.002	3,2%
Cuerpo extraño en ojos	1.500	2,4%
Efectos de impacto psíquico	1.461	2,4%
Heridas punzantes	893	1,4%
Heridas contuso/anfractuosas	625	1,0%

Tabla VII: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

En la estadística del año 2013 se destacan las columnas denominadas “Naturaleza de la lesión”, con un listado de lesiones según la normativa vigente, y en otra fila llamada “Casos” las cantidades en números y en otra “Porcentajes”, que corresponde a la cantidad de promedios acorde a cada lesión por fila.

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2013

Disfunciones Orgánicas	187	,3%
Efectos de compresión y aplastamiento	186	,3%
Heridas de bala	113	,2%
Amputaciones	97	,2%
Intoxicaciones	96	,2%
Heridas de arma blanca	93	,2%
Efectos por picadura	75	,1%
Quemaduras Químicas	61	,1%
Efectos de atricción y aplastamiento	58	,1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	46	,1%
Efectos de la electricidad	39	,1%
Perdida auditiva	29	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	18	,0%
Infecciones	15	,0%
Efectos de las radiaciones	14	,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Tabla VIII: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

La tabla que antecede continúa de la anterior, correspondiente al año 2013, utilizaron la misma semántica, se destacan bajo el nombre “Heridas de bala” la cantidad de 113 casos con un porcentaje de ,2% y para “Heridas de arma blanca” se mencionan 93 casos, con un promedio de ,2%.

Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad Laboral - Por Actividad Sector Transporte – Año 2014.

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2014

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGUN NATURALEZA DE LA LESION		
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	21,760	35.4%
Traumatismos internos	7,621	12.4%
Torceduras	5,062	8.2%
Distensión muscular	5,021	8.2%
Heridas cortantes	3,877	6.3%
Esguinces	3,051	5.0%
Otras Lesiones no detalladas	2,858	4.6%
Fracturas cerradas	2,626	4.3%
Sin datos	2,462	4.0%
Cuerpo extraño en ojos	1,432	2.3%
Efectos de impacto psiquico	1,278	2.1%
Heridas punzantes	872	1.4%
Heridas contuso/anfractuosas	626	1.0%
Desgarro	539	0.9%
Luxaciones	423	0.7%
Quemaduras térmicas	407	0.7%
Efectos de compresión y aplastamiento	231	0.4%
Escoriaciones	215	0.3%
Fracturas expuestas	173	0.3%
Disfunciones Orgánicas	137	0.2%
Heridas de bala	136	0.2%
Efectos de atricción y aplastamiento	111	0.2%
Intoxicaciones	106	0.2%
Amputaciones	93	0.2%
Efectos por picadura	80	0.1%
Quemaduras Químicas	65	0.1%
Heridas de arma blanca	50	0.1%

Tabla IX: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

En la estadística del año 2014, se identifican los mismos agentes lesionantes que para las tablas anteriores, asignando a la lesión “Heridas de bala” la cantidad de 136 casos, con un promedio de 0,2 % y para “Heridas de arma blanca” el total de 50 casos, con un porcentaje de 0,1 %.

Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad Laboral - Por Actividad Sector Transporte – Año 2015. Evolución de la Cobertura y el Financiamiento del Sistema de Riesgos del Trabajo.

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2015

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN		
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	20,179	33.9%
Traumatismos internos	7,428	12.5%
Torceduras	5,763	9.7%
Distensión muscular	5,555	9.3%
Heridas cortantes	3,678	6.2%
Esguinces	2,952	5.0%
Fracturas cerradas	2,774	4.7%
Otras Lesiones no detalladas	2,355	4.0%
Sin datos	1,727	2.9%
Cuerpo extraño en ojos	1,381	2.3%
Efectos de impacto psíquico	1,166	2.0%
Desgarro	833	1.4%
Heridas punzantes	789	1.3%
Heridas contuso/anfractuosas	586	1.0%
Luxaciones	485	0.8%
Quemaduras térmicas	435	0.7%
Efectos de compresión y aplastamiento	235	0.4%
Escoriaciones	183	0.3%
Disfunciones Orgánicas	176	0.3%
Fracturas expuestas	157	0.3%
Heridas de bala	140	0.2%
Intoxicaciones	105	0.2%
Amputaciones	82	0.1%
Efectos por picadura	82	0.1%
Quemaduras Químicas	78	0.1%
Efectos de atricción y aplastamiento	68	0.1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	42	0.1%
Efectos de la electricidad	38	0.1%
Heridas de arma blanca	34	0.1%
Perdida auditiva	24	0.0%

Tabla X: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

En la tabla que publica la SRT sobre la estadística del año 2015, se destacan idénticos agentes lesionantes que, para las estadísticas anteriores, las “Heridas de bala”, con una cantidad de 140 casos, obteniendo un 0,2 % y para “Heridas de arma blanca” un total de 34 casos, con un 0,1 %.

Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad Laboral - Por Actividad Sector Transporte – Año 2016.

Tabla N° 3: Casos notificados, según naturaleza de la lesión – Año 2016

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN		
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	19,817	35.4%
Distensión muscular	6,023	10.8%
Traumatismos internos	4,716	8.4%
Torceduras	4,708	8.4%
Heridas cortantes	3,606	6.4%
Esguinces	3,490	6.2%
Fracturas cerradas	3,060	5.5%
Otras Lesiones no detalladas	1,559	2.8%
Cuerpo extraño en ojos	1,335	2.4%
Desgarro	1,253	2.2%
Efectos de impacto psíquico	1,166	2.1%
Heridas punzantes	758	1.4%
Heridas contuso/anfractuosas	655	1.2%
Quemaduras térmicas	417	0.7%
Luxaciones	397	0.7%
Fracturas expuestas	173	0.3%
Efectos de compresión y aplastamiento	170	0.3%
Escoriaciones	164	0.3%
Heridas de bala	122	0.2%
Intoxicaciones	120	0.2%
Disfunciones Orgánicas	109	0.2%
Amputaciones	94	0.2%
Efectos de atricción y aplastamiento	93	0.2%
Efectos por picadura	85	0.2%
Lesiones inflamatorias cutáneas	66	0.1%
Quemaduras Químicas	63	0.1%
Efectos de la electricidad	48	0.1%
Heridas de arma blanca	40	0.1%
Perdida auditiva	34	0.1%
Efectos de las radiaciones	17	0.0%

Tabla XI: Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Obtenido con fecha 28 de Junio de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

La SRT, publica la estadística para el año 2016, en la página 4 según la naturaleza de la lesión, para “Heridas de bala” la cantidad de 122 casos, cuyo promedio es 0,2 % y para “Heridas de arma blanca” el total de 40 casos, con un porcentaje de 0,1.

Para dar continuidad, dentro de la Resolución N° 1.604 del año 2007, denominada “Registro de Accidentes de Trabajo”, se establecieron los procedimientos administrativos tendientes a realizar las denuncias de los accidentes de trabajo.

La SRT, mediante la Instrucción N° 1, con fecha 2 de marzo de 2010, establece la forma y el procedimiento que deben seguir las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y Empleadores Autoasegurados para remitir la información correspondiente a los Accidentes de Trabajo, según la obligación estipulada en la Resolución N° 1.604 del año 2007.

Para sistematizar la información que compone el Registro de Accidentes de Trabajo, se define un (1) archivo con la información a presentar por las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y Empleadores Autoasegurados ante esta SRT. En cuanto a la Declaración de los Accidentes de Trabajo, la notificación de los datos determinados en el Formulario de Denuncia del Anexo I de la Instrucción debe efectuarse mediante los archivos con extensión "AT", que contiene: La información mínima para identificar el Accidente de Trabajo.

Los datos deben remitirse para cada uno de los Accidentes de Trabajo que la ART y los E.A. hayan tomado conocimiento. Las Especificaciones de los archivos a enviar, en cuanto a la forma y el procedimiento que deben seguir las ART y E.A. para remitir la información, se establece el envío de información a ser remitida por las ART y E.A. Se debe declarar a través del archivo de datos, conforme a las especificaciones de estructura de datos establecida en el apartado 3 del Anexo mencionado. Los archivos deben ser presentados a través de la Extranet de la SRT, al siguiente link: <http://www.arts.gov.ar>, por medio del procedimiento habitual de intercambio de información.

En el Anexo II, sobre el Procedimiento para la notificación de Accidentes de Trabajo, se presenta la tabla III, denominada Tabla de Formas de Accidente, se describe la forma del accidente y se observan dos columnas, una con el nombre "Código" y otra con el nombre "Descripción de la Forma de Accidente".

Tabla III: Tabla de formas de accidente - Descripción de la forma de accidente

Tabla de Formas de Accidente	
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DE LA FORMA DE ACCIDENTE
100	CAÍDAS DE PERSONAS
101	Caídas de personas con desnivelación por caídas desde alturas (árboles, edificios, andamios, escaleras, máquinas de trabajo, vehículos)
102	Caídas de personas con desnivelación por caídas en profundidades (pozos, fosos, excavaciones, aberturas en el suelo)
103	Caídas de personas que ocurren al mismo nivel
104	Caída de personas al agua
200	CAÍDAS DE OBJETOS
201	Derrumbe (caídas de masas de tierra, de rocas, de piedras, de nieve)
202	Desplome (de edificios, de muros, de andamios, de escaleras, de pilas de mercancías)
203	Caídas de objetos en curso de mantenimiento manual
204	Caídas de objetos mobiliarios (artefactos de luz, ventanas, marcos, bibliotecas, etc)
205	Otras caídas de objetos no incluidos en epígrafes anteriores de este apartado
300	PISADAS SOBRE, CHOQUES CONTRA, O GOLPES POR OBJETOS, A EXCEPCIÓN DE CAÍDAS DE OBJETOS
301	Pisadas sobre objetos

Tabla II: Fuente: Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina (INFOLEG). Obtenido con fecha 12 de Julio de 2018 de la página web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164982/norma.htm>

Continuando con la Resolución SRT N° 1.604/07, en la Tabla III al código 900 le asignan la denominación “Otras formas de accidente, no clasificadas bajo otros epígrafes, incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos suficientes”.

Tabla III: Formas de Accidente – Otras formas de accidente, no clasificadas bajo otros epígrafes, incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos suficientes.

900	OTRAS FORMAS DE ACCIDENTE, NO CLASIFICADAS BAJO OTROS EPIGRAFES, INCLUIDOS AQUELLOS ACCIDENTES NO CLASIFICADOS POR FALTA DE DATOS SUFICIENTES
901	Explosión o implosión
902	Incendio
903	Atropellamiento de animales
904	Mordedura de animales
905	Picaduras
906	Atropellamiento por vehículo
907	Choque de Vehículos
908	Fallos en los mecanismos para trabajos hiperbáricos
909	Agresión con armas
910	Agresión sin armas
911	Injuria punzo-cortante o contusa involuntaria
999	Otras Formas de Accidente no incluidas en la presente Codificación

Tabla III: Fuente: Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina (INFOLEG). Obtenido con fecha 12 de Julio de 2018 de la página web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164982/norma.htm>

Al final de la tabla, se describen aclaraciones, sobre los códigos 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800 y 900 refiriendo que no podrán ser utilizados para la declaración de la Forma de Accidente.

En la tabla que antecede, al código 900 se le asigna el título “Otras formas de accidentes no clasificadas bajo otros epígrafes incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos”; dentro de ese título a los códigos 909 le asignan “Agresión con armas” y al 910 “Agresión sin armas”.

En la Resolución SRT N° 1/2010, se encuentra la tabla V, denominada “Naturaleza de Lesión”, compuesta por dos columnas, una con el título “código de la lesión” y otra con el nombre “Descripción de la lesión”.

Tabla IV: Agentes materiales asociados – Descripción del agente material asociado

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DEL AGENTE MATERIAL ASOCIADO
1	MÁQUINAS
10001	MOTORES TERMICOS
10200	MOTORES DE EXPLOSIÓN Y DE COMBUSTIÓN INTERNA
10300	MOTORES ELÉCTRICOS
10400	COMPRESORES Y VENTILADORES
10500	TRANSFORMADORES ELÉCTRICOS
10600	OTROS MOTORES NO ESPECIFICADOS BAJO ESTE EPIGRAFE
10700	SISTEMAS DE TRANSMISION
10701	ARBOLES DE TRANSMISION
10702	CORREAS, CABLES, POLEAS, CADENAS, ENGRANAJES
10703	GENERADORES DE ENERGÍA ELÉCTRICA
10704	GENERADORES DE RADIACIÓN
10705	SISTEMAS CON CORREAS, CABLES, POLEAS, CADENAS, ENGRANAJES

Tabla IV: Fuente: Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina (INFOLEG). Obtenido con fecha 12 de Julio de 2018 de la página web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164982/norma.htm>

Tabla IV: Agentes materiales asociados- Descripción del agente material asociado

50309	CONDICION HIPER O HIPOBARICA
50310	RUIDO
50320	OTROS ELEMENTOS DE AMBIENTES SUBTERRANEOS DEL MEDIOAMBIENTE DE TRABAJO NO INCLUIDOS BAJO ESTE EPIGRAFE
6	OTROS AGENTES NO CLASIFICADOS BAJO OTROS EPIGRAFES
60100	ARMA DE FUEGO
60200	ARMA BLANCA
60300	ARBOLES, PLANTAS, CULTIVOS (INCLUIDOS RAMAS, TRONCOS)
60400	HONGOS
60500	ANIMALES DOMESTICOS
60600	ANIMALES DE CRÍA
60700	ANIMALES SALVAJES
60800	INSECTOS, ARACNIDOS SERPIENTES
60900	MICROORGANISMOS
61000	RESIDUOS DOMICILIARIOS

Tabla V: Fuente: Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina (INFOLEG). Obtenido con fecha 12 de Julio de 2018 de la página web: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164982/norma.htm>

Al comienzo de la tabla IV, sobre agentes materiales asociados, se observan con los códigos 50309 para “Condición híper o hipobárica” y debajo con el “Ruido” con el número 50310. Seguidamente, se asigna los códigos 60100 al término “Arma de fuego” y del código 60200 a “Arma blanca”.

A continuación, se le asigna al código número 02 el nombre de “Heridas punzantes”; el número 03 a las “Heridas cortantes”; con el número 05 “Heridas de bala” y con el número 22 “Heridas de arma blanca”.

Tabla V: Tabla de Naturaleza de la lesión

CODIGO DE LESION	DESCRIPCION DE LA LESION
01	Escoriaciones
02	Heridas punzantes
03	Heridas cortantes
04	Heridas contuso/anfractuosas
05	Heridas de bala
07	Contusiones
08	Traumatismos internos
09	Torceduras
10	Luxaciones
11	Fracturas cerradas
12	Amputaciones
14	Quemaduras térmicas
15	Cuerpo extraño en ojos
16	Enucleación ocular
17	Intoxicaciones
18	Asfixia
19	Efectos de la electricidad
20	Efectos de las radiaciones
21	Disfunciones orgánicas
22	Heridas de arma blanca
23	Esguinces
24	Fracturas expuestas
25	Quemaduras Químicas

Tabla VI: Fuente: Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina (INFOLEG). Obtenido con fecha 12 de Julio de 2018 de la página web : <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164982/norma.htm>

En la Disposición N° 6 del año 2007 de la SRT, sobre el procedimiento para notificación de accidentes de trabajo, se establece la información relativa a los accidentes de trabajo, que las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y Empleadores Autoasegurados deben remitir a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

Para dar continuidad, en los Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral, por ejemplo, para el año 2016, según sector económico, se identifica con el CIU (Clasificador Industrial Internacional Uniforme) al número 711 al Transporte.

Siguiendo la fila marcada con color rojo, donde está escrito “transporte” se observa el índice de incidencia (por mil), dentro de los índices de gravedad, el índice de pérdida (por mil), la duración media de las bajas (en días), el índice de incidencia de fallecidos (por millón), los trabajadores cubiertos (promedio), el total de casos notificados, los casos con días de baja y secuelas incapacitantes, los trabajadores fallecidos y las jornadas no trabajadas.

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral – Año 2016

Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
Agricultura	82,8	3.541,0	42,9	253,3	220,2	345.073	30.003	28.581	76	1.221.901
Minería	62,7	2.519,9	40,6	67,7	45,3	66.280	4.431	4.153	3	167.015
Manufacturas	89,1	3.191,6	36,3	101,6	97,1	1.256.525	120.098	112.005	122	4.010.276
Electricidad	54,2	1.835,9	34,1	433,8	249,9	88.021	5.072	4.767	22	161.597
Construcción	120,0	4.208,8	35,2	173,4	219,1	419.989	53.069	50.380	92	1.767.634
Comercio	61,8	2.108,8	34,1	04,2	61,1	1.356.503	83.048	83.831	83	3.860.701
Transporte	78,0	2.916,9	37,5	184,4	151,7	678.871	55.870	52.968	103	1.980.223
Comunicación	40,3	1.100,0	35,4	130,3	65,3	873.753	33.000	32.457	10	1.183.836
Servicios sociales	44,3	1.735,2	39,2	74,1	37,0	4.078.931	203.753	180.591	151	7.077.956
Sin clasificar	79,0	3.741,5	47,4	0,0	0,0	139	11	11	0	521
Sin datos	-	-	-	-	-	0	11	10	0	706
Total unidades productivas¹	60,3	2.241,7	37,3	117,1	76,5	9.161.188	598.446	552.753	701	20.536.496
Casas particulares**	20,2	957,3	47,4	80,2	16,9	472.819	9.976	9.555	8	452.634
Total sistema	58,4	2.178,7	37,5	116,5	73,6	9.634.007	608.422	562.308	709	20.989.130

Incluye accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere y reingresos

Figura 9: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 22 de Diciembre de 2018 de la página web:

<https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

En la página web de la SRT, destaca que la sección que presenta indicadores de accidentabilidad global (incluye accidentes in itinere y reingresos) y de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales -AT y EP- (excluye accidentes in itinere y reingresos), según:

- Sector de actividad económica a 1, 3 y 6 dígitos del CIU
- Tamaño del empleador (dotación declarada)

A partir del año 2012 se incorporan dimensiones correspondientes a:

- Sexo y actividad económica a 1 y 3 dígitos del CIU
- Sexo y grupo de edad (SRT, 2018).

El Clasificador Industrial Internacional Uniforme (CIIU), es el clasificador internacional de referencia de las actividades económicas productivas. En el Sistema de Riesgos del Trabajo coexisten la Revisión 2 y la Revisión 3 del CIIU, de modo que cada empleador se encuentra asegurado en una actividad económica (definida en su máxima desagregación a 6 dígitos) de una u otra revisión (SRT, 2018).

Los datos estadísticos que aquí se difunden están basados en la correspondencia entre ambas revisiones, a nivel de 1 y 3 dígitos de la Revisión 2, y comprenden al total de trabajadores cubiertos. En lo que refiere a la información detallada a 6 dígitos, la Revisión 3 introduce categorías con un mayor nivel de detalle, lo que imposibilita la correspondencia de las actividades entre ambas revisiones.

Hasta el año 2011, los indicadores corresponden solo a la población cubierta clasificada en la Revisión 2. A partir del año 2012 se incorpora una nueva tabla con los indicadores de accidentabilidad a 6 dígitos para la población cubierta clasificada en la Revisión 3.

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2008



Figura 10: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2009



Figura 11: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2010



Figura 12: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2011



Figura 13: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2012



Figura 14: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2013



Figura 15: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2014



Figura 16: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2015



Figura 17: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

Índices de accidentabilidad laboral – Año 2016



Figura 18: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/informe-dinamico-sobre-accidentabilidad/>

En los índices de accidentabilidad laboral que van desde el año 2008 al 2016 inclusive, extraídos de la página web de SRT, según sector de actividad, sector transporte, se observan los índices de fallecidos globales, los cuales van variando de año en año. Notando números más bajos de siniestralidad durante los años 2015 y 2016.

A continuación, en la misma página web de la SRT, se obtuvieron las planillas en el software Excel, de los indicadores de accidentabilidad globales, por sector económico, donde ingresando en la hoja número 3 (varia en cuanto al año de publicación), o CIU 6 dígitos, se encuentran discriminados los diferentes códigos de clasificador industrial internacional uniforme (CIU) asignados a cada transporte terrestre en particular. Por ejemplo: para el CIU número 711217 corresponde el transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).

Cuadro 1: Indicadores de accidentabilidad globales, por sector económico – Año 2008

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 1 dígito del CIU. Año 2008										
2			Índ. de gravedad								
3	Sector de activ.	Índ. de incid. (por miles)	Índ. de pérdida (por miles)	Duración media de las bajas (en días)	Índ. de letalidad (por cien mil casos notif.)	Índ. de inc. en fallec. (por millón)	Trab. expuestos (prom.)	Total de casos notif.	Casos c/ días c/ baja e incap.	Trab. fallec.	Jorn. no trabaj.
4	Sin especificar	56,7	1.702,50	30	505,1	308	3.247	198	184	1	5.528
5	Agricultura	109,6	3.651,80	33,3	197,7	234,2	354.366	41.985	38.827	83	1.294.066
6	Minas y canteras	79,3	2.660,50	33,5	325,7	286,6	48.854	4.298	3.874	14	129.973
7	Ind. manufac.	121,2	3.456,60	28,5	106,8	143,6	1.184.002	159.243	143.504	170	4.092.669
8	Electricidad	59,8	1.836,40	30,7	514,5	338,4	65.013	4.276	3.891	22	119.388
9	Construcción	178,2	4.777,30	26,8	187,3	362,1	447.412	86.505	79.733	162	2.137.415
10	Comercio	80	2.153,20	26,9	113,7	99,4	1.187.669	103.773	95.022	118	2.557.316
11	Transportes	87	2.894,20	33,3	271	257,9	558.414	53.137	48.582	144	1.616.138
12	Servicios financieros	65,8	1.908,60	29	137,8	100	850.320	61.700	55.962	85	1.622.939
13	Servicios sociales	50,6	1.782,70	35,3	85,7	50,3	3.042.708	178.456	153.857	153	5.424.357
14	Sin datos	-	-	33,4	-	-	-	506	380	-	12.683
15	Total	80,6	2.455,80	30,5	137,2	123	7.742.004	694.077	623.816	952	19.012.471
16	[*] Nota: Incluye todos los casos notificados con días con baja laboral.										
17											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 2: Indicadores de accidentabilidad globales,
por sector económico, hoja 3 – Año 2008

	A	B	C	D	E	F
472	632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte	2.552	208	191	74,8
473	700000	Trasporte, almacenamiento y comunicaciones	466.832	42.879	39.232	84
474	711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	17.302	2.211	1.912	110,5
475	711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros incluye subterráneos	72.711	7.910	7.438	102,3
476	711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	11.958	979	891	74,5
477	711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	26.876	1.577	1.449	53,9
478	711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.	13.474	1.127	992	73,6
479	711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	99.585	12.946	11.911	119,6
480	711438	Servicios de mudanza	679	111	109	160,6

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

En el cuadro 2 de la página anterior, la columna C, corresponde a “Trabajadores cubiertos (promedio anual)”; las siguientes columnas tienen el título “Total de casos notificados” y debajo la columna D corresponde a “Total”, la columna E ha sido asignada a “Casos de días de baja e incapacidades” y la columna F corresponde a “Índice de incidencia (por mil)”.

Cuadro 3: Indicadores de accidentabilidad globales, por sector económico – Año 2009

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 1 dígito del CIU. Año 2009											
2			Índ. de gravedad		Índ. de letalidad (por cien mil casos notif.)	Índ. de inc. en fallec. (por millón)	Trab. expuestos (prom.)	Total de casos notif.	Casos c/ días c/ baja e incap.	Trab. fallec.	Jorn. no trabaj.	
3	Sector de activ.	Índ. de incid. (por miles)	Índ. de pérdida (por miles)	Duración media de las bajas (en días)								
4	Sin especificar	130,8	2.883,50	22,1	-	-	3.922	516	513	-	11.308	
5	Agricultura	103,8	3.538,70	34,3	264	296,8	343.693	38.642	35.679	102	1.216.226	
6	Minas y canteras	58,9	1.854,50	31,8	209,5	145,3	48.164	3.341	2.836	7	89.320	
7	Ind. manufac.	111,2	3.125,10	28,7	91,8	113,4	1.154.989	142.639	128.474	131	3.609.512	
8	Electricidad	57,8	1.716,30	29,9	313	196,5	66.145	4.154	3.823	13	113.526	
9	Construcción	158,3	4.399,70	27,9	179,9	306,4	411.166	70.047	65.075	126	1.809.018	
10	Comercio	74,5	1.988,10	26,8	90,8	73,1	1.189.540	95.637	88.630	87	2.364.984	
11	Transportes	85,2	2.754,60	32,5	219,9	202,9	556.922	51.394	47.435	113	1.534.097	
12	Servicios financieros	57	1.662,60	29,3	128,4	81,2	824.657	52.166	47.041	87	1.371.108	
13	Servicios sociales	46,9	1.612,60	34,6	104,3	56,6	3.249.500	176.495	152.328	184	5.240.100	
14	Sin datos	-	-	35,9	-	-	-	335	197	-	6.816	
15	Total	72,9	2.212,60	30,6	130,6	105,8	7.848.698	635.566	572.031	830	17.366.014	
16	[*] Nota: Incluye todos los casos notificados con días con baja laboral.											
17												

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 4: Indicadores de accidentabilidad globales,
por sector económico, hoja 3 – Año 2009

B475		Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros incluye subterráneos					
A	B	C	D	E	F	G	
472	632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte	2.283	168	155	67,9	
473	700000	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	463.220	40.860	37.724	81,4	
474	711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	14.486	2.180	1.938	133,8	
475	711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros incluye subterráneos	72.984	7.798	7.297	100	
476	711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	9.403	840	781	83,1	
477	711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	27.985	1.666	1.535	54,9	
478	711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.	14.849	1.149	1.081	72,8	
479	711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	99.535	11.917	11.082	111,3	
480	711438	Servicios de mudanza	624	85	77	123,4	
481	711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	9.259	1.167	1.107	119,6	
482	711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	1.821	33	24	13,2	
483	711616	Servicios de playas de estacionamiento	4.183	287	283	62,9	
484	711624	Servicios de garajes	3.793	177	163	43	
		Servicios de lavado automático de					

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

En el cuadro 4, la columna C corresponde a “Trabajadores cubiertos (promedio anual)”; las siguientes columnas tienen el título “Total de casos notificados” y debajo la columna D corresponde a “Total”, la columna E a “Casos de días de baja e incapacidades” y la columna F corresponde a “Índice de incidencia (por mil)”.

