



Principales Indicadores de la Seguridad Vial con Perspectiva de Género en Argentina

Reducción informe “Seguridad Vial
con Perspectiva de Género” | Marzo 2023

argentina.gob.ar/seguridadvial

   @InfoSegVial

SEGURO
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

SEGURO
VIAL

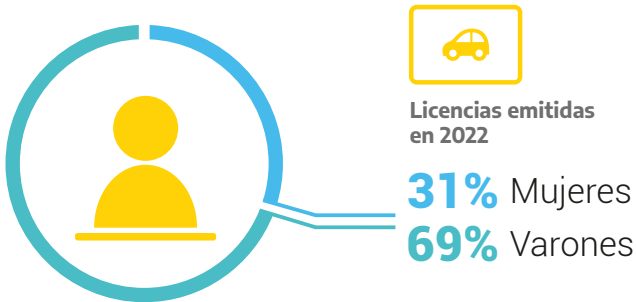


Ministerio de Transporte
Argentina

/// Acceso a licencias de conducir

En Argentina, la conducción continúa siendo una actividad principalmente masculina.

De las licencias vigentes a la fecha, solo el 35% pertenece a mujeres y en la vía pública sólo 2 de cada 10 ocupa el lugar de conductora en los vehículos. Sin embargo, durante los últimos años la participación femenina en la conducción demuestra una tendencia creciente. Entre 2019 a 2022 la emisión de la LNC para mujeres pasó del 28% al 31% y si se consideran solo las LNC originales el dato para las mujeres asciende al 40%.



En cuanto a las clases de licencias vigentes a la fecha, cabe mencionar que casi 3 de cada 10 licencias clase A 1 (motos) corresponde a una mujer, dato similar a la participación de las mujeres en las clases B de autos (35%). Si bien la conducción de motocicletas continúa siendo eminentemente masculina, las mujeres cada vez más se animan a este tipo de vehículo.





Respecto a las licencias vinculadas con el transporte de cargas y pasajeros, se observa que las mujeres aún no acceden. Es decir que como actividad profesional se trata de una actividad que continúa siendo exclusivamente masculina.

Dentro de la baja participación de las mujeres en este tipo de licencias (0,6%) la mayor ocupación se evidencia en el transporte de cargas generales (43%) y en el de pasajeros (48%), siendo que las mercancías peligrosas solo representan el 10%.

Es casi nula la representación de las mujeres entre las LiNTI vigentes: solo el 0,6% de estas licencias corresponde a ellas.

En conductoras/es de motos, las mujeres usan menos el casco que los varones (60,7% vs. 70,6% respectivamente). Inversamente, cuando ocupan la posición de acompañantes en moto, las mujeres viajan más protegidas por el uso del casco que los varones (43,2% vs. 39,7% respectivamente). No obstante, en la posición de acompañantes (ocupada fundamentalmente por mujeres) el uso del casco es significativamente menor (42%) respecto de la de conductor/a (68,7%), la cual es asumida en su mayoría por varones (78,7%).

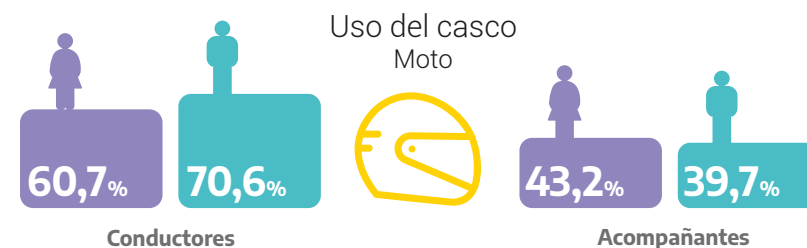
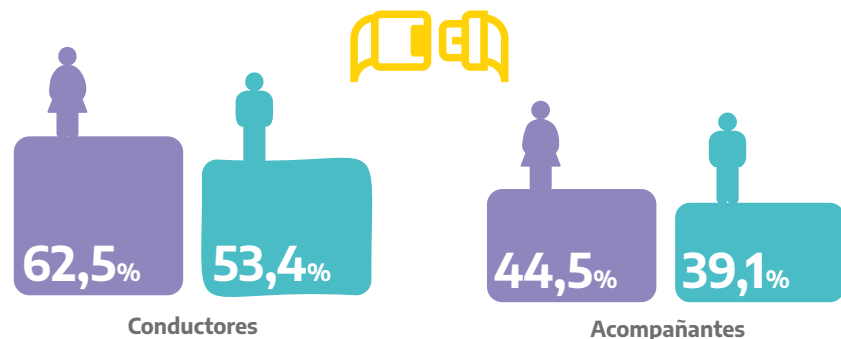
Esto se traduce en una mayor exposición al riesgo de las mujeres que circulan como acompañantes en motocicletas ante la eventualidad de la ocurrencia de un siniestro vial.

