

DOCUMENTO DE TRABAJO N°6:

Caracterización de los accidentes de trayecto registrados en el Instituto de Seguridad Laboral, e incidencia en la administración del Seguro de la Ley N° 16.744.

Diciembre 2022  
Subdepartamento de Estudios  
Departamento de Estudios y Gestión Estratégica  
Instituto de Seguridad Laboral

Este documento de Trabajo ha sido elaborado por los profesionales del Subdepartamento de Estudios de ISL: Andrea Quintrilef A, Juan Pablo Dussert C, y Daniela Costa Rubio.

La serie Documentos de Trabajo del Subdepartamento de Estudios tiene como propósito promover el conocimiento acerca de las temáticas o problemas en el ámbito de la Seguridad y Salud en el Trabajo, que son parte de los lineamientos estratégicos de investigación del Instituto de Seguridad Laboral



## Tabla de contenido

I. Introducción .....	3
II. Caracterización de los Accidentes de Trayecto.....	4
1. Definición de Accidente del trabajo de la Ley N° 16.744 .....	4
2. Estadísticas accidentes de trayecto (Mutualidades).....	4
3. Accidentes de trayecto fatales en mutualidades y el Instituto de Seguridad Laboral ...	7
4. Denuncias por Accidentes de trayecto en ISL.....	7
4.1. Denuncias por accidentes de trayecto calificadas como de origen laboral .....	8
4.2. Gasto en prestaciones médicas.....	12
4.3. Principales diagnósticos asociados a accidentes de trayecto .....	13
4.4. Agentes causales de accidentes de trayecto.....	14
5. Datos generales sobre Accidentes de Trayecto por tamaño de empresa .....	15
6. Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de trayecto.....	16
7. Conclusiones.....	18
III. Bibliografía.....	19
III. Anexos .....	20



## I. Introducción

El presente documento se ha redactado con el propósito de entregar información acerca de la ocurrencia de los accidentes de trayecto, que sirva de base para promover una reflexión en torno al rol del Instituto de Seguridad Laboral (ISL) en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST).

Este documento de trabajo ha sido realizado en base a datos administrativos del ISL, estadísticas oficiales de la Superintendencia de Seguridad Social (SUSESO) y otros estudios relacionados.

Este análisis sistematizado en documentos de trabajo apunta a la generación de conocimiento para contribuir a la prevención de los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales; mejorar la calidad, eficiencia y oportunidad de todas las prestaciones asociadas a la administración del seguro.

### **Objetivo General**

Caracterizar la ocurrencia de accidentes de trayecto registrados en el ISL y su incidencia en la administración del seguro.

### **Objetivos Específicos**

1. Analizar la evolución de denuncias y su incidencia en el gasto en prestaciones médicas.
2. Identificar las actividades productivas en las que se presentan mayor incidencia en la ocurrencia de accidentes de trayecto.
3. Identificar los agentes causales de accidentes de trayecto y sus principales diagnósticos.

En la primera parte del documento se definen los accidentes de trayecto de acuerdo a lo que considera la Ley N°16.744, a continuación, se entregan estadísticas de las mutualidades de empleadores respecto a este tipo de accidentes, también datos relevantes sobre accidentes de trayecto fatales tanto para las mutualidades como para el Instituto de Seguridad Laboral (ISL). En particular respecto al Instituto, se analizan las denuncias por accidentes de trayecto entregando detalles sobre el gasto en prestaciones médicas asociado, los principales diagnósticos asociados a estos accidentes y los agentes causales que los generan. Finalmente, se abordan los principales factores que inciden en la ocurrencia de estos eventos revisados en otros estudios o investigaciones.



## II. Caracterización de los Accidentes de Trayecto

### 1. Definición de Accidente del trabajo de la Ley N° 16.744

Los accidentes de trayecto se encuentran tipificados como accidentes del trabajo. De acuerdo a lo establecido en el artículo 5° de la Ley N°16.744, un accidente del trabajo es “toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte<sup>1</sup>. Son también accidentes del trabajo los ocurridos en el trayecto directo de ida o regreso, entre la habitación y el lugar de trabajo y aquellos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores y los sufridos por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales”.

Estos accidentes de trayecto puede darse en distintos medios de desplazamiento, sea caminando o a través de distintos medios de locomoción, tales como automóviles particulares, bicicleta, scooter, servicios de locomoción colectiva o vehículos de acercamiento proporcionados por la entidad empleadora<sup>2</sup>.

Por otra parte, la SUSESO establece definiciones de tipo operacional para identificar con facilidad aquellos accidentes según los cuales se debe interrumpir las faenas e iniciar investigación, se definen los accidentes graves del trabajo, como aquellos que “provoque en forma inmediata (en el lugar del accidente) la amputación o pérdida de cualquier parte del cuerpo; obligue a realizar maniobras de reanimación; obligue a realizar maniobras de rescate; ocurra por caída de altura de 1,8 metros; ocurra en condiciones hiperbáricas; involucre a un número tal de trabajadores que afecten el desarrollo normal de las faenas”, se definen los accidentes graves y fatales como los que provocan la muerte del trabajador en forma inmediata o como consecuencia directa del accidentes (Suseso, 2017).

### 2. Estadísticas accidentes de trayecto (Mutualidades)

La evolución en las estadísticas en materia de accidentes de trayecto ha tenido una tendencia al alza a lo largo de los años.

De acuerdo al Informe Anual de Seguridad y Salud en el Trabajo de la SUSESO (2022a), el año 2021 se produjo un aumento de un 15% en la ocurrencia de accidentes de trayecto en relación al año 2020, registrándose 45.601 accidentes de trayecto.

---

<sup>1</sup> Capítulo 1, letra A, Título II del Libro III Denuncia, calificación y evaluación de incapacidades permanentes, Compendio de Normas del Seguro Social de accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales.

<sup>2</sup> Capítulo 1, letra A, Título II del Libro III Denuncia, calificación y evaluación de incapacidades permanentes, Compendio de Normas del Seguro Social de accidentes del Trabajo y enfermedades profesionales



Para el año 2019 se presentó un aumento de un 10,4% respecto al año anterior en los accidentes de trayecto, en los cuales, al realizar un análisis desagregado por los meses de octubre, noviembre y diciembre 2019, se asume como factor influyente “lo relativo a la alteración de las rutas normales de las personas entre su hogar y su trabajo, a la disminución del transporte público y la necesidad de las personas caminar largas distancias” producto de la situación del país en ese momento (SUSESO, 2020).

A su vez, entre el año 2019 y 2020 se registró una baja de un 33% en este tipo de accidentes, pasando de 59.155 accidentes de trayecto en el año 2019 a 39.620 accidentes de trayecto en el año 2020, lo cual puede ser explicado por las restricciones de movilidad y extensas cuarentenas producto de la pandemia por COVID-19.

Si se consideran las tasas de accidentes de trayecto, en el año 2021, esta fue de 0,9% accidentes de trayecto por cada 100 trabajadores/as protegidos/as, 0,1% puntos porcentuales superior a la tasa de accidentabilidad del año 2020. Las mujeres presentan una mayor tasa que los hombres, registrándose 1,0 accidentes de trayecto por cada 100 trabajadores y de 0,8 accidentes de trayecto en hombres por cada 100 trabajadores protegidos (SUSESO, 2022b).

En relación a las lesiones producidas por accidentes de trayecto, éstas afectan principalmente los miembros inferiores del cuerpo, tanto en hombres como en mujeres, con un 40% y un 47% respectivamente. Seguido de estas lesiones, se encuentran las afecciones en miembros superiores, con un 28% y 22% en hombres y mujeres respectivamente. Las afecciones en hombres, en cabeza, torso, cuello y múltiples sitios, se dan en un 10%, 9% y 5% respectivamente. En el caso de las mujeres, estas lesiones se han presentado en un (10%) en cabeza, (8%) en cuello, (7%) en el torso, (4%) en múltiples sitios y en cuello un (6%) (Suseso, 2022a)

Según rama de actividad económica, para 2021, los sectores de Servicios, Comercio y Construcción son los que presentan las mayores tasas con 0,9, 1,0 y 1,5 de accidentes de trayecto por cada 100 trabajadores protegidos respectivamente. Las ramas de Servicios y Comercio son sectores feminizados en el empleo, y en donde los accidentes de trayecto se distribuyen en un 41% para los hombres y 59% para las mujeres en Servicios, y en 49% y 51% para Comercio (Suseso, 2022a).

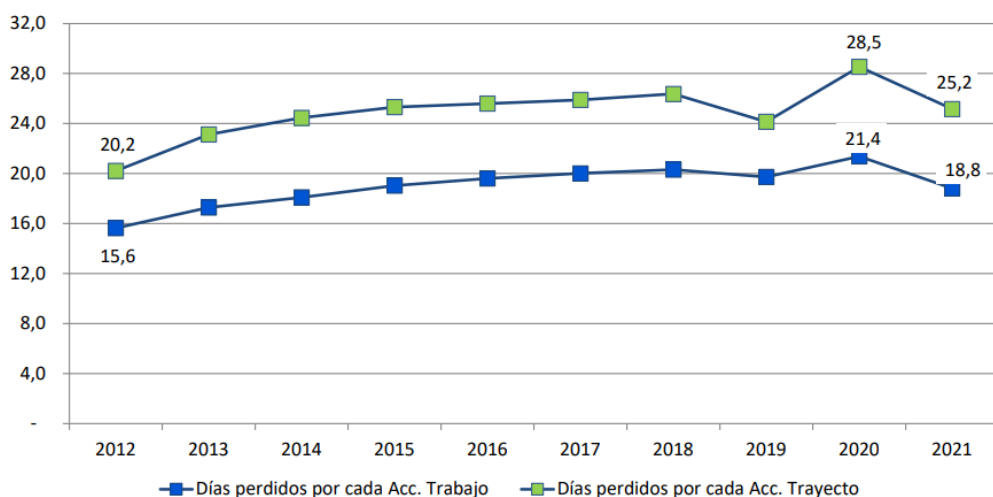
En relación a la gravedad de los accidentes de trayecto, la SUSESO vincula el número de días perdidos (licencias médicas) con la gravedad del accidente. En su Informe anual de estadísticas de seguridad social señala: “Los días de reposo laboral (días perdidos) son un indicador de la gravedad de los accidentes laborales” (SUSESO, 2020).

En efecto, la SUSESO (2020) señala en su Informe anual de estadísticas de seguridad social que para el año 2019, en los accidentes de trayecto, se observó, en promedio, una mayor gravedad que los accidentes del trabajo: en 2019 se registró un promedio de 24,1 días perdidos por accidente de trayecto, mientras que en los accidentes de trabajo se registró un promedio de 19,7 días perdidos.

Importante es analizar que los accidentes de trayecto registran más días perdidos que los accidentes de trabajo. Si bien es mayor la cantidad de accidentes de trabajo ocurridos durante el período de 2012 a 2021, la mayor cantidad de días perdidos, los acumulan los accidentes de trayecto superando los accidentes del trabajo en 6.4 días en promedio (SUSESO, 2021).

### Número de días perdidos promedio en mutualidades

Accidente del trabajo y de trayecto  
2012 - 2021



Fuente: Boletines estadísticos SUSESO

En 2020, la cantidad de días perdidos promedio para accidentes de trayecto fue de 28,5 (el peak más alto del período 2012-2021). Luego, en 2021, esta cantidad cae en 3,3 días. Finalmente, para el año 2022 (período enero a julio), el número promedio de días perdidos por accidente de trayecto fue de 25,6<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Dato calculado en base a datos presentados por la SUSESO: Número de días perdidos, por accidentes del trabajo y de trayecto según tipo de accidente y número de días perdidos por enfermedad profesional, según organismo administrador <https://www.suseso.cl/608/w3-article-19318.html>



### **3. Accidentes de trayecto fatales en mutualidades y el Instituto de Seguridad Laboral**

Las bases de información estadística oficiales nos permiten, a diferencia de lo presentado anteriormente en este informe, la consideración de los datos de ISL junto con los datos de los organismos administradores privados.

El número y tasa de mortalidad por accidentes de trayecto más alto registrado para mutualidades y el Instituto de Seguridad Laboral (ISL), en el periodo 2012-2021 ha sido de 176 eventos equivalente a una tasa de 3,1 por cada 100.000 trabajadores/as protegidos/as el año 2016. Para los años 2019, 2020 y 2021 estas tasas han variado de 2,5 a 2,0 y 2,1 respectivamente pasando de 163 a 140 accidentes de trayecto fatales en el año 2021 (SUSESO, 2022a).

Respecto al sexo de los trabajadores/as fallecidos, un 16% de estos afectan a mujeres siendo el mayor grupo afectado por este tipo de accidentes con resultado de muerte son los hombres con un 86% del total de fatalidades. Se tiene también que el grupo con mayor cantidad de muertes por accidentes de trayecto son las personas del segmento adulto joven (24 a 44 años), los cuales concentran un 51% de los casos registrados (Suseso, 2022a).

### **4. Denuncias por Accidentes de trayecto en ISL**

Durante el primer semestre de 2022, se registraron en el Instituto de Seguridad Laboral, 3.117<sup>4</sup> denuncias por accidentes de trayecto, las cuales se concentraron principalmente en las regiones Metropolitana, con un 46% de los casos, del Biobío con un 11%, La Araucanía y Valparaíso, con un 8% y 7%, respectivamente, regiones en donde se concentra la mayor cantidad de trabajadores y trabajadoras protegidos/as de la Institución.

A nivel nacional, en este primer semestre de 2022, las denuncias por accidentes de trayecto aumentaron respecto al mismo período del año anterior en un 36% (826 denuncias por accidentes de trayecto más). Cabe destacar que en todas las regiones se observa este aumento en la cantidad de denuncias, excepto en la región del Ñuble, en donde disminuyó en un 14% la cantidad de casos.

Al observar el comportamiento de las denuncias de accidentes de trayecto en los últimos años, se observa una tendencia a la baja a partir del último trimestre de 2019. Esta

---

<sup>4</sup> Los datos presentados a continuación corresponden a información obtenida de la base de datos "Supertabla" actualizada al 15 de septiembre de 2022, del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM) y de los reportes mensuales de pago de Prestaciones médicas entregadas por la División de Operaciones (DIVOP) de ISL.





disminución de las denuncias alcanza su punto más bajo en el segundo trimestre de 2020, en donde solo se recibieron 545 denuncias por accidentes de trayecto. A partir de ese período y coincidiendo con el inicio de la pandemia, se observa un alza sostenida en las denuncias hasta el trimestre de abril a junio de 2022.

La evolución de este comportamiento se representa en el siguiente gráfico:



Fuente: Supertabla actualizada al 15 de septiembre de 2022, del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM)

#### 4.1. Denuncias por accidentes de trayecto calificadas como de origen laboral

Del total de denuncias por accidentes de trayecto recibidas, en el primer semestre del año 2022, el 80% fue calificada como de origen laboral (2.508 casos), cifra que se desagrega en 2.007 “accidentes de trayecto” y 501 “Accidente ocurrido en el trayecto sin incapacidad”, lo que representa un 64% y un 16% del total de denuncias de trayecto recibidas, respectivamente.

Del total de accidentes de trayecto, el mayor porcentaje afectó a mujeres trabajadoras, en donde existe en promedio 1,88 accidentes de trayecto de trabajadoras por cada denuncia realizada por hombres.

Esto se refuerza en otros estudios (Encla 2015, Moyano et al, 2018, SUSESO 2022) donde las tasas por sexo en accidentes de trayecto, son mayores en mujeres que en hombres. Un estudio realizado por Camino, M., 2017 en España, en base al análisis de 266.646 lesiones relacionadas con el tránsito y 168.129 lesiones no relacionadas con el tráfico durante el período 2006-2010, encontró que las tasas de accidentes de trayecto son también más altas entre las mujeres que entre los hombres, tanto en lesiones relacionadas con el tránsito como las no relacionadas con este tipo de evento. La distribución de frecuencias confirmó que muchas más lesiones ocurrieron mientras se viajaba al trabajo que en el trayecto de regreso, y que las mujeres se accidentaron el doble que los hombres a las nueve de la mañana (Camino et al, 2017).

En ISL, en el primer semestre del año 2022, del total de accidentes de trayecto, 8 corresponden a accidentes fatales (4 asociados a vehículos, 2 a peatones, 1 transporte pesado y otro sin calificación de causa) y uno a accidente grave. Si bien son mujeres la que mayormente denuncian y se ven afectadas por este tipo de accidentes, son los hombres los que tienden a sufrir accidentes de mayor gravedad, siendo 6 los hombres fallecidos durante el periodo de enero a junio 2022, y 3 los accidentes con resultado grave o fatal en el caso de las mujeres.



Fuente: Datos extraídos a partir del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM), actualizado al 15 de septiembre de 2022

Respecto al sector económico, la mayor cantidad de accidentes de trayecto corresponden a trabajadores/as pertenecientes al área de la salud (32% del total de accidentes), de ellos un 80% corresponde a accidentes en donde las principales afectadas fueron las trabajadoras. En segundo lugar, se encuentra el rubro de “otras actividades de servicios”, con un 12% del total y el rubro del “comercio”, con un 10% del total. En el caso de las

trabajadoras, si bien gran parte de las denuncias provienen del sector de la salud, una parte importante de casos proviene también del rubro de “actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico”, rubro altamente feminizado, en donde un 95% de los trabajadores/as afectados/as son mujeres.

**Número y proporción de los accidentes de trayecto de origen laboral según actividad económica y sexo del trabajador/a, primer semestre 2022**

Actividad económica	N° de accidentes de trayecto		Proporción de accidentes de trayecto	
	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre
Salud y asistencia social	638	164	80%	20%
Otros servicios	179	120	60%	40%
Comercio	130	109	54%	46%
Administración pública	146	65	69%	31%
Actividades de los hogares como empleadores	189	9	95%	5%
Industrias	49	68	42%	58%
Alojamiento y servicio de comidas	69	40	63%	37%
Construcción	14	92	13%	87%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	50	40	56%	44%
Enseñanza	70	14	83%	17%
Servicios administrativos y de apoyo	40	40	50%	50%
Transporte y almacenamiento	12	49	20%	80%
Otras categorías	50	62	45%	55%
<b>Total</b>	<b>1636</b>	<b>872</b>	<b>65%</b>	<b>35%</b>

Fuente: Datos extraídos a partir del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM), actualizado al 15 de septiembre de 2022

De la siguiente tabla se observa a nivel nacional, en el primer semestre 2022 que la cantidad de accidentes de trayecto aumentó en gran parte de las regiones del país, siendo la región Metropolitana la que concentra la mayor cantidad de accidentes, con 1.190 casos. Las regiones que presentaron mayor variación respecto al primer semestre de 2021, son Arica y Parinacota, Antofagasta, de la zona norte son las que presentan la mayor variación respecto al mismo período de 2021. Solo en el caso de la región del Ñuble se produce una disminución en la cantidad de este tipo de accidentes, con una variación de -38%.



**Accidentes de trayecto de origen laboral según región, comparativo primer semestre 2021 y primer semestre 2022**

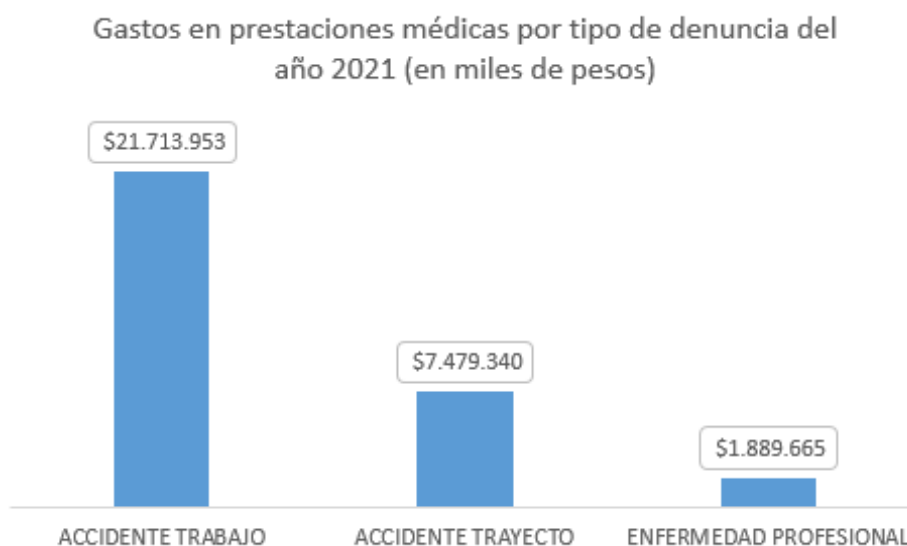
<b>Región</b>	<b>Primer semestre 2021</b>	<b>Primer semestre 2022</b>	<b>Variación porcentual (%)</b>
<i>Metropolitana de Santiago</i>	878	1190	36%
<i>Bióbio</i>	168	238	42%
<i>La Araucanía</i>	168	176	5%
<i>Valparaíso</i>	160	183	14%
<i>Maule</i>	126	140	11%
<i>Los Lagos</i>	91	93	2%
<i>Los Ríos</i>	53	90	70%
<i>Coquimbo</i>	55	86	56%
<i>Libertador General Bernardo O'Higgins</i>	47	66	40%
<i>Tarapacá</i>	45	60	33%
<i>Antofagasta</i>	29	56	93%
<i>Atacama</i>	38	43	13%
<i>Ñuble</i>	50	31	-38%
<i>Magallanes y de la Antártica Chilena</i>	21	25	19%
<i>Arica y Parinacota</i>	10	25	150%
<i>Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo</i>	3	6	100%
<i>Total</i>	1942	2508	29%

Fuente: Datos extraídos a partir del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM), actualizado al 15 de septiembre de 2022



## 4.2. Gasto en prestaciones médicas

Al analizar el gasto en prestaciones médicas asociado al tipo de denuncia recibida en la institución, para el año 2021, se tiene que son las denuncias por accidentes de trabajo las que concentran el mayor gasto para el Instituto, con un 67% del gasto total (no se incluyen gastos por licencias médicas, pensiones, entre otros). En el caso de los accidentes de trayecto, el gasto asociado es casi tres veces inferior, y representa el 23% del gasto, monto que asciende a la suma de **\$7.479.340.030**. El gasto por enfermedades profesionales solo representa un 6% del total.



Fuente: En base a reporte de gasto en prestaciones médicas elaborado por la División de Operaciones DIVOP, año 2021

De este gasto por accidente de trayecto, se observa una diferencia de un 14% entre las prestaciones médicas entregadas a trabajadores hombres, con **\$4.013.336.768** (54% del gasto total), en el caso de las mujeres el monto asociado asciende a **\$3.454.370.090** (46% del gasto). Se observa también, que a nivel nacional el mayor gasto se generó en la región Metropolitana con un 55% del total, seguido de la región de Valparaíso, con 13% y la región de Biobío con 7% (ver anexo tabla N°2).

Respecto al sector económico de los trabajadores se tiene que los que presentan mayores gastos por denuncias de accidentes de trayecto son los rubros de salud, comercio y otras actividades de servicios, con un 13% del total cada una, le siguen las actividades de hogares como empleadores, con un 11% y construcción con un 10%. Para más detalle revisar tabla N°3 del anexo.



Finalmente, la tabla N°1 muestra el gasto por tipo de calificación recibida, de ella se observa principalmente que si bien el gasto en prestaciones médicas a nivel general es mayor en los accidentes de trabajo (\$20.171.535.660), en promedio son mayores los gastos producto de accidentes de trayecto de origen laboral, en donde se tiene que el monto promedio por siniestro es de \$1.631.070 en comparación al monto por siniestro de los accidentes de trabajo, los cuales presentan un gasto de \$1.572.829.

**Tabla 1: Gasto en prestaciones médicas y promedio de gasto según siniestro según RECA, año 2021**

<i>Tipo de calificación<sup>5</sup></i>	<i>Total Gasto</i>	<i>Promedio de gasto por siniestro</i>
Accidente de trabajo	\$ 20.171.535.660	\$ 1.572.829
Accidente de Trayecto	\$ 6.569.950.024	\$ 1.631.070
Enfermedad profesional	\$ 2.056.674.432	\$ 945.163
Accidente común	\$ 387.232.150	\$ 211.026
Enfermedad común	\$ 818.678.840	\$ 300.543
Otros	\$ 240.858.717	\$ 199.221
Sin calificación	\$ 2.426.513.244	\$ 2.147.357
Total	\$ 32.671.443.067	\$ 1.260.132

Fuente: En base a reporte de gastos en prestaciones médicas elaborado por la División de Operaciones, DIVOP, año 2021

### 4.3. Principales diagnósticos asociados a accidentes de trayecto

El 90% de estos accidentes de trayecto recibieron diagnósticos asociados a traumatismos. Las principales formas en que ocurrieron tales accidentes, en el caso de los hombres corresponden a choques o colisiones en la vía pública, caídas a un mismo nivel y volcarse en la vía pública (41%, 21% y 11% respectivamente). En el caso de las mujeres, el principal factor que provoca estos accidentes, son las caídas (36% del total de traumatismos), choques o colisiones en la vía pública (24%) y sobreesfuerzo de extremidades inferiores por movimientos bruscos, esto es tropiezos o pisar piedras, sin caer ni golpearse (14%).

<sup>5</sup> Se consideran como 1) Accidentes de trabajo a los accidentes del trabajo, accidentes ocurrido a causa o con ocasión del trabajo sin incapacidad, accidente de dirigente sindical en cometido gremial e incidente laboral sin lesión. 2) Accidentes de trayecto a los accidentes de trayecto y accidente ocurrido en el trayecto sin incapacidad, 3) Enfermedad profesional a las enfermedades profesionales y enfermedades laborales sin incapacidad temporal ni permanente, 4) Accidente común a los accidentes comunes, accidentes ocurridos a causa o con ocasión, calificado como de origen común, accidente de trayecto calificado como de origen común, 5) Enfermedad común a las denuncias que recibieron calificación de enfermedad común y 6) Otros a los accidentes que fueron derivados a otro organismo administrador, siniestro de trabajador no protegido por la ley 16.744 y la categoría de no se detectó enfermedad



De estos traumatismos se observa que son las extremidades tanto inferiores como superiores las que se ven mayormente afectadas, siendo los esguinces y torceduras de tobillo y las contusiones de rodilla las principales consecuencias tanto para las trabajadoras como trabajadores.

En relación a la gravedad de los accidentes<sup>6</sup>, el año 2021 hubo 25 accidentes de trayecto calificado como graves. De este universo, la mayor proporción tiene como diagnóstico asociado el de “lesiones múltiples” contando con 8 casos, le sigue en importancia los “traumatismos en hombros y brazos” con 5 casos, entre los que se consideran las contusiones en los hombros y brazos, fracturas de clavículas, epífisis y esguinces y torceduras de articulaciones. Sigue en menor magnitud, pero con igual número de casos cada uno los “traumatismos en caderas y muslos” y “traumatismos en tobillos y pies” con 3 accidentes cada uno. El resto de los casos se distribuye en traumatismos intracraneales, cervicalgia, hemotorax, entre otros. Por sexo, la distribución de estos accidentes es de un 68% en hombres y un 32% en mujeres.

#### **4.4. Agentes causales de accidentes de trayecto**

En los accidentes de trayecto se observa que la principal causa de ocurrencia de estos se debe a las caídas, con un 40% del total, cifra que representa un aumento de 7 puntos porcentuales en comparación al semestre anterior (año 2021). Estos afectan principalmente a las trabajadoras, en donde por cada denuncia de accidente de trayecto de origen laboral realizado por un hombre se reciben 3.6 denuncias por accidentes de trayecto de mujeres. En el caso de las trabajadoras, además, se observa como un segundo gran grupo, a los accidentes de trabajadoras ocupantes de automóviles (19% del total de accidentes de trayecto protagonizado por mujeres), en donde por cada denuncia por accidente de trayecto realizada por trabajadores ocurrieron 2.7 siniestros por accidentes de trayecto en donde la principal afectada son mujeres.