Cuadro 5: Indicadores de accidentabilidad globales, por sector económico – Año 2010

Cuadro 1: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (1 dígito del CIU). Año 2010											
Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia en fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas	
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)								
4	Agricultura	100,0	3.490,6	35,1	276,7	301,7	341.343	37.230	34.129	103	1.191.497
5	Minería	63,7	2.212,7	35,2	284,6	203,6	49.104	3.514	3.127	10	108.654
6	Manufacturas	105,5	3.096,2	29,8	90,9	106,4	1.165.688	136.452	122.972	124	3.609.181
7	Electricidad	53,9	1.678,8	31,4	202,9	121,0	66.126	3.943	3.567	8	111.010
8	Construcción	148,4	4.185,9	28,3	172,1	276,8	411.791	66.234	61.128	114	1.723.710
9	Comercio	70,1	1.947,5	27,9	145,0	110,1	1.228.709	93.078	85.983	135	2.388.975
10	Transporte	87,4	2.863,6	32,9	240,1	228,7	559.697	53.320	48.938	128	1.602.739
11	Servicios financieros	57,0	1.662,9	29,3	138,7	86,5	844.075	52.629	48.073	73	1.403.596
12	Servicios sociales	47,7	1.627,1	34,3	95,9	52,7	3.281.685	180.306	156.537	173	5.340.023
13	Sin clasificar	172,8	4.603,1	26,7	80,5	146,3	20.504	3.727	3.544	3	94.384
14	Sin datos	-	-	49,8	-	-	-	333	166	-	7.912
15	Total	71,3	2.206,8	31,2	138,1	109,3	7.966.922	630.766	568.162	871	17.581.681

16 Nota: Se incluyen accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes *in itinere* y reagravaciones.
17

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 6: Indicadores de accidentabilidad globales,
por sector económico, CIU 6 dígitos – Año 2010

	A	B	C	D	E	F
466	632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte.	2.079	148	137	65,9
467	711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	11.723	2.154	1.885	160,8
468	711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	68.321	7.886	7.379	108,0
469	711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.245	768	688	74,4
470	711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	27.879	1.661	1.534	55,0
471	711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	16.830	1.358	1.241	73,7
472	711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	91.869	11.528	10.562	115,0
473	711438	Servicios de mudanza.	530	59	55	103,7
474	711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	7.031	861	810	115,2
475	711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	561	7	7	12,5
476	711616	Servicios de playas de estacionamiento.	4.012	267	253	63,1
477	711624	Servicios de garajes.	3.501	157	149	42,6
478	711632	Servicios de lavado automático de automotores.	2.281	200	182	79,8
		Servicios prestados por estaciones de				

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

En el cuadro 6 de la página que antecede, la columna C corresponde a “Trabajadores cubiertos (promedio anual)”; las siguientes columnas tienen el título “Total de casos notificados” y debajo la columna D corresponde a “Total”, la columna E a “Casos de días de baja e incapacidades” y la columna F corresponde a “Índice de incidencia (por mil)”.

Cuadro 7: Indicadores de accidentabilidad globales,
según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2011

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	Cuadro 7: Indicadores de accidentabilidad globales según sector económico (1 dígito del CIU), Año 2011										
2	Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
3			Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
4	Agricultura	99,7	3.889,1	39,1	261,9	280,3	356.778	38.189	35.578	100	1.367.543
5	Minería	64,0	2.231,6	35,1	347,0	242,7	53.564	3.746	3.426	13	119.533
6	Manufacturas	109,0	3.458,1	32,1	96,8	116,1	1.214.237	145.614	132.391	141	4.198.962
7	Electricidad	56,6	1.871,1	33,3	333,9	205,3	68.191	4.193	3.863	14	127.595
8	Construcción	151,3	4.640,5	30,7	178,8	289,9	451.948	73.283	68.397	131	2.097.253
9	Comercio	71,1	2.143,2	30,2	118,3	90,3	1.296.244	98.882	92.171	117	2.778.168
10	Transporte	90,4	3.187,6	35,3	297,6	289,1	584.547	56.785	52.825	169	1.863.306
11	Servicios financieros	56,8	1.810,7	31,9	134,3	82,9	880.957	54.341	50.053	73	1.595.115
12	Servicios sociales	49,5	1.813,6	36,7	94,2	53,1	3.389.145	191.149	167.705	180	6.146.584
13	Sin clasificar	159,4	4.628,9	29,1	190,3	310,9	16.062	2.628	2.563	5	74.443
14	Sin datos	-	-	50,1	-	-	0	278	150	0	7.369
15	Total	73,3	2.453,9	33,6	140,9	113,5	8.311.694	669.088	609.122	943	20.395.891
16											
17	Nota: Se incluyen accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes <i>in itinere</i> y reagravaciones.										
18											

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Seguidamente, en el cuadro 8, la columna C corresponde a “Trabajadores cubiertos (promedio anual)”;

las siguientes columnas tienen el título “Total de casos notificados” y debajo la columna D corresponde a “Total”, la columna E a “Casos de días de baja e incapacidades” y la columna F corresponde a “Índice de incidencia (por mil)”.

Cuadro 8: Índices de accidentabilidad globales
según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2011

A	B	C	D	E	F
CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Índice de incidencia (por mil)
632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte	1.778	131	125	70,3
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	7.796	1.243	1.133	145,3
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	65.268	7.985	7.660	117,4
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	10.409	867	788	75,7
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	25.605	1.479	1.376	53,7
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	15.979	1.126	1.027	64,3
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	84.520	10.823	10.083	119,3
711438	Servicios de mudanza	337	37	35	104,0
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	5.309	705	663	124,9
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	681	18	15	22,0
711616	Servicios de playas de estacionamiento	3.865	259	250	64,7
711624	Servicios de garajes	3.086	168	160	51,8
711632	Servicios de lavado automático de automotores	2.048	166	160	78,1
711640	Servicios prestados por estaciones de servicio	40.643	2.415	2.236	55,0
711691	Servicios relacionados con el transporte terrestre no clasificados en otra parte (incluye alquiler de automotores sin chofer)	12.654	1.049	936	74,0
712116	Transporte oceánico y de cabotaje de carga y de pasajeros	2.442	159	132	54,1
712213	Transporte por vías de navegación interior de carga y de pasajeros	2.511	196	185	73,7
712310	Servicios relacionados con el transporte por agua no clasificados en otra parte excepto guarderías de lanchas (incluye alquiler de buques, etc.)	6.803	572	536	78,8
712329	Servicios de guarderías de lanchas	1.288	138	120	93,2

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 9: Indicadores de accidentabilidad globales,
según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2012

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)	Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia en fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
Agricultura	96,3	3.975,4	41,4	276,2	285,5	357.304	36.928	34.412	102	1.420.435
Minería	64,8	2.447,2	38,1	443,2	313,1	57.499	4.061	3.728	18	140.711
Manufacturas	104,8	3.559,3	34,3	114,7	132,6	1.236.339	143.032	129.619	164	4.400.560
Electricidad	53,9	1.787,6	33,6	536,1	311,6	73.805	4.290	3.975	23	132.670
Construcción	135,8	4.461,7	32,9	232,6	339,4	444.958	64.928	60.432	151	1.985.258
Comercio	68,6	2.217,1	32,3	115,4	84,9	1.331.459	97.895	91.359	113	2.951.977
Transporte	92,6	3.416,5	37,0	240,2	237,7	597.440	59.199	55.335	142	2.041.166
Servicios financieros	54,6	1.921,4	35,2	155,2	82,3	910.209	54.121	49.709	84	1.748.861
Servicios sociales	47,0	1.792,7	38,2	90,9	48,8	3.846.096	195.924	171.332	178	6.536.417
Sin clasificar	155,4	5.120,3	33,0	125,0	200,6	4.986	800	775	1	25.528
Sin datos	-	-	51,1	-	-	-	323	132	-	6.434
Total	69,4	2.470,0	35,7	147,6	112,7	8.660.094	661.431	600.808	976	21.390.013

Nota: Se incluyen accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere y reagravaciones.

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 10: Índices de accidentabilidad globales
según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2012

Cuadro 5: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2). Año 2012							
CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados				
			Total	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Índice de incidencia (por mil)	Índice de incidencia en fallecidos (por millón)
65	632031 Servicios prestados en alojamientos por hora	3.242	246	236	-	72,8	-
66	632090 Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte	1.445	112	102	-	70,6	-
67	711128 Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	7.442	1.178	1.066	2	143,2	268,8
68	711217 Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	19.696	2.877	2.783	-	141,3	-
69	711225 Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	8.202	632	584	3	71,2	365,8
70	711314 Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	19.181	1.025	957	3	49,9	156,4
71	711322 Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	10.018	696	643	3	64,2	299,4
72	711411 Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	71.001	9.429	8.857	37	124,7	521,1
73	711438 Servicios de mudanza	206	27	25	-	121,5	-
74	711446 Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	4.348	552	526	1	121,0	230,0
75	711519 Transporte por oleoductos y gasoductos	629	23	20	-	31,8	-
76	711616 Servicios de playas de estacionamiento	3.647	266	249	1	68,3	274,2
77	711624 Servicios de garajes	2.508	149	138	-	58,0	-
78	711632 Servicios de lavado automático de automotores	1.660	122	117	1	70,5	602,4
79	711640 Servicios prestados por estaciones de servicio	34.609	2.004	1.860	2	53,7	57,8
80	711691 Servicios relacionados con el transporte terrestre no clasificados en otra parte (incluye alquiler de automotores sin chofer)	9.428	796	723	2	76,7	212,1
81	712116 Transporte oceánico y de cabotaje de carga y de pasajeros	1.810	114	95	-	52,5	-
82	712213 Transporte por vías de navegación interior de carga y de pasajeros	2.339	146	133	-	56,9	-
	712310 Servicios relacionados con el transporte por agua no clasificados en otra parte excepto guarderías de lanchas (incluye alquiler de buques.						

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anales-de-accidentabilidad-laboral/>

Para dar continuidad, a partir del cuadro 12, la primera columna corresponde a “Trabajadores cubiertos (promedio)”; las siguientes columnas se encuentran debajo del título “Total de casos notificados”; luego se detallan las columnas “Total”, “Casos de días de baja e incapacidades”, “Trabajadores fallecidos”, “Índice de incidencia (por mil)” y por último “índice de incidencia (por millón)”.

Igual metodología que la indicada en el párrafo anterior, se visualiza en los cuadros 10, 12, 14, 16 y 18, que siguen en las siguientes páginas.

Cuadro 11: Indicadores de accidentabilidad globales,
según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2013

Cuadro 1: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (1 dígito del CIU), Año 2013										
Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
Agricultura	95,9	4.225,2	44,1	211,9	216,7	355.249	36.332	34.075	77	1.501.004
Minería	74,0	2.952,8	39,9	253,1	203,9	58.838	4.742	4.354	12	173.735
Manufacturas	104,8	3.690,2	35,2	92,0	106,1	1.253.579	144.629	131.355	133	4.625.934
Electricidad	54,7	1.933,0	35,3	370,8	221,8	76.636	4.585	4.193	17	148.133
Construcción	135,1	4.630,5	34,3	189,6	273,3	435.475	62.780	58.819	119	2.016.446
Comercio	69,3	2.349,5	33,9	99,4	73,8	1.341.555	99.616	92.951	99	3.152.047
Transporte	94,3	3.622,8	38,4	205,8	209,1	607.328	61.708	57.283	127	2.200.239
Servicios financieros	53,8	1.961,9	36,5	134,7	78,8	900.858	52.710	48.470	71	1.767.354
Servicios sociales	48,4	1.935,6	40,0	88,1	48,9	3.739.811	207.715	181.106	183	7.238.738
Sin clasificar	81,5	3.215,4	39,5	0,0	0,0	1.607	141	131	0	5.168
Sin datos	-	-	54,0	-	-	0	5	3	0	162
Total	69,9	2.602,8	37,3	124,2	95,5	8.770.932	674.963	612.720	838	22.828.960

Nota: Se incluyen accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes *in itinere* y reagravaciones.

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 12: Índices de accidentabilidad globales
según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2013

Cuadro 5: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2), Año 2013							
CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados				
			Total	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Índice de incidencia (por mil)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)
632023	Servicios de alojamiento, comida y/u hospedaje prestados en pensiones	484	35	34	0	70,3	-
632031	Servicios prestados en alojamientos por hora	2.803	286	269	0	96,0	-
632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte	1.584	139	131	0	82,7	-
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	5.443	590	553	1	101,6	183,7
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	16.566	2.592	2.460	0	148,5	-
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	11.917	978	901	5	75,6	419,6
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	17.046	928	829	3	48,6	176,0
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	9.885	873	778	0	78,7	-
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	62.714	7.973	7.490	24	119,4	382,7
711438	Servicios de mudanza	185	11	11	0	59,5	-
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	7.499	883	838	1	111,8	133,4
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	646	15	14	0	21,7	-
711616	Servicios de playas de estacionamiento	3.418	217	206	1	60,3	292,6
711624	Servicios de garajes	2.392	80	77	0	32,2	-
711632	Servicios de lavado automático de automotores	1.238	62	57	0	46,0	-
711640	Servicios prestados por estaciones de servicio	31.921	1.873	1.739	7	54,5	219,3
711691	Servicios relacionados con el transporte terrestre no clasificados en otra parte (incluye alquiler de automotores sin chofer)	7.460	652	576	2	77,2	268,1
712116	Transporte oceánico y de cabotaje de carga y de pasajeros	1.145	60	54	0	47,2	-
712213	Transporte por vías de navegación interior de carga y de pasajeros	1.551	91	83	0	53,5	-
712310	Servicios relacionados con el transporte por agua no clasificados en otra parte excepto guarderías de lanchas (incluye alquiler de buques, etc.)	7.057	665	635	0	90,0	-

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 13: Indicadores globales de accidentabilidad,
según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2014

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral										
Cuadro 1: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (1 dígito del CIU). Año 2014										
Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
Agricultura	91,0	3.934,3	43,3	229,0	222,0	351.371	34.061	31.979	78	1.382.388
Minería	78,6	3.095,5	39,7	148,2	125,1	63.961	5.397	5.028	8	198.249
Manufacturas	100,7	3.731,6	37,4	95,6	106,7	1.237.466	138.137	124.606	132	4.617.682
Electricidad	55,8	1.987,9	35,8	310,0	186,3	80.519	4.839	4.491	15	160.064
Construcción	133,6	4.790,2	35,9	170,8	243,5	431.158	61.458	57.595	105	2.065.319
Comercio	66,1	2.334,4	35,4	107,9	76,4	1.347.921	95.470	89.160	103	3.146.600
Transporte	91,2	3.683,4	40,5	182,1	180,9	618.968	61.510	56.431	112	2.279.892
Servicios financieros	53,3	1.942,4	36,5	114,0	66,2	906.986	52.616	48.331	60	1.761.755
Servicios sociales	45,4	1.840,0	40,6	78,6	41,1	3.965.142	207.446	180.078	163	7.296.007
Sin clasificar	37,9	1.411,2	37,3	0,0	0,0	475	19	18	0	671
Sin datos	-	-	157,0	-	-	0	1	1	0	157
Total	66,4	2.544,3	38,5	117,4	86,2	9.003.968	660.954	597.718	776	22.908.784

Se incluye accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere y retornos

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Gerencia Técnica. Departamento de Estudios y Estadísticas

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 14: Índices de accidentabilidad globales
según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2014

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral								
Cuadro 3: Indicadores de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2). Año 2014								
CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos	Índice de incidencia (por mil)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	
632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte.	1.760	92	84	0	47,7	-	
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	4.198	428	387	1	92,2	238,2	
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	13.251	1.931	1.808	2	136,4	150,9	
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.432	765	715	2	75,8	212,0	
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	16.401	942	880	3	53,7	182,9	
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	8.003	687	597	0	74,6	-	
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	58.872	7.174	6.750	23	114,7	390,7	
711438	Servicios de mudanza.	168	11	10	0	59,4	-	
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	3.730	598	574	0	153,9	-	
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	703	12	11	0	15,6	-	
711616	Servicios de playas de estacionamiento.	3.337	189	179	1	53,6	299,7	

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 15: Indicadores globales de accidentabilidad, según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2015

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral										
Cuadro 1: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (1 dígito del CIU). Unidades productivas, casas particulares y total del sistema. Año 2015										
Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
Agricultura	87,9	3.850,5	43,9	220,1	205,5	350.327	32.705	30.787	72	1.348.930
Minería	73,4	3.058,6	41,9	150,2	118,3	67.646	5.326	4.963	8	206.905
Manufacturas	96,9	3.588,7	37,4	86,3	91,0	1.252.220	132.067	121.343	114	4.493.833
Electricidad	55,2	1.966,7	35,7	221,1	129,2	85.114	4.974	4.700	11	167.399
Construcción	133,9	4.945,8	37,0	158,1	225,0	462.161	65.777	61.889	104	2.285.762
Comercio	64,9	2.292,7	35,4	125,7	86,9	1.369.033	94.703	88.842	119	3.138.807
Transporte	87,3	3.445,0	39,5	162,9	151,5	640.212	59.539	55.900	97	2.205.516
Servicios financieros	47,6	1.790,6	37,7	146,1	75,6	938.873	48.587	44.700	71	1.681.114
Servicios sociales	45,9	1.858,2	40,5	88,5	46,3	4.018.088	210.216	184.466	186	7.466.577
Sin clasificar	37,1	1.492,8	40,2	-	-	242,5	9	9	0	362
Sin datos	-	-	105,1	-	-	0	10	9	0	946
Total Unidades productiva	65,1	2.504,0	38,6	119,6	85,1	9.183.918	653.913	597.608	782	22.996.149
Casas particulares**	18,5	893,1	48,3	146,9	28,5	490.991	9.529	9.088	14	438.502
Total sistema	62,7	2.422,2	38,7	120	82,3	9.674.909	663.442	606.696	796	23.434.651

Incluye accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere y reingresos

* Unidades productivas: comprende trabajadores que realizan sus tareas en entidades, empresas u organismos públicos o privados, que reúnen a uno o más trabajadores y que

** Casas particulares: comprende trabajadores que realizan sus tareas en hogares a través de la contratación a título personal de trabajadores de casas particulares, siendo el mismo hogar el consumidor de los servicios y/o bienes producidos por el trabajador.

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Gerencia Técnica. Departamento de Estudios y Estadísticas

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 16: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2015

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral							
Cuadro 3: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2). Unidades productivas, casas particulares y total del sistema. Año 2015							
CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos	Índice de incidencia (por mil)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)
632031	Servicios prestados en alojamientos por hora.	2.505	321	211	1	84,2	399,2
632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte.	1.931	104	99	0	51,3	-
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	2.811	213	198	0	70,4	-
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	13.169	957	928	0	70,5	-
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.603	749	720	1	75,0	104,1
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	16.013	846	783	1	48,9	62,4
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	6.472	383	362	1	55,9	154,5
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	58.973	7.089	6.746	20	114,4	339,1
711438	Servicios de mudanza.	294	43	40	0	136,2	-
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	2.745	450	432	1	157,4	364,3
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	1.696	25	24	0	14,2	-
711616	Servicios de playas de estacionamiento.	3.403	206	199	0	58,5	-
711624	Servicios de garajes.	2.105	89	85	0	40,4	-
711632	Servicios de lavado automático de automotores.	1.225	75	68	0	55,5	-
711640	Servicios prestados por estaciones de servicio.	31.361	1.858	1.763	4	56,2	127,5

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 17: Indicadores globales de accidentabilidad,
según sector económico (1 dígito del CIU) – Año 2016

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

Cuadro 1: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (1 dígito del CIU). Unidades productivas, casas particulares y total del sistema. Año 2016

Sector económico	Índice de incidencia (por mil)	Índices de gravedad		Índice de letalidad (por cien mil casos notificados)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos	Jornadas no trabajadas
		Índice de pérdida (por mil)	Duración media de las bajas (en días)							
Agricultura	82,8	3.541,0	42,9	253,3	220,2	345.073	30.003	28.581	76	1.221.901
Aerolínea	62,7	2.519,9	40,6	67,7	45,3	66.280	4.431	4.153	3	167.015
Manufacturas	89,1	3.191,6	36,3	101,6	97,1	1.256.525	120.098	112.005	122	4.010.276
Electricidad	54,2	1.835,9	34,1	433,8	249,9	88.021	5.072	4.767	22	161.597
Construcción	120,0	4.208,8	35,2	173,4	219,1	419.989	53.069	50.380	92	1.767.634
Comercio	61,8	2.108,8	34,2	94,3	61,2	1.356.592	88.048	83.821	83	2.860.791
Transporte	78,0	2.916,9	37,5	184,4	151,7	678.871	55.870	52.968	103	1.980.223
Servicios financieros	40,7	1.479,0	36,4	128,7	56,3	870.767	38.080	35.466	49	1.287.875
Servicios sociales	44,3	1.735,2	39,2	74,1	37,0	4.078.931	203.753	180.591	151	7.077.956
Indefinido	79,0	3.741,5	47,4	0,0	0,0	139	11	11	0	521
Indefinido	-	-	-	-	-	0	11	10	0	706
total unidades productivas¹	60,3	2.241,7	37,3	117,1	76,5	9.161.188	598.446	552.753	701	20.536.496
casas particulares**	20,2	957,3	47,4	80,2	16,9	472.819	9.976	9.555	8	452.634
total sistema	58,4	2.178,7	37,5	116,5	73,6	9.634.007	608.422	562.308	709	20.989.130

Incluye accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes *in itinere* y reingresos

Unidades productivas: comprende trabajadores que realizan sus tareas en entidades, empresas u organismos públicos o privados, que reúnen a uno o más trabajadores y que producen bienes o servicios

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gov.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Cuadro 18: Índices de accidentabilidad globales
según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2) – Año 2016

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

Cuadro 3: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2). Unidades productivas, casas particulares y total del sistema. Año 2016

CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos	Índice de incidencia (por mil)	Índice de incidencia de fallecidos (por millón)
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	2.725	204	198	0	72,7	0,0
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	15.555	1.101	1.075	2	69,1	128,6
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.027	663	638	2	70,7	221,5
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	14.870	736	681	1	45,8	67,2
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chófer, etc.).	6.724	480	453	0	67,4	0,0
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	57.528	6.130	5.904	15	102,6	260,7
711498	Servicios de mudanza.	204	23	23	0	112,8	0,0
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	2.715	414	409	0	150,7	0,0
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	1.653	19	17	0	10,3	0,0
711616	Servicios de playas de estacionamiento.	3.482	218	211	0	60,6	0,0
711624	Servicios de garajes.	1.876	75	75	0	40,0	0,0
711632	Servicios de lavado automático de automotores.	1.493	59	56	0	37,5	0,0
711640	Servicios prestados por estaciones de servicio.	30.711	1.619	1.517	3	49,4	97,7
	Servicios relacionados con el transporte terrestre no						

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 12 de enero de 2019 de la página web: <https://www.srt.gov.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Según la SRT, el índice de incidencia es una medida resumen obtenida a partir de un cociente que resulta de dividir un número de acontecimientos sucedidos durante un periodo de tiempo, por la población expuesta durante ese período. Estos índices son utilizados, entre otros propósitos, para realizar comparaciones entre poblaciones de distinto tamaño.

Los índices que se presentan a continuación son los recomendados por la XIII Conferencia Internacional de Estadígrafos del Trabajo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) recomienda que el cálculo de los índices sólo considere los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con baja laboral.

El Índice de incidencia se computa como la cantidad de casos notificados (por accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere y reingresos) con al menos un día de baja laboral cada mil trabajadores cubiertos (incluye casos con secuelas incapacitantes, con o sin baja laboral).

El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$\text{IIG} = \frac{\text{Casos notificados con baja laboral y casos con secuelas incapacitantes con o sin baja laboral}}{\text{Trabajadores cubiertos}} \times 1000$$

El índice de Incidencia AT/EP, Se computa como la cantidad de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales (AT/EP) con al menos un día de baja laboral cada mil trabajadores cubiertos (incluye casos con secuelas incapacitantes con o sin días de baja laboral).

El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$\text{II AT/EP} = \frac{\text{Casos AT/EP con baja laboral y casos con secuelas incapacitantes con o sin baja laboral}}{\text{Trabajadores cubiertos}} \times 1000$$

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación. Obtenido con fecha 22 de diciembre de 2018 de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/definiciones-y-notas-metodologicas-accidentabilidad/>

El índice de incidencia de fallecidos global, se calcula como la cantidad de trabajadores fallecidos por accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere o reagravaciones, cada millón de trabajadores cubiertos. El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$\text{I I M G} = \frac{\text{Trabajadores fallecidos}}{\text{Trabajadores cubiertos}} \times 1.000.000$$

El Índice de incidencia de fallecidos AT/EP, se calcula como la cantidad de trabajadores fallecidos por accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, cada millón de trabajadores cubiertos. El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$\text{I I M AT/EP} = \frac{\text{Trabajadores fallecidos AT/EP}}{\text{Trabajadores cubiertos}} \times 1.000.000$$

El índice de letalidad global, se calcula como la cantidad de trabajadores fallecidos por accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, accidentes in itinere o reingresos, cada cien mil casos notificados.

El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$I L G = \frac{\text{Trabajadores fallecidos}}{\text{Casos notificados}} \times 100.000$$

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 22 de diciembre de 2018 de la página web:

<https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/definiciones-y-notas-metodologicas-accidentabilidad/>

El Índice de letalidad AT/EP, se calcula como la cantidad de trabajadores fallecidos por accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, cada cien mil casos AT/EP. El índice se calcula para el período de un año y se corresponde con un espacio geográfico determinado (país o provincia):

$$I L AT/EP = \frac{\text{Trabajadores fallecidos AT/EP}}{\text{Casos notificados AT/EP}} \times 100.000$$

Los índices de gravedad calculados son dos, no excluyentes, pero sí complementarios:

El índice de pérdida refleja la cantidad de jornadas no trabajadas en el año, por cada mil trabajadores cubiertos:

$$I P = \frac{\text{Jornadas no trabajadas}}{\text{Trabajadores Cubiertos}} \times 1000$$

Duración media de las bajas

La duración media de las bajas indica el promedio de jornadas no trabajadas por cada trabajador damnificado, incluyendo solamente aquellos con baja laboral:

$$D M B = \frac{\text{Jornadas no trabajadas}}{\text{Casos con días de baja laboral}}$$

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Ministerio de Producción y Trabajo de la Presidencia de la Nación.
Obtenido con fecha 22 de diciembre de 2018 de la página web:
<https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/definiciones-y-notas-metodologicas-accidentabilidad/>

Seguidamente, se ingresó en la página web de la SRT, en área de accidentabilidad laboral, ingresando en la solapa tablero dinámico de accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación. Allí, indicando el año del que se quiera obtener datos, a la derecha tenemos la opción para seleccionar el CIU correspondiente, donde ingresamos “711217” el que ha sido asignado al transporte urbano, suburbano e interurbano. Luego en la pestaña tipo de siniestro, colocar “accidente laboral”, se obtienen todos los casos notificados de acuerdo a la naturaleza de la lesión.

Luego se seleccionó específicamente heridas de arma blanca y posteriormente heridas de bala. Así se obtuvo la cantidad de casos notificados por estos agentes lesionantes. Están cargados en el sistema web, desde el año 2013 al 2017 inclusive. Se recabo información hasta el año 2016 inclusive, de acuerdo a la delimitación del trabajo de investigación.

A continuación, se agrega las capturas de pantallas de los tableros dinámicos por año y por naturaleza de la lesión, como ha sido mencionado.

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2013 – Naturaleza de la lesión - Heridas de arma blanca
 Casos notificados 20, con baja 20



Figura 19: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2013 – Naturaleza de la lesión - Heridas de bala
 Casos notificados 25, con baja 25



Figura 20: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación
 Año 2014 – Naturaleza de la lesión - Heridas de arma blanca
 Casos notificados 4, con baja 3, sin baja 1.



Figura 21: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2014 – Naturaleza de la lesión Heridas de bala
 Casos Notificados 38, con baja 36



Figura 22: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2014 – Naturaleza de la lesión Heridas de bala
 De los casos Notificados 38, mortales 2



Figura 23: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2015 – Naturaleza de la lesión Heridas de arma blanca
 Casos Notificados 3, con baja 3



Figura 24: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2015 – Naturaleza de la lesión - Heridas de bala
 Casos Notificados 39, con baja 39



Figura 25: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2016 – Naturaleza de la lesión - Heridas de arma blanca
 Casos Notificados 8, con baja 7, sin baja 1



Figura 26: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: [Página web: https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion](https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion)

Accidentabilidad por sector económico – máxima desagregación –
 Año 2016 – Naturaleza de la lesión - Heridas de bala
 Casos Notificados 31, con baja 30, mortal 1



Figura 27: SRT. Tablero Dinámico de Accidentabilidad por sector económico – Máxima desagregación - Obtenido con fecha 26 de febrero de 2019 de la página web: Página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion>

Para dar continuidad, en la página web de la SRT, se encuentra un micro sitio de estadísticas sobre accidentabilidad, con el título: Lesiones tipificadas según Resolución SRT N° 283/02.

Allí, se visualiza una serie histórica, desde el mes de julio de 1996 hasta el mes de febrero de 2018 inclusive, de cada provincia de la República Argentina y los porcentajes correspondientes a cada una, pero no que tipo de actividad laboral es en donde incide según la columna denominada “Tipo de lesión”.