Sin embargo, vale destacar que estudios observacionales de la conducta vial realizados en diferentes localidades del país durante el período 2021-2022 comienzan a dar cuenta de una tendencia en la que las mujeres utilizan cada vez más el casco como conductoras de moto e incluso su uso llega a superar al de los varones en algunas jurisdicciones.

Uso de elementos de seguridad

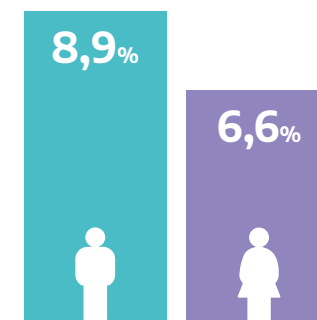
Con respecto al uso de cinturón de seguridad en la conducción de automóviles, las mujeres lo utilizan más (62,5%) que los varones

Uso del cinturón



En cuanto a la conducción de bicicletas, el uso de casco es levemente mayor entre los varones (8,9%) respecto de las mujeres (6,6%).

Uso del casco Bici

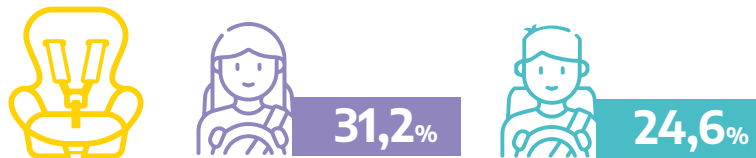


Otros factores de riesgo de la seguridad vial

El rol feminizado se despliega fundamentalmente en el terreno del traslado de niñas, niños y adolescentes, siendo este comportamiento parte de su asociación con los cuidados infantiles. Si bien las mujeres participan de apenas un 20% en la conducción, cuando se trasladan niñas, niños y adolescentes los porcentajes de conductoras aumenta. Este valor asciende al 28% tratándose de vehículos de 4 ruedas que trasladan niñas/os y al 36% en el caso de las motos que trasladan NNA.

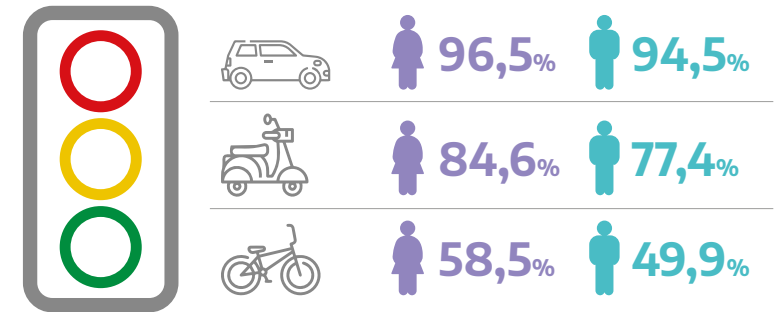


Asimismo, cuando la conductora de autos es mujer, los niños/as viajan más protegidos al usar el sistema de retención infantil (31,2%) que cuando conduce un varón (24,6%). Respecto al traslado de menores en motocicleta y al uso de casco por parte de éstos (27,8%), no se observan diferencias en cuanto el género del conductor/a.



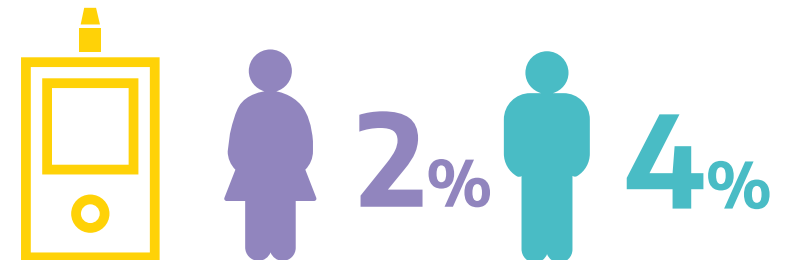
Las mujeres son más respetuosas de las señales del semáforo que los varones, tanto en calidad de conductoras de automóviles (96,5% vs. 94,5% respectivamente), motos (84,6% vs. 77,4% respectivamente) y bicicletas (58,5% vs 49,9%, respectivamente).