En el caso de los hombres, en cambio, además de las caídas como motivo principal del accidente existen dos grandes categorías que concentran gran parte de los siniestros calificados, estos son en motociclistas y ciclistas, con un 22% y 21% respectivamente, sobre el total de los accidentes protagonizados por hombres. En el caso de motociclistas, por cada mujer que sufrió un accidente de trayecto ocurrieron 3 accidentes de trayecto en donde los principales afectados fueron hombres. En el caso de ciclistas se presentan 1.3 accidentes de trayecto de hombres por cada accidente de trayecto calificado en mujeres. El detalle se encuentra en la tabla a continuación.

---

<sup>6</sup> Datos obtenidos en Sistema de Prestaciones Médicas (SPM). Ver Anexo.



**Tipo de agente causal de los accidentes de trayecto de origen laboral según sexo del/la trabajador/a**

<i>Tipo</i>	<i>Mujer</i>	<i>Hombres</i>	<i>Total</i>
<i>Caídas</i>	775	218	993
<i>Ocupante de automóvil</i>	310	115	425
<i>Ciclista</i>	139	184	323
<i>Motociclista</i>	64	191	255
<i>Ocupante de autobús</i>	167	51	218
<i>Peatón(a) lesionado(a)</i>	92	39	131
<i>Otras causas</i>	31	33	64
<i>Ocupante de camioneta o furgoneta</i>	22	18	40
<i>Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas</i>	21	16	37
<i>Otros accidentes de transporte terrestre</i>	15	1	16
<i>Ocupante de vehículo de transporte pesado</i>		6	6
<i>Total general</i>	1636	872	2508

Fuente: Datos extraídos a partir del Sistema de Prestaciones Médicas (SPM), actualizado al 15 de septiembre de 2022

## 5. Datos generales sobre Accidentes de Trayecto por tamaño de empresa

De acuerdo con los datos de la ENCLA, 2019<sup>7</sup>, en el 18,4% de las empresas se produjeron accidentes de trayecto. Al analizar la incidencia de estos accidentes según el tamaño de la empresa, se observan importantes diferencias. Un 78,5% de las grandes empresas han tenido al menos un accidente de trayecto, seguido por un 43,5% de las medianas y un 13,9% y 4,7% de las pequeñas y microempresas respectivamente han presentado al menos un accidente.

La misma encuesta, reporta que las empresas con mayor proporción de accidentes de trayecto corresponden a Enseñanza (con 29,8%), seguida de las Industrias Manufactureras y Actividades de atención de salud humana y de asistencia social (25,8% y 25,3%, respectivamente).

<sup>7</sup> Encuesta Laboral (ENCLA, 2019).



## 6. Factores que inciden en la ocurrencia de accidentes de trayecto

Existen antecedentes que indican que las alteraciones en la calidad del sueño están asociadas con una mayor probabilidad de tener cuasi accidentes de trayecto (Pereira, Bucher, y Elfering, 2016). De la misma forma, hay estudios que han observado relaciones entre la ocurrencia de accidentes de trayecto y las presiones por llegar a una hora determinada y a cumplir con los plazos en el trabajo, sugiriendo que una forma de incrementar la seguridad en el trayecto es reducir esta presión (Elfering, Grebner, y Tribolet Hardy, 2013).

En particular, acerca del por qué se accidentan más las mujeres, se atribuye al uso de calzado con tacones (medios o altos<sup>8</sup>) y complementos del vestuario (p. e. carteras, bolsos) que dificultan el desplazamiento seguro, mientras los hombres visten más funcionalmente. También se ha sugerido en estudios que, en el caso de los hombres existiría una subnotificación de accidentes de trayecto aludiendo a la baja importancia de estos accidentes, salvo si son graves o fuesen obligados a notificarlos (Moyano et al, 2018).

En este mismo estudio se indica que existen factores individuales relacionados con el comportamiento de los trabajadores (por ej. uso del celular), son un factor de riesgo importante en la ocurrencia de accidentes de trayecto. Los factores relacionados con la familia (responsabilidad de los padres), la carga de trabajo, el apoyo en el lugar de trabajo, así como los factores ambientales y la condición de las vías por donde se transita (mal estado de las calles, violencia e inseguridad), son otros de los factores que contribuyen significativamente a la ocurrencia de este tipo de accidentes.

Una tendencia relevante a profundizar en cuanto a accidentes de trayecto es la creciente utilización de vehículos de dos ruedas para trasladarse a trabajar y los eventuales riesgos de accidente que ellos implican (Hollingworth, Harper y Hamer, 2015). Cada vez más, las políticas ambientales de los países promueven medios de transporte como las bicicletas, fomentando que las personas decidan su utilización (Moyano, 2017).

En relación a la creciente utilización de vehículos, cobra especial relevancia lo tratado en estudio recientemente realizado por (FLACSO e ISL, 2022) sobre Condiciones de Seguridad, Salud, Trabajo y Empleo en Trabajadores y Trabajadoras de Plataformas Digitales, que tuvo por objetivo conocer las condiciones de trabajo y empleo, y su relación con la exposición a riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades laborales de este segmento de trabajadores, considerando que el medio de trabajo es un vehículo (automóvil, motocicleta o bicicleta). A su vez, su fuente de trabajo se encuentra bajo una administración algorítmica

---

<sup>8</sup> <https://www.hospitaldeltrabajador.cl/detalle-noticia/2020/accidentes-de-trayecto-el-peligro-de-los-tacos>

definida como, “un conjunto de protocolos, es decir de instrucciones, programadas por las empresas de plataformas digitales con el fin de impulsar formas de control en el proceso de trabajo, por ejemplo, ubicar a los trabajadores vía GPS, evaluar el desempeño de los trabajadores, aplicar recompensas, incidir en las labores en función de los objetivos de la empresa, calcular el pago, entre otros” (Flacso, 2022. Pág. 10).

Esto representa un gran desafío para ISL en el entendido que estos trabajadores y trabajadoras son objeto de un monitoreo permanente sobre la ejecución de su actividad, mediante el seguimiento por GPS, y de demanda de interacción mediante la aplicación, donde esta interacción es durante la circulación en la vía pública, presentando mensajes emergentes emitidos mediante la aplicación a través de los cuales se ofrecen ejecutar nuevos pedidos, demandando la atención y juicio del trabajador o trabajadora acerca de la oportunidad o rentabilidad de tal solicitud y distrayendo el cuidado en la conducción.

Relacionado a la gravedad de los accidentes se encuentra también el elemento asociado al uso de vehículos. En este contexto los accidentes del trabajo producido por vehículos son los que se producen con mayor frecuencia y generan efectos tales como la muerte o lesiones graves en las personas, en este sentido puede considerarse la causa de mayor importancia (Mansilla, 2018).

Santiago Mansilla et al, en su estudio sobre Caracterización e identificación de mecanismos generadores de accidentes graves y leves (2018), confirma la alta prevalencia de accidentes del trabajo y de trayecto relacionado con el tránsito de vehículos. El estudio concluye que los accidentes del trabajo de cualquier tipo, en los que estuvo involucrado un vehículo representan un 20,9% del total, sin embargo, en los accidentes que causaron la muerte, la participación de vehículos aparece en 70,14% de los casos. Además, el estudio destaca que la ocurrencia de accidentes de trayecto ocasionados por tránsito es 10 veces superior a la proporción en accidentes solamente de trabajo.

En materia de estrategias, la Unión Europea (2014-2020) señala tres retos en esta materia, que dice relación con seguir mejorando y simplificando las normas existentes, mejorar la prevención de accidentes y de las enfermedades relacionadas con el trabajo teniendo en cuenta los nuevos riesgos, y abordar el envejecimiento y cambios de la mano de obra.



## 7. Conclusiones

En base a los datos entregados, los accidentes de trayecto han ido aumentando en el transcurso de los últimos 3 años. Si bien, el año 2020 estos disminuyeron producto de la contingencia de la pandemia por COVID-19, durante 2021-2022 los accidentes retomaron su alza como venía ocurriendo en el año 2019.

Este aumento debe considerar como factor crítico los accidentes de trayecto fatales, donde está, como gran factor incidente en su ocurrencia la presencia de vehículos motorizados, afectando en su gran mayoría a adultos jóvenes que tienen entre 24 a 44 años, principalmente hombres.

Es interesante también notar cómo los accidentes de trayecto están acumulando una mayor cantidad de días perdidos, siendo incluso superior a los accidentes de trabajo, lo cual hace pensar en la mayor gravedad asociada a este tipo de accidentes, por lo cual las estrategias preventivas deben ser intensivas a efecto de evitar esta evolución, sobre todo en los sectores económicos que concentran la mayor cantidad de estos eventos, como lo son los rubros de Servicios, Comercio y Construcción. Es importante considerar en el desarrollo de estrategias por parte de ISL, que el derecho a un entorno de trabajo seguro y saludable constituye una quinta categoría del marco de los principios y derechos fundamentales en el trabajo. Esto implica considerar que los Convenios núm. 155 (Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981) y núm. 187 (Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y la salud en el trabajo, 2006) sobre seguridad y salud en el trabajo adquieren ahora la categoría de convenios fundamentales, por lo que los países que integran la OIT tienen el compromiso de cumplirlos, con independencia de su ratificación (OIT, 2022).



### III. Bibliografía

Camino, M., González, O. y Fontaneda, I. (2017). Gender Differences in Commuting Injuries in Spain and Their Impact on Injury Prevention. *Biomed Research International*, Published online Nov 26. doi: 10.1155/2017/3834827

Dirección del Trabajo (2015). Encla 2014. Informe de Resultados Octava Encuesta Laboral. Departamento de Estudios. Santiago de Chile

Dirección del Trabajo (2019). Encla 2019. Informe de Resultados Novena Encuesta Laboral. Departamento de Estudios. Santiago de Chile.

Elfering, A., Grebner, S., Tribolet-Hardy, F. (2013). The long arm of time pressure at work: Cognitive failure and commuting near-accidents. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 22, 737 749. Doi: 10.1080/737 749 1359432X.2012.704155

Hollingworth, M. A., Harper, A. J. L., Hamer, M. (2015). Risk factors for cycling accident related injury: The UK Cycling for Health Survey. *Journal of Transport & Health*, 189– 194. DOI: 10.1016/j.jth.2015.01.001

Mansilla, S., Mansilla E., Mansilla G., (2018), y Mutual de Seguridad. Caracterización e identificación de mecanismos generadores de accidentes graves y leves, con profundización en aquellos de causa tránsito, en trabajadores de empresas adheridas a un Organismo Administrador del Seguro Ley 16.744.

Moyano D. E., Vargas G, H., Méndez C, D. (2021). Antecedentes y factores asociados a los accidentes de trayecto con un enfoque de género en trabajadores de Santiago y Talca. Universidad de Talca y Asociación Chilena de Seguridad.

Pereira, D., Bucher, S., y Elfering, A. (2016): Daily impaired detachment and short-term effects of impaired sleep quality on next-day commuting near accidents-an ambulatory diary study, *Ergonomics*, DOI: 10.1080/00140139.2015.1115898

SUSESO (2017) Circular N°335, Obligaciones de las entidades empleadoras dispuestas por el Art. N°76 de la Ley N°16.744. Instruye a los organismos administradores y las empresas de administración delegada de la Ley N°16.744. Accidentes graves y fatales.

SUSESO (2020). Informe Anual. Estadísticas de Seguridad Social 2019. Superintendencia de Seguridad Social. [https://www.suseso.cl/607/articles-595996\\_archivo\\_01.pdf](https://www.suseso.cl/607/articles-595996_archivo_01.pdf)

SUSESO (2022a) Estadísticas de Accidentabilidad 2021. Superintendencia de Seguridad Social. <https://www.suseso.cl/607/w3-article-679914.html>



SUSESO (2022b). Estadísticas Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales. Minuta Temática de Seguridad Social: Estadísticas de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales 2020 – 2021. <https://www.suseso.cl/619/w3-article-686127.html>

ACCIDENT IN ITINERE 82016): Información obtenida de la página oficial de la Unión Europea [https://europa.eu/europeanunion/index\\_es](https://europa.eu/europeanunion/index_es)

### III. Anexos

Tabla 1. Diagnósticos accidentes graves.

GRUPO DIAGNOSTICO	DETALLE DE DIAGNOSTICO	MUJER	HOMBRE	TOTAL
Otras dorsopatías	CERVICALGIA	1		1
Otras condiciones pleurales	HEMOTORAX		1	1
Accidentes de transporte en vehículos de cuatro ruedas	OCUPANTE DE AUTOBUS LESIONADO EN ACCIDENTE DE TRANSPORTE SIN COLISION: PASAJERO LESIONADO EN ACCIDENTE DE TRANSITO		1	1
Traumatismos de cabeza	OTROS TRAUMATISMOS INTRACRANEALES		1	1
Traumatismos de cabeza	TRAUMATISMO INTRACRANEAL, NO ESPECIFICADO		1	1
Traumatismo del abdomen, área lumbosacra y pelvis	TRAUMATISMO NO ESPECIFICADO DEL ABDOMEN, DE LA REGION LUMBOSACRA Y DE LA PELVIS		1	1
Traumatismos de los hombros y brazos	CONTUSION DEL HOMBRO Y DEL BRAZO	1	1	2
Traumatismos de los hombros y brazos	FRACTURA DE LA CLAVICULA		1	1
Traumatismos de los hombros y brazos	FRACTURA DE LA EPIFISIS INFERIOR DEL HUMERO		1	1
Traumatismos de los hombros y brazos	ESGUINCES Y TORCEDURAS DE LA ARTICULACION ACROMIOCLAVICULAR	1		1
Traumatismos en caderas y muslos	FRACTURA DEL CUELLO DEL FEMUR	1		1
Traumatismos en caderas y muslos	FRACTURA DE LA DIAFISIS DEL FEMUR		2	2
Traumatismos en tobillos y pies	ESGUINCES Y TORCEDURAS DEL TOBILLO	1	1	2
Traumatismos en tobillos y pies	AMPUTACION TRAUMATICA DE UN DEDO DEL PIE		1	1
Lesiones múltiples	OTROS TRAUMATISMOS ESPECIFICADOS QUE AFECTAN MULTIPLES REGIONES DEL CUERPO	1	3	4
Lesiones múltiples	TRAUMATISMOS MULTIPLES, NO ESPECIFICADOS	2	2	4
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>25</b>

Fuente: En base a Datos registro Sistema de Prestaciones Médicas (SPM)



Tabla 2: Gasto en prestaciones médicas por denuncias de accidentes de trayecto, del año 2021

REGIÓN	MONTO	PORCENTAJE
Antofagasta	\$48.914.795	1%
Arica y Parinacota	\$28.574.444	0%
Atacama	\$20.347.915	0%
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	\$3.456.600	0%
Biobío	\$552.994.537	7%
Coquimbo	\$136.131.490	2%
La Araucanía	\$419.395.090	6%
Libertador General Bernardo O'Higgins	\$365.167.967	5%
Los Lagos	\$168.103.381	2%
Los Ríos	\$121.229.905	2%
Magallanes y de la Antártica Chilena	\$33.461.207	0%
Maule	\$230.711.032	3%
Metropolitana de Santiago	\$4.116.576.927	55%
Ñuble	\$75.648.357	1%
Sin Información	\$127.056.762	2%
Tarapacá	\$33.204.795	0%
Valparaíso	\$998.364.826	13%
<b>Total</b>	<b>\$7.479.340.030</b>	<b>100%</b>

Fuente: En base a reporte de gastos en prestaciones médicas elaborado por la División de Operaciones, DIVOP, año 2021



Tabla 3: Gastos en prestaciones médicas por denuncias de accidentes de trayecto, del año 2021

Actividad económica	Monto	Porcentaje
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	\$ 994.566.421	13%
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	\$ 983.359.764	13%
Otras actividades de servicios	\$ 965.991.941	13%
Actividades de los hogares como empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio	\$ 790.313.356	11%
Construcción	\$ 748.310.827	10%
Actividades de alojamiento y de servicio de comidas	\$ 527.169.576	7%
Transporte y almacenamiento	\$ 467.322.451	6%
Industria manufacturera	\$ 431.058.167	6%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	\$ 349.256.329	5%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	\$ 291.830.778	4%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	\$ 278.829.862	4%
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	\$ 245.026.237	3%
Otros	\$ 406.304.321	5%
<b>Total</b>	<b>\$ 7.479.340.030</b>	<b>100%</b>

Fuente: En base a reporte de gastos en prestaciones médicas elaborado por la División de Operaciones, DIVOP, año 2021

