

MAYO DE 2015

Panorama Mensual Seguridad y Salud en el Trabajo

Contenido:

Accidentes de trayecto de origen laboral

Coyuntura en la seguridad y salud en el trabajo
(cifras a febrero 2015)



Accidentes de Trayecto de origen laboral

Antecedentes

En el año 2014 se registraron en Chile 47.745 accidentes de trayecto, lo que representa el 20% del total de los accidentes calificados como de origen laboral. Estos accidentes de trayecto presentan la particularidad que ocurren fuera del ámbito de la empresa, por lo cual, las políticas de prevención al respecto involucran en forma importante al Estado y en su ejecución a los organismos administradores del Seguro de Accidentes y Enfermedades Profesionales (Mutuales e Instituto de Seguridad Laboral)¹.

Los accidentes de trayecto son objeto de creciente atención en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo en el mundo. Al respecto, se señala que en la medida que las condiciones de trabajo dentro de las empresas mejoran debido a los cambios en los procesos de producción o porque se exigen y ejecutan acciones de prevención de accidentes más efectivas, adquiere mayor importancia lo que sucede fuera de la empresa cuando se trata de explicar los accidentes relacionados con el trabajo (Portoles, Catot, & Benavides, 2007; Verdeguer Cuesta, 2011). En el mismo sentido, la evidencia internacional indica que los accidentes de trayecto revisten mayor gravedad (incapacidad permanente y muerte) que los accidentes del trabajo (Munich Re Group, 2004). Finalmente, es una tendencia en las grandes ciudades que los tiempos de desplazamiento para llegar al trabajo han aumentado, lo que se traduce en un mayor riesgo de sufrir accidentes de trayecto (PRAISE, 2010).

Contexto internacional

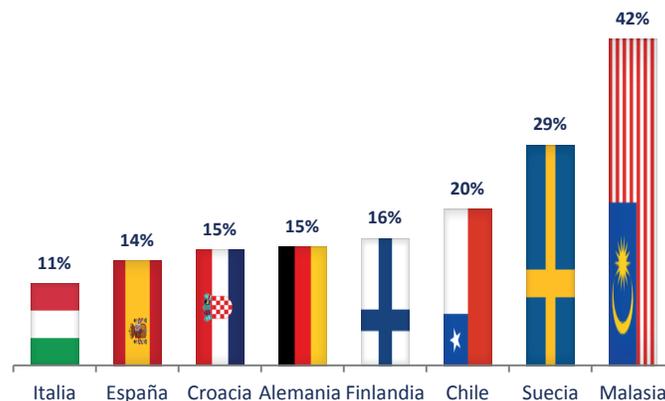
Son pocos los países que publican datos de accidentes de trayecto por lo que resulta complejo realizar comparaciones internacionales. Adicionalmente, las definiciones de accidentes de trayecto también son heterogéneas entre países (PRAISE, 2010). Lo anterior, dificulta la tradicional comparación mediante tasas de accidentabilidad.

La Figura 12 presenta el porcentaje de accidentes de trayecto sobre el total de accidentes laborales, se observa que Chile se encuentra situado en torno al promedio de los países reportados en dicha figura. En efecto, en Chile los accidentes de trayecto representan el 20% de los accidentes de origen laboral en el año 2014. Al respecto, resalta el caso de Malasia que más que duplica el caso chileno³. Por otro lado, en Italia la proporción de accidentes de trayecto es la mitad que en el caso chileno.

No obstante lo anterior, es conveniente señalar que las características de los accidentes de trayecto pueden ser muy diferentes entre estos países en aspectos como distancia, tiempo y complejidad del trayecto. Desafortunadamente no existe un estudio comparativo que aísle dichos elementos.

Figura 1

Participación de los accidentes de trayecto en el total de accidentes laborales (Porcentaje)



Fuente: (Frenda, 2010), (INSHT, 2013) (Marovic, 2007) (WHO, 2012) (SUSESO, 2015a) (SWEA, 2007) (Bin, 2014) (Statistics Finland, 2014).

Notas: Las cifras utilizadas corresponden al último año disponible. Italia: 2007; España: 2013; Croacia: 2005; Alemania: 2008; Finlandia: 2012; Chile: 2014; Malasia: 2012. Las cifras de Chile sólo consideran a las mutualidades.

Tendencia creciente

Cabe destacar que en el ámbito internacional se constata una mayor proporción de los accidentes de trayecto en relación a los accidentes del trabajo en los últimos años. Por ejemplo, en un estudio realizado para Malasia se afirma que las denuncias por accidentes de trayecto han crecido 28% entre 2001 y 2010 y en el mismo periodo las denuncias por accidentes del trabajo han disminuido 32% (Hoe, 2014)⁴. En el caso de España, los accidentes de trayecto (in itinere) representaban un 9,2% de los accidentes laborales en 2006 y dicha proporción creció a 13,6% en 2013 (INSHT, 2013)⁵.

La misma tendencia al alza se produce en Chile, con una mayor representación de los accidentes de trayecto en el total de accidentes laborales, pasando de 13% a 20% entre los años 2001 y 2014 (Figura 2).

¹ Se entiende por accidente de trayecto aquellos que ocurren en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar de trabajo y viceversa. Así como también aquellos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo.

² Sólo se considera la información de las mutualidades.

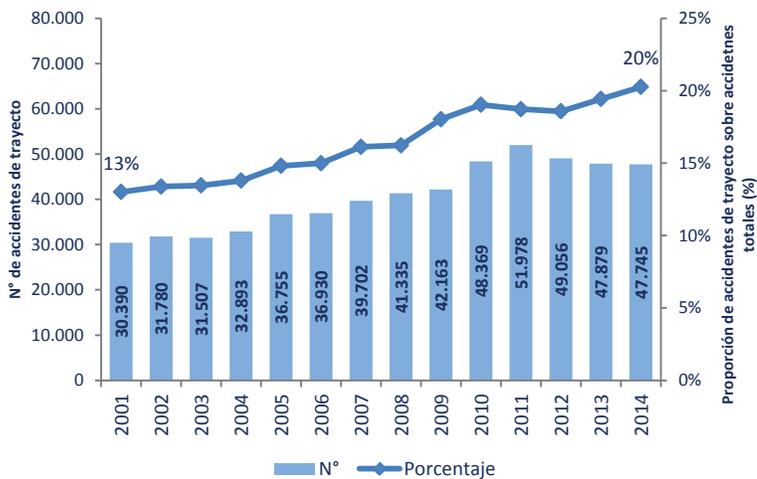
³ En el caso de Malasia existe un alto número de accidentes de trayecto relacionados con motocicletas (Hoe, 2014).

⁴ Entre las razones para el aumento de los accidentes de trayecto en Malasia se señala el aumento en el número de ocupados debido al alto crecimiento económico y un incremento en el uso de motocicletas por parte de trabajadores.

⁵ La mayor participación de los accidentes de trayecto en el total de accidentes de origen laboral crece en España debido a la acelerada reducción de los accidentes del trabajo en dicho periodo.

Figura 2

Número accidentes de trayecto y proporción respecto al total de accidentes laborales Mutualidades - 2001-2014



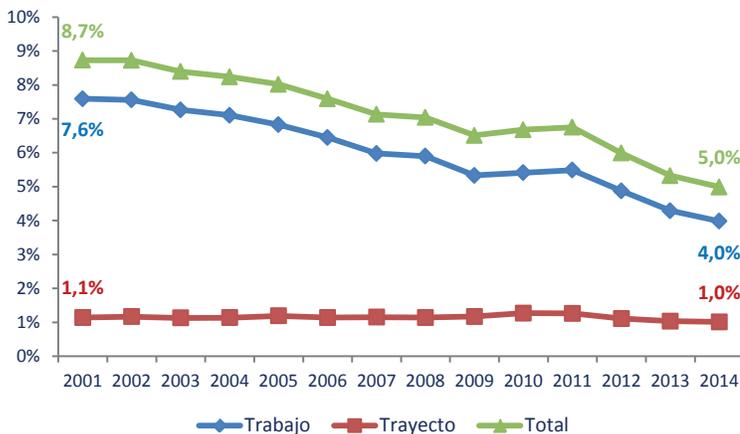
Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

En el mismo sentido, en la Figura 3 se aprecia que la tasa de accidentes de trayecto se ha mantenido prácticamente estable entre 2001 y 2014 (en torno al 1%), lo cual es consistente con el aumento en el número de trabajadores protegidos por la Ley N°16.744. Al respecto, en el periodo comprendido entre 2001 y 2014 la expansión de los trabajadores protegidos por mutualidades ha sido de 77%, mientras que los accidentes de trayecto han aumentado 57%. Lo anterior, contrasta con la disminución en el número de accidentes del trabajo (8% en el referido periodo) y la caída en la tasa de accidentes del trabajo en el mismo periodo.

Figura 3

Tasa de accidentes del trabajo, de trayecto y total Mutualidades - 2001-2014

(Tasa por 100 trabajadores protegidos)



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Mayor gravedad

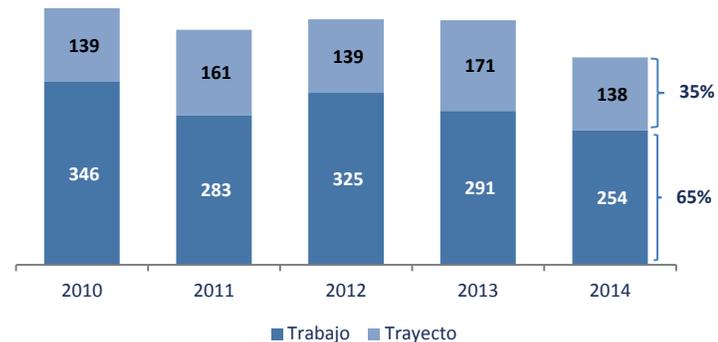
En general, se afirma que los accidentes de trayecto presentan una mayor gravedad en relación a los accidentes del trabajo. En efecto, en países como Alemania, Bélgica, Finlandia y Francia más de 40% de los accidentes fatales del trabajo corresponden a accidentes de trayecto, lo que se vincula a una mayor letalidad de este tipo de eventos (PRAISE, 2010). Por otro lado, se señala que los accidentes de trayecto debido a su gravedad resultan más costosos para los sistemas de aseguramiento, en particular, generan mayores pensiones (Munich Re Group, 2004). A continuación, se estudia si estos hechos también se producen en el caso chileno.

Accidentes fatales

En la Figura 4 se aprecia que los accidentes fatales de trayecto fluctúan entre 138 y 171 casos en el periodo 2010-2014, siendo la cifra del año 2014 la menor en el periodo considerado. Al respecto, los accidentes de trayecto representaron un 35% de los accidentes fatales laborales en el año 2014⁶.

Figura 4

Número de accidentes fatales del trabajo y de trayecto Mutualidades e ISL - 2010-2014*



* Actualizado al 24 de marzo de 2015
Fuente: RALF SUSESO

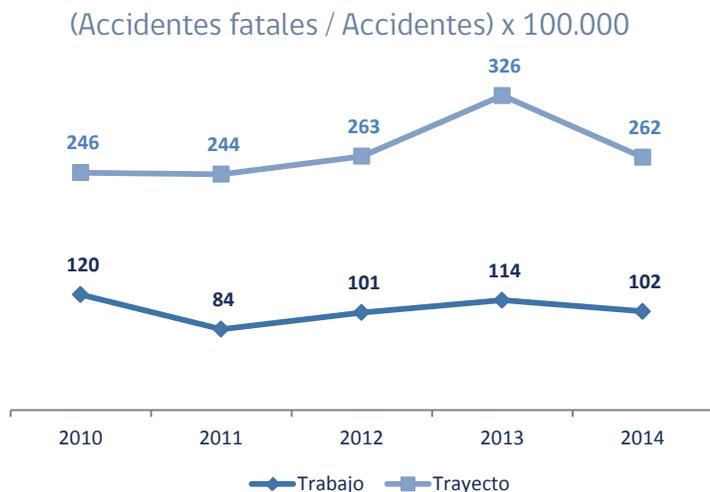
Como se mostró en el Informe Anual de Estadísticas sobre Seguridad y Salud en el Trabajo 2014 (SUSESO, 2015b), la tasa de mortalidad de accidentes de trayecto alcanzó a 2,5 casos fatales por 100.000 trabajadores protegidos en el año 2014, mientras que la tasa de mortalidad de accidentes del trabajo fue de 4,5 muertes por 100.000 trabajadores protegidos en el mencionado año. Sin embargo, los accidentes de trayecto resultan mucho más letales que los accidentes del trabajo. En efecto, en la Figura 5 se puede observar que el índice de letalidad⁷ para el caso de los accidentes de trayecto más que duplica al índice de letalidad para los accidentes del trabajo.

⁶ En el periodo 2010-2014, los accidentes fatales de trayecto representaron un 33% de los accidentes fatales laborales.

⁷ El índice de letalidad es una medida de gravedad y se define como la proporción de accidentes que resultan mortales respecto del total de accidentes.

Figura 5

Índice de letalidad de accidentes fatales del trabajo y de trayecto / Mutualidades 2010-2014*

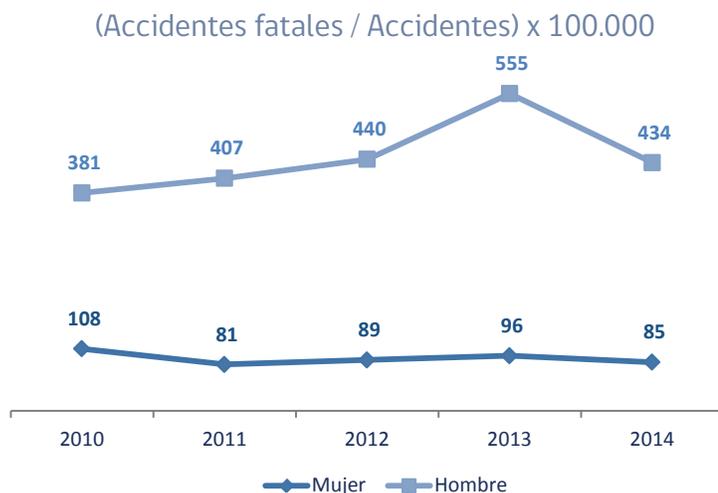


* No se cuenta con cifras de accidentes para el ISL
Fuente: Elaboración propia en base a RALF y Boletines Estadísticos SUSESO

Adicionalmente, en la Figura 6 se presenta el índice de letalidad para los accidentes de trayecto según sexo. Se aprecia que la letalidad de los accidentes de trayecto es superior en el caso de los hombres. Por ejemplo, en el año 2014 el riesgo de un hombre de tener un desenlace fatal en un accidente de trayecto es 5 veces más alto que en el caso de las mujeres.

Figura 6

Índice de letalidad de accidentes fatales de trayecto según sexo / Mutualidades - 2010-2014*



Fuente: Elaboración propia en base a RALF y Boletines Estadísticos SUSESO

Días perdidos

En relación a los días perdidos, se puede observar en la Figura 7 que los accidentes de trayecto generan más días perdidos promedio que los accidentes del trabajo. Por tanto, este indicador también confirma la mayor gravedad que tienen los accidentes de trayecto respecto a los accidentes del trabajo.

Figura 7

Días perdidos promedio por accidentes del trabajo y de trayecto / Mutualidades - 2005-2014

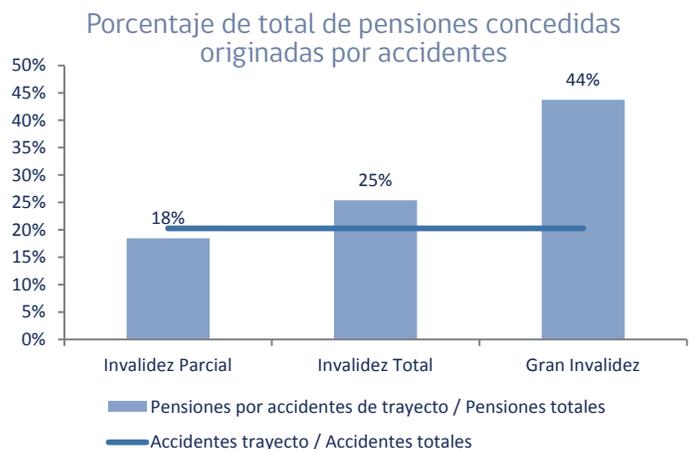


Pensiones

En la Figura 8 se puede apreciar que la proporción de pensiones originadas por accidentes de trayecto es creciente en relación al grado de invalidez que generan. En efecto, 44% de las pensiones concedidas por Gran Invalidez⁸ en el año 2014 se originan por accidentes de trayecto. En el caso de las pensiones por Invalidez Total⁹, un 25% de las pensiones por este concepto son originadas por accidentes de trayecto. En dicha figura se coloca como referencia la proporción de accidentes de trayecto respecto al número total de accidentes laborales (20%). Por tanto, se puede señalar que en la medida que crece incapacidad también crecen la proporción de pensiones concedidas que se originan por accidentes de trayecto.

Figura 8

Proporción de pensiones de invalidez de la Ley 16.744 concedidas que se originan por accidentes de trayecto Mutualidades - 2014



⁸ Trabajador presenta una incapacidad igual o mayor a 70%, y requiere la asistencia de otras personas para realizar los actos elementales de su vida.

⁹ Incapacidad igual o mayor a 70%.

Caracterización

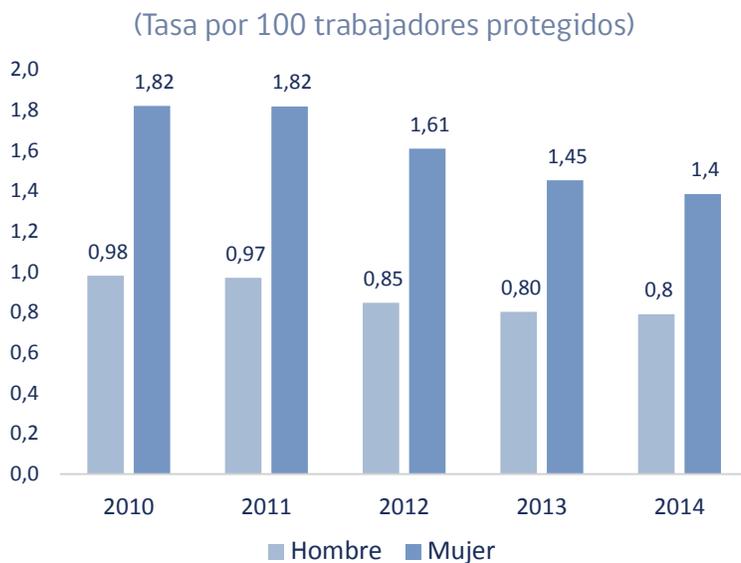
En esta sección, se presentan ciertas características relevantes de los trabajadores que sufrieron accidentes de trayecto durante el año 2014. En particular, se estudian las características demográficas y la situación regional de los accidentes de trayecto.

Sexo y edad

Los accidentes de trayecto son protagonizados en proporciones similares por hombres y mujeres (SUSESOS, 2015b). Al respecto, dada la menor participación de las mujeres en los ocupados, la tasa de accidentes de trayecto de las mujeres resulta ser mayor que los hombres (Figura 9). En efecto, en el año 2014 la tasa de accidentes de trayecto de los hombres es mayor en un 75% que la tasa de accidentes de trayecto de las mujeres.

Figura 9

Tasa de accidentes de trayecto según sexo
Mutualidades - 2014



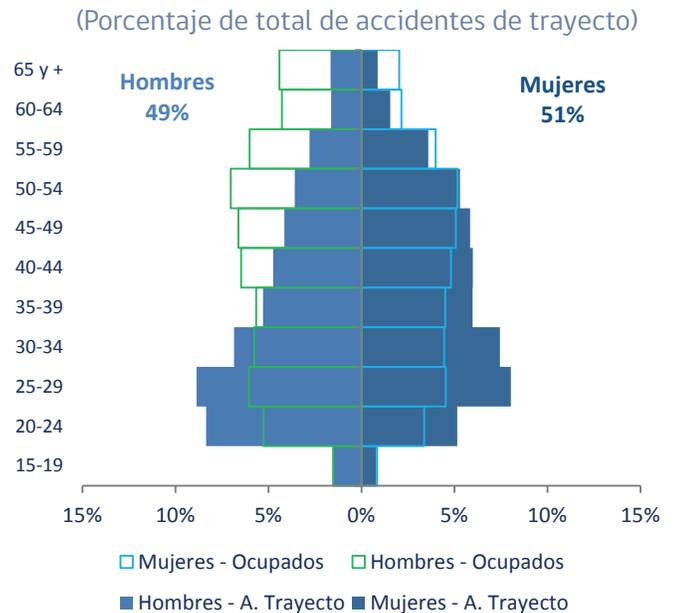
Fuente: Boletines Estadísticos SUSESOS

En segundo lugar, al comparar con la estructura demográfica de los ocupados se puede afirmar que en el caso de los hombres entre 20 y 29 años existe mayor riesgo de sufrir este tipo de eventos (Figura 10). Por su parte, en el caso de las mujeres se observa que la participación de los accidentes de trayecto en el grupo etario entre 20 y 49 años es mayor que su participación en los ocupados, destacando la mayor incidencia de accidentes de trayecto en mujeres entre los 25 y 34 años.

¹⁰ Se utiliza la edad de los ocupados debido a que esta variable no se encuentra disponible para los trabajadores protegidos por el Seguro de la Ley N° 16.744.

Figura 10

Distribución de accidentes de trayecto según sexo y edad¹⁰ / Mutualidades - 2014

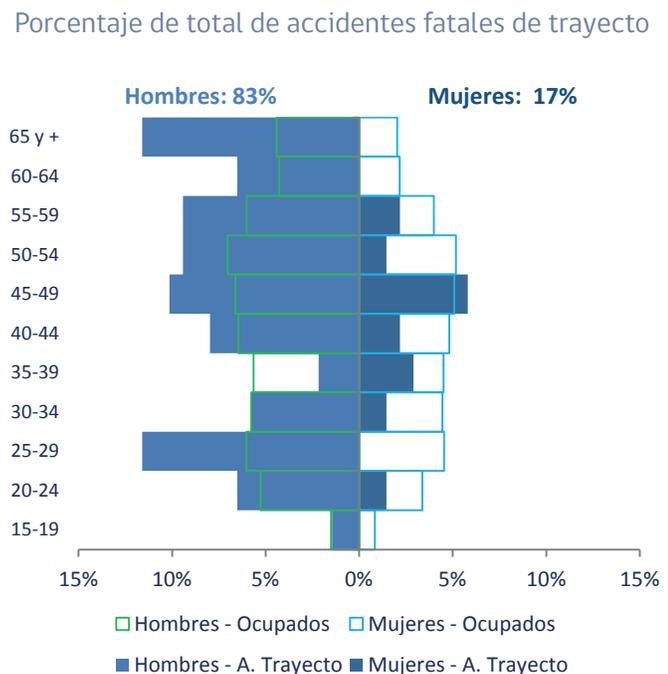


Fuente: SISESAT e INE

En tercer lugar, en el caso de los accidentes fatales de trayecto, en el año 2014 son mayoritariamente protagonizados por hombres (83%) (Figura 11). En términos de grupos etarios destaca la participación de los hombres entre 25 y 29 años y con más de 65 años en el total de accidentes fatales (12% del total de accidentes fatales de trayecto en ambos grupos etarios). En el caso de las mujeres destaca la participación del grupo etario entre 45 y 49 años (6% del total de accidentes fatales de trayecto en 2014).

Figura 11

Distribución de accidentes fatales de trayecto según sexo y edad / Mutualidades e ISL - 2014



Fuente: RALF e INE

Regiones

La Figura 12 muestra que los accidentes de trayecto se concentran en la Región Metropolitana. En efecto, en el año 2014 en la Región Metropolitana se produjeron 36.315 accidentes de trayecto, lo que equivale a 76% de los accidentes de trayecto en el país. Al considerar que los trabajadores protegidos en la Región Metropolitana representan a 64% del total de trabajadores cubiertos, es posible afirmar que existe una mayor incidencia de los accidentes de trayecto en esta región. Por tanto, la tasa de accidentes de trayecto alcanza a 1,2 por cada 100 trabajadores protegidos en la Región Metropolitana, siendo la tasa regional más alta¹¹. Lo anterior podría ser explicado por la duración y complejidad de traslado en esta región.

Figura 12
N° de accidentes de trayecto según región
Mutualidades - 2014



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Por su parte, en la Figura 13 se aprecia el número de accidentes fatales por región en el año 2014. También la Región Metropolitana presentó el mayor número de accidentes fatales de trayecto, concentrando un 41% de los accidentes fatales de trayecto ocurridos en el país en el año 2014. En cuanto a la letalidad de los accidentes de trayecto, es decir, qué proporción de los accidentes ocurridos tienen como desenlace la muerte del trabajador, destacan por su alta letalidad en los accidentes de trayecto en 2014 las regiones de Atacama, Aysén¹², Araucanía y Biobío.

Figura 13
N° de accidentes fatales de trayecto según región
Mutualidades e ISL - 2014



Fuente: RALF e INE

Por último y debido a que en la Región Metropolitana se concentran gran parte de los accidentes de trayecto (fatales y no fatales), a continuación se realiza una descripción con mayor detalle de los accidentes de trayecto que ocurren en esta región.

¹¹ Le siguen las regiones de Valparaíso y Magallanes

¹² Aysén presenta sólo un caso fatal en el año 2014 de un total de 75 accidentes de trayecto.

Región Metropolitana

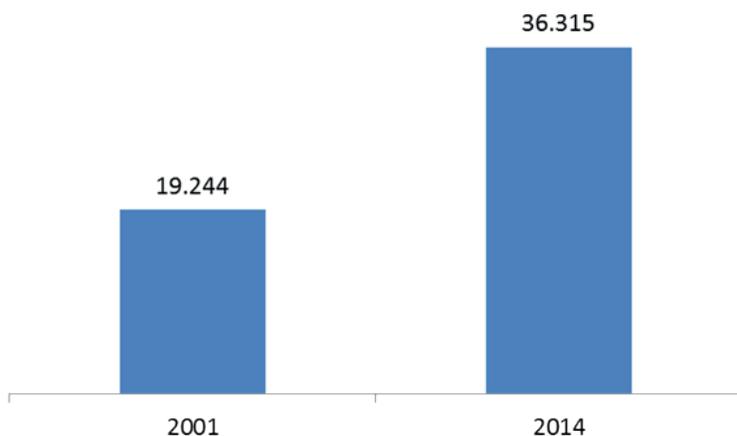
En primer lugar, es conveniente indicar que de acuerdo a la Encuesta de Origen y Destino de Viajes en el Gran Santiago realizada en 2001 y en 2012, se observa que en 2012 creció de forma muy importante los viajes en automóvil cuyo propósito era el trabajo. Los viajes totales en un día laboral en el Gran Santiago cuyo propósito es el trabajo crecieron 36% en 2012 respecto a 2001, mientras que los viajes en automóvil con el mismo propósito crecieron 63% en automóviles y tan sólo un 6% en transporte público¹³. Por otro lado, se evidenció un aumento explosivo de viajes en bicicleta cuyo propósito es el trabajo, con un crecimiento de 111% en el mismo periodo¹⁴ (SECTRA, 2015).

Otro antecedente que es conveniente tener en cuenta antes de analizar la evolución de los accidentes de trayecto en la Región Metropolitana, es el impacto que ha tenido la reforma al transporte público realizada en 2007 denominada Transantiago. Al respecto, se señala que el Transantiago, a pesar de sus problemas de diseño e implementación, ha tenido como impacto la disminución de los accidentes en que participa un bus. En particular, entre 2005 y 2010 se reporta una disminución relevante de los accidentes y muertes causadas por un bus de locomoción colectiva en Santiago (Figueroa, Gómez-Lobo, Jorquera, & Labrín, 2012).

En la Figura 14, se aprecia que el número de accidentes de trayecto alcanzaba a 19.244 en 2001 y que en 2014 se registraron 36.315 accidentes de trayecto, lo que equivale a un crecimiento de 189% en el periodo (5% de crecimiento promedio anual). Este crecimiento supera al aumento de viajes que se producen en Santiago entre 2001 y 2014, de acuerdo a SECTRA (2015). Una posible explicación para el aumento de los accidentes de trayecto podría ser el aumento de viajes en automóvil y, en menor medida, en bicicleta para desplazarse al trabajo. Sin embargo, una respuesta cabal a este tipo de interrogantes podrá entregarse en la medida que se cuente con información sistematizada de los accidentes de trayecto.

Figura 14

Accidentes trayecto en la Región Metropolitana Mutualidades - 2001 y 2014



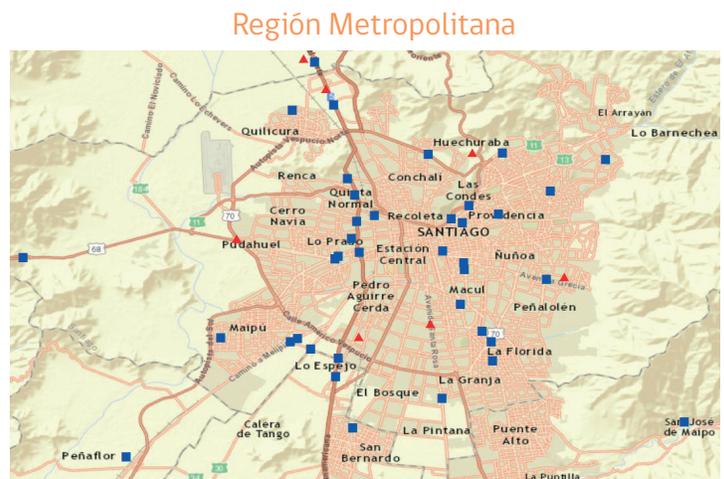
Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Considerando que la mayor parte de los trabajadores protegidos se concentra en la Región Metropolitana, no se aprecian diferencias importantes respecto a la situación nacional en variables como sexo o actividad económica, entre otras.

En relación a los accidentes fatales de trayecto, en la Figura 15 se aprecia la distribución geográfica y por sexo de los 57 accidentes fatales de trayecto ocurridos en la Región Metropolitana durante 2014. En dicho año, 7 accidentes fatales de trayecto fueron protagonizados por mujeres (12%). Adicionalmente, se aprecia que los accidentes fatales de trayecto se concentran en las comunas más centrales o Gran Santiago. Finalmente, cabe mencionar que aproximadamente 43% de los accidentes de trayecto ocurre en o cerca de carreteras o vías de alta circulación (ej: Panamericana norte, Américo Vespucio, etc.).

Figura 15

Accidentes fatales de trayecto en la Región Metropolitana / Mutualidades e ISL - 2014



Zoom Gran Santiago



▲ Mujer
■ Hombre

Fuente: Elaboración propia en base RALF-SISESAT

¹³ Adicionalmente, el tiempo de viaje también se incrementó entre 2001 y 2012.

¹⁴ Aunque sólo representan un 5% de los viajes por trabajo en el año 2012.

¹⁵ Mapas georreferenciados mediante software ArcMap.

Conclusión

En base a la información presentada en este reporte, se observa una tendencia creciente en el número de accidentes de trayecto, una mayor participación de los accidentes de trayecto en relación a los accidentes del trabajo y una mantención de la tasa de accidente de trayecto (en contraste con la caída en la tasa de accidentes del trabajo). Adicionalmente, se constata una mayor gravedad relativa de los accidentes de trayecto, en particular, los accidentes de trayecto resultan más letales que los accidentes del trabajo. Por otro lado, generan más días perdidos y representan una mayor proporción de las pensiones de incapacidad a medida que aumenta el grado de incapacidad.

Además, si bien son protagonizados en proporciones similares por hombres y mujeres, dada la menor participación de las mujeres en los ocupados, la incidencia de estos accidentes entre las mujeres es mayor. También, se observa que existe un mayor riesgo de sufrir este tipo de eventos en hombres entre los 20 y 29 años y entre 25 y 34 años en el caso de las mujeres.

En la Región Metropolitana, región donde se concentra la mayor parte de los accidentes de trayecto en nuestro país, se observa un aumento relevante en el número de estos accidentes entre el año 2001 y 2014. Adicionalmente, se tiene que los accidentes fatales de trayecto se concentran en el Gran Santiago y en vías de alta circulación de automóviles.

Para prevenir este tipo de accidentes es vital contar con información sistematizada respecto a las características de los mismos (forma del accidente, causa externa, agente material e intencionalidad¹⁶). Esto permitiría identificar, por ejemplo, si el aumento de los viajes en automóvil y bicicleta en la Región Metropolitana pueden explicar el crecimiento de los accidentes de trayecto entre 2001 y 2014.

Del mismo modo, se debiesen aumentar los esfuerzos para evitar la ocurrencia de accidentes cuando los trabajadores se desplazan hacia y desde sus lugares de trabajo. En particular, cuando en nuestro país los esfuerzos por reducir los accidentes del trabajo han gozado de un relativo éxito, medido como la disminución de la tasa de accidente del trabajo, queda mucho espacio para el desarrollo de una estrategia global para reducir los accidentes de trayecto. En este sentido, durante 2015 la Superintendencia de Seguridad Social ha definido que las Mutualidades realicen esfuerzos de difusión conjunta. En 2015 se centrarán en aspectos de difusión de derechos y en 2016 en temas relacionados a accidentes de trayecto, especialmente en aspectos de transporte. La evidencia internacional señala que en la mayoría de los países en que se han asumido estrategias serias para reducir el riesgo laboral-vial se ha utilizado un enfoque sistémico, con la participación de distintos actores (trabajadores y empresas) y distintas instancias gubernamentales coordinadas (Transporte-Trabajo-Salud).

¹⁶ A partir del año 2015 la Superintendencia recibirá información codificada respecto a las características de los accidentes, tanto del trabajo como de trayecto, desde los organismos administradores.

Referencias

- Bin, N. R. (2014). Editorial Rising Trend of Work-related Commuting Accidents, Deaths, Injuries and Disabilities in Developing Countries: A Case Study of Malaysia. *Industrial Health*, 52(4), 275.
- Figuroa, E., Gómez-Lobo, A., Jorquera, P., & Labrín, F. (2012). Develando econométricamente los impactos del Transantiago en la contaminación atmosférica de Santiago de Chile. Santiago.
- Frenda, A. (2010). Statistical analysis of accidents at work in the international context (No. 31420). Retrieved from <http://mpr.ub.uni-muenchen.de/31420/>
- Hoe, V. (2014). 0254 Commuting Accident in Malaysia: Are we doing enough? *Occupational and Environmental Medicine*, 71(Suppl 1), A94-A94.
- INSHT. (2013). Informe anual de accidentes del trabajo en España.
- Marovic, F. (2007). National Safety and Health Profile in the Republic of Croatia.
- Munich Re Group. (2004). Commuting accidents A challenge for workers' compensation systems.
- Portoles, C., Catot, N., & Benavides, F. G. (2007). Lesiones por accidentes de trabajo asociados al tráfico en Cataluña, 2001-2002. *Gac Sanit*.
- PRAISE. (2010). Preventing Road Accidents and injuries for the Safety of Employees (No. 4).
- SECTRA. (2015). Encuesta de Origen y Destino de Viajes en el Gran Santiago 2012.
- Statistics Finland. (2014). Number of accidents at work in Finland 139,000 in 2012. Retrieved May 8, 2015, from http://www.stat.fi/ti/til/tta/p/2012/tta-p_2012_2014-11-28_tie_001_en.html
- SUSESO. (2015a). Boletín Estadístico.
- SUSESO. (2015b). Informe Anual Estadísticas sobre Seguridad y Salud en el Trabajo 2014.
- SWEA. (2007). The Swedish Information System on Occupational Accidents and Work-related Diseases.
- Verdeguer Cuesta, M. (2011). Accidentes in itinere y en misión: Implantación y desarrollo de campañas de sensibilización en la Comunidad Valenciana.
- WHO. (2012). Country Profile of Occupational Health System in Germany.

Coyuntura en la seguridad y salud en el trabajo



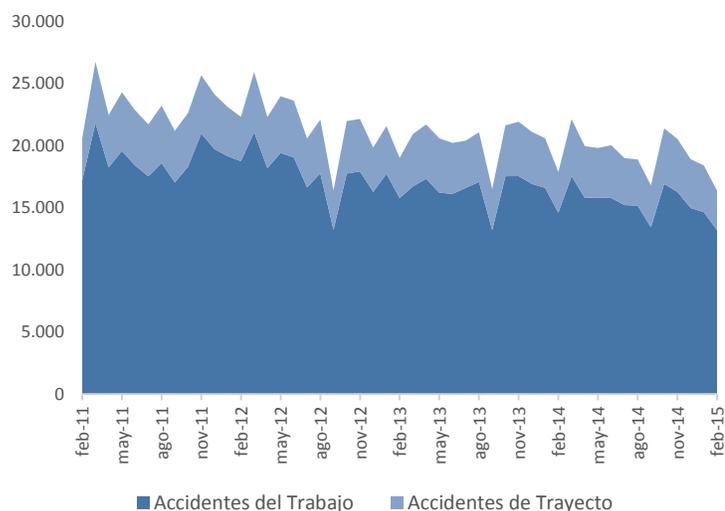
Accidentes del Trabajo y de Trayecto

Evolución mensual

En el mes de febrero de 2015 se produjeron un total de 16.632 accidentes del trabajo y de trayecto en las mutualidades. En dicho mes ocurrieron 13.172 accidentes del trabajo, lo que corresponde a 81% de los accidentes totales. Por su parte, los accidentes de trayecto fueron 3.190 en febrero de 2015, lo que representa a un 19% de los accidentes laborales de ese mes.

En relación a febrero de 2014, se produjo una disminución de 8,4% en los accidentes totales. En particular, los accidentes del trabajo evidenciaron una caída de 9,6% respecto a febrero de 2014, mientras que los accidentes de trayecto presentaron una disminución de 2,9% en relación al mismo mes del año anterior.

Accidentes del trabajo y trayecto en mutualidades
Febrero de 2011 - Febrero de 2015

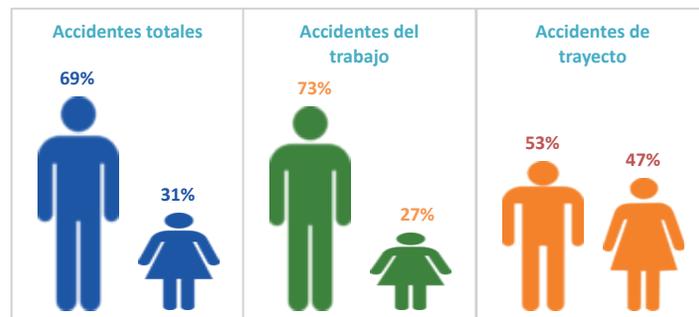


Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Sexo

El 69% de los accidentes totales fueron protagonizados por hombres en febrero de 2015. En el caso de los accidentes del trabajo, 73% de estos eventos fueron sufridos por hombres y 27% por mujeres. Por su parte, los accidentes de trayecto se distribuyen en proporciones similares, con un 53% de los accidentes de trayecto sufridos por hombres y 47% por mujeres en febrero de 2015.

Distribución por sexo de accidentes en mutualidades
Febrero de 2015

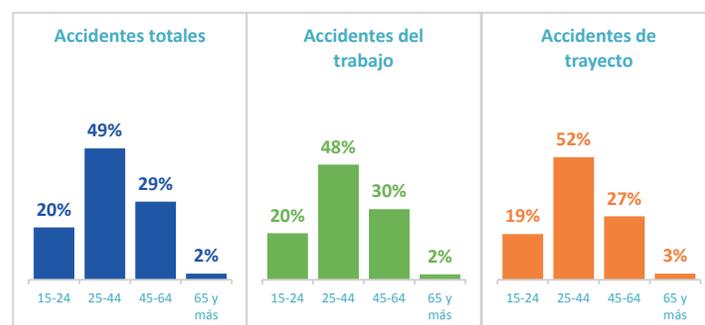


Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Edad

Las personas entre 25 y 44 años son el grupo etario que sufre una mayor proporción de los accidentes totales en febrero de 2015. En efecto, 49% de los accidentes totales fueron sufridos por personas entre 25 y 44 años en dicho mes. Al respecto, no se observan grandes diferencias en la distribución por edad entre accidentes del trabajo y de trayecto.

Distribución por edad de accidentes en mutualidades
Febrero de 2015

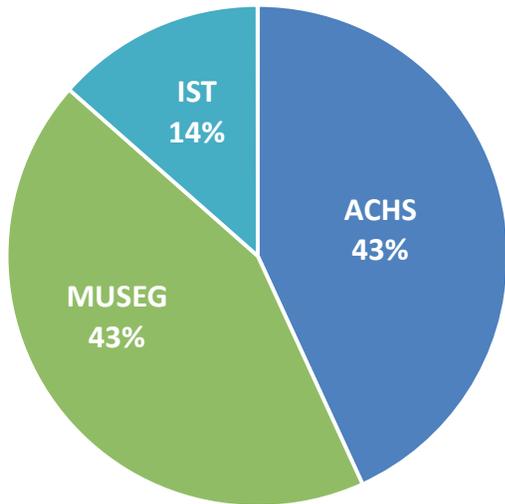


Fuente: SISESAT

Mutualidades

En el mes de febrero de 2015 los accidentes del trabajo se produjeron mayoritariamente en trabajadores protegidos de la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS) y de la Mutual de Seguridad (MUSEG), con un 43% del total de accidentes cada una. En el caso del IST, un 14% de los accidentes del trabajo fueron protagonizados por trabajadores protegidos por este organismo administrador en febrero de 2015.

Distribución de accidentes del trabajo por mutualidad Febrero de 2015



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Actividad económica

La actividad Servicios es la que presenta el mayor número de accidentes del trabajo en febrero de 2015.

Al comparar con febrero de 2014, se registró una disminución en el número de accidentes del trabajo en la mayoría de las actividades económicas, con la excepción de Agricultura y Minería. Al respecto, sobresalen las caídas de los accidentes en las actividades Transportes (-18%) e Industria (-13%) y el aumento registrado en la Minería (15%).

Accidentes del trabajo por actividad económica en mutualidades / Febrero de 2015

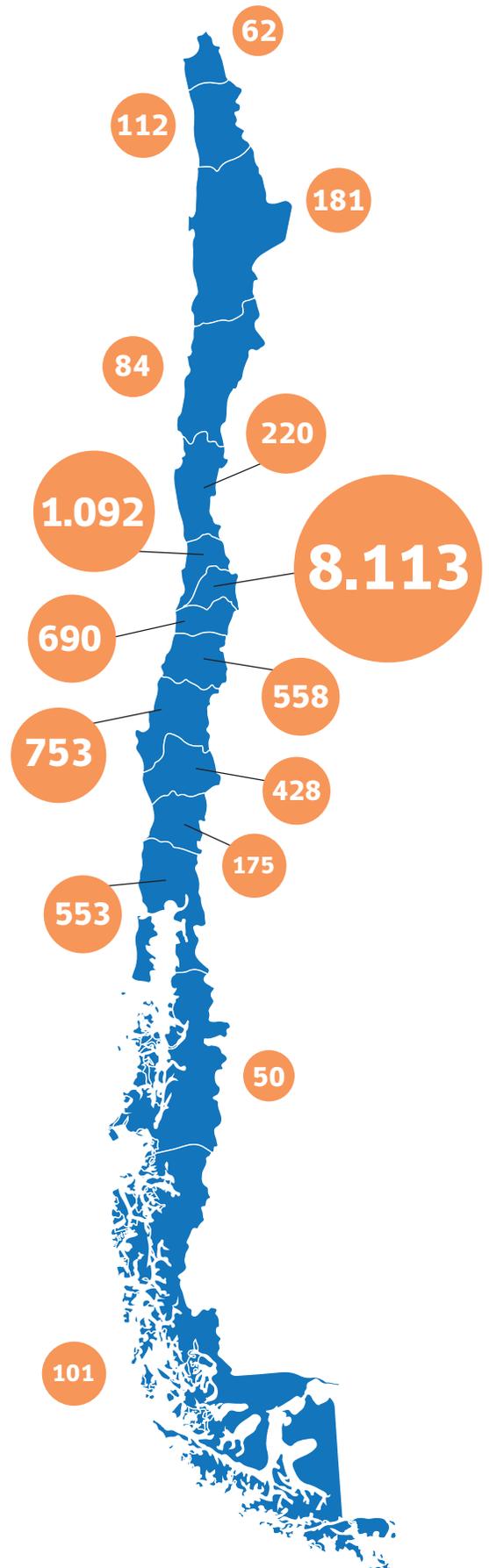


Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Región

La región que registra el mayor número de accidentes del trabajo en febrero de 2015 es la Región Metropolitana con 8.113, lo que es consistente con el tamaño de su fuerza de trabajo. Cabe destacar que en términos interanuales, en febrero de 2015 la mayoría de las regiones evidenciaron una disminución en los accidentes del trabajo, destacando la caída en la Región de Arica y Parinacota (-18%) y Región de Magallanes (-17%). Por otro lado, sobresalen los aumentos en los accidentes del trabajo producidos en la Región de Aysén (39%) y en la Región de Atacama (25%).

Accidentes del trabajo por región en mutualidades Febrero de 2015



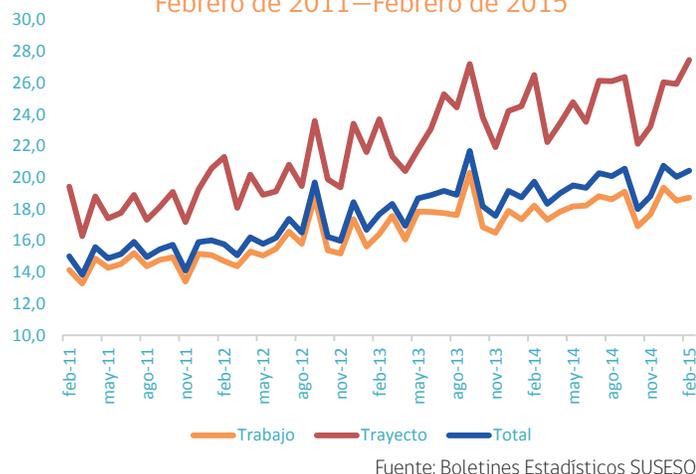
Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Días perdidos por accidentes

En el mes de febrero de 2015 se registraron 20 días perdidos promedio por cada accidente. Al comparar esta cifra con el mismo mes del año anterior, se produce un aumento de 3,5% en este indicador.

Por su parte, los días perdidos promedio por cada accidente del trabajo fueron 19 en febrero de 2015, lo que representa un crecimiento de 2,8% en relación a febrero de 2014. En el caso de los accidentes de trayecto, estos generaron 27 días perdidos promedio en febrero de 2015, lo que se traduce en un crecimiento de 3,6% respecto al mismo mes del año anterior.

Días perdidos promedio por accidentes en mutualidades Febrero de 2011–Febrero de 2015



Días perdidos por accidentes según actividad económica

La actividad económica con la mayor cantidad de días perdidos promedio por cada accidente del trabajo fue Minería con 32,9 días perdidos promedio en febrero de 2015. Por otro lado, Servicios, Agricultura y Comercio se sitúan bajo el promedio nacional de días perdidos promedio para el mes de febrero de 2015.

La mayoría de las actividades económicas en febrero de 2015 presentaron un aumento en los días promedio por accidente del trabajo al compararse con el mismo mes del año anterior. La excepción para lo anterior fue Minería (-21%) y Agricultura (-1%).

Días perdidos promedio por accidentes del trabajo según actividad económica en Mutualidades Febrero de 2015



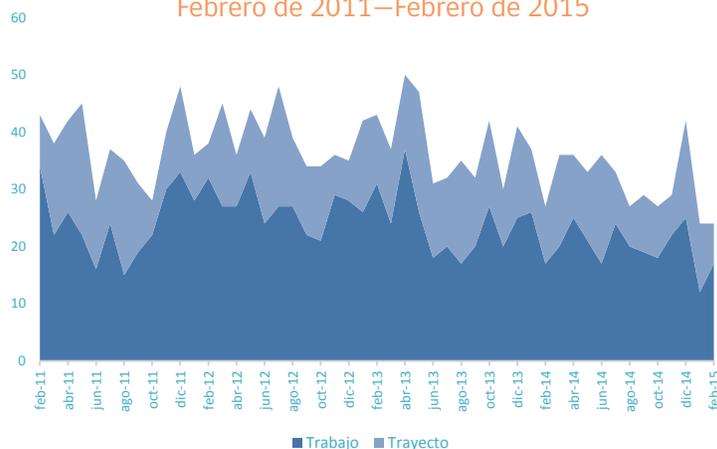
Accidentes fatales¹

Evolución mensual

En febrero de 2015 se han calificado 24 accidentes fatales, los cuales se desglosan en 17 accidentes del trabajo (71%) y 7 accidentes de trayecto (29%)². La cifra de accidentes fatales de febrero de 2015 es menor en tres casos respecto a lo sucedido en el mismo mes del año anterior. Esta disminución corresponde a tres casos menos de accidentes de trayecto.

Adicionalmente, los accidentes fatales del trabajo y trayecto en febrero de 2015 son protagonizados en su totalidad por hombres.

Accidentes fatales del trabajo y trayecto Mutualidades e ISL Febrero de 2011–Febrero de 2015



Actividad económica

La actividad económica con mayor cantidad de accidentes fatales del trabajo en febrero de 2015 fue Construcción. En el caso de los accidentes de trayecto, el mayor número de accidentes fatales se produce en Servicios en dicho mes.

Al comparar con febrero de 2014 se puede observar que en el caso de los accidentes del trabajo es Construcción la actividad económica que registró el mayor aumento en los casos fatales, mientras que las mayores disminuciones se produjeron en Minería, Comercio y Transporte. En relación a los accidentes de trayecto, sobresale la disminución de los casos fatales en Construcción.

¹ Cifras actualizadas al 4 de mayo de 2015.

² Cabe resaltar que estas cifras son provisionales y se modificarán debido a que existen casos de accidentes fatales que a la fecha del informe aún se encuentran en proceso de calificación.

Accidentes fatales del trabajo y trayecto según actividad económica

Mutualidades e ISL
Febrero de 2014 y febrero de 2015

	Accidentes fatales del trabajo			Accidentes fatales de trayecto		
	Febrero de 2014 (1)	Febrero de 2015 (2)	Diferencia (2) - (1)	Febrero de 2014 (3)	Febrero de 2015 (4)	Diferencia (4) - (3)
Agricultura	3	4	1		1	1
Minería	3	1	-2			0
Industria	1	1	0	1		-1
EGA ³			0			0
Construcción	3	6	3	5	1	-4
Comercio	4	2	-2	2	1	-1
Transporte	3	1	-2		1	1
Servicios	2	2	0	2	3	1
Total	17	17	0	10	7	-3

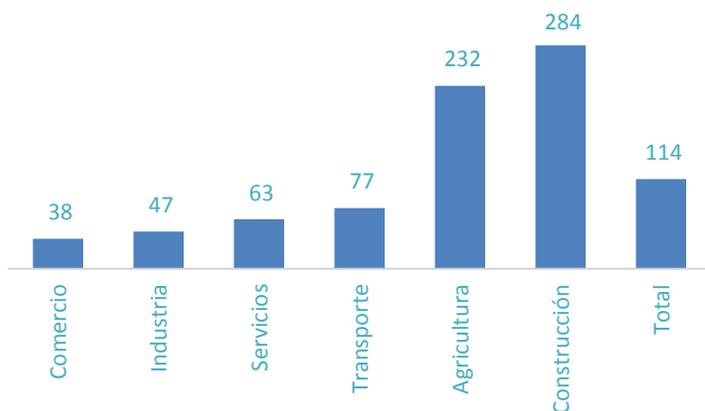
Fuente: RALF SISESAT

El índice de letalidad⁴ indica que en nuestro país durante el mes de febrero de 2015 ocurrieron 114 casos fatales cada 100.000 accidentes del trabajo. Al respecto, la actividad Construcción es la que registra la mayor proporción de accidentes fatales del trabajo respecto al total de accidentes del trabajo. Por otro lado, la actividad Comercio es la que registra la menor letalidad en sus accidentes del trabajo⁵.

Letalidad de accidentes del trabajo según actividad económica en mutualidades⁶

Febrero de 2015

(accidentes fatales del trabajo / accidentes del trabajo) x 100.000



Fuente: RALF SISESAT

³ Electricidad, Gas y Agua.

⁴ Número de casos fatales cada 100.000 accidentes.

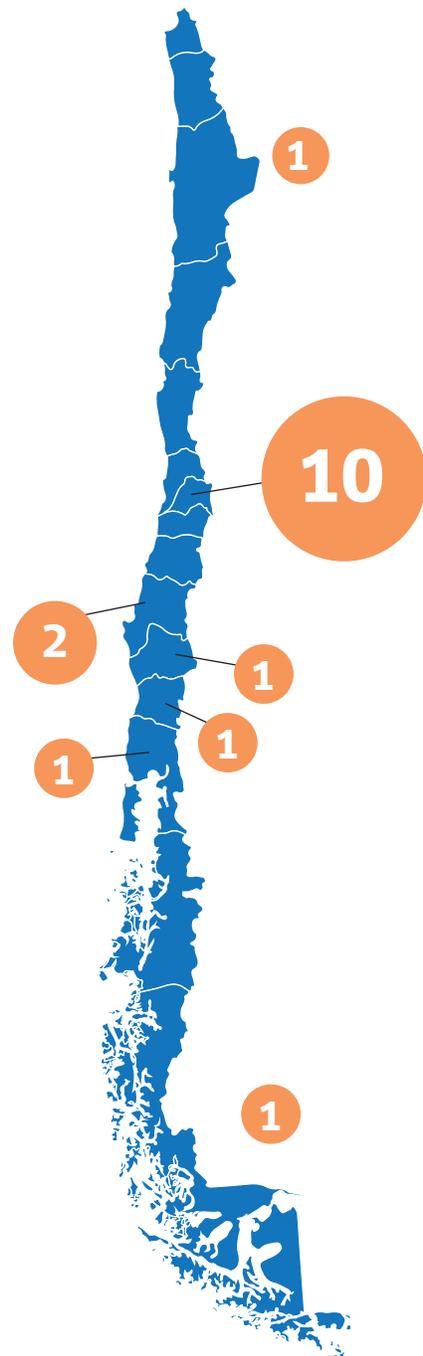
⁵ En la figura no aparece Electricidad, Gas y Agua pues no presentan accidentes fatales en febrero de 2015. En el caso de Minería también se excluye de la figura ya que el caso fatal de accidente del trabajo ocurrido en febrero de 2015 corresponde al ISL.

⁶ No es posible incluir al ISL, ya que no cuenta con datos de accidentes del trabajo para este organismo administrador.

Región

En febrero de 2015, la región que presentó la mayor cantidad de accidentes fatales del trabajo fue la Región Metropolitana con 10 casos. En el mencionado mes, la Región del Biobío registró 2 accidentes fatales del trabajo. Por último, las regiones de Antofagasta, Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Magallanes presentaron un caso fatal de accidente del trabajo cada una.

Accidentes fatales del trabajo por región Mutualidades e ISL Febrero de 2015



Fuente: RALF SISESAT

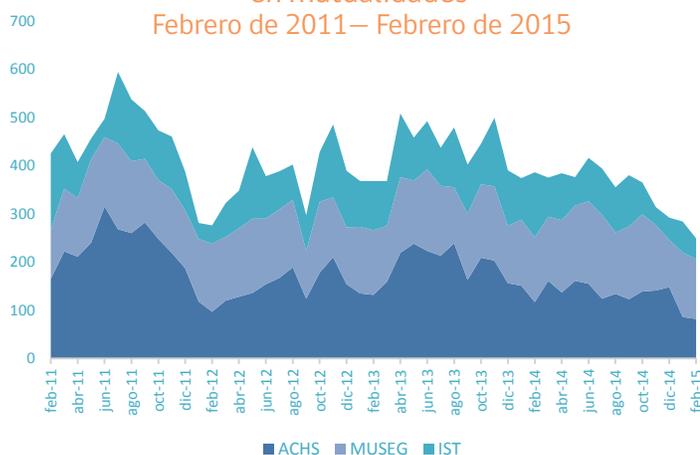
Enfermedades profesionales

Evolución mensual

En febrero de 2015 se diagnosticaron 249 enfermedades profesionales en las mutualidades, lo que implicó una caída de 35% en relación a febrero de 2014. En el mismo sentido, se registró una disminución de 12% al comparar las enfermedades diagnosticadas en febrero de 2015 respecto al mes anterior (enero de 2015).

La caída interanual registrada en febrero de 2015 en los diagnósticos de enfermedades profesionales se produce en todas las mutualidades, destacando la disminución del IST (-68%). En el caso de la ACHS y la MUSEG, evidenciaron una caída de 30% y 7% respectivamente en los diagnósticos de enfermedades profesionales.

Enfermedades profesionales diagnosticadas en mutualidades
Febrero de 2011– Febrero de 2015



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

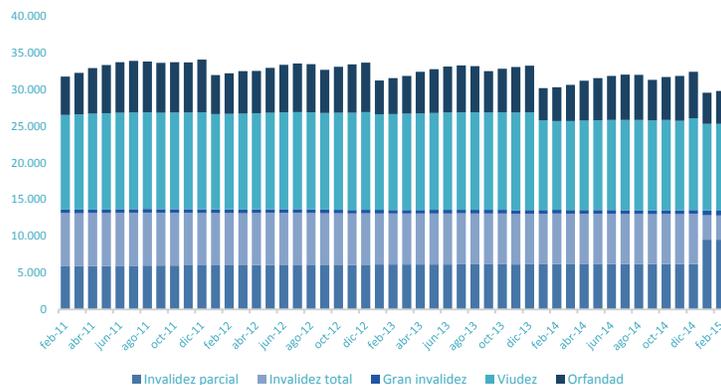
Prestaciones económicas

Pensiones vigentes

En febrero de 2015 se encontraban vigentes 31.347 pensiones por concepto de Invalidez parcial (9.520), Invalidez total (3.318), Gran invalidez (634), Viudez (11.846), Madres de hijo de filiación no matrimonial (1.194), Orfandad (4.485) y Otras pensiones (350).

En comparación con el mismo mes del año anterior, se produjo una reducción de 2% de las pensiones vigentes, lo que se explica principalmente por la caída en las pensiones vigentes de viudez⁷.

Pensiones vigentes de la Ley N° 16.744
Mutualidades e ISL
Febrero de 2011–Febrero de 2015



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Subsidios e indemnizaciones

En febrero de 2015 se iniciaron 22.924 subsidios por accidentes del trabajo, trayecto y enfermedades profesionales en las Mutualidades e ISL. Dicha cifra registró un crecimiento de 20% respecto a febrero de 2014.

Por otro lado, el número de indemnizaciones por accidentes del trabajo, trayecto y enfermedades profesionales fue de 190 en febrero de 2015, con una disminución de 12% respecto a febrero de 2014.

Monto de beneficios

El monto promedio pagado por día de subsidio ascendió a \$ 16.597 en febrero de 2015. Por su parte, el monto promedio pagado por indemnización fue de 2 millones 644 mil pesos en febrero de 2015. Por último, el monto promedio pagado por pensiones osciló entre \$ 64.480 (Orfandad) y \$361.698 (Gran invalidez) en el mismo mes.

Monto promedio de beneficios y días pagados por subsidios Mutualidades e ISL (\$ de febrero de 2015)⁸

	feb-2014	mar-2014	abr-2014	may-2014	jun-2014	jul-2014	ago-2014	sep-2014	oct-2014	nov-2014	dic-2014	ene-2015	feb-2015
Monto promedio pagado por día de subsidio ⁹ (\$)	16.346	16.160	16.401	16.185	16.634	16.295	16.629	16.460	16.399	17.384	17.047	16.636	16.597
Monto promedio pagado por indemnización ^{10,11} (\$)	2.887.696	3.001.008	3.364.622	2.759.965	2.795.035	2.584.471	2.383.479	2.681.720	2.495.632	2.622.411	2.504.034	2.673.243	2.644.544
Monto promedio de pensiones vigentes ¹² (\$)	159.846	157.312	158.607	154.607	154.021	151.101	150.861	151.912	149.050	149.434	160.662	163.741	160.776
Invalidez parcial	165.578	159.797	161.951	163.650	162.529	156.961	160.543	161.258	155.882	162.392	174.191	179.124	173.703
Invalidez total	236.599	236.059	233.900	233.250	237.477	232.776	232.808	231.017	227.827	228.187	242.929	289.566	283.619
Gran invalidez	380.996	376.662	376.469	374.277	396.653	409.818	375.202	383.446	372.814	374.843	399.225	359.707	361.698
Viudez	147.484	145.892	147.153	144.142	143.681	144.110	142.711	141.730	140.427	140.718	151.442	151.605	151.080
Orfandad	63.554	67.264	80.957	68.212	63.437	60.559	61.012	60.160	62.318	62.103	69.439	62.066	64.480

⁷ En enero de 2015, el ISL comenzó a informar de manera desagregada las pensiones por invalidez. Lo anterior, implicó un quiebre en la serie debido a que anteriormente informaba todas las pensiones de invalidez como pensiones de invalidez total.

⁸ Para deflactar se utiliza el IPC

⁹ Monto de subsidios pagados / N° de días de subsidios pagados

¹⁰ Monto total de indemnizaciones pagadas / N° de indemnizaciones pagadas

¹¹ Incluye administración delegada

¹² Monto total de pensiones vigentes pagadas / N° de pensiones vigentes

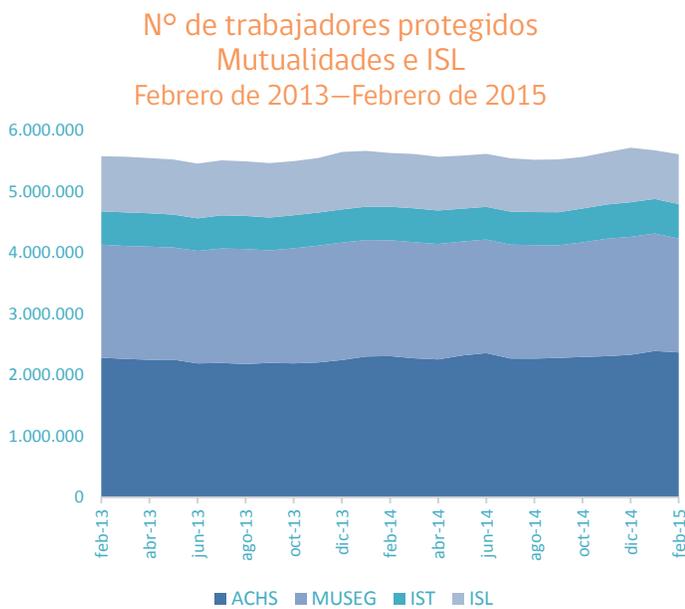
Cobertura

Evolución mensual

Los trabajadores protegidos por el seguro de la Ley N° 16.744 en febrero de 2015 fueron 5.604.711 en las Mutualidades e ISL, lo que equivale a 70% de los trabajadores ocupados en el país.

Lo anterior, implicó una disminución de 0,4% o de 20.541 trabajadores menos que en febrero de 2014. Al desglosar por organismo administrador, destaca la disminución de trabajadores protegidos en el ISL con una caída de 7% respecto a febrero de 2014. Por su parte, la MUSEG evidenció una caída de 2% en sus trabajadores protegidos en febrero de 2015 respecto al mismo mes del año anterior. Por otro lado, la ACHS y el IST presentaron un crecimiento anual de 3% en sus trabajadores protegidos.

En relación a la participación de los distintos organismos administradores, en febrero de 2015 la ACHS concentró a 42% de los trabajadores protegidos. Por su parte, la MUSEG, ISL e IST protegen a 33%, 15% y 10% de los trabajadores, respectivamente.



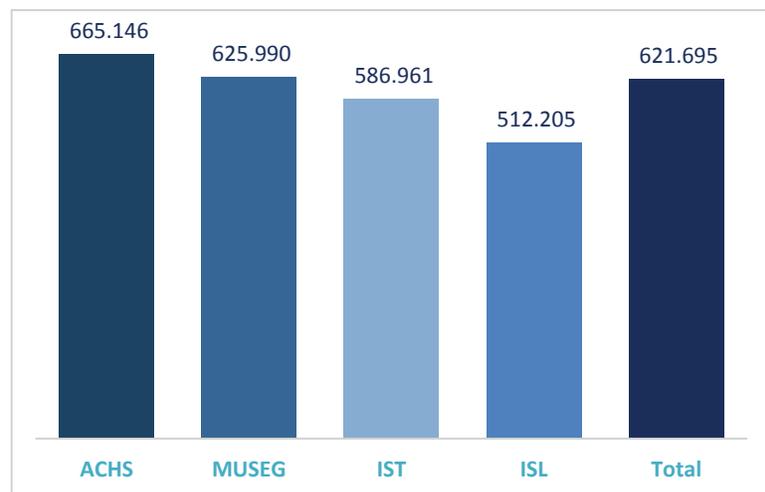
Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

Remuneraciones

En febrero de 2015 la remuneración imponible promedio de los cotizantes del seguro de la Ley N° 16.744 fue de \$ 621.695. Lo anterior, constituye un aumento de 5,2% en términos reales respecto a febrero de 2014¹³.

El organismo administrador con mayor remuneración imponible promedio es la ACHS con \$ 665.146 en febrero de 2015. Por otro lado, el ISL presenta la menor remuneración imponible promedio por cada trabajador cotizante con \$512.205.

Remuneración promedio en mutualidades e ISL Febrero de 2015 (Remuneración Imponible / Cotizantes)



Fuente: Boletines Estadísticos SUSESO

¹³ Para deflactar se utiliza IPC.

Conoce otras publicaciones, investigaciones y proyectos en www.suseso.cl



puedes solicitar este boletín al correo publicaciones@suseso.cl