Respeto al semáforo



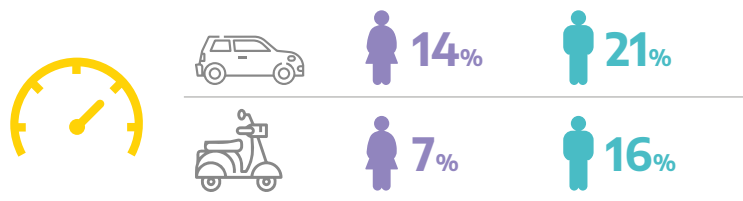
Analizando el consumo de alcohol previo a la conducción de vehículos, se detectan niveles más bajos entre las mujeres con respecto a los varones. Los datos actuales de controles de alcoholemia del período diciembre 2020 a febrero 2023 indican que la prevalencia de alcoholemias positivas entre los varones es el doble que entre las mujeres (4% vs. 2% respectivamente).

Consumo de alcohol



Las mujeres declaran mayor conciencia del riesgo por exceso de velocidad que los varones (69% vs 60% respectivamente), mientras que, los varones, declaran mayor frecuencia de conducción superando los límites de velocidad permitidos que las mujeres para todos los tipos de vías de circulación: en conductores/as de autos 21% vs. 14% respectivamente y en conductores/as de motos 16% vs. 7% respectivamente.

Conducción superando los límites de velocidad



En cuanto a las infracciones de tránsito durante el 2022, las mismas ascendieron a 733.088 según el SINAI (Sistema Nacional de Infracciones). Aquellas registradas a los varones superan ampliamente a las infracciones de las mujeres: siete de cada diez son masculinas. Esto se debe a que, como la calle se encuentra comandada por los varones, estos se encuentran más expuestos al tránsito.



Infracciones

Sin embargo, el peso estimado de las infracciones registrada por género es mayor entre las mujeres que entre los varones. Si bien el mal estacionamiento es la categoría más recurrente para ambos géneros, las mujeres superan en ésta a los varones, mientras que, el exceso de velocidad, que es la segunda más recurrente, destaca más entre los varones respecto de las mujeres.

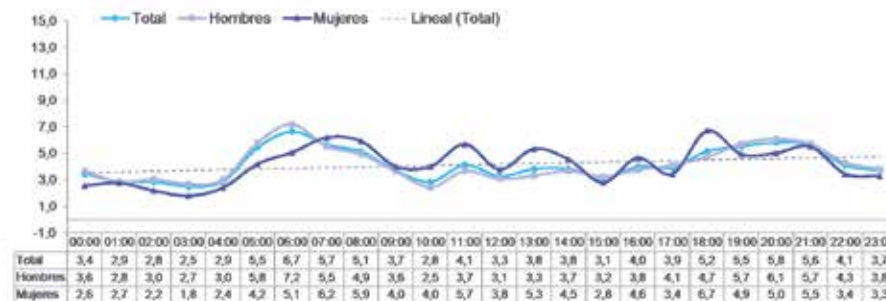
Siniestralidad vial

Con relación a las víctimas de la siniestralidad vial, 3 de cada 4 víctimas fatales son varones. Los ocupantes de motos continúan siendo la principal víctima fatal y con mayor presencia entre los varones. Entre las mujeres, las ocupantes de automóviles son la principal víctima fatal, 4 de cada 10 se trasladan en este tipo de vehículos. También las mujeres destacan como víctimas fatales en tanto peatonas.

Las víctimas fatales en mayor medida se encuentran en el rol de la conducción (64%), principalmente entre los varones (74%).

Entre las mujeres, en cambio, disminuye este rol, trasladándose en mayor medida como acompañantes (50%).

Se observa que el mayor pico de siniestralidad vial ocurre entre la 5 y las 7 de la mañana y entre las 19 y 21 horas. Cuando se analiza la participación de las mujeres, se evidencian picos marcados entre las 7 y 8 de la mañana, las 11 y 13 horas y las 18 horas. Estos momentos podrían estar relacionados con actividades de cuidado infantil con horarios de ingreso y egreso escolar.



La edad de las víctimas viales totales demuestra el mismo patrón entre ambos géneros, con una mayor concentración entre los 15 y 34 años. Sin embargo, entre las mujeres tiene mayor peso relativo las niñas menores de 14 años, 1 de cada 10 mujeres fallecidas



En cuanto al tipo de vehículo, la moto es el principal tipo de usuario resultante como víctima entre ambos géneros. Sin embargo, al observar las víctimas fatales, entre las mujeres tiene mayor participación el automóvil y la condición de peatona. Las víctimas varones se relacionan con la posición de la conducción y las mujeres con la de acompañante.