Lesiones tipificadas según Resolución SRT N° 283/02

Lesiones producidas por arma de fuego o arma blanca (con internación)									
Serie histórica. Lesiones tipificadas según Resolución SRT N° 283/02									
Cuadro 1.3: Lesiones tipificadas según Resolución SRT N° 283/02 y sus modificatorias por tipo de lesión. Julio 1996 - Febrero 2018									
Tipo de lesión	julio/1996	agosto/1996	septiembre/1996	octubre/1996	noviembre/1996	#####	enero/1997	febrero/1997	marzo/1997
Poli-traumatismo grave (Cuando se presente más de una lesión de este listado)	5	5	19	40	22	18	25	29	24
Aplastamiento torácico	1	2	0	4	3	5	3	3	5
Fractura expuesta, incluidas fracturas abiertas (con internación)	2	5	12	23	31	29	43	26	25
Fractura o luxación de una o más vértebras	8	2	3	9	12	6	8	10	11
Fractura de pelvis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herida abdominal transperitoneal con o sin perforación de víscera	1	1	1	5	5	3	8	8	5
Perforación o enucleamiento ocular	1	3	2	8	9	9	9	11	3
Rotura/estallido de vísceras	0	0	0	4	3	3	4	1	2
Castración o emasculación traumática	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Fracturas cerradas de miembros inferiores o superiores (con internación o con internación y cirugía inmediata al accidente o programada como consecuencia de la lesión inicial)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herida y/o traumatismo de mano con internación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lesiones producidas por arma de fuego o arma blanca (con internación)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Muerte	35	53	64	71	67	70	82	55	70
Sin datos	116	177	89	22	11	11	12	11	15
Total	258	386	348	372	352	371	395	338	359

Figura 28: SRT – Micro Sitio Estadísticas - Lesiones tipificadas según Res. SRT N° 283/02. Obtenido el 5 de febrero de 2019, de la página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/lesiones-tipificadas-segun-res-srt-n-28302/>

Por lo analizado, en la columna 1.3., la tercera fila antes del total, se hallan destacadas las “Lesiones producidas por arma de fuego o arma blanca (con internación)”, los números indicados en las columnas sucesivas son porcentajes informados en cada mes de los 12 meses de cada año, desde 1996 hasta febrero del año 2018. No se observa la discriminación en cuanto a que grupo de trabajadores le ocurrieran estas lesiones.

Seguidamente, se elaboran cuadros estadísticos propios, a partir de los datos anteriormente mencionados, sobre los boletines Anuales sobre Accidentabilidad Laboral del Sector Transporte desde el año 2008 hasta el año 2016 inclusive.

5.1. Análisis de las Estadísticas de los Boletines Anuales sobre Accidentabilidad Laboral Sector Transporte desde el año 2008 hasta el año 2016.

Transporte en la Rep. Argentina - Casos Notificados del año 2008 al 2016				
Año	Heridos de bala		Heridos de arma blanca	
	casos	porcentajes	casos	porcentajes
2008	90	0.2 %	88	0.2%
2009	99	0.2%	114	0.2 %
2010	97	0.2 %	113	0.2 %
2011	99	0.2 %	77	0.1 %
2012	118	0.2 %	72	0.1 %
2013	113	0.2 %	93	0.2 %
2014	136	0.2 %	50	0.1 %
2015	140	0.2 %	34	0.1 %
2016	122	0.2 %	40	0.1 %
Totales	1014	1.8 %	681	1.3 %

Fuente: SRT. Página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/boletin-estadistico-anual-sobre-accidentabilidad-por-sector/>

Estadística 2008: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2008/2008si/INDEX.HTM

Estadística 2009: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2009/2009si/INDEX.HTM

Estadística 2010: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2010/2010si/INDEX.HTM

Estadística 2011: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2011/2011si/INDEX.HTM

Estadística 2012: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2012/2012.pdf

Estadística 2013: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2013/2013.pdf

Estadística 2014: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2014/2014.pdf

Estadística 2015: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2015/2015.PDF

Estadística 2016: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2016/2016.PDF

De la totalidad de casos notificados desde el año 2008 al 2016 inclusive (9 años), según los boletines estadísticos analizados, nos arroja un total de 1014 casos de heridos de bala, y 681 casos de heridos de arma blanca. La suma de ambos refleja un total de 1695 casos de choferes heridos mediante estos agentes lesionantes investigados.

Se realizó un promedio de trabajadores cubiertos sobre los datos recabados de cada cuadro durante los 9 años indicados, siendo para el año 2008 un total de 558.414; para 2009 un total de 556.922; para 2010 un total de 559.697; para 2011 un total de 584.547; para 2012 un total de 597.440; para 2013 un total de 607.326; para 2014 un total de 618.968; para 2015 un total de 640.212 y para 2016 un total de 678.871, según datos estadísticos. Que dicho promedio arroja un resultado de 600.266 trabajadores cubiertos por aseguradoras de riegos del trabajo.

5.2. Análisis de los índices de Accidentabilidad globales (6 dígitos del CIU) desde el año 2008 al 2016 inclusive

Transporte Urbano, Suburbano e Interurbano de Pasajeros Indicadores Anuales Globales de accidentabilidad CIU 6 DIGITOS			
Años	Trabajadores Cubiertos (Promedio Anual)	Casos de Días de Baja e Incapacidades	Trabajadores Fallecidos
2008	72711	7438	No hay datos
2009	72984	7297	No hay datos
2010	68321	7379	No hay datos
2011	75268	7660	No hay datos
2012	19696	2783	Linea (-)
2013	16566	2460	Cero (0)
2014	13251	1808	Dos (2)
2015	13169	928	Cero (0)
2016	15555	1075	Dos (2)
Totales	367521	38828	Cuatro (4)

Fuente: SRT. Página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/estadisticas-srt/indicadores-anuales-de-accidentabilidad-laboral/>

Del análisis de la estadística de los índices globales de accidentabilidad laboral por sector económico, específicamente el CIU (6 dígitos) N° 711217 que corresponde al Transporte Público de Pasajeros, urbano, suburbano e interurbano (incluye subterráneos) se obtuvo un total de trescientos sesenta y siete mil quinientos veintiún (367.521) trabajadores cubiertos desde el año 2008 al 2016 inclusive.

La cantidad de treinta y ocho mil ochocientos veintiocho (38.828) casos de días de baja e incapacidades, no obteniendo datos precisos si esos casos corresponden a agresiones producto de agentes lesionantes. Los organismos no brindaron datos fehacientes que informen los casos de choferes fallecidos a raíz de los agentes lesionantes.

Se destaca que en los hallazgos del año 2008 al 2011 se carece de estadísticas. En las estadísticas constan con el nombre “Trabajadores fallecidos”, a partir del año 2012, siendo ese mismo año que indican con una línea (-) sin aportar más datos.

Si bien están los valores totales en los cuadros número 1, correspondiente a cada año indicado, no se identifica explícitamente de que sector específico y en qué tipo de transporte ocurrieron los fallecimientos, como así tampoco los agentes materiales asociados.

Siguiendo con la búsqueda exhaustiva, se produjo un hallazgo empírico, detectándose que desde el año 2011 había una totalidad de setenta y cinco mil doscientos sesenta y ocho (75.268) trabajadores cubiertos y al año siguiente 2012 pasaron a ser un total de diecinueve mil seiscientos noventa y seis (19.696), es decir, hubo una ausencia de cincuenta y cinco mil quinientos setenta y dos (55.572) trabajadores en total. De los mismos se desconocen datos, es decir, ya sea que hayan trabajado sin cobertura o hayan sido dados de baja, por motivos de ajustes laborales u otros, en el sector transporte específico que corresponde al CIIU 711217, transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).

5.3. Análisis del tablero dinámico sobre accidentabilidad por sector económico máxima desagregación CIU 711217 correspondiente a Transporte Urbano, Suburbano e Interurbano, desde el año 2013 al 2016 inclusive

Años	HERIDAS DE BALA	Categoría del siniestro			Zona del cuerpo afectada	
		C/Baja	S/ Baja	Mortal	M. superior	M. Inferior
2013	25	25			13	5
2014	38	36		2	20	13
2015	39	39			18	14
2016	31	30		1	18	8
Totales	133	130		3	69	40

Fuente: SRT. Página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/>

Años	HERIDAS DE ARMAS BLANCAS	Categoría del siniestro			Zona del cuerpo afectada				
		C/Baja	S/Baja	Mortal	Cabeza	Tronco	M. Inf.	Cuello	M. sup.
2013	20	20			7				5
2014	4	3	1		2				1
2015	3	3				2		1	
2016	8	7	1				2		4
Totales	35	33	2		9	2	2	1	10

Fuente: SRT. Página web: <https://www.srt.gob.ar/index.php/tablero-dinamico-sobre-accidentabilidad-por-sector-maxima-desagregacion/>

Los choferes siniestrados, que se observan en los cuadros elaborados por la autora, son sobre una población promedio de catorce mil seiscientos treinta y cinco (14.635) trabajadores cubiertos por aseguradoras de riesgos del trabajo.

Ese dato se obtuvo del promedio de las cantidades de trabajadores cubiertos (destacado en color rojo mediante un rectángulo) desde el año 2013 al 2016 inclusive., del cuadro del punto 11, sobre índices de accidentabilidad globales de 6 dígitos del CIU.

Se elaboraron dos (2) cuadros extrayendo los datos de los tableros dinámicos en la página web de la SRT, destacando los agentes lesionantes. Se observan los casos notificados según la naturaleza de la lesión. En el primer cuadro las heridas de bala y en el segundo las heridas de arma blanca. Luego se destacó la categoría del siniestro y la zona afectada del cuerpo de los choferes.

Seguidamente se analizaron los datos desde el año 2013 al 2016 inclusive, se obtuvo un total de ciento treinta y tres (133) casos de choferes heridas de bala, de ellos ciento treinta (130) terminaron con baja, y, tres (3) casos fallecidos (mortales). Mayormente la zona afectada ha sido los miembros superiores con un total de sesenta y nueve (69) y luego los miembros inferiores con un total de cuarenta (40).

Para dar continuidad, sobre los años mencionados en el párrafo anterior, se obtuvo un total de treinta y cinco (35) casos de heridos de arma blanca, de ellos treinta y tres (33) finalizan con baja, y, dos (2) sin baja. La zona afectada con mayor incidencia han sido los miembros superiores con un total de diez (10) y sigue la cabeza con nueve (9).

5.4. Análisis de la Estadística de Agresiones de Terceros hacia los choferes, desde el año 2008 al 2016 inclusive

La estadística ha sido elaborada manualmente por la autora, obteniendo la información en forma aleatoria, de diferentes medios masivos de comunicación, diarios digitales, que son: La Nación, Clarín, Diario 26, El Día, Infobae, TN, Diario Popular y Ámbito.

De la estadística elaborada durante los años 2008 al 2016 inclusive, a partir de la búsqueda mediante páginas webs de diarios digitales disponibles, se observa la cantidad de veinte (20) hechos delictivos, donde se puso en riesgo la vida de los choferes del transporte público, tanto en Ciudad Autónoma de Buenos Aires como en barrios y localidades del Gran Buenos Aires., durante el período investigado.

A continuación, se observa la estadística de elaboración propia, cuyas fuentes han sido mencionadas en el párrafo anterior. Se observan columnas con los años investigados, desde 2008 al 2016 inclusive, luego la línea de colectivos donde el chofer había resultado siniestrado, la zona del país donde se produjo el hecho del cual resultara herido. Seguido, se elaboraron tres columnas más denominadas “Amenazas”, “Heridas” y “Fallecimientos”. Debajo de cada una de ellas, se observan las iniciales AB, que significa Arma Blanca y en otra columna AF es Arma de Fuego. Esto último para identificar con cuál de los agentes lesionantes ha sido herido el chofer en cada situación en particular.

Estadística de Agresiones de Terceros hacia los choferes desde año 2008 al 2016 inclusive.

Año	Línea	Zona	Amenaza/s		Heridas		Fallecimientos	
			AB	AF	AB	AF	AB	AF
2008	96	La Matanza			x		x	
2009	200	Moreno	x					
2009	327	Merlo				x		
2009	263	S. F. Solano, Quilmes			x			
2009	60	Ing. Maschwitz, Escobar			x			
2010	150	Villa Soldati, Caba				x		
2010	247	S. F. Solano, Quilmes			x		x	
2010	88	San Justo, La Matanza				x		
2011	114	Villa Lugano, Caba				x		
2012	91	Caba	x					
2013	97	La Matanza				x		
2013	180	La Matanza				x		
2014	85	Quilmes	x					
2014	56	La Matanza				x		x
2014	159	Berazategui				x		
2015	166	Morón				x		
2015	236	Merlo				x		
2015	338	Berazategui				x		
2016	395	Ituzaingó			x			
2016	440	San Miguel				x		
Totales			3		5	12	2	1

De diarios digitales de los cuales se ha extraído los choferes siniestrados, están detallados en el capítulo denominado instrucción, y explícitos los enlaces web en la bibliografía. Se ha acudido para reconstruir información que no ha sido suministrada específicamente por los organismos entrevistados, salvo los hallados en las estadísticas de la SRT, que han sido analizados previamente.

En resumen, de la elaboración de la estadística de la pagina anterior, se detalla el total de agentes lesionantes:

- Amenazas con armas blancas: tres (3) casos
- Amenazas con armas de fuego: no hay datos
- Heridos por arma blanca: cinco (5) casos
- Heridos por arma de fuego: doce (12) casos
- Fallecidos por arma blanca: dos (2) casos
- Fallecidos por arma de fuego: un (1) caso

Habiendo hecho las consideraciones anteriores, es significativo la cantidad de casos en donde son heridos de bala, en relación a los afectados por armas blancas. Como así también las zonas, barrios y localidades ubicadas en el conurbano bonaerense donde los trabajadores al volante están expuestos a estos riesgos. Como se observa en los datos recabados, existen cinco (5) casos en la localidad de La Matanza, tres (3) casos en Quilmes, tres (3) en Caba, dos (2) en Merlo, dos (2) en Berazategui, y en el resto de las zonas aportadas, solo un (1) caso encontrado.

Para concluir sobre este análisis, según la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), en el Área Metropolitana existe una red de líneas urbanas que van desde el número 1 hasta la 199. La línea del número 200 a 499 son de jurisdicción provincial y las que van de 500 en adelante son líneas municipales.

No obstante, el término Gran Buenos Aires está relacionado con otras expresiones no siempre bien definidas: el Conurbano bonaerense, el Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA), el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). También es de uso habitual el término cinturón industrial de Buenos Aires, y la distinción de tres cordones o coronas dentro de los partidos que rodean a la ciudad de Buenos Aires, denominados primer cordón, segundo cordón y tercer cordón según la cercanía respecto de la ciudad central, sus características urbanas y los periodos de tiempo en que se fueron incorporando a la urbe. En el siguiente mapa extraído de INDEC, se destacan en color rojo los siniestros detallados en esta última estadística, que ha sido elaborada con datos de público conocimiento.

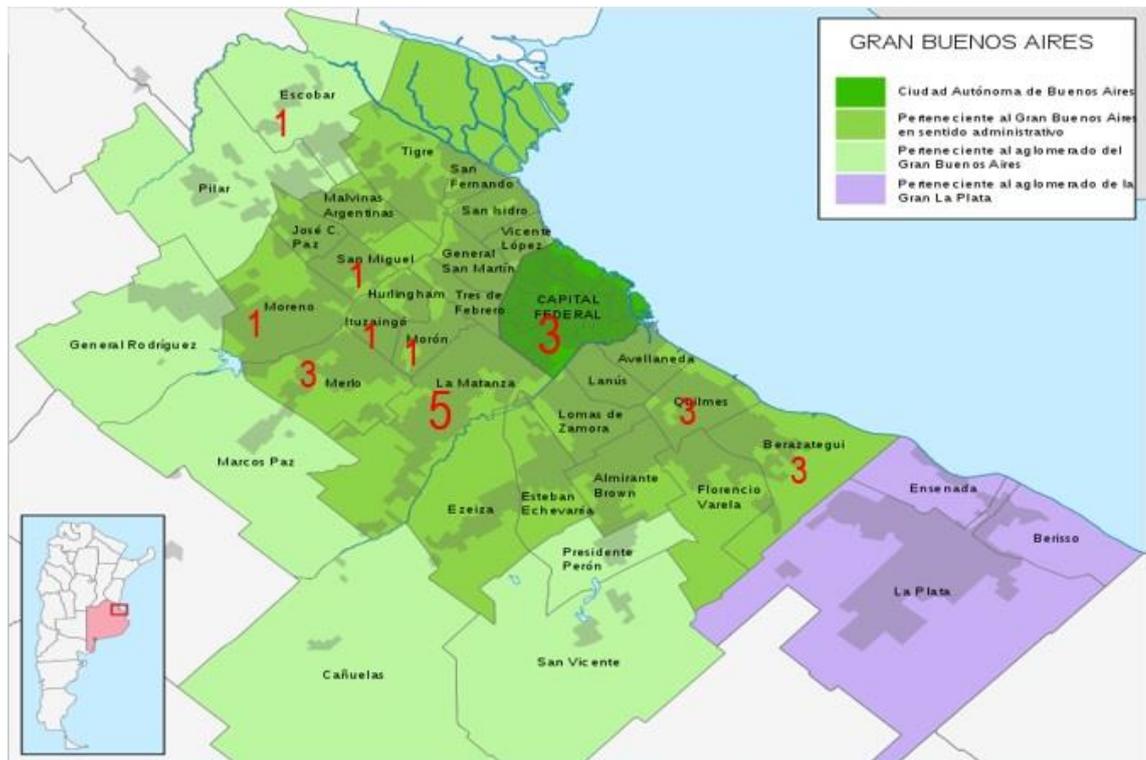


Figura 29: Extraída el 24 de octubre de 2018 de página web: https://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Buenos_Aires.
Fuente: INDEC (2003) ¿Que es el Gran Buenos Aires?

Por lo investigado anteriormente, en el Área Metropolitana de Buenos Aires algunos conflictos se han generado con el pasajero que al subir al colectivo no posee la tarjeta SUBE; esta tarjeta es un dispositivo magnético utilizado actualmente para abonar el boleto correspondiente al pasaje para transportarse de un lugar a otro. Esta autora ha observado que se utilizan tarjetas similares en varios países del mundo.

En cuanto a la interrelación entre el chofer y el pasajero, por un lado, se supone que la tarjeta sube iba a importar una mayor seguridad -ya que trajo beneficios- para el consumidor. Pero surgen inconvenientes a la hora de indicarle al pasajero que no la posee que no puede viajar y que debe descender del vehículo. La tarjeta magnética sube disminuyó la cantidad de accidentes, ya que el chofer no posee la distracción que acarrearía tener que cobrar el pasaje, tener dinero en efectivo.

En tal sentido, esta tarjeta magnética ha sido un factor que redujo la cantidad de riesgos relacionados al trabajo, igualmente persisten otros factores de riesgos, como los agentes lesionantes, que actúan como agentes de riesgos lesionando la integridad corporal.

5.6. Conclusiones del apartado

Del análisis de las estadísticas y de las resoluciones ministeriales se desprenden las formas en que los registran las aseguradoras de riesgos del trabajo y su relación con los accidentes de trabajo. La prevención es una de las virtudes más destacadas del ser humano, que mediante el uso de su inteligencia y observación permanente en la frecuencia de sucesos que rodean la vida, hacen al desarrollo de una sensibilidad a prever los acontecimientos.

En la estadística de los boletines analizados en el punto 10, la totalidad de casos notificados desde el año 2008 al 2016 inclusive, o sea nueve (9) años, existió un total de mil seiscientos noventa y cinco (1695) casos de choferes heridos mediante estos agentes lesionantes, de los cuales mil catorce (1014) han sido heridos de bala, y seiscientos ochenta y un (681) heridos de arma blanca.

En las estadísticas de los boletines, se produjo un hallazgo empírico, al recabar los datos manualmente por cada año estudiado. Se observó que en el año 2011 había una totalidad de setenta y cinco mil doscientos sesenta y ocho (75.268) trabajadores cubiertos y al año siguiente, 2012, pasaron a ser un total de diecinueve mil seiscientos noventa y seis (19.696). Se ausentaron un total de cincuenta y cinco mil quinientos setenta y dos (55.572) trabajadores en el sector transporte terrestre, específicamente el que corresponde al CIU 711217, transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos). Se desconocen más datos al respecto.

De los mismos cuadros, sobre índices de accidentabilidad globales de 6 dígitos del CIU, se realizó un promedio del total de trabajadores, desde el año 2013 al 2016 inclusive, cuya población arroja la cantidad de catorce mil seiscientos treinta y cinco (14.635) choferes cubiertos.

Este último dato guarda relación con la estadística del tablero dinámico sobre accidentabilidad, por sector económico, máxima desagregación del CIU 711217 correspondiente a Transporte Urbano, Suburbano e Interurbano. Del mismo se obtuvo un total de ciento sesenta y ocho (168) casos de choferes afectados por agentes lesionantes, ciento treinta y tres (133) casos heridos de bala, de ellos ciento treinta (130) terminaron con baja, y, tres (3) casos fallecidos; y total de treinta y cinco (35) casos de heridos de arma blanca, de ellos treinta y tres (33) finalizan con baja, y, dos (2) sin baja.

En tal sentido, se efectuó un promedio general, con el dato obtenido sobre el promedio de los cuatro (4) años cubiertos, con un total de catorce mil seiscientos treinta y cinco (14.635) choferes, y ciento sesenta y ocho (168) siniestrados, nos arroja un total de 1.14 % de trabajadores afectados a estos agentes lesionantes, durante los años 2013 al 2016 inclusive, según datos públicos de las estadísticas publicadas por la SRT.

Otro hallazgo empírico de esta autora es precisamente en las estadísticas del CIU 6 dígitos desde el año 2013 al 2016, donde se observa que cada 3 choferes de ómnibus urbanos fallecidos existen más de 20 correspondientes al transporte de carga corta, mediana y larga distancia. Esta información amerita una investigación que excede la presente, a los fines de determinar que inherencia han tenido los agentes lesionantes estudiados en esos transportes de carga, que según el manual de buenas prácticas de la SRT serían agredidos por los llamados “piratas del asfalto”.

Para dar por concluido, en el punto 13, sobre la estadística de agresiones de terceros hacia los choferes, elaborado por la autora, desde el año 2008 al 2016 inclusive. Son datos recabados por medios de difusión masiva, y es notable que no todos los casos son publicados por la prensa, y que pasan desapercibidos, no así por las aseguradoras de riesgos del trabajo, que poseen los registros de los siniestrados, que hayan estado cubiertos. Lo que también se evidencia como en las demás estadísticas, es que la cantidad de heridos de bala supera ampliamente, es decir, más del doble de los casos a los heridos de arma blanca.

Finalmente, sobre el hallazgo de la ausencia de trabajadores en las estadísticas, en el supuesto de que estos cincuenta y cinco mil quinientos setenta y dos (55.572) trabajadores al volante hubieran estado incluidos en los listados de choferes cubiertos desde el año 2013 al 2016 inclusive, podría haber aumentado gradualmente la cantidad de choferes afectados por agentes lesionantes, o quizás no. Por supuesto que la respuesta excede esta investigación en particular.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6. Conclusión Final

Los Agentes lesionantes según la interpretación de todo lo expuesto e investigado, son elementos contundentes, que pueden provocar un daño a la salud de una persona. Los denominan armas blancas, y, armas de fuego, según la medicina legal/forense y la lesionología forense.

Según las tablas de la SRT, son agentes materiales asociados y se encuentran alojados en tablas de resoluciones donde son clasificados como otras formas de accidentes no clasificadas por falta de datos, es decir, no están clasificados como agentes lesionantes.

Estos instrumentos mencionados, según el punto de vista de la seguridad jurídica, en posesión de una persona con intención, actitud y voluntad, puede llegar a lesionar o incluso provocar la muerte de un chofer del transporte público de pasajeros en nuestro país. Derivando luego en un desgaste económico y social, debido a los costos que deben afrontar las empresas de transporte, la familia de los trabajadores, y la sociedad a que las líneas de colectivos realizan un paro o huelga de actividades, cuando suceden estos acontecimientos de público conocimiento, como se aprecian en medios masivos de comunicación.

Este trabajador sufre un accidente de trabajo, es un suceso aleatorio, puesto que no podemos prever en qué lugar y en que horario puede una persona con intención de delinquir subir al colectivo. Entonces según la definición de la LRT estos accidentes son acontecimientos súbitos y violentos ocurridos por el hecho o en ocasión del trabajo... (SRT, 2018).

Ahora bien, los agentes de riesgos a considerar en una empresa, para confeccionar el llamado “Mapa de Riesgos”, en sus diferentes acepciones según la A.R.T. de la que se trate, son descritos en el Decreto 658/96 y últimamente en la Resolución SRT 463/2009 la primera norma, que es el listado de enfermedades profesionales.

Allí, se establece que una de los factores, entre varios, a tener en cuenta para considerar una enfermedad como profesional es la existencia del agente.

El Agente existe en el ambiente de trabajo, y por sus propiedades puede producir un daño a la salud; la noción del agente abarca la existencia de condiciones de trabajo que implican una sobrecarga al organismo en su conjunto o a parte del mismo.

Continuando, aquí es útil recurrir por primera vez a la Real Academia Española, que define al agente así: (Del lat. *agens*, -entis, part. act. de *agere*, hacer). Persona o cosa que produce un efecto.

Desde la percepción de la seguridad existe una adaptación sensorial a los riesgos. Somos un conjunto de sistemas con errores y tendemos a adaptar nuestros sensores a los nuevos riesgos.

Existe una teoría sobre la compensación del riesgo, que ilustra las siguientes premisas básicas de la teoría del homeostasis del riesgo (THR) (Wilde 1988; 1994): La primera es la idea de que las personas se fijan un nivel de riesgo asumido, es decir, aquél que aceptan, toleran, prefieren, desean o eligen.

Es un nivel que depende de las ventajas e inconvenientes percibidos respecto a las alternativas de comportamiento seguras e inseguras, y determina el grado de riesgo para la salud y la seguridad al que se exponen.

La segunda premisa se basa en que la frecuencia real de las muertes, las enfermedades y las lesiones que dependen del estilo de vida se mantiene en el tiempo mediante un proceso de control regulador de ciclo cerrado.

De este modo, la fluctuación en el grado de precaución aplicado por las personas a su comportamiento determina las subidas y las bajadas en el deterioro de su salud y su seguridad, y viceversa.

Además, los altibajos en el grado de deterioro real ocasionado por el estilo de vida determinan a su vez las fluctuaciones en el grado de precaución con que las personas se comportan.

Para dar continuidad, de acuerdo con la tercera premisa, el nivel de deterioro de la vida y la salud provocado por el comportamiento humano, puede atenuarse mediante intervenciones eficaces en la reducción del nivel de riesgo que las personas están dispuestas a correr; es decir, no a través de medidas del tipo del “cigarrillo seguro” u otras propuestas de “solución tecnológica” al problema, sino mediante la aplicación de programas que aumenten el deseo de la población de estar vivos y sanos.

Por tanto, se argumenta que los conductores de vehículos, dotados de sus capacidades sensoriales, perciben en todo momento un cierto nivel de riesgo de accidente y lo comparan con el grado de riesgo que están dispuestos a aceptar, determinado este último por el patrón de compensación entre los costes y beneficios previstos asociados a las alternativas de acción disponibles.

Así, el nivel de riesgo asumido es aquél al que se considera máxima la utilidad global del modo y de la medida de la movilidad. Los costes y los beneficios previstos son una función de las variables económicas, culturales y personales y sus fluctuaciones a largo plazo, a corto plazo y momentáneas.

Tales variables controlan el nivel de riesgo asumido en cada momento específico. Siempre que los usuarios del transporte por carretera perciban una discrepancia entre el riesgo asumido y el riesgo experimentado de una manera u otra, tratarán de restablecer el equilibrio mediante algún ajuste del comportamiento.

Para lograrlo dependerán de su capacidad para la toma de decisiones y de sus destrezas psicomotoras. Con todo, las acciones emprendidas conllevan una cierta probabilidad de riesgo de accidente.

El total de todas las acciones en una jurisdicción y en un tiempo determinado (p. ej., 1 año) produce la frecuencia y la gravedad de los accidentes de tráfico en la misma.

Se supone que la tasa de accidentes resultante influye a su vez (mediante retroinformación) en el nivel de riesgo de accidente percibido por los supervivientes y, por tanto, en sus acciones y en los accidentes posteriores, y así sucesivamente.

Por consiguiente, mientras el nivel de riesgo asumido se mantenga inalterado, la tasa de accidentes y la precaución en el comportamiento tienen una relación causal circular. (Wilde, 1988,1994: 2261-2262)

En cuanto a los agentes lesionantes, están descriptos explícitamente por las lesiones tipificadas en la resolución de la SRT, en todas las tablas que han sido analizadas, pertenecientes a las resoluciones donde los denominan agentes materiales asociados.

A su vez, cuando mencionan según la “naturaleza de la lesión” están afirmando que son lesiones, es decir, evidencia visibilidad de estos agentes, pero aun así no los clasifica.

Entonces si la falta de datos, o de clasificación, para ubicarlos justo a los demás agentes de riesgos era la ausencia de información, pues aquí se demuestra con bibliografía donde se analizan y tienen tratamiento estos accidentes de trabajo teniendo en cuenta las agresiones de terceros que sufren los choferes de ómnibus.

En las estadísticas de la SRT, se puede apreciar bajo el nombre “Naturaleza de la lesión” a las quemaduras por químicos, pérdida auditiva, ruidos, condiciones hipo e hiperbáricas, efectos por las radiaciones, etc.

Estos agentes de riesgos están declarados en la Disposición GP N° 2/2014, con los que se realiza el “Chek List” en un puesto de trabajo; bajo los nombres físicos y termohigrométricos y otros. Observando que, en las tablas y estadísticas según la naturaleza de la lesión, son consideradas también las heridas de bala, y las heridas de arma blanca.

Por tal motivo, se llega a la conclusión de que no se encuentran clasificadas e incorporadas en los registros de agentes de riesgos, ya que estas lesiones o también llamados accidentes de trabajo son producidas por agentes materiales asociados, llamados armas blancas y/o armas de fuego.

Si bien, no se encuentran clasificados bajo el nombre agentes lesionantes o vulnerables, afectan trabajadores de la misma manera que un contaminante químico en un puesto de trabajo. La diferencia radica en que estos agentes lesionantes no tienen umbral, como si lo tiene el contaminante físico, químico, etc.

En estos casos la prevención es únicamente aislarlos del riesgo que corre su vida y su salud al estar expuestos diariamente a estas agresiones de terceros mediante la utilización de estos agentes en cuestión.

Finalmente, se confirma la hipótesis, estos trabajadores del transporte público de pasajeros en la República Argentina están expuestos a riesgos específicos que ameritan su inclusión en la clasificación como Factores de Riesgo que Actúan como Agentes Lesionantes de la Integridad corporal.

La propuesta final a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo conlleva la incorporación de la clasificación de agentes lesionantes mecánicos o agentes vulnerables o lesivos a la integridad corporal al registro de agentes de riesgos laborales.

6.1. Recomendaciones

6.1.1. Proposición de medidas activas y pasivas de prevención

Los sistemas de protección que podrían aplicarse en los transportes públicos de pasajeros, a los fines de evitar los riesgos a los agentes lesionantes en ese puesto de trabajo, en cuanto a las medidas activas podrían ser:

- Capacitación en defensa personal u otra técnica oriental como ser karate,
- Delimitación de sectores donde ya ocurrieron delitos o tienen conocimiento la empresa que ahí hirieron a un trabajador,
- Sectorización de los trayectos teniendo en cuenta los horarios en que ocurrieron hechos delitos,
- Mejorar la iluminación del ómnibus y del lugar donde se efectúa el recorrido,
- Colocación de cámaras de filmación en cada unidad que recorre zonas peligrosas, para la captura del agresor en forma simultánea, para dar aviso a la policía jurisdiccional de la zona en donde ocurran.

En cuanto a las medidas Pasivas, podrían tenerse en cuenta:

- Limitar el ingreso de personas que no posean la correspondiente tarjeta SUBE, mediante la implementación de algún sistema biométrico facial con molinete de acceso, similar al que se adjunta fotografías más adelante,
- Colocar cabinas antivandálicas como ha sido sugerida por legisladores a nivel nacional en la normativa vigente desde el año 2008.

En cuanto a las medidas activas y pasivas mencionadas anteriormente, todos los elementos de protección personal (EPP) de seguridad sugeridos por las normativas actuales en este país y en el extranjero, tales como guantes, faja lumbar, casco, campera de abrigo, ropa de trabajo, calzado, etc., No cumplen la función de aislar el riesgo que implica los agentes lesionantes, al que están expuestos estos trabajadores al volante.

Analizando las posibilidades de controlar estos riesgos, si se les colocara chalecos antibalas no sería suficiente ni efectivo a la hora de evitar la acción de estos agentes vulnerables, como se observa en las estadísticas las heridas de bala y armas blancas mayormente se producen en miembros superiores e inferiores, es decir, habría zonas de su integridad corporal descubiertas, donde ya que estos accidentes de trabajo se producen en forma aleatoria tampoco podríamos saber con exactitud en qué lugar del cuerpo le producirían la agresión a u un chofer.

Habiendo hecho las consideraciones anteriores, los choferes están expuestos a estos riesgos, pero no en la misma la intensidad y frecuencia al que está expuesto por ejemplo un policía, que trabaja al servicio de la comunidad, y tiene muchas más probabilidades que este en contacto con algún delincuente que tenga en su poder un agente lesionante, como los mencionados.

Una de sus funciones como policía es combatir la delincuencia, no así un chofer de un ómnibus cuya función y obligación es trasladar a los pasajeros de un lugar a otro en forma segura. Ahora bien, hay escaso tratamiento de como trasladar seguros a los choferes, mientras desarrollan su actividad laboral.

En tal sentido, podría tenerse en cuenta alguna capacitación en taekwondo y/o karate u otra técnica oriental, de defensa personal que le permita contrarrestar el accionar del pasajero agresivo, tal situación se asemejaría en lo técnico, a la seguridad pasiva, al sistema “airbag”, al repeler la agresión. Estarían expuestos igualmente a los agentes lesionantes, pudiendo salir heridos en la cuestión. Puesto que no podemos determinar cómo puede reaccionar un delincuente en ese momento frente al trabajador expuesto.

Lo más acertado sería aislar al trabajador al volante, con cabinas antivandálicas en las unidades, como lo planteo la resolución del ministerio de transporte en el año 2008, u otro sistema de similares características que proteja toda su integridad corporal de manera eficiente, pudiendo el chofer libremente dentro de la cabina, comunicarse desde su celular con la policía u otros organismos de emergencias en caso de estar en contacto con un delincuente o pasajero agresivo.

Se sugiere retomar la investigación sobre la construcción de cabinas antivandálicas como las mencionadas en la resolución del ministerio de transporte en el año 2009, teniendo en cuenta como se observa en la investigación realizada por esta autora en el año 2015, que son práctica habitual en diferentes partes del mundo.

Asimismo, se adjunta en el apéndice correspondiente, fotografías de cabinas antivandálicas construidas por una empresa denominada FC-Cabinas en la localidad de Lanús, Provincia de Buenos Aires, aportadas por dicha entidad.

Que se comunicó en forma telefónica con la mencionada empresa, al número 011- 4242-7067, siendo atendida en la persona de un experto, de quien manifestó poseer la patente de las cabinas registradas a su nombre, y, agregando al respecto que, en su momento, en el año 2009 había sugerido la aplicación de las mismas, manifestando tener conocimiento de la resolución ministerial que obligaba a las empresas a implementar dichas cabinas.

Asimismo, refirió que trabajo conjuntamente con la C.N.R.T., en el proyecto, pero finalmente no se pudieron implementar hasta el momento. No aportando más datos.

Seguidamente, se encontró un sistema biométrico facial, donde se aproxima una tarjeta magnética y posibilita la apertura del molinete, con características similares sistema se observa en los subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante tarjeta magnética sube.

Este sistema ha sido observado por la autora, en un viaje a Río de Janeiro, de la República Federativa del Brasil. Por lo cual, se adjuntan vistas fotografías tomadas en diciembre del año 2018, en la localidad de Cabo Frio, donde un chofer de la línea 329 posibilitó el acceso para tomar vistas fotográficas.



Figura 30: Fotografía Registrada por la autora en Cabo Frio, estado de Rio de Janeiro, Brasil.



Figura 31: Fotografía Registrada por la autora en Cabo Frio, estado de Rio de Janeiro, Brasil.

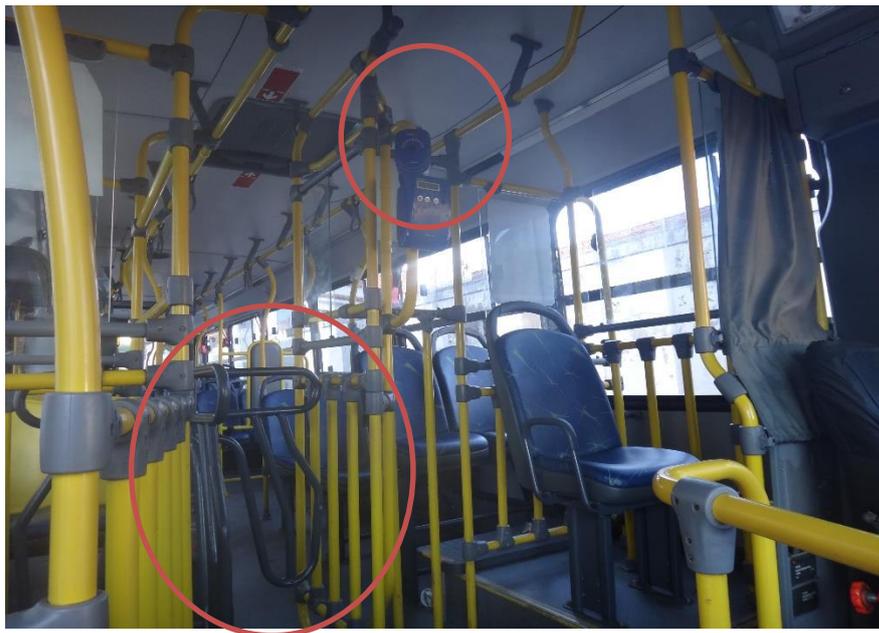


Figura 32: Fotografía Registrada por la autora en Cabo Frio, estado de Rio de Janeiro, Brasil.



Figura 33: Fotografía Registrada por la autora en Cabo Frio, estado de Rio de Janeiro, Brasil.

Luego la autora viaja en un ómnibus de similares características en dicho municipio brasileño, para observar el procedimiento de ingreso de los pasajeros, utilizando el mencionado sistema. Se destacan con círculos en color rojo el molinete y el sistema biométrico facial.

En la fotografía de la página anterior, se observa con un círculo en color rojo el sistema biométrico facial, donde se aproxima la tarjeta magnética y se habilita el ingreso y el acceso del pasajero en el molinete; mismo procedimiento se observa al ingresar a un subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde para que se habilite el molinete se debe acercar la tarjeta al lector.

Seguidamente, realizando una búsqueda en internet, con fecha 5 de febrero de 2018, se encontró una página brasilera, denominada *mobilidadevolvo*, cuyo enlace es: <https://www.mobilidadevolvo.com.br/uso-da-biometria-facial-no-transporte-publico/>, donde publica sobre la biometría facial ya ha sido usada hace algún tiempo por grandes redes minoristas y ahora se está implementando en la red de transporte público de diversas ciudades, todo con el mismo objetivo: evitar intentos de fraude.

Destaca un ejemplo de uso de esta tecnología en la Región Metropolitana de Curitiba (RMC), que ofrece el derecho a la exención de tarifa para partes de la población, como ancianos, e implementó en 2015 la biometría facial con la empresa Transdata Smart (que desarrolla soluciones integradas en ITS dedicadas a la movilidad).

Según refiere desde el año 2011, la solución de biometría facial Max Face viene reduciendo fraudes y cohibiendo la evasión de ingresos con la contención del uso indebido de gratuidades en capitales de todo el país (Mobilidadevolvo.com.br; 2018).

Para dar continuidad, en el país vecino Chile, con fecha 1 de agosto de 2018 se publica una nota en la página de noticias cuyo enlace es: www.login.cl, donde como propuesta para mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios del transporte público.

En el Metro de Valparaíso, están incorporando una serie de proyectos tecnológicos que apuntan a mejorar la experiencia de viaje de las personas tales como una tarjeta que integra el Metro con buses y el sistema que permite fortalecer la fiscalización mediante la identificación biométrica de quienes viajan, según señala el subsecretario de Transportes, José Luis Domínguez (Login.cl, 2018)

6.2. Líneas de investigación sugeridas

- La ausencia de más de 55.000 trabajadores al volante desde el año 2011 al 2012, en las estadísticas públicas de la SRT y, las consecuencias de la baja gradual los choferes siniestrados por agentes lesionantes durante los años 2013 al 2016 inclusive.
- La biomecánica de las heridas de bala y de armas blancas. Si bien la biomecánica es el estudio de las leyes de la mecánica aplicada a la biología, estudia las fuerzas internas y externas, y, cómo éstas interactúan para explicar los efectos de un trauma en el cuerpo humano. En tal sentido, para esta autora guarda relación con los agentes lesionantes (heridas de bala y heridas de arma blanca).
- Estrés post traumático en los choferes afectados por agentes lesionantes (heridas de arma blanca y de armas de fuego). Existen escasos estudios abordados desde la psicología laboral, la neurociencia, y, la ergonomía.
- Otros transportistas afectados por agentes lesionantes, como ser los choferes transporte de carga, corta, mediana y larga distancia. Habiendo observado esta autora en las estadísticas de los CIU de 6 dígitos hallados empíricamente, que la cantidad de fallecidos supera casi 10 veces los choferes de ómnibus urbanos estudiados por la autora de la presente tesis.

6.3. Siglas

ART: Aseguradoras de riesgos del trabajo

BA: Buenos Aires

EA: Empleadores autoasegurados

GCBA: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

CIIU: Código Industrial Internacional Uniforme

CyMAT: Condiciones y medio ambiente de trabajo

ILO: International Labour Organization, Organización Internacional del Trabajo

OSHA: Occupational Health and Safety Assessment Series, Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional.

PBA: Provincia de Buenos Aires

SRT: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

UTN: Universidad Tecnológica Nacional

APÉNDICE A
RESPUESTAS DE CUESTIONARIOS
DE ORGANISMOS CONSULTADOS

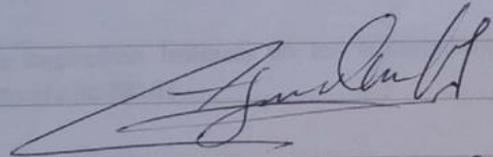
18/02/2019. —

SRES. SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO:

ME DIRIJO A USTEDS A LOS FINES DE EVALUAR
 VOSOS CON RESPECTO A UNA INVESTIGACIÓN QUE LLEVO A CABO
 CON MOTIVO DE MI TESIS PARA LA FACULTAD DE INGENIERÍA
 DEL EJERCITO, AV. CABILDO 15, CABA; SOBRE SEGURIDAD E HIGIENE
 OCCUPACIONAL.

LES ADJUNTO UN CUESTIONARIO CON 21 PREGUNTAS Y
 ADemás NECESITARÍA UNA ENTREVISTA PERSONALMENTE CON ALGÚN
 EXPERTO EN ACCIDENTES DE TRABAJO Y/O DEL ÁREA DE ESTADÍSTICAS
 PARA QUE ME EXPLIQUEN ALGUNAS CUESTIONES CON RELACIÓN
 A LA MISMA TESIS.

SALVOY ATTE. —



LIC. MARÍA AGUSTINA CANABARRO

DNS 26.796.569.

M.N. CPIT N° LS 0257

AGUSTINA_HIDALGO@HOTMAIL.COM

MARIAAGUSTINACH@GMAIL.COM

Cel. 15-3606-8938

SUPERINTENDENCIA
 DE RIESGOS DEL TRABAJO
 RECIBIDO
 18 FEB 2019 13 09
 S.R.T. N° 138784
 CONSTE: 5 HOJAS

ENTREVISTA

EXPERTOS DE LA SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO

- 1) ¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?

- 2) ¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?

- 3) ¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?

- 4) ¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?

- 5) ¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?

- 6) Acorde a las estadísticas publicadas con el nombre Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad Laboral Por Actividad Sector Transporte, ordena los casos notificados según la naturaleza de la lesión, donde incluyen las heridas de bala y las heridas de arma blanca. **¿Qué podría decirme sobre el ingreso de esas lesiones en los boletines mencionados?**
- 7) **¿Qué puede decirme acerca de esas lesiones que sufren los choferes que se consideran según las tablas de la SRT se consideran accidentes?**
- 8) **¿Qué puede decirme acerca del criterio utilizado para implementar esa clasificación en los boletines de la SRT?**
- 9) En las estadísticas de la SRT se puede apreciar bajo el nombre "Naturaleza de la lesión" a las quemaduras por químicos, pérdida auditiva, efectos por las radiaciones, etc., es decir, los agentes de riesgos declarados en la Disposición GP Nro. 2/2014, con los que se realiza el "chek list" en un puesto de trabajo, bajo los nombres físicos, y Termohigrométricos y otros **¿Cuáles han sido los motivos por los que no se encuentran incorporados las lesiones con arma blanca o arma de fuego?**
- 10) Del análisis de las estadísticas de la SRT, del año 2012 hasta 2016 inclusive, se calculó un total de 918 casos notificados, de los cuales según la naturaleza de lesión existen 629 debido a "Heridas de bala" y 289 casos por "Heridas de arma blanca", **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de esas lesiones?**
- 11) **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

- 12) ¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?
- 13) ¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?
- 14) ¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?
- 15) ¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?
- 16) ¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?
- 17) En la Disposición 6/2007 de la SRT, menciona el procedimiento para notificación de accidentes de trabajo. Enumerando bajo el título "Otras formas de accidente no clasificadas bajo otros epígrafes incluidos aquellos accidentes no clasificados por falta de datos", asignando a los códigos 909 y 910 agresión con o sin armas. ¿Cuál es el criterio utilizado para que se encuentren bajo esa denominación las agresiones con o sin armas que sufren los trabajadores?

- 18) Con respecto a la Disposición 6/2007, donde el título ... "no clasificados por falta de datos. ¿Qué podría decirme acerca de la ausencia de datos?
- 19) En la Resolución 1604/2007, sobre los registros de accidentes de trabajo, se establecieron procedimientos administrativos para realizar las denuncias. Se observan en las tablas de agentes materiales asociados, y dentro del listado de estos están RUIDOS, CONDICIONES HIPO E HIPERBARICAS, y se les asigna un código para cada "agente", siendo el número 60100 para "Arma de fuego" y 60200 para "Arma blanca". Siguiendo las tablas según la naturaleza de la lesión, se asignan el código 02 para "Heridas punzantes", código 03 "Herida cortante" y código 05 para "Herida de bala".
¿Qué podría decirme acerca de los procedimientos administrativos donde clasifican están lesiones como accidentes de trabajo?
- 20) ¿De qué manera una Lesión es considerada un accidente según las normativas citadas anteriormente?
- 21) ¿Tiene algo más para agregar?

Muchas gracias por su colaboración.

El cuestionario es anónimo, salvo que usted prefiera ser citado/a.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Carátula Expediente

Número: PV-2019-05704859-APN-DGD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 29 de Enero de 2019

Referencia: Carátula del expediente EX-2019-05704830- -APN-DGD#MTR

Expediente: EX-2019-05704830- -APN-DGD#MTR

Fecha Caratulación: 29/01/2019

Usuario Caratulación: Gladys Diana Kamensky (GDKAMENSKY)

Usuario Solicitante: Jimena Altamirano (ALTAMIRANOJ)

Código Trámite: GENE0001 - Acceso a la Información Pública

Descripción: LA SRA. MARIA AGUSTINA CANALICCHIO SOLICITA ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

Cuit/Cuil: ---

DNI validado por RENAPER

Número Documento: 26796569

Nombres: María Agustina

Apellidos: CANALICCHIO HIDALGO

Domicilio Electoral

País: ARGENTINA

Provincia: BUENOS AIRES

Municipio: LA MATANZA

Ciudad: VILLA MADERO

Barrio: 0

Monoblock: TORRE 7

Calle y Altura: CALLAO 2028

Piso: 12

Dpto: A

Código Postal: 1768

Datos Adicionales de contacto

Email: agustina_hidalgo@hotmail.com

Teléfono: ---

Motivo de Solicitud de Caratulación: LA SRA. MARIA AGUSTINA CANALICCHIO SOLICITA

ACCESO A LA INFORMACION PUBLICA

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION
cu=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUI130715117564
Date: 2019.01.29 14:10:00 -0300'

Gladys Diana Kamensky
Asistente administrativo
Dirección de Gestión Documental
Ministerio de Transporte



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Form. de Solicitud de Acceso a la info. pública

Número: IF-2019-05716714-APN-DIP#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 29 de Enero de 2019

Referencia: Carátula Variable EX-2019-05704830- -APN-DGD#MTR

Solicitud de Acceso a la Información Pública

Título de la solicitud: ACCESO A LA INFORMACION PUBLICA

Descripción de la Solicitud

Descripción de la Solicitud: Solicita informacion s/ AGENTES LESIONANTES QUE AFECTAN LA INTEGRIDAD CORPORAL A LOS CHOFERESDE OMNIBUS URBANOS EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Dependencia a la que solicita información: Ministerio de Transporte

Información opcional (ésta información es estadística y nos sirve para conocer mejor a nuestros usuarios)

¿Cuál es tu perfil?:

Digitally signed by GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRÓNICA - GDE
DN: cn=GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRÓNICA - GDE, o=AR, ou=MINISTERIO DE MODERNIZACIÓN,
ou=SECRETARÍA DE MODERNIZACIÓN ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIF 30715117564
Date: 2019.01.29 14:37:25 -03'00'

Jimena Altamirano
Asesora Administrativa
Dirección de Información al Público
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRÓNICA - GDE
DN: cn=GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRÓNICA - GDE, o=AR, ou=MINISTERIO DE MODERNIZACIÓN,
ou=SECRETARÍA DE MODERNIZACIÓN ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIF 30715117564
Date: 2019.01.29 14:37:25 -03'00'

Jimena Altamirano

De: Sebastian Comisso
Enviado el: lunes, 21 de enero de 2019 12:50 p.m.
Para: Jimena Altamirano
Asunto: RV: Consulta por Tesis - CUESTIONARIO MODIFICADO
Datos adjuntos: CUESTIONARIO_modif_expertos.docx



De: Lic. Maria Agustina Canalicchio Hidalgo <agustina_hidalgo@hotmail.com>
Enviado: lunes, 21 de enero de 2019 12:43
Para: Sebastian Comisso
Asunto: Consulta por Tesis - CUESTIONARIO MODIFICADO

Esculpe las molestias, modifique el cuestionario de preguntas para mayor comprensión.

Buen día,

Con motivo de llevar a cabo una investigación para mi tesis AGENTES LESIONANTES QUE AFECTAN LA INTEGRIDAD CORPORAL A LOS CHÓFERES DE ÓMNIBUS URBANOS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA, para la obtención del título de **Mágister en Seguridad e Higiene Ocupacional**, en la Facultad de Ingeniería del Ejército Argentino, Av. Cabildo 15, Caba.

Necesito consultarles si existe algún **EXPERTO EN TRANSPORTE PUBLICO** en esa organización y que me pueda responder el cuestionario que adjunto.

Muchas gracias por su colaboración.

A su disposición.

Lic. Agustina Canalicchio Hidalgo
15-36068938

4

CUESTIONARIO A EXPERTOS

- 1) **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

- 2) **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

- 3) **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

- 4) **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

- 5) **¿Qué puede decir acerca del registro de lesiones a la integridad corporal de los trabajadores del transporte público?**

- 6) **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?**

- 7) **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**
- 8) **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**
- 9) **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**
- 10) **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**
- 11) **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**
- 12) **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Muchas gracias por su colaboración.

El cuestionario es anónimo, salvo que usted prefiera ser citado/a.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Providencia

Número: PV-2019-05722075-APN-DIP#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 29 de Enero de 2019

Referencia: EX-2019-05704830-APN-DGD#MTR-SIP- CANALICCHIO MARIA AGUSTINA

COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE

Lic. CASTAÑO Pablo

S. / D.

Por las presentes actuaciones se ha librado el: **“PEDIDO DE ACCESO A LA INFORMACION PÚBLICA, EN LAS CONDICIONES DE LA LEY 27.275, S/ REF. “CANALICCHIO MARIA AGUSTINA S/ AGENTES LESIONANTES QUE AFECTAN LA INTEGRIDAD CORPORAL A LOS CHOFERES DE OMNIBUS URBANOS EN LA REPUBLICA ARGENTINA ”** que tramita por ante el Ministerio de Transporte de la Nación.

Al respecto, se derivan las actuaciones a vuestro Organismo a efectos que tome la intervención de su competencia.

Cabe destacar que el presente pedido de información posee los plazos explicitados en la Ley de Acceso a la Información Pública conforme su artículo N° 11.

“... toda solicitud de información pública en los términos de la presente ley debe ser satisfecha en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles. El plazo se podrá prorrogar en forma excepcional por otros quince (15) días hábiles de mediar circunstancias que hagan razonablemente reunir la información solicitada...”

Se le solicita que tenga a bien remitir su contestación con **URGENCIA Y PREFERENTE DESPACHO** a la **Dirección de Información al Público.**

Se deja constancia que la **fecha límite**, para contestar el presente requerimiento el **día 19 de Febrero de 2019.**

En caso de no poder cumplir con dicho plazo, solicitamos nos sea informado a fin de poder realizar al causante un pedido de prórroga.

Saludo a Ud. atte.

SJA



Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=AR, ou=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUI 30715117564
Date: 2019.01.29 14:48:45 -03'00'

Sergio Sebastian Comnisso
Director
Dirección de Información al Público
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, ou=AR,
ou=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUI
30715117564
Date: 2019.01.29 14:48:46 -03'00'



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-08218169-APN-DCP#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 11 de Febrero de 2019

Referencia: Respuesta NO-2019-05906526-APN-SG#CNRT

En respuesta a: NO-2019-05906526-APN-SG#CNRT

A: Maria Constanza Sosa (SG#CNRT),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. en respuesta a la nota de la referencia, a fin de poner en su conocimiento que no disponemos de la información solicitada.

Considerando que recae en este Departamento la competencia específica en relación al control de la aptitud y la habilitación de los conductores, entiendo que, la respuesta al cuestionario que adjuntara la Sra. CANALICCHIO no se encuentra dentro de la órbita de competencia de este Organismo.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117554
Date: 2019.02.11 12:36:32 -0300

Virginia Villabona
Jefe de Departamento
Departamento Control Psicofísico
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117554
Date: 2019.02.11 12:36:33 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación



Datos consulta SIP

Número: IF-2019-08466073-APN-SG#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Martes 12 de Febrero de 2019

Referencia: EX-2019-05704830-APN-DGD#MTR s/ Acceso a la información pública.

Perfil del solicitante

Perfil: Estudiante

Información solicitada

Tipo: Información Estadística

Derivación de la solicitud

¿Debe ser derivada a otro ministerio, organismo descentralizado o empresa?: No

¿Debe ser derivada a un área dentro del organismo?: No

Derivación de la solicitud

Fecha de la derivación: 12/02/2019

Digitally signed by GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTIÓN DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.02.12 10:45:24 -03'00'

Marisa e Andreassi
Asesora Legal
Secretaria General
Comisión Nacional de Regulación del Transporte



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación



Providencia

Número: PV-2019-08469940-APN-SG#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 12 de Febrero de 2019

Referencia: Pase electrónico de EX-2019-05704830- -APN-DGD#MTR

Motivo: Se remite para la continuidad de su trámite.

Destinatario: DIP#MTR-PVD

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2019.02.12 10:52:11 -0300

Marisa c Andreassi
Asesora Legal
Secretaria General
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2019.02.12 10:52:11 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Informe

Número: IF-2019-10376911-APN-DIP#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 20 de Febrero de 2019

Referencia: Respuesta EX-2019-05704830-APN-DGD#MTR

MARIA AGUSTINA CANALICCHIO

S. / D.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de remitir la respuesta correspondiente a vuestra Solicitud de Información en referencia a la Ley 27.275 de Acceso a la Información Pública para el Poder Ejecutivo Nacional.

Al respecto y atento a lo consultado con la Comisión Nacional de Regulacion del Transporte se hace saber que en el orden N° 8 se encuentra la NOTA (NO-2019-08218169-APN-DG#CNRT) con fecha 11 de Febrero de 2019.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

MR

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, o=MR, ou=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CURT.30715117564
Date: 2019.02.20 11:31:02 -0300

Sergio Sebastian Comisso
Director
Dirección de Información al Público
Ministerio de Transporte

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CURT.30715117564
Date: 2019.02.20 11:31:04 -0300



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Nota

Número: NO-2019-17227076-APN-SMYC#SRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 21 de Marzo de 2019

Referencia: INGRESO SRT N° 138784/2019

A: Lic. María Agustina Canalicchio Hidalgo (Lic. M. A. Canalicchio Hidalgo),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted a fin de dar respuesta a la solicitud que ha sido tramitada mediante el Ingreso SRT N° 138784/2019.

A través de la misma se informa que ingresando en la página de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) <https://www.argentina.gob.ar/srt> podrá acceder a toda la información que se encuentra actualmente disponible, tanto material normativo como estadísticas de la SRT.

Por otra parte, en el Micrositio de Prevención (accesible desde la página de la SRT) se encuentra publica un Manual de Buenas Prácticas para el Transporte de Pasajeros de Larga Distancia en el que encontrará información específica sobre dicha actividad. Próximamente estará disponible otro Manual de Buenas Prácticas para el Transporte de Pasajeros de Corta y Media Distancia con información actualizada.

Asimismo, podrá acceder a bibliografía especializada a través de la Biblioteca de la SRT que se encuentra ubicada en la calle Sarmiento 1962 EP, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o comunicarse a través de correo electrónico: biblioteca@srt.gob.ar.

Sin otro particular saluda atte.

Lic. David Traetta
Subgerente de Desarrollo en Seguridad y Salud
Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION
ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUII.30715117554
Date: 2019.03.21 12:40:03 -03'00'

David German Traetta
Jefe I
Subgerencia de Monitoreo y Control
Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA -
GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=SECRETARIA DE GOBIERNO DE MODERNIZACION
ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUII.30715117554
Date: 2018.01.21 13:40:16 -03'00'

Capturas de pantalla de las respuestas de otros organismos consultados

SOLICITUD DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Sra. María Agustina Canalicchio

Se ha recepcionado un correo de solicitud de Acceso a la Información, el cual se adjunta al presente. Con el fin de poder dar curso a vuestro pedido es necesario que desde esta Dirección generemos un expediente electrónico y para ello el sistema nos pide el número de D.N.I. del solicitante, es por ello que le pido que a la mayor brevedad posible nos pueda facilitar el mismo.

JIMENA ALTAMIRANO

ASESORA ADMINISTRATIVA

DIRECCION DE INFORMACION AL PUBLICO

JALTAMIRANO@TRANSPORTE.GOB.AR

TEL: 4349-7126 INTERNO: 0

HIPPO YRIGOYEN 250, PISO: 12, OF: 1201



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

SOLICITUD DE INFORMACION PUBLICA



Marysol Riga <mriga@transporte.gob.ar>

Mié 20/2/2019 13:01

Usted ▾



Estimada Licenciada

Por las presentes actuaciones y en el marco de la Ley 27.275 de Acceso a la Información Pública, se remite la respuesta según lo solicitado.

Se informa que las preguntas realizadas por medio de su solicitud no pueden ser contestadas por el área a la que fue derivada, **COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE**, ya que la misma no posee tal información.

En concepto de su necesidad y por el tipo de información que solicita, las mismas podría ser facilitadas específicamente por las empresas de OMNIBUS URBANOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

Se adjunta como archivo el EXPEDIENTE por el cual tramito su solicitud para que tome conocimiento.

Sin otro particular.

RE: Cuestionario MODIFICADO salud ocupacional de los choferes

Maria Gabriela Sampere <gsampere@cnrt.gob.ar>

Lun 18/2/2019 10:08

Usted ↘

Hola María Agustina, acabo de reincorporarme luego de una licencia. He recibido el cuestionario y lo re direccioné a otro compañero de trabajo. Yo estoy trabajando en otra área en estos momentos. Ante cualquier duda te mando mi celular para que te comuniques

Saludos
Gabriela Sampere

Re: CATAP CONTACTO WEB "consulta a experto sobre salud de los choferes"

Cámara Argentina de Transporte <catap.org@gmail.com>

Mar 8/1/2019 13:44

Usted; Ruben Villafane ↘

Comunicarse de nuestra parte con el Dr. Ruben villafañe

saludos cordiales

Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (CATAP)

Néstor Omar Carral

Presidente

Viamonte 965 6 Piso CABA

Te.11- 43229893

From: Maria Agustina Canalicchio <agustina_hidalgo@hotmail.com>

Subject: consulta a experto sobre salud de los choferes

Re: CATAP CONTACTO WEB "consulta a experto sobre salud de los choferes"



Cámara Argentina de Transporte <catap.org@gmail.com>
Mar 19/2/2019 10:41
Usted



Estimada le copio lo recibido del Dr, Villafane UTA

saludos cordiales

Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (CATAP)
Néstor Omar Carral
Presidente
Viamonte 965 6 Piso CABA
Te.11- 43229893

Hola buen día Sr. Nestor Carral de mi consideración me remito a informarle que lo solicitado en materia de transporte como profesional del sector habilitado por el ente de ficalizacion y control de C.N.R.T podrá brindar la información que solicite.

Con respecto a salubridad deberá consultar a una autoridad competente en el ámbito de salud pública para la respuesta a las consultas desde ya muchas gracias. Saludos cordiales
Rubén Alberto Villafañe

Re: tesis: Riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de omnibus en la RA



Luchemos por la Vida <info@luchemos.org.ar>
Vie 9/11/2018 16:10
Usted



1990 - Veintiocho años por la vida de todos - 2018



miembro de



Estimada Lic. Hidalgo:

Agradecemos mucho que se haya contactado con nosotros.

Lamentablemente no contamos con la información que solicita.

Le sugerimos que visite en detalle nuestra página en Internet: www.luchemos.org.ar, donde encontrará toda la información disponible de esta Asociación (estudios, investigaciones, artículos de la revista, posters para descargar e imprimir, campañas, videos, etc.), que seguramente le será de utilidad. También la invitamos a seguirnos en Facebook: <https://www.facebook.com/luchemosporla vida>, en Twitter: <https://twitter.com/luchemosx vida> y en nuestro canal de YouTube: <https://www.youtube.com/user/LxIVArgentina>

Cordialmente,

Bianca Farengo
Luchemos por la Vida
Asociación Civil

RE: Tesis para mejorar las condiciones y medio ambiente de trabajo de los choferes de transporte



Info | ISEV <info@isev.com.ar>



Usted ▾

Estimada Lic.:

La materia de vuestra entrevista no aplica a las competencias del ISEV, que es Seguridad Vial.

Específicamente trabajamos sobre Siniestralidad, Mortalidad y Morbilidad Vial, también en el area del Transporte, pero no en materia delictual.

Lamentamos no poder ayudarla.

Cordialmente

Dr. Eduardo Bertotti

Director ISEV

ISEV (Instituto de Seguridad y Educación Vial)

Bolívar 1012 - CP 1066 - CABA - Argentina

(54 11) 4361 - 4818 / 4986 / 4988

www.isev.com.ar

Antes de imprimir, pensá en tu compromiso con el Medio Ambiente

SISTEMA ISEV EN LA WEB



Re: TESIS sobre agentes lesionantes que afectan la integridad corporal de choferes de omnibus en Argentina



Biblioteca@ceil-conicet.gov.ar

Mié 13/2/2019 14:20



Usted ▾

Estimada Agustina,

Por el momento no hay ninguna investigación en el CEIL que haga mención a tú búsqueda de bibliografía.

Quizás puedas consultar con la UTA al respecto.

Te dejo un link que podría ser de tú interés

<https://www.diariopopular.com.ar/general/choferes-colectivos-los-ojos-curtidos-que-nadie-ve-n278496>

Atte

Marina

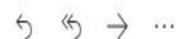
Mensaje citado por "Lic. Maria Agustina Canalicchio Hidalgo"
<agustina_hidalgo@hotmail.com>:



CONSULTAS <consultas@trabajo.gob.ar>

Mié 20/2/2019 14:00

Usted ▾



Estimada Agustina, no tenemos información sobre lo que está trabajando. Sugerimos comunicarse con el Ministerio de Seguridad y consultar si tienen información al respecto.

Atentamente

**Centro de Orientación al Ciudadano
Secretaría de Trabajo y Empleo de la Nación.**

De: Lic. Maria Agustina Canalicchio Hidalgo [mailto:agustina_hidalgo@hotmail.com]

Enviado el: lunes, 18 de febrero de 2019 05:52 p.m.

Para: CONSULTAS <consultas@trabajo.gob.ar>

Asunto: Tesis sobre salud ocupacional de los choferes del transporte publico en nuestro pais.

APÉNDICE B

ENTREVISTAS A EXPERTOS

Expertos de la S.R.T.

Se entrevistó vía telefónica, marcando el número 4321-3400, Mesa de Entradas, donde derivaron la llamada al departamento estudios estadísticos de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, donde una experta respondió del cuestionario solo las siguientes preguntas:

- **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?**

Las estadísticas son las publicadas en la página web. Esas notificaciones las hace el empleador por medio de la ART.

- **Acorde a las estadísticas publicadas con el nombre Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad Laboral Por Actividad Sector Transporte, ordena los casos notificados según la naturaleza de la lesión, donde incluyen las heridas de bala y las heridas de arma blanca. ¿Qué podría decirme sobre el ingreso de esas lesiones en los boletines mencionados?**

Podes ingresar al tablero dinámico donde están la cantidad de casos notificados., la forma puede ser o no ese tipo de heridas que mencionas.

Se entrevistó vía telefónica, al número 4321-3400, Biblioteca de la S.R.T., interno 1300, donde una experta del área biblioteca de la SRT contestó del cuestionario solo respondió las siguientes preguntas:

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

No tengo conocimiento de que exista en biblioteca

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

No hay en biblioteca

- **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**

Investigaciones no hay, puede ser jurisprudencia que haya, desconozco.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Puede ser que haya algo sobre estrés pos traumático en trabajadores del ferrocarril, pero específicamente de choferes no tengo conocimiento.

Experto de la C.N.R.T.

Se entrevistó a otro experto, de profesión Ingeniero, del área gerencia de control técnica automotor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

No hay datos, desconoce.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

No hay datos, desconoce.

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

No hay datos. Agrega que son hechos criminales, tiene que ver la justicia y el ministerio de seguridad.

- **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?**

Desconozco algún sector de la C.N.R.T. que tenga estadísticas.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Acá en la C.N.R.T., hay un proyecto de cabinas antivandálicas desde el mes de marzo del año 2009, que salió en una resolución ministerial. Se probó un modelo de cabina, pero no pudo llevarse a la práctica. Actualmente a fines de 2018 (año pasado) se reflota el tema por los hechos de público conocimiento donde resultaron heridos choferes, y se planteó que debería haber una norma específica, puesto que en materia de capacitación debería encargarse el ministerio de seguridad, puesto que es sobre la seguridad de las personas. Acá en C.N.R.T., se realizan los análisis físicos de los conductores, la parte ergonómica y todo lo referente a ello.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Existe un sector de control técnico ferroviario, porque luego de los accidentes intervienen psicólogos, ya que el proceso de recuperación para volver a la actividad es muy difícil, he hablado con transportistas, es muy traumático haber sido víctima de un hecho en donde se pone en riesgo la vida de ellos.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

No hay datos.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

No tengo datos.

- **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**

Es una cuestión tangencial, a raíz del suceso al colectivo de la línea 60 de la empresa Monsa, se trató este tema de las cabinas nuevamente, con I.N.T.I., haciendo hincapié en que es inherente el ministerio de seguridad sobre los hechos delictivos.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Conozco la IRAM 3810 del 2006, es un complemento legal sobre capacitación de los conductores en seguridad vial y transporte de personas.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, necesito que me pase sus datos personales así nos vamos a comunicar, puesto que este sector es el específico es la cuestión y no tenemos ninguna investigación como la que usted hizo. La felicito por el trabajo que está haciendo. Le dejo mi número directo es el 4819-3182.

Experto del Sindicato U.T.A.

Se entrevistó a un experto que trabaja en la Secretaría de Cultura de la U.T.A., piso 3ro., Ddo. Moreno 2969, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Prefirió mantener anonimato en cuanto a su nombre y cargo).

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Malas, va creciendo acorde a la delincuencia y en base a las políticas económicas gubernamentales.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Hubo un crecimiento en la demanda del transporte y eso conlleva a más estrés para los choferes.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

La problemática esta hace años ha habido heridos de bala y amputaciones de miembros (dedos) en varios choferes y siguen ocurriendo actualmente.

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Son todos los que están visibles en los medios de comunicación tanto diarios como televisión. Los podrías buscar ahí, son todos esos y más los intentos de robos que pasan todos los días y no salen en la televisión.

- **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?**

Las que hay acá en UTA son confidenciales no puedo darte acceso. La SRT tiene solo de Ciudad Autónoma de Buenos Aires estadísticas. Después no hay más registros, que todo lo publicado en los medios públicos. Ahora, si le preguntas a Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), van a responder que cada 3 minutos un chofer pasa en rojo un semáforo, solo eso, no en cuanto a la salud de los choferes.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Se capacitan acorde a la LCT artículo 208 y el Convenio Colectivo 460/73. Actualmente se están iniciando acciones para emprender capacitaciones en una escuela acá en Capital Federal.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

De eso se encarga la obra social y la ART.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

En los cursos de capacitación que ahora se están armando se implementa algo al respecto.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Desconoce si hay material al respecto.

- **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**

Desconoce

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

La secretaria este año implementara capacitaciones al respecto para estos riesgos, y te llamaremos próximamente para esto.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, puedes hablar con los choferes, acá en Plaza Miserere están las paradas donde hay descansos de entre 10 y 20 minutos, ahí podrías hacerles las entrevistas.

Experto que trabajó en la S.R.T.

Se entrevistó a un experto de profesión ingeniero, especialista en Higiene y Seguridad en el Trabajo, que se desempeñó laboralmente en la S.R.T.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

No, desconoce

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Si, la SRT tiene registros. Yo conocía alguien del sector, pero ahora no trabaja más ahí.

- **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones?**

Desconoce

¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?

Desconoce

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Por lo general, las empresas no vinculadas al transporte no realizan campañas de prevención sobre los accidentes y en particular a los producidos por asaltos a sus trabajadores en la vía pública; salvo que algunas empresas de transporte los hacen a sus choferes puesto que ellos son sometidos a hechos vandálicos por los cuales ellos representan accidentes de trabajo producidos en el mismo lugar de trabajo (en el colectivo u ómnibus).

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Tendrías que indagar a las A.R.T., a la que está afiliada las empresas de colectivos, para saber cómo ellos están gestionando ese tipo de hechos delictivos y en función de los datos que ellos obtengan, cuáles son las medidas de prevención que están adoptando para con sus empresas aseguradas.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Al ser ese tipo de hechos, tan variables y aleatorios son muy difíciles de establecer medidas preventivas desde la S.R.T. Tampoco la Superintendencia ha instrumentado procedimientos preventivos para que las empresas y/o las A.R.T. investiguen ese tipo de casos.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Te informo que, hasta el momento en la S.R.T., no existe ningún manual sobre seguridad y salud ocupacional donde se detallen los riesgos a la integridad corporal y lesiones físicas que sufran los choferes. Salvo que algunas empresas del rubro y/o que algunas A.R.T. lo hayan implementado como parte de su gestión interna de seguridad.

- **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**

Desconoce

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Desconoce

Experto que trabaja en una A.R.T.

Se entrevistó a un experto que trabaja en una Aseguradora de Riesgos del Trabajo, y asesora Dos (2) líneas de colectivos, es Doctor en Salud y Lic. Seguridad e Higiene en el Trabajo.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce. No responde.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce. No responde

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce. No responde

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Si, la S.R.T., tiene registros internos bajo el nombre otros accidentes, sin clasificar, etc.

- **¿Qué puede decirme sobre el registro en las estadísticas de la SRT sobre lesiones? ¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción derivada de lesiones?**

Desconoce. La S.R.T., debe tener seguramente.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Los que tienen experiencia de muchos años de trabajo al mirar los pasajeros le sacan la ficha (perciben a los delincuentes) tienen como el llamado olfato policial se podría decir.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Si es que no puede seguir trabajando, depende la herida, le otorgan una incapacidad y la ART lo recalifica. Es decir, le paga un sueldo hasta que aprenda un nuevo oficio.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

No existe nada al respecto que yo conozca.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional específicamente detalla los riesgos a la integridad corporal o lesiones físicas que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

No existe nada al respecto que yo conozca.

- **¿Qué investigaciones poseen sobre estos hechos delictivos que afectan con frecuencia a estos trabajadores y suceden años tras año en la República Argentina?**

Desconozco que haya investigaciones sobre ese tema.

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

No existe nada al respecto que yo conozca.

Expertos en Transporte – Choferes de líneas de colectivos

Se entrevistó en la Plaza Miserere, a un chofer de la línea Nro. 88, perteneciente a la empresa Expreso Liniers S.A.I.C., Ddo. Ruta Nacional 3 km.35 - González Catán, Tel. 02202 44-1252. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, La Matanza, sigue por Ruta 3, pasa Virrey del Pino, Cañuelas, sigue por ruta 205, Uribelarrea y la Ciudad de Lobos.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Mejoro por el metrobús y las calles de CABA tienen mejor iluminación.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo sigue igual, es la sociedad, la cultura. El otro día un motoquero se me cruzo y porque le toque bocina se bajó y me quería pelear.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Hace unos años atrás a unos compañeros choferes lo han apuñalado. Hoy en día los baja la policía del colectivo.

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Son todos los que están visibles en los medios de comunicación tanto diarios como televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de fallecimientos a causa de estas lesiones?**

Desconoce de la SRT. Tengo conocimiento del compañero fallecido, con motivo de disparos que le hizo un pasajero, es de la línea 620, durante el año 2018 paso.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes solamente, porque si atropellamos a alguien vamos presos

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Tengo un compañero de esta línea que lo apuñalaron y sigue con parte de enfermo, porque lo tienen que operar de nuevo

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, solo llama a la policía para que lo bajen al pasajero

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Es culpa de la sociedad, la violencia que hay, que ocurren estas cosas.

Se entrevistó en la Plaza Miserere, a un chofer de la línea Nro. 19, perteneciente a la empresa Micrómnibus Saavedra S.A.T.A.C.I., Ddo. Cosme Argerich 3540 - Villa Adelina. Teléfono 4765-0826. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, Zona Norte, localidad de Vicente López y Villa Adelina.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Mejoraron las condiciones.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo igual, no existe mayor problema este colectivo va a zona norte.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

No conozco casos por la zona que transita todo tranquilo.

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Son los que han pasado en líneas que van a zonas conflictivas de provincia de Buenos Aires., los casos de compañeros de otras líneas salieron en la televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

No tengo conocimiento de compañeros fallecidos en esta línea. Los publicados en televisión son las líneas conflictivas.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes y en RCP solamente.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Desconoce

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, solo llama a la policía para que lo bajen al pasajero

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, puedes preguntar en la línea 98 que va para Quilmes, prov. De Buenos Aires, esa atraviesa zonas peligrosas.

Se entrevistó en la Plaza Miserere, a un chofer de la línea Nro. 98, perteneciente a la empresa Expreso Quilmes S.A., Ddo. Avenida Mire 2563 – Berazategui. Teléfono 4256-1606. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, localidad de Avellaneda, Quilmes y Berazategui.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Complicado. No sabes a quien subís, cuando haces el recorrido.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo igual, por zona de Don Bosco, suben roban celulares, te apuntan, le paso a un compañero hace poco. Todos los días pasan cosas así.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Le paso a varios compañeros, a cualquier horario, todos los días.

- **¿Qué podría decirme acerca del registro de agresiones a la integridad corporal hacia los trabajadores del transporte?**

Son los casos de compañeros que han salieron en la televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de fallecimiento de compañeros a causa de estas lesiones?**

No recuerdo ahora compañeros fallecidos en esta línea. Los que salen en los diarios son de otras líneas.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes solamente.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Desconoce

- **¿Qué manual sobre seguridad y salud ocupacional considera para afrontar los riesgos a la integridad corporal que sufren los choferes de las líneas de ómnibus urbanos?**

Desconoce

- **¿Tiene algo más para agregar?**

No.

Se entrevistó en la Plaza Miserere, a un chofer de la línea Nro. 68, perteneciente a la empresa Transporte Sesenta y Ocho S.R.L., Ddo. Ecuador 82, Caba. Teléfono 4864-0661. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta Gral. Paz., Aristóbulo del Valle.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo bien. Mejoraron algunas calles como ser el pavimento, la luminosidad.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Bueno. El colectivo transita capital federal solamente.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Desconoce casos en esta línea.

- **¿Qué podría decirme acerca de algún registro de agresiones a la integridad corporal hacia los choferes?**

Son los casos de compañeros de otras líneas que salieron en la televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

No tengo conocimiento de compañeros fallecidos en esta línea.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Si, nos capacitan, vamos a cursos, sobre leyes.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Desconoce

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, se llama a la policía.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

No.

En la parada de la línea 180, en zona caballito, intersección de las Avenidas José María Moreno y Pedro Goyena, de esta Ciudad Autónoma de Buenos Aires; se entrevistó a un chofer de la mencionada línea de ómnibus, perteneciente a la empresa La Vecinal de la Matanza S.A.C.I., Ddo. Senguel 5950 – González Catán, Provincia de Buenos Aires. Teléfono 02202 42-0001. Recorre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y luego atraviesa provincia de Buenos Aires, en Avenida General Paz y Crovara, La Tablada, San Justo, Laferrere y González Catán.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo sigue igual, hay zonas muy peligrosas cuando pasas para provincia.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo igual, mucha delincuencia. No hay buena iluminación de noche. Suben en grupos a robar.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todos los días sucede, te dan puntazos, a un compañero le cortaron el brazo, la frente, a otro le metieron puntazos con cuchillos.

- **¿Qué podría decirme acerca de algún registro de agresiones a la integridad corporal hacia los choferes?**

No sé si hay registros, algunos salen en televisión

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

Si hubo hace años y sigue habiendo compañeros baleados.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Desconoce

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, solo llama a la policía para que lo bajen al pasajero, por ahí hay controles unos días cuando sale por la televisión de algún compañero herido y después no van más a controlar.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, la zona que atravesamos son muy zonas peligrosas. Llevamos poca plata en la billetera porque te roban todos los días.

A continuación, se realizaron entrevistas personalizadas a choferes de las líneas 298, 540 y 553, en la terminal de Puente la Noria, en Villa Fiorito, Provincia de Buenos Aires. Ahí hay paradas de descanso de estos trabajadores, y tuvieron la amabilidad de responder a las entrevistas que se plasmaron debajo. La estación Puente la Noria, queda cruzando Rio Matanza o Riachuelo, externo sur de Caba, una Provincia de Buenos Aires, los partidos de Lomas de Zamora y La Matanza. Por Avenida General Paz se accede a Camino Pres. Juan Domingo Perón 5490, Villa Fiorito, Buenos Aires.

Se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 298, perteneciente a la empresa La Cabaña S. A., Ddo. Av. Camino de Cintura 1122, San Justo, Provincia de Buenos Aires. Teléfono 0-800-666-9666 – Consultas al 4461-1518. Recorre Puente La Noria, Estación Morón, Mercado Central (Villa Madero), Ruta Provincial Nro. 4. Otro ramal recorre barrio de Liniers (Por San Martín) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Atravesamos zonas muy peligrosas, Isidro Casanova, el barrio Abadía de Rafael Castillo, etc. Poca iluminación en las zonas de noche.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Todo igual, mucha delincuencia, suben drogados, nerviosos, te roban zapatillas, celulares, billeteras, todo lo que tengas.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Siempre paso, todos los días sucede, hace unos meses balearon en un pie a un compañero por barrio Abadía en Rafael Castillo.

- **¿Qué podría decirme acerca de algún registro de agresiones a la integridad corporal hacia los choferes?**

Ni idea, pero algunos salen en la televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción, es decir, fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

Si hace años y sigue habiendo compañeros baleados. Desconoce si hay registros.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Eso con la obra social y la A.R.T.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, solo llama a la policía para que lo bajen al pasajero, se hacen reuniones con la policía municipal, pero todo sigue igual.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, la zona que atravesamos son muy zonas peligrosas. Llevamos entre 20 y 30 pesos y un celular medio viejo, porque te roban todos los días.

Se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 540, perteneciente a la empresa Autobuses Santa Fe S.R.L., Ddo. Av. Del Valle 1122, Santa Fe, Argentina. Teléfono 0342-452-3332. Recorre Puente La Noria por Camino de la Ribera Sud, otro ramal Puente La Noria por Ingeniero Budge, y otro Pte. La Noria por Quesada, y Lomas de Zamora, Villa Albertina, Santa Marta, Provincia de Buenos Aires.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Atravesamos zonas muy peligrosas.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Siempre nos roban, celular, billetera, mucha delincuencia.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Siempre paso, casi todos los días agreden, roban, disparan y después se bajan.

- **¿Qué podría decirme acerca de algún registro de agresiones a la integridad corporal hacia los choferes?**

Ni idea, pero algunos salen en la televisión.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción, es decir, fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

Si hace años y sigue habiendo compañeros baleados. Desconoce si hay registros.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes, porque si atropellas a alguien vas preso.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

La A.R.T., te cubre cuando te trasladan al hospital herido, después no sé cómo sigue.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, solo llama a la policía para que lo bajen al pasajero, se hacen reuniones con la policía municipal, pero todo sigue igual.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, la zona es muy peligrosa. Llevamos 20 pesos en la billetera, porque te roban todos los días.

En la estación Puente la Noria, cruzando Rio Matanza o Riachuelo, externo sur de Caba, una Provincia de Buenos Aires, y los partidos de Lomas de Zamora y La Matanza. Por Avenida General Paz se accede a Camino Pres. Juan Domingo Perón Nro. 5490, Villa Fiorito, Prov. De Bs As. Se entrevistó a un chofer de la línea Nro. 553, perteneciente a la empresa Autobuses Santa Fe S.R.L., Ddo. Av. Del Valle 1122, Santa Fe, Argentina. Teléfono 0342-452-3332. Recorre Puente La Noria, Lomas de Zamora; otro ramal por Olimpo, Ingeniero Budge, Villa Albertina, Santa Marta, Provincia de Buenos Aires.

- **¿Cuáles han sido las condiciones de trabajo de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Atravesamos zonas muy peligrosas, Olimpo, Ingeniero Budge, Villa Albertina, Santa Marta, etc.

- **¿Cuál ha sido el medio ambiente laboral de los choferes del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Mucha delincuencia, poca iluminación en las calles.

- **¿Cuáles han sido los riesgos de violencia física que implicaron lesiones en los trabajadores del transporte público de pasajeros desde el año 2008 hasta el año 2016?**

Siempre paso, todos los días hieren algún compañero.

- **¿Qué podría decirme acerca de algún registro de agresiones a la integridad corporal hacia los choferes?**

No sé, pero algunos salen en la televisión, en los medios.

- **¿Tiene conocimiento acerca del registro de los casos de defunción, es decir, fallecimientos de compañeros a causa de estas lesiones?**

No sé si hay registros, si hace años y sigue habiendo casos de compañeros baleados y heridos con cuchillos, navajas, etc.

- **¿De qué manera capacitan a los trabajadores del transporte público de pasajeros que sufren detrimento en su salud a causa de las agresiones de terceros?**

Nos capacitan en leyes, hacemos cursos.

- **¿Qué tratamiento de rehabilitación llevan a cabo para luego promover su recalificación y recolocación en el puesto de trabajo?**

Se dé un compañero que le paso, estuvo con licencia, por la ART.

- **¿Qué manual o bibliografía que incluya cómo deben actuar los choferes ante situaciones de violencia al interior de su vehículo?**

Desconoce, llamamos a la policía, pero no alcanza tampoco para que no haya delincuencia.

- **¿Tiene algo más para agregar?**

Si, a mí me gusta mi trabajo, pero a veces salgo y no sé si vuelvo a mi casa.

APÉNDICE C
ESTADÍSTICAS DE INDICADORES GLOBALES
DE ACCIDENTABILIDAD LABORAL
SECTOR TRANSPORTE (6 DÍGITOS CIU)
DEL AÑO 2008 AL 2016 INCLUSIVE.

**Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 6 dígitos del CIU revisión 2.
Año 2008**

Descripción		Prom. anual de trabajadores cubiertos	Total de casos notificados		
			Total	Casos c/ días c/ baja e incap.	Índ. de incidencia (por miles)
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	17.302	2.211	1.912	110,5
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros incluye subterráneos	72.711	7.910	7.438	102,3
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	11.958	979	891	74,5
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	26.876	1.577	1.449	53,9
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.	13.474	1.127	992	73,6
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	99.585	12.946	11.911	119,6
711438	Servicios de mudanza	679	111	109	160,6
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	8.967	1.200	1.133	126,4
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	1.878	39	29	15,4
711616	Servicios de playas de estacionamiento	3.964	276	259	65,3

**Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 6 dígitos del CIU revisión 2.
Año 2009**

CIU	Descripción	Prom. anual de trabajadores cubiertos	Total de casos notificados		
			Total	Casos c/ días c/ baja e incap.	Índ. de incidencia (por miles)
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	14.486	2.180	1.938	133,8
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros incluye subterráneos	72.984	7.798	7.297	100
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	9.403	840	781	83,1
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	27.985	1.666	1.535	54,9
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.	14.849	1.149	1.081	72,8
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	99.535	11.917	11.082	111,3
711438	Servicios de mudanza	624	85	77	123,4
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	9.259	1.167	1.107	119,6
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	1.821	33	24	13,2

Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 6 dígitos del CIU revisión 2. Año 2010

CIU	Descripción	Prom. anual de trabajadores cubiertos	Total de casos notificados		
			Total	Casos c/ días c/ baja e incap.	Índ. de incidencia (por miles)
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	11.723	2.154	1.885	160,8
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	68.321	7.886	7.379	108,0
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.245	768	688	74,4
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	27.879	1.661	1.534	55,0
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	16.830	1.358	1.241	73,7
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	91.869	11.528	10.562	115,0
711438	Servicios de mudanza.	530	59	55	103,7
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	7.031	861	810	115,2
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	561	7	7	12,5

Indicadores de accidentabilidad globales [*], por sector económico, a 6 dígitos del CIU revisión 2. Año 2011

CIU	Descripción	Prom. anual de trabajadores cubiertos	Total de casos notificados		
			Total	Casos c/ días c/ baja e incap.	Índ. de incidencia (por miles)
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	7.796	1.243	1.133	145,3
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	65.268	7.985	7.660	117,4
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	10.409	867	788	75,7
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	25.605	1.479	1.376	53,7
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	15.979	1.126	1.027	64,3
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	84.520	10.823	10.083	119,3
711438	Servicios de mudanza	337	37	35	104,0
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	5.309	705	663	124,9
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	681	18	15	22,0
711616	Servicios de playas de estacionamiento	3.865	259	250	64,7
711624	Servicios de garajes	3.086	168	160	51,8

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

Cuadro 5: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIIU, Revisión 2).
Año 2012

Descripción		Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	7.442	1.178	1.066	2
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	19.696	2.877	2.783	-
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	8.202	632	584	3
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	19.181	1.025	957	3
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	10.018	696	643	3
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	71.001	9.429	8.857	37
711438	Servicios de mudanza	206	27	25	-
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	4.348	552	526	1

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

Cuadro 5: Índices de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIIU, Revisión 2).
Año 2013

CIIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros	5.443	590	553	1
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos)	16.566	2.592	2.460	0
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera	11.917	978	901	5
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises	17.046	928	829	3
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.)	9.885	873	778	0
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares	62.714	7.973	7.490	24
711438	Servicios de mudanza	185	11	11	0
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares	7.499	883	838	1
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos	646	15	14	0
711616	Servicios de playas de estacionamiento	3.418	217	206	1

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

**Cuadro 3: Indicadores de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIIU, Revisión 2).
Año 2014**

CIIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos
7112 17	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	13.251	1.931	1.808	2
7112 25	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.432	765	715	2
7113 14	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	16.401	942	880	3
7113 22	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	8.003	687	597	0
7114 11	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	58.872	7.174	6.750	23
7114 38	Servicios de mudanza.	168	11	10	0
7114 46	Transporte de valores, documentación, e ncomiendas y similares.	3.730	598	574	0
7115 19	Transporte por oleoductos y gasoductos.	703	12	11	0

Indicadores anuales globales de accidentabilidad

laboral - Cuadro 3: Indicadores de accidentabilidad globales según sector económico (6 dígitos del CIIU, Revisión 2). Año 2015

CIIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja e incapacidades	Trabajadores fallecidos
7111 28	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	2.811	213	198	0
7112 17	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	13.169	957	928	0
7112 25	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.603	749	720	1
7113 14	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	16.013	846	783	1
7113 22	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	6.472	383	362	1
7114 11	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	58.973	7.089	6.746	20
7114 38	Servicios de mudanza.	294	43	40	0
7114 46	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	2.745	450	432	1
7115 19	Transporte por oleoductos y gasoductos.	1.696	25	24	0
7116 16	Servicios de playas de estacionamiento.	3.403	206	199	0

Indicadores anuales globales de accidentabilidad laboral

Cuadro 3: Indicadores globales de accidentabilidad según sector económico (6 dígitos del CIU, Revisión 2).
Unidades productivas, Año 2016

CIU	Descripción	Trabajadores cubiertos (promedio)	Total de casos notificados	Casos con días de baja y secuelas incapacitantes	Trabajadores fallecidos
632090	Servicios prestados en campamentos y lugares de alojamiento no clasificados en otra parte.	1.794	123	113	0
711128	Transporte ferroviario de carga y de pasajeros.	2.725	204	198	0
711217	Transporte urbano, suburbano e interurbano de pasajeros (incluye subterráneos).	15.555	1.101	1.075	2
711225	Transporte de pasajeros a larga distancia por carretera.	9.027	663	638	2
711314	Transporte de pasajeros en taxímetros y remises.	14.870	736	681	1
711322	Transporte de pasajeros no clasificados en otra parte (incluye ómnibus de turismo, escolares, alquiler de automotores con chofer, etc.).	6.724	480	453	0
711411	Transporte de carga a corta, mediana y larga distancia excepto servicios de mudanzas y transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares.	57.528	6.130	5.904	15
711438	Servicios de mudanza.	204	23	23	0
711446	Transporte de valores, documentación, encomiendas y similares.	2.715	414	409	0
711519	Transporte por oleoductos y gasoductos.	1.653	19	17	0
711616	Servicios de playas de estacionamiento.	3.482	218	211	0
711624	Servicios de garajes.	1.876	75	75	0

APÉNDICE D
BOLETINES ESTADÍSTICOS ANUALES
DE ACCIDENTABILIDAD LABORAL
DEL SECTOR TRANSPORTE
DEL AÑO 2008 AL 2016 INCLUSIVE

AÑO 2008 - TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES - CASOS NOTIFICADOS

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO.

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	42.225	79,5%
Enferm.Profesional	886	1,7%
Acc.In Itinere	7.811	14,7%
Reagravación	2.215	4,2%
Total	53.137	100,0%

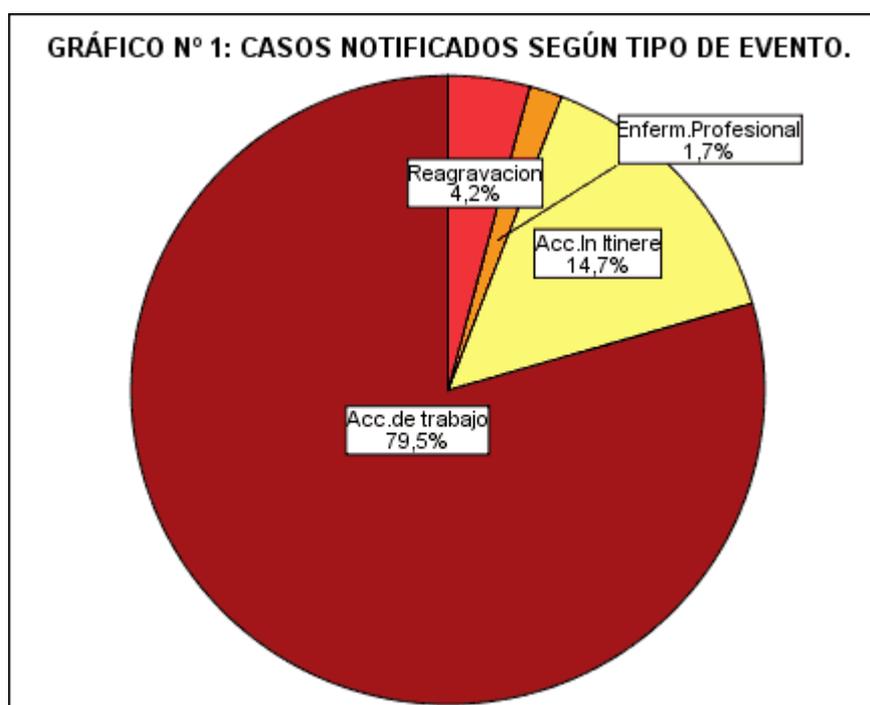


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA.

Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Caídas de personas	8.868	16,7%
Caídas de objetos	1.582	3,0%
Pisadas sobre, choques contra, o golpes por objetos, a excepción de caídas de objetos	18.344	34,5%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1.687	3,2%
Esfuerzos excesivos	7.557	14,2%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	555	1,0%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	68	,1%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	277	,5%
Otras formas de accidente	13.189	24,8%
Sin información para la variable	1.010	1,9%
Total	53.137	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

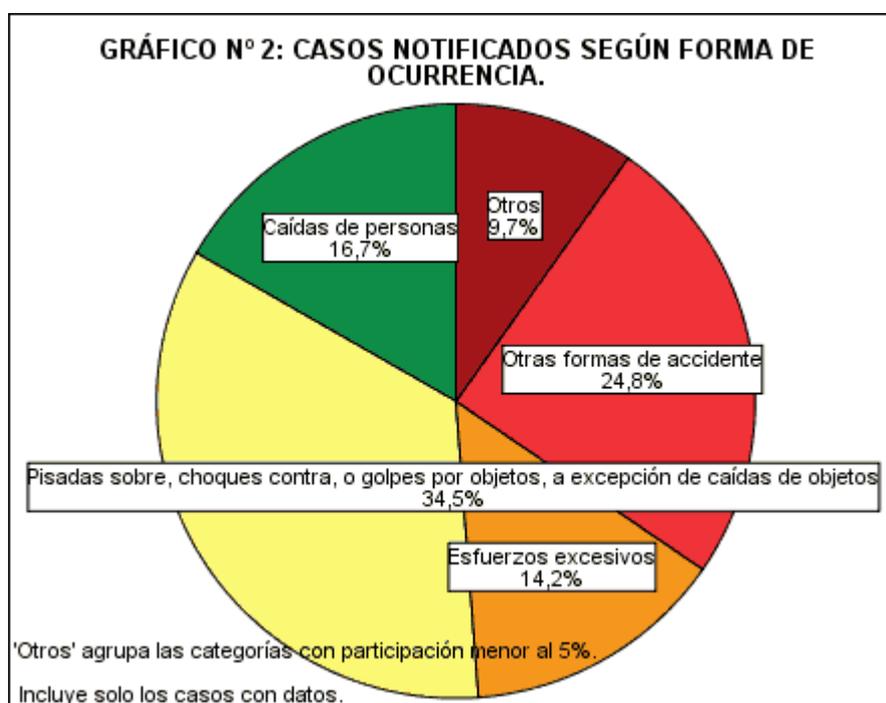
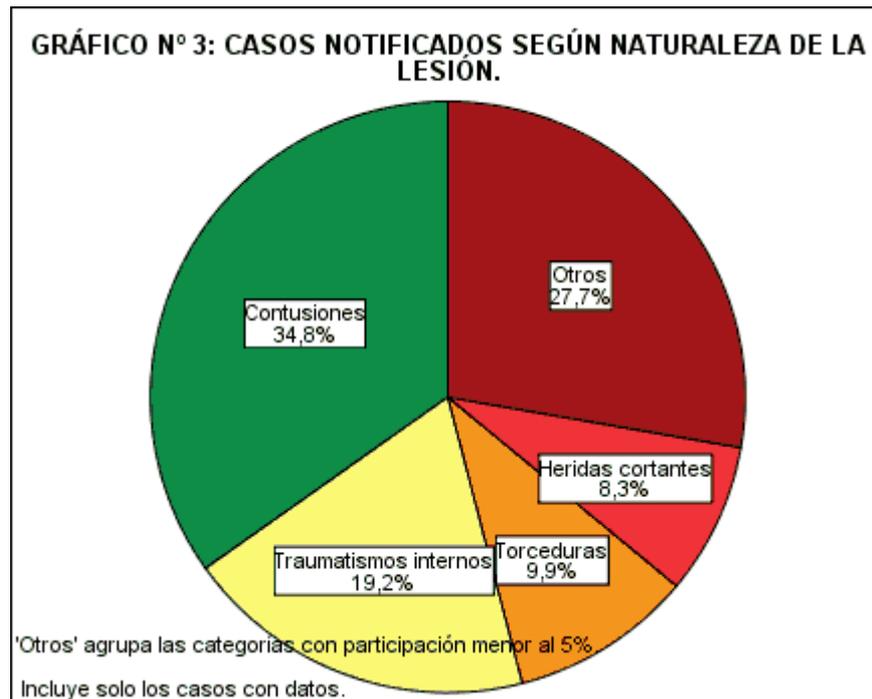


TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN.

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	766	1,4%
Heridas punzantes	663	1,2%
Heridas cortantes	4.410	8,3%
Heridas contuso/anfractuosas	616	1,2%
Heridas de bala	90	,2%
Contusiones	18.513	34,8%
Traumatismos internos	10.200	19,2%
Torceduras	5.278	9,9%
Luxaciones	337	,6%
Fracturas cerradas	1.822	3,4%
Amputaciones	89	,2%
Quemaduras térmicas	517	1,0%
Cuerpo extraño en ojos	2.027	3,8%
Enucleación ocular	16	,0%
Intoxicaciones	116	,2%
Asfixia	9	,0%
Efectos de la electricidad	38	,1%
Efectos de las radiaciones	12	,0%

Disfunciones Orgánicas	280	,5%
Heridas de arma blanca	88	,2%
Esguinces	1.973	3,7%
Fracturas expuestas	385	,7%
Quemaduras químicas	58	,1%
Infecciones	9	,0%
Pérdida auditiva	39	,1%
Efectos de impacto psíquico	23	,0%
Efectos de la presión	1	,0%
Efectos de calor e insolación	2	,0%
Efectos de compresión y aplastamiento	28	,1%
Efectos de atrición y aplastamiento	215	,4%
Efectos de cuerpo extraño en oído	4	,0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	1	,0%
Efectos por picadura	59	,1%
Desgarro	176	,3%
Distensión muscular	866	1,6%
Lesiones inflamatorias cutáneas	15	,0%
Contacto directo con el fuego	7	,0%
Fractura	1	,0%
Torceduras y esguinces	1	,0%
Otras lesiones no detalladas	2.388	4,5%
Sin información para la variable	999	1,9%
Total	53.137	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.



Fuente: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2008/2008si/INDEX.HTM

AÑO 2009 - TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES - CASOS NOTIFICADOS

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO.

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	40.122	78,1%
Enferm.Profesional	1.197	2,3%
Acc.In Itinere	7.873	15,3%
Reagravación	2.202	4,3%
Total	51.394	100,0%

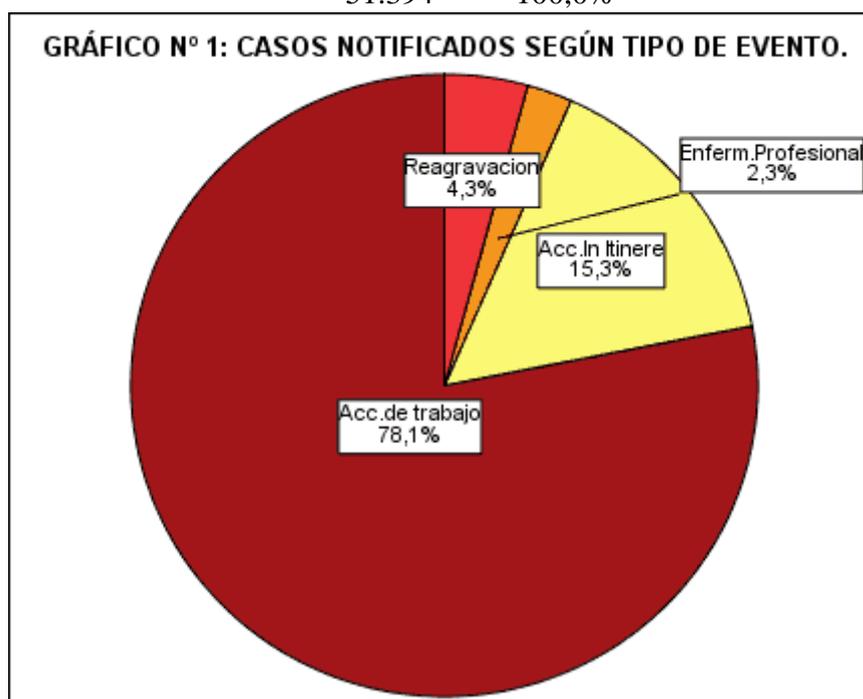
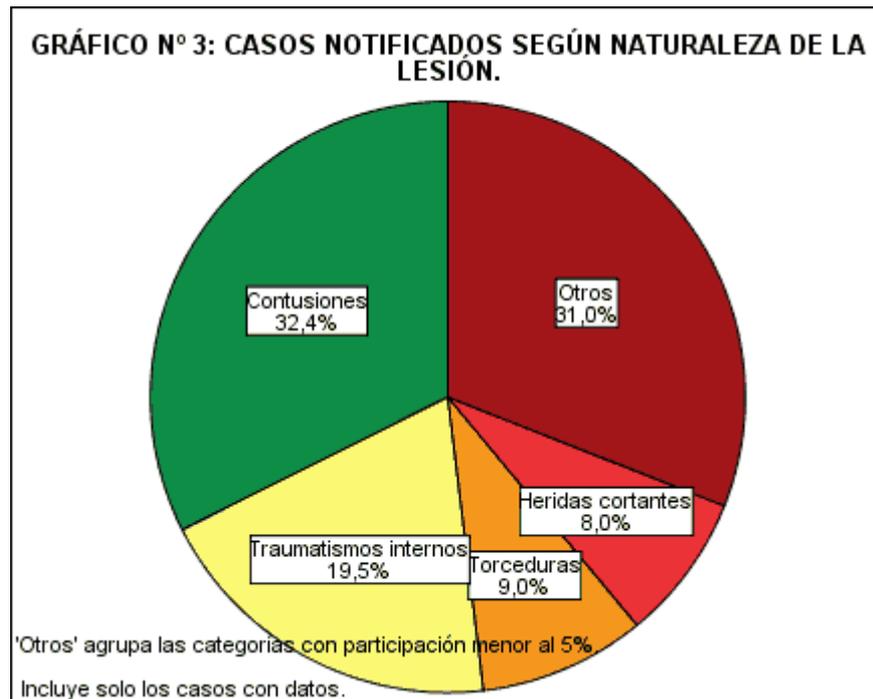


TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, Según NATURALEZA DE LA Lesión.

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	672	1,3%
Heridas punzantes	590	1,1%
Heridas cortantes	4.130	8,0%
Heridas contuso/anfractuosas	585	1,1%
Heridas de bala	99	,2%
Contusiones	16.660	32,4%
Traumatismos internos	10.025	19,5%
Torceduras	4.649	9,0%
Luxaciones	412	,8%
Fracturas cerradas	1.659	3,2%
Amputaciones	66	,1%
Quemaduras térmicas	481	,9%
Cuerpo extraño en ojos	1.897	3,7%
Enucleación ocular	4	,0%

Intoxicaciones	115	,2%
Asfixia	4	,0%
Efectos de la electricidad	37	,1%
Efectos de las radiaciones	5	,0%
Disfunciones Orgánicas	227	,4%
Heridas de arma blanca	114	,2%
Esguinces	2.036	4,0%
Fracturas expuestas	453	,9%
Quemaduras Químicas	56	,1%
Infecciones	10	,0%
Pérdida auditiva	27	,1%
Efectos de impacto psíquico	385	,7%
Efectos de la presión	14	,0%
Efectos del frío	2	,0%
Efectos de Calor e Insolación	6	,0%
Efectos de compresión y aplastamiento	93	,2%
Efectos de atricción y aplastamiento	357	,7%
Efectos de cuerpo extraño en oído	12	,0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	1	,0%
Efectos por picadura	39	,1%
Desgarro	261	,5%
Distensión muscular	1.475	2,9%
Lesiones inflamatorias cutáneas	44	,1%
Contacto directo con el fuego	10	,0%
Otras Lesiones no detalladas	2.375	4,6%
Sin Información para la variable	1.307	2,5%
Total	51.394	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.



FUENTE: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2009/2009si/INDEX.HTM

AÑO 2010 - TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES - CASOS NOTIFICADOS

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	40.808	76,5%
Enferm.Profesional	1.336	2,5%
Acc.In Itinere	8.459	15,9%
Reagravación	2.717	5,1%
Total	53.320	100,0%

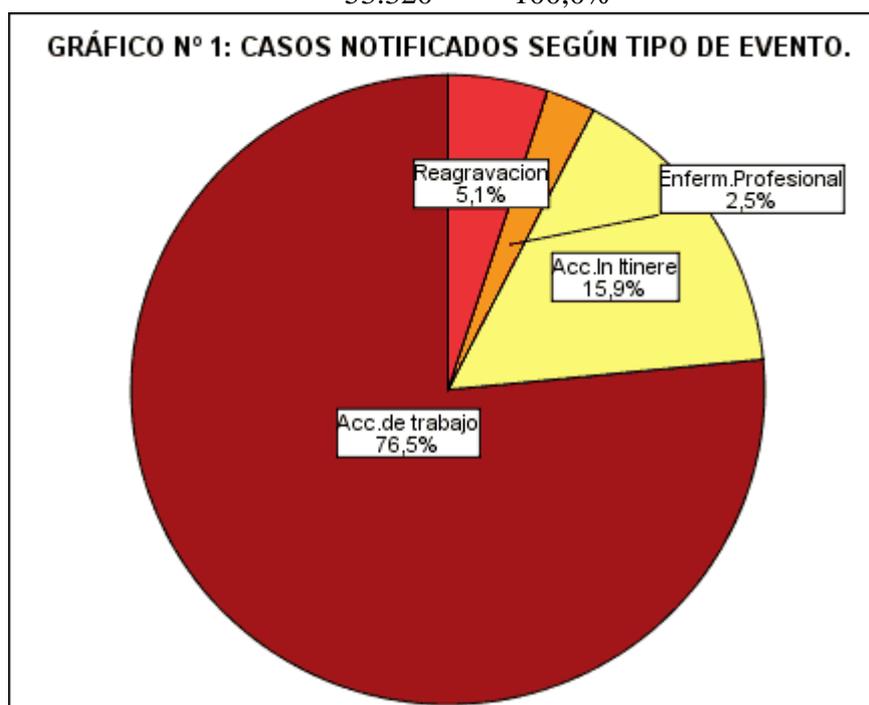


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA

Forma de ocurrencia	Casos	Porcentaje
Caídas de personas	10.056	18,9%
Caídas de objetos	1.594	3,0%
Pisadas, choques o golpes por objetos	16.633	31,2%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1.598	3,0%
Esfuerzos excesivos	6.298	11,8%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	454	,9%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	50	,1%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	348	,7%
Otras formas de accidente	14.840	27,8%
Sin información para la variable	1.449	2,7%
Total	53.320	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

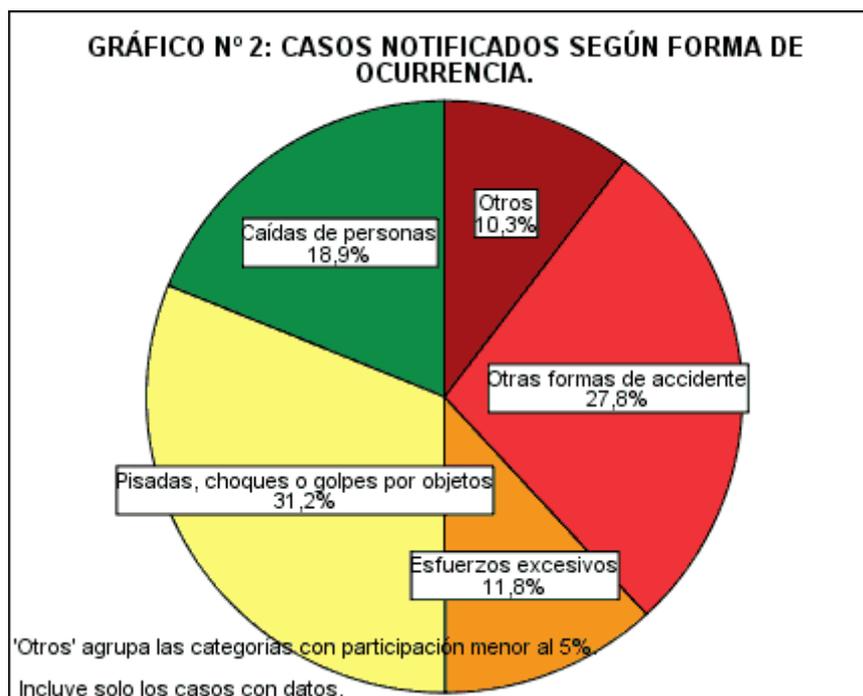


TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	395	,7%
Heridas punzantes	587	1,1%
Heridas cortantes	3.887	7,3%
Heridas contuso/anfractuosas	527	1,0%
Heridas de bala	97	,2%
Contusiones	17.791	33,4%
Traumatismos internos	8.834	16,6%
Torceduras	4.284	8,0%
Luxaciones	410	,8%
Fracturas cerradas	1.951	3,7%
Amputaciones	92	,2%
Quemaduras térmicas	450	,8%
Cuerpo extraño en ojos	1.784	3,3%
Enucleación ocular	7	,0%
Intoxicaciones	126	,2%
Asfixia	6	,0%
Efectos de la electricidad	35	,1%
Efectos de las radiaciones	3	,0%
Disfunciones Orgánicas	197	,4%
Heridas de arma blanca	113	,2%
Esguinces	2.580	4,8%
Fracturas expuestas	518	1,0%
Quemaduras Químicas	61	,1%
Infecciones	22	,0%

Pérdida auditiva	12	,0%
Efectos de impacto psíquico	568	1,1%
Efectos de la presión	12	,0%
Efectos del frío	1	,0%
Efectos de Calor e Insolación	7	,0%
Efectos de compresión y aplastamiento	96	,2%
Efectos de atricción y aplastamiento	22	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	6	,0%
Efectos por picadura	47	,1%
Desgarro	364	,7%
Distensión muscular	2.636	4,9%
Lesiones inflamatorias cutáneas	45	,1%
Contacto directo con el fuego	12	,0%
Otras Lesiones no detalladas	3.286	6,2%
Sin Información para la variable	1.449	2,7%
Total	53.320	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

Fuente: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2010/2010si/INDEX.HTM

AÑO 2011 - TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES - CASOS NOTIFICADOS

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO.

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	43.624	76,8%
Enferm. Profesional	1.307	2,3%
Acc. in itinere	9.009	15,9%
Reagravación	2.845	5,0%
Total	56.785	100,0%

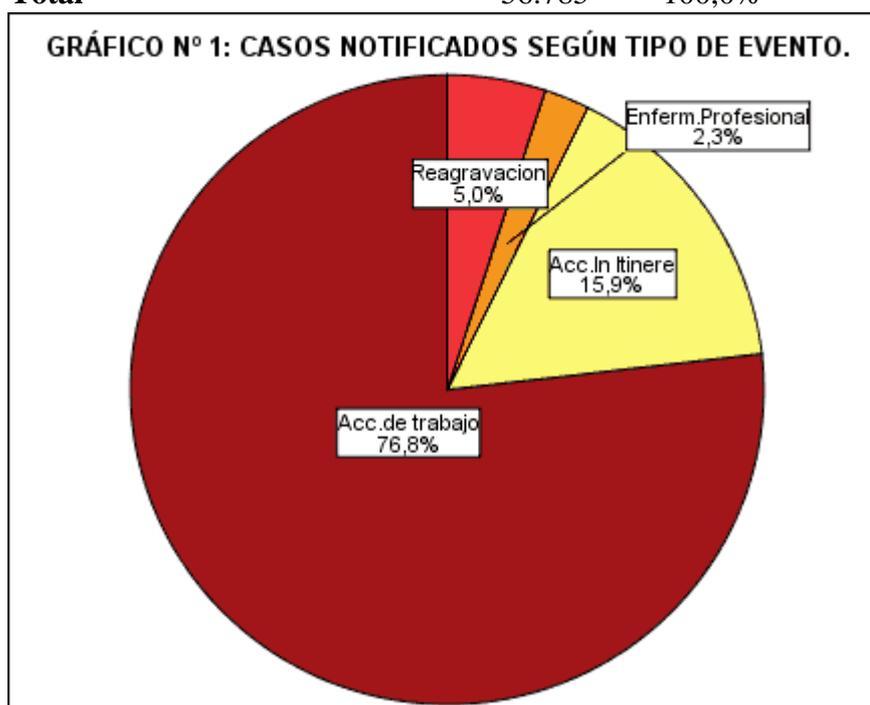


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA.

Forma de ocurrencia	Casos	Porcentaje
Caída de personas	10.265	18,1%
Caída de objetos	1.683	3,0%
Pisadas, choques o golpes por objetos	15.636	27,5%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1.924	3,4%
Esfuerzos excesivos	7.178	12,6%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	445	,8%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	49	,1%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	347	,6%
Otras formas de accidente	17.838	31,4%
Sin datos	1.420	2,5%
Total	56.785	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

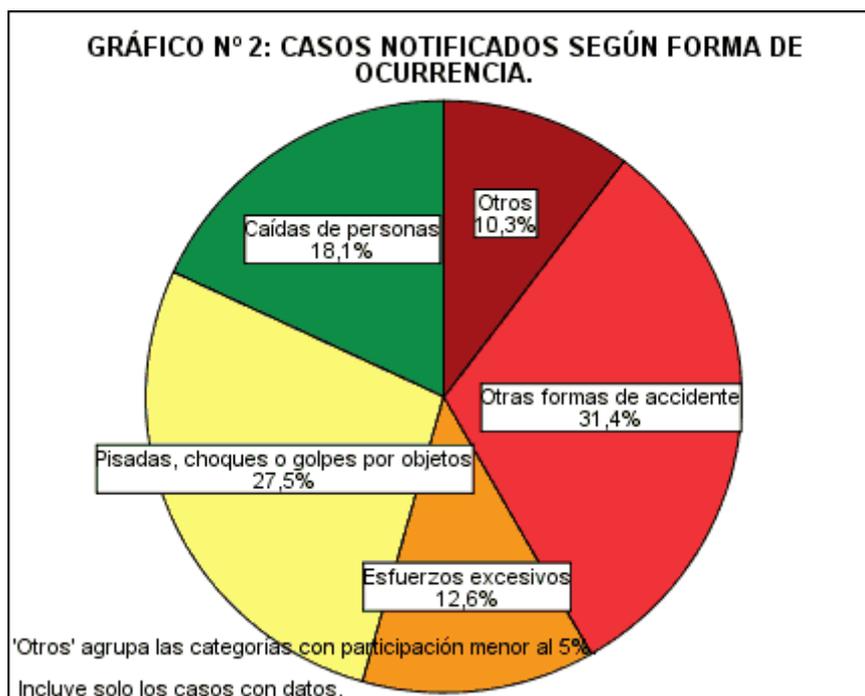


TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN.

Naturaleza de la lesión	Casos	Porcentaje
Escoriaciones	205	,4%
Heridas punzantes	809	1,4%
Heridas cortantes	3.851	6,8%
Heridas contuso/anfractuosa	570	1,0%
Heridas de bala	99	,2%
Contusiones	18.552	32,7%
Traumatismos internos	8.718	15,4%
Torceduras	4.069	7,2%
Luxaciones	449	,8%
Fracturas cerradas	2.176	3,8%
Amputaciones	92	,2%
Quemaduras térmicas	461	,8%
Cuerpo extraño en ojos	1.706	3,0%
Enucleación ocular	10	,0%
Intoxicaciones	101	,2%
Asfixia	4	,0%
Efectos de la electricidad	30	,1%
Efectos de las radiaciones	9	,0%
Disfunciones orgánicas	144	,3%
Heridas de arma blanca	77	,1%
Esguinces	3.215	5,7%
Fracturas expuestas	490	,9%
Quemaduras químicas	72	,1%
Infecciones	9	,0%

Pérdida auditiva	23	,0%
Efectos de impacto psíquico	1.506	2,7%
Efectos de la presión	9	,0%
Efectos del frío	12	,0%
Efectos de calor e insolación	6	,0%
Efectos de compresión y aplastamiento	83	,1%
Efectos de atricción y aplastamiento	21	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	14	,0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	1	,0%
Efectos por picadura	51	,1%
Desgarro	434	,8%
Distensión muscular	4.516	8,0%
Lesiones inflamatorias cutáneas	51	,1%
Contacto directo con el fuego	13	,0%
Otras lesiones no detalladas	2.707	4,8%
Sin datos	1.420	2,5%
Total	56.785	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

FUENTE: https://www.srt.gob.ar/estadisticas/sector/07_tra/2011/2011si/INDEX.HTM

Boletín Estadístico Anual sobre
ACCIDENTABILIDAD

por Sector

**TRANSPORTE,
ALMACENAMIENTO
Y COMUNICACIONES**

AÑO 2012

TABLA Nº 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO.		
Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	43.458	73,5%
Enferm.Profesional	1.554	2,6%
Acc.In Itinere	10.352	17,5%
Reagravacion	3.765	6,4%
Total	59.129	100,0%

GRÁFICO Nº 1: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN TIPO DE EVENTO.

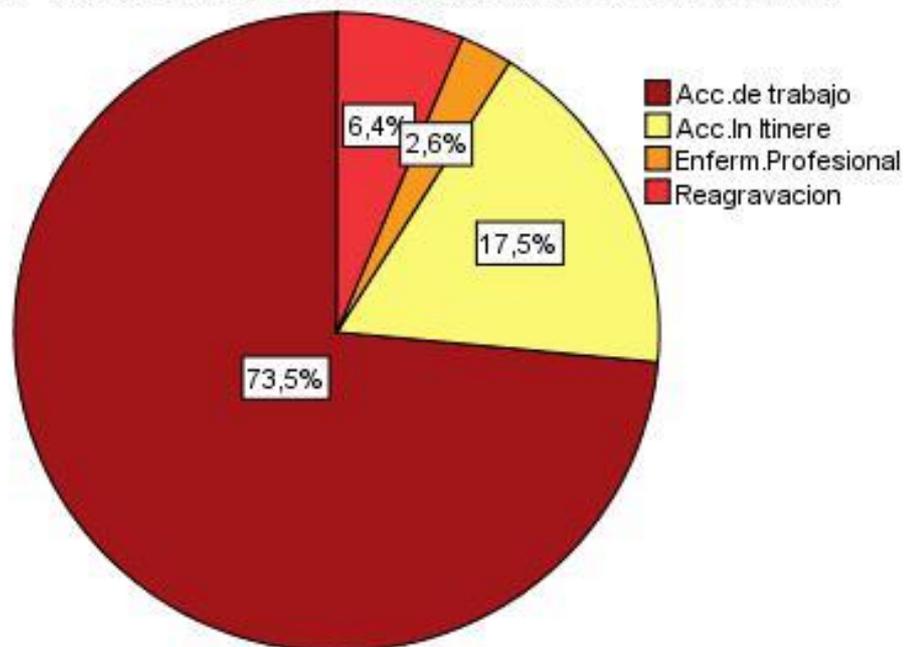
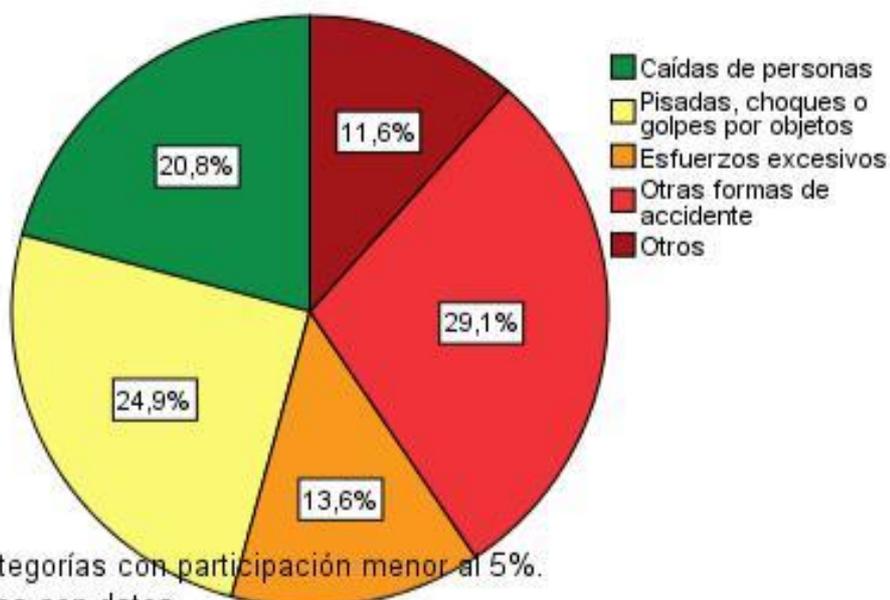


TABLA Nº 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA.		
Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Otras formas de accidente	17.181	29,1%
Pisadas, choques o golpes por objetos	14.747	24,9%
Caídas de personas	12.311	20,8%
Esfuerzos excesivos	8.058	13,6%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	2.162	3,7%
Caídas de objetos	2.028	3,4%
Sin información para la variable	1.697	2,9%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	515	,9%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	355	,6%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	75	,1%
Total	59.129	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

GRÁFICO Nº 2: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN FORMA DE OCURRENCIA.

**TABLA Nº 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN
NATURALEZA DE LA LESIÓN.**

Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	19.263	32,6%
Traumatismos internos	8.450	14,3%
Distensión muscular	5.484	9,3%
Esguinces	4.420	7,5%
Heridas cortantes	4.137	7,0%
Torceduras	3.639	6,2%
Fracturas cerradas	2.386	4,0%
Sin Información para la variable	1.697	2,9%
Efectos de impacto psíquico	1.688	2,9%
Cuerpo extraño en ojos	1.631	2,8%
Otras Lesiones no detalladas	1.550	2,6%
Heridas punzantes	866	1,5%
Desgarro	565	1,0%
Heridas contuso/anfractuosas	536	,9%
Quemaduras térmicas	471	,8%
Fracturas expuestas	463	,8%
Luxaciones	380	,6%
Escoriaciones	380	,6%
Efectos de compresión y aplastamiento	159	,3%
Intoxicaciones	130	,2%
Heridas de bala	118	,2%
Disfunciones Orgánicas	106	,2%
Amputaciones	102	,2%
Quemaduras Químicas	77	,1%
Efectos por picadura	74	,1%
Heridas de arma blanca	72	,1%
Efectos de atricción y aplastamiento	58	,1%
Efectos de la electricidad	52	,1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	51	,1%
Perdida auditiva	25	,0%
Contacto directo con el fuego	23	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	19	,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

Boletín Estadístico Anual sobre
ACCIDENTABILIDAD

por Sector

**TRANSPORTE,
ALMACENAMIENTO
y COMUNICACIONES**

AÑO 2013

TABLA Nº 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO.

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Acc.de trabajo	43.657	70,7%
Enferm.Profesional	1.746	2,8%
Acc.In Itinere	11.537	18,7%
Reagravacion	4.768	7,7%
Total	61.708	100,0%

GRÁFICO Nº 1: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN TIPO DE EVENTO.

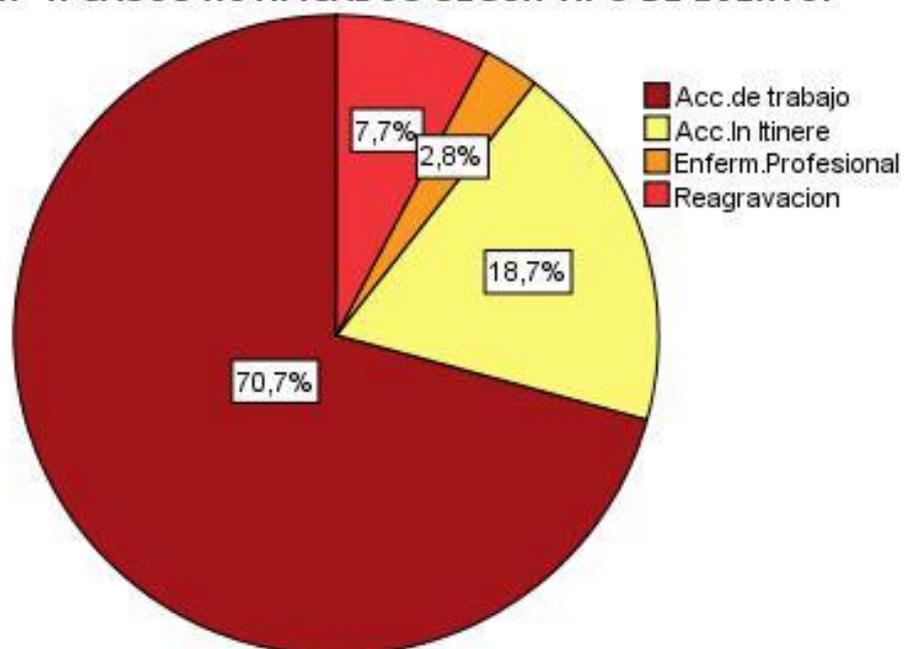
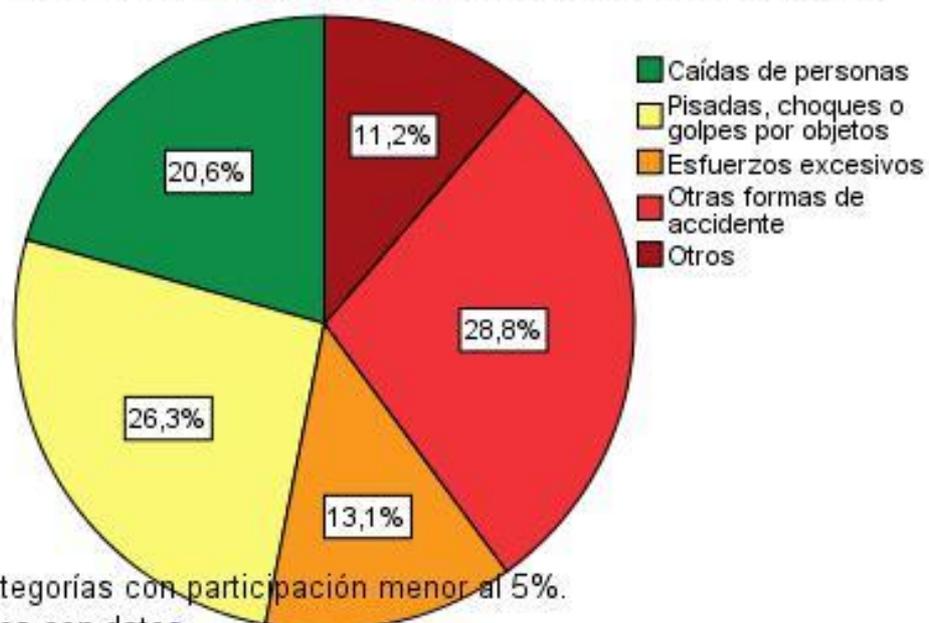


TABLA Nº 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA.

Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Otras formas de accidente	17.752	28,8%
Pisadas, choques o golpes por objetos	16.254	26,3%
Caídas de personas	12.713	20,6%
Esfuerzos excesivos	8.074	13,1%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	2.073	3,4%
Caídas de objetos	2.009	3,3%
Sin datos	2.002	3,2%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	439	,7%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	337	,5%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	55	,1%
Total	61.708	100,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

GRÁFICO N° 2: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN FORMA DE OCURRENCIA.



Boletín Estadístico Anual sobre Accidentabilidad por Sector
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones - Año 2013

TABLA Nº 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN.

Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	21.664	35,1%
Traumatismos internos	7.189	11,7%
Distensión muscular	5.437	8,8%
Torceduras	4.649	7,5%
Heridas cortantes	4.016	6,5%
Esguinces	3.769	6,1%
Fracturas cerradas	2.633	4,3%
Otras Lesiones no detalladas	2.554	4,1%
Sin datos	2.002	3,2%
Cuerpo extraño en ojos	1.500	2,4%
Efectos de impacto psíquico	1.461	2,4%
Heridas punzantes	893	1,4%
Heridas contuso/anfractuosas	625	1,0%
Desgarro	585	,9%
Luxaciones	481	,8%
Quemaduras térmicas	451	,7%
Fracturas expuestas	336	,5%
Escoriaciones	295	,5%
Disfunciones Orgánicas	187	,3%
Efectos de compresión y aplastamiento	186	,3%
Heridas de bala	113	,2%
Amputaciones	97	,2%
Intoxicaciones	96	,2%
Heridas de arma blanca	93	,2%
Efectos por picadura	75	,1%
Quemaduras Químicas	61	,1%
Efectos de atricción y aplastamiento	58	,1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	46	,1%
Efectos de la electricidad	39	,1%
Perdida auditiva	29	,0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	18	,0%
Infecciones	15	,0%
Efectos de las radiaciones	14	,0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

BOLETÍN ESTADÍSTICO ANUAL SOBRE ACCIDENTABILIDAD LABORAL

POR ACTIVIDAD

AÑO 2014

Transporte



Gerencia Técnica - Departamento de Estudios y Estadísticas

Boletín estadístico anual sobre accidentabilidad laboral
Por Actividad
 Año 2014

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Accidentes en ocasión de Trabajo	42,517	69.1%
Enfermedades Profesionales	2,064	3.4%
Accidentes In Itinere	11,503	18.7%
Reagravación	5,426	8.8%
Total	61,510	100.0%

GRÁFICO N° 1: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN TIPO DE EVENTO OCURRIDO

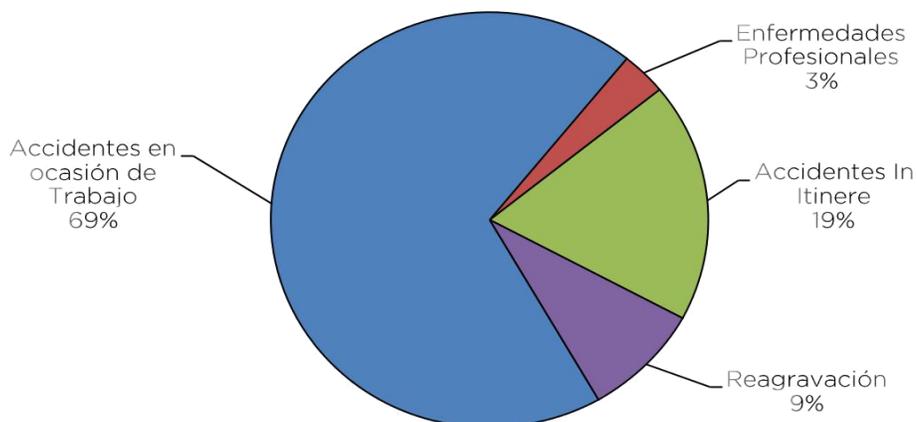
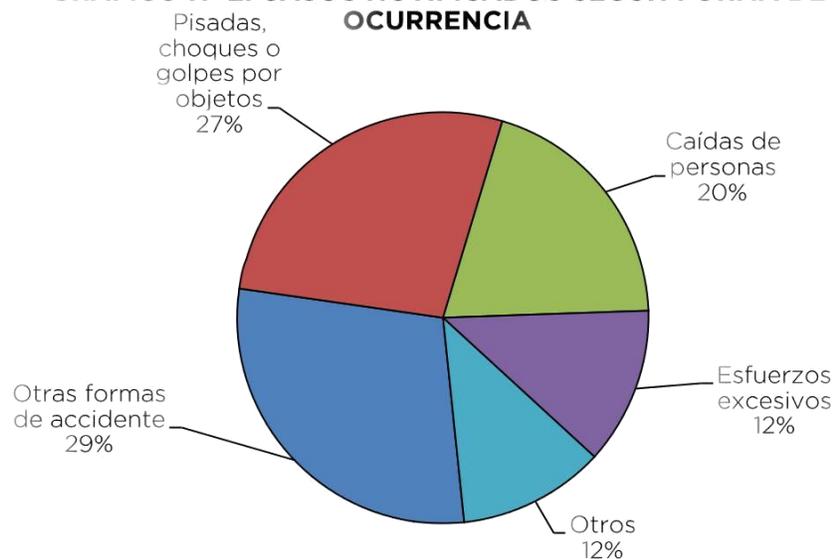


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA

Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Otras formas de accidente	17,807	28.9%
Pisadas, choques o golpes por objetos	16,826	27.4%
Caídas de personas	12,163	19.8%
Esfuerzos excesivos	7,615	12.4%
Sin datos	2,462	4.0%
Caídas de objetos	1,943	3.2%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1,935	3.1%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	403	0.7%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	288	0.5%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	68	0.1%
Total	61,510	100.0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

GRÁFICO N° 2: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN FORMA DE OCURRENCIA



Otros agrupa las categorías con participación menor al 5%.

TABLA Nº 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN

Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	21,760	35.4%
Traumatismos internos	7,621	12.4%
Torceduras	5,062	8.2%
Distensión muscular	5,021	8.2%
Heridas cortantes	3,877	6.3%
Esguinces	3,051	5.0%
Otras Lesiones no detalladas	2,858	4.6%
Fracturas cerradas	2,626	4.3%
Sin datos	2,462	4.0%
Cuerpo extraño en ojos	1,432	2.3%
Efectos de impacto psíquico	1,278	2.1%
Heridas punzantes	872	1.4%
Heridas contuso/anfractuosas	626	1.0%
Desgarro	539	0.9%
Luxaciones	423	0.7%
Quemaduras térmicas	407	0.7%
Efectos de compresión y aplastamiento	231	0.4%
Escoriaciones	215	0.3%
Fracturas expuestas	173	0.3%
Disfunciones Orgánicas	137	0.2%
Heridas de bala	136	0.2%
Efectos de atricción y aplastamiento	111	0.2%
Intoxicaciones	106	0.2%
Amputaciones	93	0.2%
Efectos por picadura	80	0.1%
Quemaduras Químicas	65	0.1%
Heridas de arma blanca	50	0.1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	46	0.1%
Efectos de la electricidad	44	0.1%
Efectos de cuerpo extraño en oído	24	0.0%
Perdida auditiva	23	0.0%
Efectos de las radiaciones	16	0.0%
Contacto directo con el fuego	10	0.0%
Efectos de la presión	10	0.0%
Enucleación ocular	7	0.0%
Asfixia	6	0.0%
Efectos de Calor e Insolación	5	0.0%
Infecciones	5	0.0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	2	0.0%
Efectos del frío	0	0.0%
Torceduras y esguinces	0	0.0%
Fractura	0	0.0%
Quemaduras	0	0.0%
Total	61,510	100.0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

BOLETÍN ESTADÍSTICO ANUAL SOBRE ACCIDENTABILIDAD LABORAL

POR ACTIVIDAD

AÑO 2015

Transporte



Gerencia Técnica - Departamento de Estudios y Estadísticas

Evolución de la Cobertura y el Financiamiento del Sistema de Riesgos del Trabajo
ISSN: 2524-9282

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Accidentes en ocasión de Trabajo	41,731	70.0%
Enfermedades Profesionales	1,277	2.1%
Accidentes In Itinere	11,214	18.8%
Reagravación	5,375	9.0%
Total	59,597	100.0%

GRÁFICO N° 1: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN TIPO DE EVENTO OCURRIDO

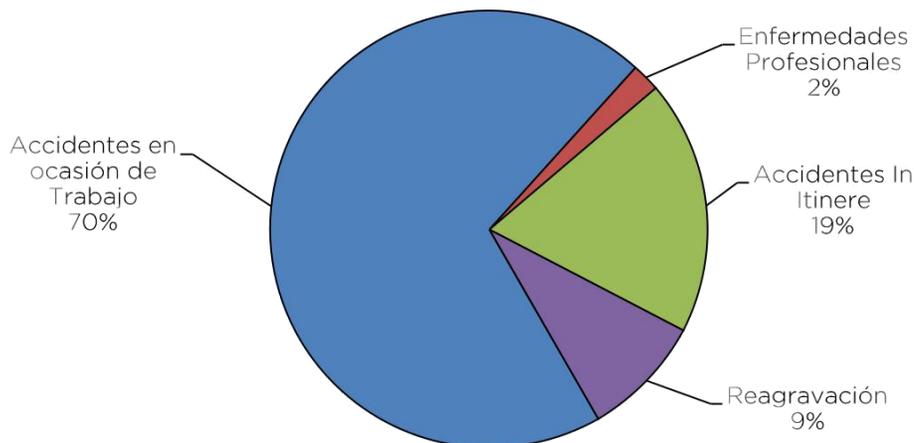
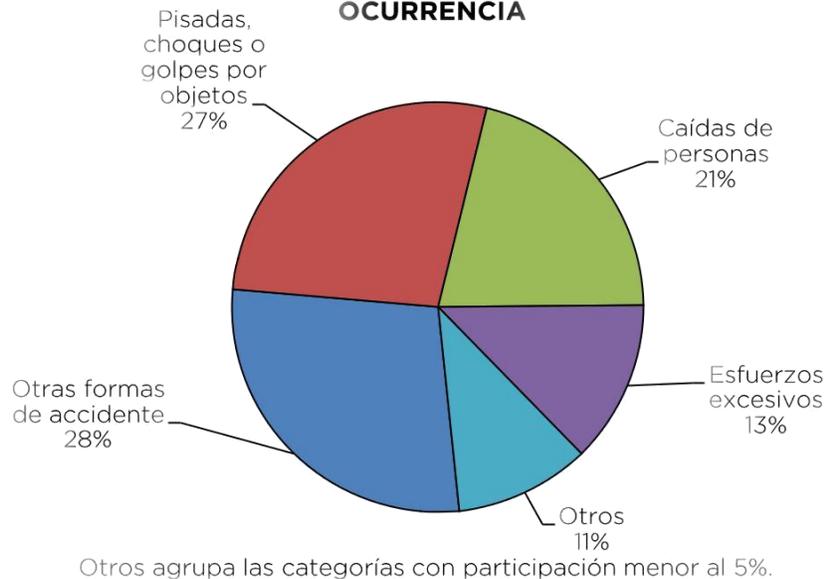


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA

Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Otras formas de accidente	16,707	28.0%
Pisadas, choques o golpes por objetos	16,357	27.4%
Caídas de personas	12,512	21.0%
Esfuerzos excesivos	7,690	12.9%
Caídas de objetos	1,980	3.3%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1,870	3.1%
Sin datos	1,727	2.9%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	425	0.7%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	279	0.5%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	50	0.1%
Total	59,597	100.0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

GRÁFICO N° 2: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN FORMA DE OCURRENCIA



Evolución de la Cobertura y el Financiamiento del Sistema de Riesgos del Trabajo

ISSN: 2524-9282

TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN

Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	20,179	33.9%
Traumatismos internos	7,428	12.5%
Torceduras	5,763	9.7%
Distensión muscular	5,555	9.3%
Heridas cortantes	3,678	6.2%
Esguinces	2,952	5.0%
Fracturas cerradas	2,774	4.7%
Otras Lesiones no detalladas	2,355	4.0%
Sin datos	1,727	2.9%
Cuerpo extraño en ojos	1,381	2.3%
Efectos de impacto psíquico	1,166	2.0%
Desgarro	833	1.4%
Heridas punzantes	789	1.3%
Heridas contuso/anfractuosas	586	1.0%
Luxaciones	485	0.8%
Quemaduras térmicas	435	0.7%
Efectos de compresión y aplastamiento	235	0.4%
Escoriaciones	183	0.3%
Disfunciones Orgánicas	176	0.3%
Fracturas expuestas	157	0.3%
Heridas de bala	140	0.2%
Intoxicaciones	105	0.2%
Amputaciones	82	0.1%
Efectos por picadura	82	0.1%
Quemaduras Químicas	78	0.1%
Efectos de atricción y aplastamiento	68	0.1%
Lesiones inflamatorias cutáneas	42	0.1%
Efectos de la electricidad	38	0.1%
Heridas de arma blanca	34	0.1%
Perdida auditiva	24	0.0%
Efectos de la presión	16	0.0%
Contacto directo con el fuego	15	0.0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	11	0.0%
Infecciones	10	0.0%
Efectos de Calor e Insolación	3	0.0%
Asfixia	3	0.0%
Efectos de las radiaciones	3	0.0%
Efectos del frío	3	0.0%
Enucleación ocular	2	0.0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	1	0.0%
Torceduras y esguinces	0	0.0%
Fractura	0	0.0%
Quemaduras	0	0.0%
Total	59,597	100.0%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

BOLETÍN ESTADÍSTICO ANUAL SOBRE ACCIDENTABILIDAD LABORAL

POR ACTIVIDAD

AÑO 2016

Transporte



Gerencia Técnica - Departamento de Estudios y Estadísticas

BOLETÍN ESTADÍSTICO ANUAL SOBRE ACCIDENTABILIDAD LABORAL AÑO 2016

ISSN: 2525-1554

TABLA N° 1: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN TIPO DE EVENTO

Tipo de evento	Casos	Porcentaje
Accidentes en ocasión de Trabajo	38,913	69.6%
Enfermedades Profesionales	1,099	2.0%
Accidentes In Itinere	11,883	21.3%
Reagravación	4,020	7.2%
Total	55,915	100.0%

GRÁFICO N° 1: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN TIPO DE EVENTO OCURRIDO

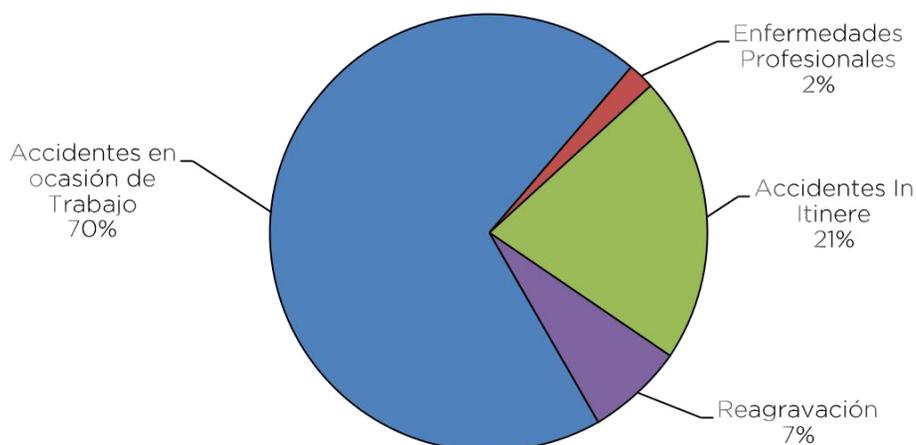


TABLA N° 2: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN SU FORMA DE OCURRENCIA

Forma de Ocurrencia	Casos	Porcentaje
Otras formas de accidente	16,716	29.9%
Pisadas, choques o golpes por objetos	14,167	25.3%
Caídas de personas	11,936	21.3%
Esfuerzos excesivos	7,425	13.3%
Atrapamiento por un objeto o entre objetos	1,769	3.2%
Caídas de objetos	1,679	3.0%
Exposición a, o contacto con, temperaturas extremas	389	0.7%
Exposición a, o contacto con, sustancias nocivas o radiaciones	310	0.6%
Exposición a, o contacto con, la corriente eléctrica	59	0.1%
Sin datos	1,465	2.6%
Total	55,915	97.4%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

GRÁFICO N° 2: CASOS NOTIFICADOS SEGÚN FORMA DE OCURRENCIA

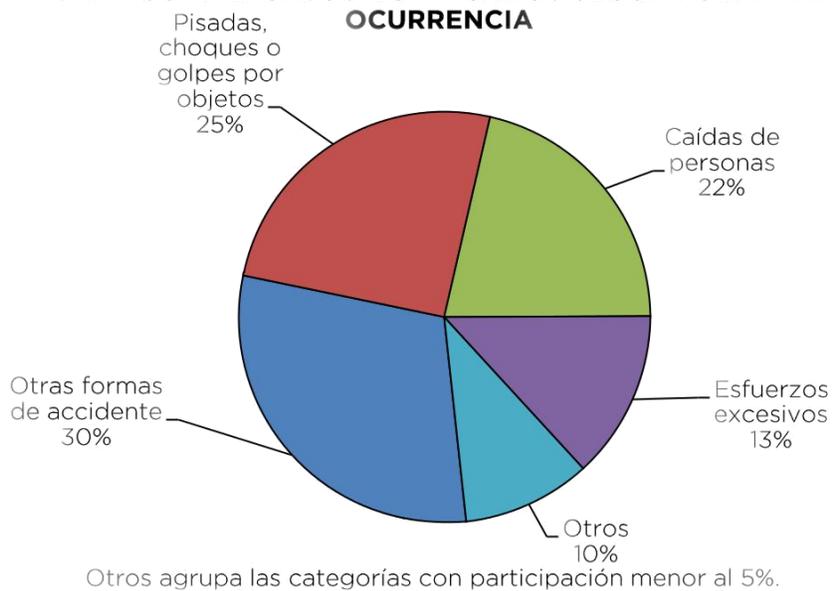


TABLA N° 3: CASOS NOTIFICADOS, SEGÚN NATURALEZA DE LA LESIÓN

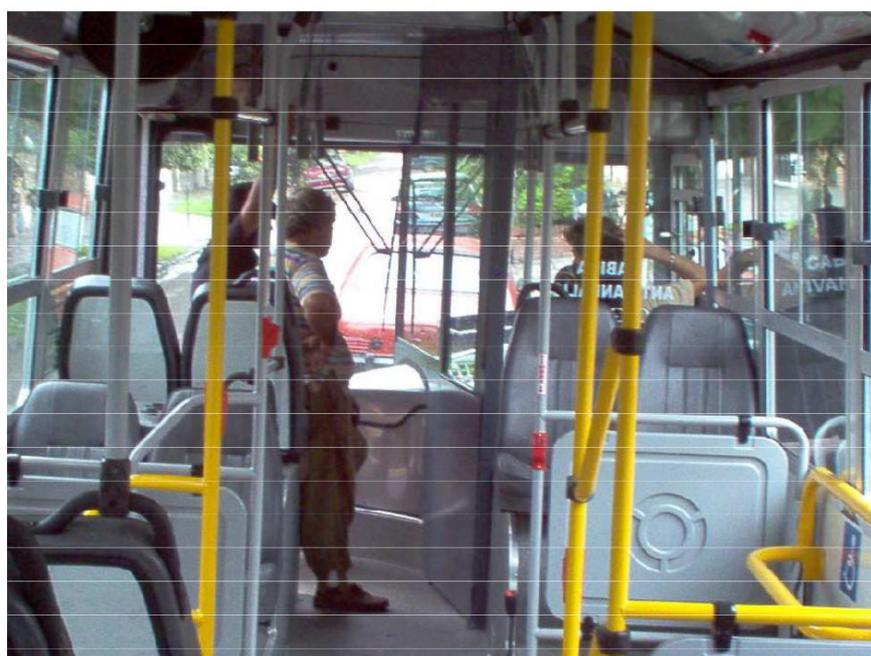
Naturaleza de la Lesión	Casos	Porcentaje
Contusiones	19,817	35.4%
Distensión muscular	6,023	10.8%
Traumatismos internos	4,716	8.4%
Torceduras	4,708	8.4%
Heridas cortantes	3,606	6.4%
Esguinces	3,490	6.2%
Fracturas cerradas	3,060	5.5%
Otras Lesiones no detalladas	1,559	2.8%
Cuerpo extraño en ojos	1,335	2.4%
Desgarro	1,253	2.2%
Efectos de impacto psíquico	1,166	2.1%
Heridas punzantes	758	1.4%
Heridas contuso/anfractuosas	655	1.2%
Quemaduras térmicas	417	0.7%
Luxaciones	397	0.7%
Fracturas expuestas	173	0.3%
Efectos de compresión y aplastamiento	170	0.3%
Escoriaciones	164	0.3%
Heridas de bala	122	0.2%
Intoxicaciones	120	0.2%
Disfunciones Orgánicas	109	0.2%
Amputaciones	94	0.2%
Efectos de atricción y aplastamiento	93	0.2%
Efectos por picadura	85	0.2%
Lesiones inflamatorias cutáneas	66	0.1%
Quemaduras Químicas	63	0.1%
Efectos de la electricidad	48	0.1%
Heridas de arma blanca	40	0.1%
Perdida auditiva	34	0.1%
Efectos de las radiaciones	17	0.0%
Efectos de cuerpo extraño en oído	16	0.0%
Efectos de la presión	14	0.0%
Contacto directo con el fuego	13	0.0%
Enucleación ocular	11	0.0%
Efectos de cuerpo extraño en nariz	11	0.0%
Efectos de Calor e Insolación	8	0.0%
Infecciones	7	0.0%
Fractura	7	0.0%
Asfixia	4	0.0%
Efectos del frío	1	0.0%
Torceduras y esguinces	1	0.0%
Quemaduras	0	0.0%
Sin datos	1,464	2.6%
Total	55,915	97.4%

Por resolución 1604/2007, se modificaron las categorías de las variables: Forma de Ocurrencia, Naturaleza de la Lesión y Agente Causante.

APÉNDICE E

SISTEMAS DE PROTECCIÓN

CABINAS ANTIVANDALICAS





Francisco Cuppari

Roca 482/4 (1826) Remedios de Escalada. Lanús. Buenos Aires.
Argentina Telefax +(5411) 4242.7067 / 4202.6052 info@fc-group.com.ar /
w ww.fc-group.com.ar



Francisco Cuppari

Roca 482/4 (1826) Remedios de Escalada. Lanús. Buenos Aires.
Argentina Telefax +(5411) 4242.7067 / 4202.6052 info@fc-group.com.ar /
w www.fc-group.com.ar

BIBLIOGRAFÍA

1. Libros

Arriagada, D.; Díaz L., Lecaros F. Análisis exploratorio de la violencia y maltrato hacia los conductores de los buses del transantiago. Mutual de Seguridad C. Ch, C. Chile, 2016. 123 P.

Casas Sánchez, J.D., Rodríguez Albarrán, M.S. Manual de Medicina Legal y Forense. Editorial Colex. España. Madrid, 2000, págs. 725-765.

CEA, Chile. Libro del Nuevo Conductor Profesional. Edición Ley Emilia. Conaset, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile, Santiago de Chile. Abril 2013, págs. 120 y 121.

Código Penal concordado con Código Procesal Penal de la Nación y Constitución de la Nación Argentina. Grün Editora, Moreno 2532, Caba. 1998, págs. 132 y 134.

Di Maio, V., Suzanna, E.D. (2003): Manual de Patología Forense. Ediciones Díaz de Santos, C/ Albasanz, 2, 28037 Madrid, España. 2003, págs. 99-111.

Gemini, Rosa. ¿Qué es el Gran Buenos Aires? Edición Centro Estadísticos de Servicios. INDEC. Buenos Aires. Año 2003.

Gisbert Calabuig, J. A. Villanueva, E. (2004): Medicina Legal y Toxicología (6ª edición). Editorial Massón. España. Barcelona, págs. 383-393.

Gracia, Javier L. (2017). Curso de Higiene Industrial: Evaluación de Agentes Químicos. 87 P.

Guzmán, Carlos A. Manual de Criminalística. 1ra. Edición 1997. Argentina. Ediciones La Rocca. Talcahuano 458, Caba. 619 P.

Koffman, H. y Lazetera, C. Código Procesal Penal Comentado (ley 27.063 Nación). Anotado con Jurisprudencia. Argentina. Ediciones García Alonso. Lavalle 1282, Caba. Año 2015. 368 P.

Maiztegui, Alberto; Sabato, Jorge. Introducción a la Física I. Cinemática. Movimientos compuestos. Editorial Kapelusz S.A. Buenos Aires, 1974. Págs. 115-129

Manual de Buenas Prácticas. Transporte de Cargas. Ministerio de Trabajo – S.R.T. Año 2016. 68 P.

Manual de Buenas Prácticas. Transporte de Pasajeros. Ministerio de Trabajo – S.R.T. Año 2016. 54 P.

Mafre Fundación. Manual de Higiene Industrial. España, 1991.

Montiel Sosa J. Criminalística. Edit. Limusa, México, 1985. Tomo 2, Cap. 24, páginas 77-116.

Neffa, J.C. Ciclo de charlas – Tercer Concurso Biale Massé- ¿Qué son las condiciones y medioambiente de trabajo? Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata. Año 2012.

Simonín C. Medicina Legal Judicial. Editorial JIMS, España. Barcelona, 1982. Págs. 71, 84, 89-98.

Sociedad Nuclear Española. Comisión Técnica. Nota técnica Nro. 2/2014 – Trilogía de las Eses en Terminología Nuclear.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. Suiza. Ginebra, 1998, 4720 p.

Ohsas Project Group. AENOR. OHSAS 18001:2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo - Requisitos. Versión Española. Ediciones AENOR. Génova, 6 28004, Madrid. España, 2007.

Ossorio, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. 24ª Edición Actualizada, corregida y aumentada por Guillermo Cabanellas de las Cuevas. Editorial Heliasta. España. Barcelona, 1996, 1038 p.

Patito, José A. Manual de Medicina Legal. Ediciones Centro Norte. Argentina. Provincia de Buenos Aires, 2000, 476 p.

Tintinalli, J.E., Kelen GD, Stapczyinski J. Medicina de urgencias, 2ª edición en español. México, 1997. Vol I. 325, 375-378.

Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Secretaría de Extensión Universitaria. Centro Tecnológico de transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Transporte Público de Pasajeros en la Argentina, 1ra. Edición, Buenos Aires, Edutecne, 2009.

Vargas Alvarado, E.: Medicina Legal. Compendio de Ciencias Forenses para Médicos y Abogados. 4º Edición Lehmann, San José. Costa Rica, 1983.

Vázquez, A. Legislación sobre Tránsito. Buenos Aires, Catamarca 1272. Editorial Policial. Año 1997.

Wilde, Gerald. Prevención de accidentes. Modelos de accidentes: Homeostasis del riesgo. Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo. OIT. Suiza. Ginebra, 1998. Punto 56.11. Págs. 2261-2262.

2. Legislación y Fallos

Argentina. Resolución N° 926/2008 de la Secretaría de Transporte. Disponible en infoleg:<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/147807/norma.htm>
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/147807/norma.htm>

Fallo Completo. | Origen: Argentina: Fecha 2012-02-22 17:54:29. Ref. Jurisprudencia del Fuero Penal, Contravencional y de Faltas de la Ciudad, sentencia recaída en la Causa Nro.: 16795-02/CC/2011, Autos: "NAPPI, Juan Aníbal s/ infracción art. 149 bis CP", Sala II, del día 27 de diciembre de 2011, sobre el tema: Amenazas - Excepciones Procesales - Atipicidad - Arbitrariedad de Sentencia - Sentencia Contradictoria - Error Material - Pena Privativa de la Libertad - Reglas de Conducta.

Se encuentra disponible el fallo en el enlace web:

http://server1.utsupra.com/site1?ID=articulos_penalA00277101486

3. Páginas web visitadas

Asociación Argentina de Empresarios de Transporte (AAETA). <http://www.aaeta.org.ar>

Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (CATAP). <http://www.catap.com.ar/>

Cámara Argentina de Autotransporte de Pasajeros (CEAP). <http://www.ceap.org.ar/>

Centro de Estudios e Investigaciones Laborales – CONICET (Ceil-Conicet). <http://www.ceil-conicet.gov.ar/>

Comisión Nacional De Regulación del Transporte (CNRT).

<https://www.argentina.gob.ar/cnrt>

<https://www.argentina.gob.ar/cnrt/controles>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). <https://www.indec.gob.ar/>

Google: Empresas de autobuses y/o ómnibus correspondientes a las líneas de los choferes entrevistados.

Línea 98:

<http://www.laguideberazategui.com.ar/id/1041-expreso-quilmes-sa-98>

Línea 19:

https://nearfinderar.com/empresas/buenos-aires/villa-adelina/transportes/micro-omnibus-saavedra-s-a-t-a-c-i_1864+1.html

Línea 88:

<http://www.vdpino.com.ar/transportes.html>

Línea 68:

<https://www.transportes68.com.ar/>

Línea 180:

<https://www.argentino.com.ar/la-vecinal-de-matanza-sacei-de-microomni-F160EC30312D3>

Línea 298:

<https://www.argentino.com.ar/transportes-la-cabana-sa-F1009C7011DD5>

Líneas 540 y 553:

<http://santa-fe.guia.clarin.com/autobuses-santa-fe-srl/941720>

https://es.wikipedia.org/wiki/Autobuses_Santa_Fe

Algunas líneas de ómnibus que van desde el número 4 a la 421:

<https://tucolectivo.info/>

Google: Agentes Lesionantes. <https://www.mindmeister.com/es/1143287865/agentes-lesionantes?fullscreen=1>

Infoleg. Información Legislativa y Documental del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Presidencia de la Nación Argentina. Buscar por Norma. Tipo de Norma, Número y Año. <http://www.infoleg.gob.ar/>

Instituto Provincial de Educación Laboral de la Secretaría de Trabajo de Bs As Provincia. <http://www.trabajo.gba.gov.ar/>

Iram (Instituto Argentino de Normalización y Certificación). IRAM 3810:2006 sobre Seguridad Vial. Buenas Prácticas para el Transporte Automotor de Pasajeros. <http://www.iram.org.ar/index.php?IDM=0&IDN=462&mpal=no&alias=>

Isev (Instituto de Seguridad y Educación Vial). <https://www.isev.com.ar/>

LinkedIn Corporation. <https://www.linkedin.com/>

Login Noticias Cl. Sistema de reconocimiento facial en metro.

<http://www.login.cl/noticias/7983-subsecretario-de-transportes-supervisa-sistema-de-reconocimiento-facial-en-metro-valparaiso>

Luchemos por la Vida Asociación Civil. www.luchemos.org.ar.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte – Caba – Secretaria de Transporte.

<https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano>

<https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/institucional-secretaria-de-transporte>.

Ministerio de Seguridad de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/seguridad>

Ministerio de Producción y Trabajo de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/trabajo>

Ministerio de Transporte de la Nación. <https://www.argentina.gob.ar/transporte>

Museo Virtual del Transporte Argentino, primer museo virtual del transporte argentino declarado sitio de interés cultural por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. <http://www.busarg.com.ar/>
<http://www.busesrosarinos.com.ar/historia/colectivo/colecti.htm>

Mobilidadevolvo.com.br. Uso de biometría facial en transporte público en Brasil. <https://www.mobilidadevolvo.com.br/uso-da-biometria-facial-no-transporte-publico/>

Niosh (Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional de Estados Unidos de Norteamérica). La prevención del homicidio en el lugar de trabajo. Publicación DHHS Nro. 93-109. Septiembre 1993. Tabla 1: Tasas de Homicidios Ocupacionales entre 1980 y 1989. Agencia de Censo. (Bureau of the Census). Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional. España. Publicación DHHS (NIOSH) Nro. 93-109. Septiembre 1993. Obtenido con fecha 10 de junio de 2017. https://www.cdc.gov/spanish/niosh/docs/93-109_sp/

Oficina de asesoramiento sobre violencia laboral (OAVL). Ministerio de Trabajo y Empleo. <https://www.argentina.gob.ar/trabajo/oavl>

Organización Internacional del Trabajo. <https://www.ilo.org/global/lang--es/index.htm>

Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es>

Sociedad Española Nuclear. Comisión Técnica. <https://www.sne.es/>

Subsecretaría de Transporte Buenos Aires Provincia. <https://www.gba.gob.ar/transporte>

Superintendencia de Riesgos del Trabajo. <https://www.argentina.gob.ar/srt>

Sindicato Unión Tranviarios Automotor (UTA). <http://www.utaargentina.com/>

4. Diarios y periódicos digitales

Ámbito. Información general. Balearon a un colectivo tras un intento de robo en Berazategui (Publicado el 30 de noviembre de 2014). Recuperado en: <http://www.ambito.com/769250-balearon-a-colectivero-tras-un-intento-de-robo-en-berazategui>

Clarín. Policiales. Lo condenan a prisión efectiva por amenazar con cortar los dedos a un colectivo (Publicado el 3 de enero de 2012). Recuperado de: https://www.clarin.com/policiales/condenan-efectiva-amenazar-cortarle-colectivero_0_HJS-R_hvXx.html

Clarín. Policiales. Balean chofer de la línea 180. (Publicado el 13 de marzo de 2013). Recuperado de: https://www.clarin.com/policiales/balean-chofer-linea_0_ByJMzNcjD7g.html

Clarín. Policiales. Acuchillaron a otro colectivo y hay 8 líneas de paro. (Publicado 13 de noviembre de 2016). Recuperado de: https://www.clarin.com/policiales/acuchillaron-colectivero-lineas-paro_0_ByQfSZI-l.html

Diario Popular. Policiales. Balean a un chofer de la línea 180 en la Matanza (Publicado el 12 de marzo de 2013). Recuperado en: <https://www.diariopopular.com.ar/policiales/balean-un-chofer-la-linea-180-la-matanza-n149534>

Diario Popular. Choferes de colectivos: los ojos curtidos que nadie ve (Publicado el 2 de febrero de 2017). Recuperado en: <https://www.diariopopular.com.ar/general/choferes-colectivos-los-ojos-curtidos-que-nadie-ve-n278496>.

Diario 26. Dolor Paro y Clamor por Seguridad. Cayó el presunto asesino del chofer de la línea 96. (Publicado el 25 de julio de 2008). Recuperado en: <http://www.diario26.com/71065--cayo-el-presunto-asesino-del-chofer-de-la-linea-96>

El Día. Policiales. Balearon a un colectivo. (Publicado el 18 de marzo de 2011). Recuperado en: <https://www.eldia.com/nota/2011-3-18-balearon-a-un-colectivo>

Infobae. Argentina. Un pasajero quiso cortar los dedos a un colectivo y terminó preso (Publicado el 03 de enero de 2012). Disponible en Internet: <https://www.infobae.com/2012/01/03/625050-un-pasajero-quiso-cortar-los-dedos-un-colectivo-y-termino-preso/>

La Nación. Información General. Mataron a un colectivo en San Francisco Solano (Publicado 02 de enero de 2010). Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/1217754-mataron-a-un-colectivo-en-san-francisco-solano>

La Nación. Información General. Balearon y golpearon a un colectivo en un asalto en Merlo. (Publicado en 31 de octubre de 2009). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1192875-balearon-y-golpearon-a-un-colectivo-en-un-asalto-en-merlo>

La Nación. Información General. Un colectivo fue asaltado en Moreno. (Publicado en 25 de diciembre de 2009). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1215513-un-colectivo-fue-asaltado-en-moreno>

La Nación. Información General. Limitaran el servicio nocturno de colectivos en Escobar tras brutal asalto a un chofer (Publicado en 10 de diciembre de 2009). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1210013-limitaran-el-servicio-nocturno-de-colectivos-en-escobar-tras-el-brutal-asalto-a-un-chofer>

La Nación. Información General. San Justo: Balean a un colectivo en un intento de robo (Publicado 15 de Junio de 2010) Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1275254-san-justo-balean-a-un-colectivo-en-un-intento-de-robo>

La Nación. Información General. Balearon a un chofer en un asalto en Villa Soldati (Publicado 22 de enero de 2010) Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1224720-balearon-a-un-chofer-en-un-asalto-en-villa-soldati>

La Nación. Seguridad. Balean a un colectivo en un asalto y sus colegas cortan la ruta 3 (Publicado 24 de noviembre de 2013). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1641573-balean-a-un-colectivo-en-un-asalto-y-sus-colegas-cortan-la-ruta-3>

La Nación. Seguridad. Inseguridad. Dos jóvenes asaltaron con cuchillos a un colectivo en el conurbano (Publicado 3 de abril de 2014). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1677687-dos-jovenes-asaltaron-con-cuchillos-a-un-colectivo-en-el-conurbano>

La Nación. Seguridad. Balearon a un chofer y paran 3 líneas de colectivos (Publicado 5 de abril de 2016). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1672124-asesinan-al-chofer-de-un-colectivo-de-la-linea-56-durante-un-asalto>

La Nación. Seguridad. Balearon a un colectivo y 7 líneas están de paro (Publicado 11 de noviembre de 2015). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1844397-colectivo-baleado-moron-paro>

La Nación. Buenos Aires. Tránsito y Transporte. Paro por un chofer baleado (Publicado 12 de noviembre de 2015). Recuperado en: <https://www.lanacion.com.ar/1844553-paro-por-un-chofer-baleado>

Markous P. La Nación. Información General. Asaltaron y acuchillaron a un colectivo. (Publicado el 24 de septiembre de 2009). Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/1178193-asaltaron-y-acuchillaron-a-un-colectivo>

TN. Sociedad. Balearon a un chofer en San Miguel: paro de tres líneas de colectivos (Publicado el 5 de abril de 2016). Recuperado de: https://tn.com.ar/sociedad/balearon-un-chofer-en-san-miguel-paro-en-tres-lineas-de-colectivos_663372

Parlamentario.com. Legislatura Bonaerense. Cabinas Antivandálicas en los colectivos. Promueven en la Legislatura medidas de seguridad para el transporte público en la provincia. (Publicado el 17 de abril de 2014). Disponible en: <http://www.parlamentario.com/noticia-71127.html>