Con respecto a los horarios de ocurrencia de la siniestralidad, si bien son mayores durante el día, entre los siniestros fatales en el horario nocturno destacan los varones. Entre las mujeres como víctimas viales se observa una mayor presencia de horarios diurnos.



RED FEDERAL DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Cobertura nacional y gratuita,
las **24h**, los **365 días** del año.

Consideraciones finales

Los datos de seguridad vial analizados en este informe indican que, en Argentina, la conducción actual es eminentemente masculina; en este sentido, se observa que los varones conducen más que las mujeres, situación que genera en éstos una mayor exposición al tránsito y, consecuentemente, una mayor probabilidad de cometer infracciones y padecer siniestros viales, en muchos casos fatales. De aquí la mayor cantidad de víctimas fatales varones observadas. No obstante la existencia de mayor cantidad de varones conductores de vehículos, los datos muestran que las mujeres tienen mayor conciencia del riesgo y se cuidan más: consumen menos alcohol previo a conducir un vehículo, declaran menor exceso de velocidad al circular por las vías, respetan más las señales del semáforo (tanto en autos como en motocicletas y bicicletas), utilizan más el cinturón de seguridad como conductoras y acompañantes, y cuando ellas conducen un auto, las/os niñas/os se protegen más mediante el uso de SRI. Asimismo, reportan infracciones con menor impacto sobre la seguridad vial en comparación con los varones.

En definitiva, puede decirse que las mujeres son más precavidas que los varones al conducir y muestran tener mayor percepción del riesgo con relación a la seguridad vial, situación que se relaciona directamente con la menor probabilidad de padecer siniestros viales como conductoras y de que éstos deriven en traumatismos graves o incluso la muerte. No obstante, tal como se observó en el informe, las mujeres tienen menor participación en la LNC y ocupan fundamentalmente el rol de acompañantes en la conducción. Es por esto por lo que, cuando se ven involucradas en siniestros viales, lo hacen mayormente en calidad de ocupantes de autos y motos, usuarias del transporte público, o como peatonas.

Cabe resaltar la especial situación que se observa en el caso de motociclistas, que son los tipos de usuarias/os más afectados por la inseguridad vial en ambos géneros en Argentina: las mujeres conductoras usan menos el casco que los varones; sin embargo, esta posición en el vehículo es eminentemente masculina, circulando las mujeres en su mayoría como acompañantes. Si bien en esta posición las mujeres usan más el casco que los varones, lo cierto es que, tal vez por cuestiones culturales o porque el casco es un bien personalizado, el uso del casco fuera de la posición de la conducción es significativamente menor. Dicha situación expone a un mayor riesgo vial a las mujeres que circulan en motocicletas, ya sea porque como conductoras usan menos el casco que los varones, o porque, como acompañantes, su uso es relativamente bajo. Dada la magnitud de la morbilidad de motociclistas en el país, es relevante promover el mayor uso de casco (en todos los géneros) y en todas las posiciones de la moto.



Los datos expuestos en este informe observan que **la problemática de la inseguridad vial está fuertemente atravesada por la variable "género". En este sentido, se ha podido analizar la fuerte vinculación existente entre el riesgo vial y el género masculino de la población.**

Contrariamente, también se pudo determinar la frecuente asociación entre comportamientos viales saludables y el género femenino de las personas. Todo esto contribuiría a diseñar políticas de seguridad vial focalizadas para reducir el riesgo al que se exponen los varones en el tránsito, a la vez que posibilita la promoción de acciones tendientes a incorporar a las mujeres a la trama vial en pos de fomentar una cultura vial de la convivencia entre todas las personas usuarias de la vía.

Tal como se mencionó al inicio, esta información constituye solo un primer paso para poder reflexionar y avanzar hacia el estudio más complejo de la problemática, incluyendo el análisis de los determinantes de los comportamientos viales según género, y visibilizando los hábitos y patrones de movilidad diferenciales en cuanto a varones y mujeres, con el objetivo de planificar políticas públicas de transporte inclusivas y tendientes a reducir los siniestros viales y sus consecuencias en Argentina.

Finalmente, el informe aquí presentado plantea la necesidad de avanzar hacia el diseño de nuevas metodologías de recolección de los datos de seguridad vial que permitan capturar la diversidad de géneros, escapando a la cuestión binaria históricamente establecida con relación a la clasificación de las personas afectadas por la inseguridad vial. Si bien es un desafío pendiente, complejo, y de largo plazo, contribuiría a mejorar las estadísticas en seguridad vial a partir de un abordaje más amplio y conforme a los cambios recientes en el país sobre la cuestión de género.

SEGURO VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina