

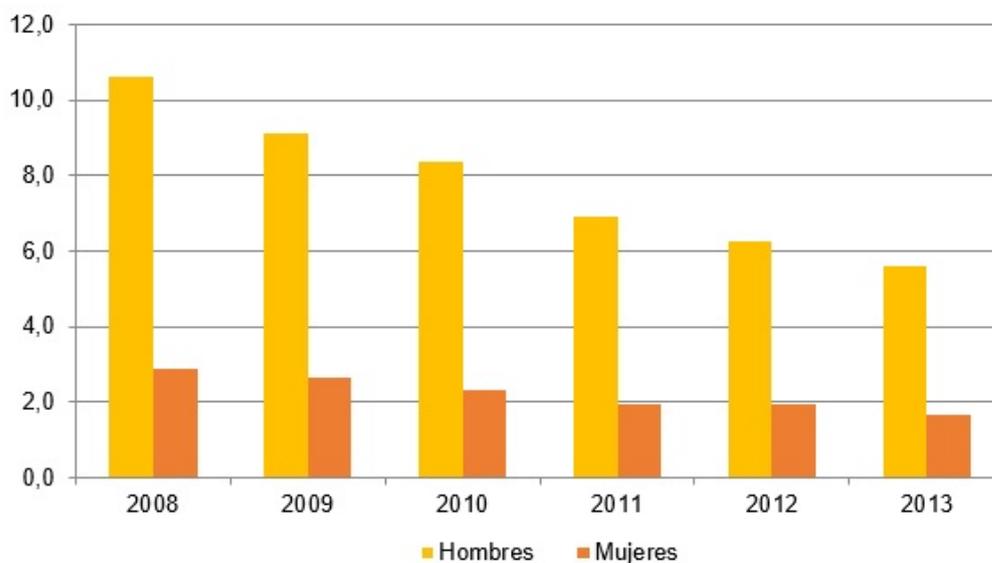
Feminizar la conducción, ¿por qué no?

¿Son las mujeres más prudentes como conductoras? ¿Se trata de un tópico o es una realidad constatada? ¿Es su actitud personal al volante un factor positivo de diferenciación?

El progreso de la seguridad vial parece haber sufrido un estancamiento relativo en el año 2014 y el inicio del año actual no ha sido precisamente favorable. En otros artículos se insistía en la necesidad de proseguir en la lucha contra la siniestralidad a través de una acción que tuviera en cuenta las experiencias de éxito realizadas hasta ahora e intentara abrir nuevas vías en lo que no ha obtenido los resultados esperados, tanto en el ámbito de las infraestructuras como en el de los vehículos y el de las personas.

Hoy, aunque con cifras no totalmente actualizadas, veremos como determinados aspectos personales tienen una incidencia relativa muy importante en el riesgo de accidentalidad.

En efecto, un vistazo a la historia reciente pone claramente de manifiesto las fuertes diferencias en la tasa de siniestralidad entre hombres y mujeres. En el año 2013, el riesgo de muerte entre la población masculina por accidente de tráfico era de 5,6 casos por cada 100.000 habitantes, es decir, más de tres veces superior al riesgo soportado por una mujer, únicamente de 1,7 casos por 100.000.

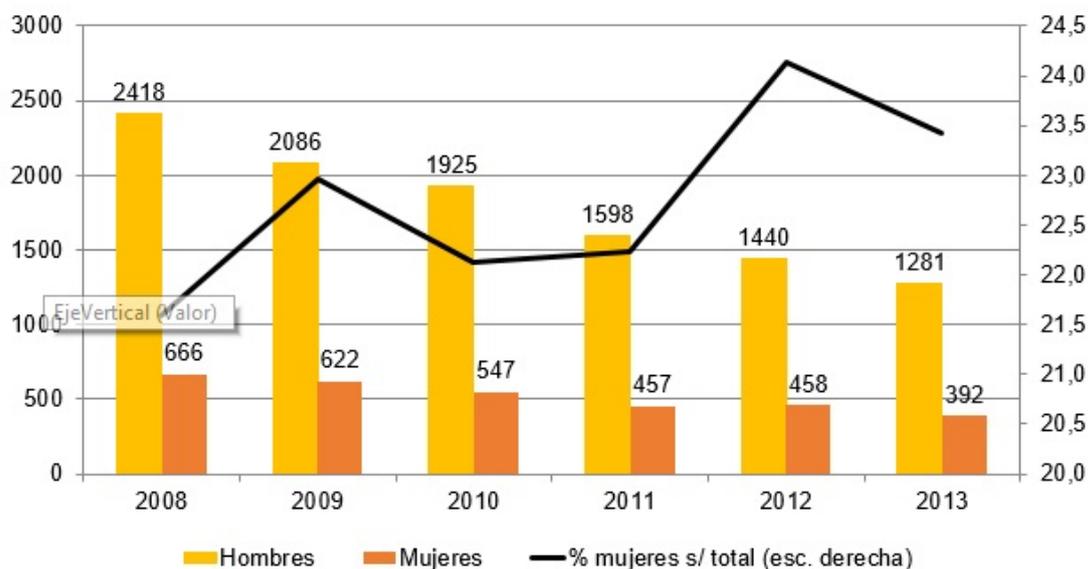
Riesgo de muerte en accidente de tráfico por sexo (casos por 100.000 habitantes)

Fuente: elaboración propia con datos del INE y la DGT.

Con el paso del tiempo, sin embargo, la diferencia entre tasas de riesgo se ha acortado un poco por la mayor intensidad relativa de la disminución de la mortalidad relativa entre la población masculina respecto a la femenina. Dicho de otro modo, la proporción de mujeres muertas en accidentes de tráfico ha experimentado una cierta tendencia al aumento en los últimos años, por lo que en 2013, el último en que se dispone de cifras desagregadas por sexos, las mujeres representaron un 23,4% del total de víctimas mortales, casi dos puntos más que en 2008.

¿Esto quiere decir que la mayor prudencia tradicional de las mujeres se está diluyendo o, a la inversa, estamos ante una toma de conciencia de los riesgos de la movilidad por parte de la población masculina? La respuesta es compleja, ya que depende en buena medida del papel de la persona en el accidente, es decir, si hablamos de un conductor, de un acompañante o simplemente de un peatón o persona ajena al vehículo accidentado.

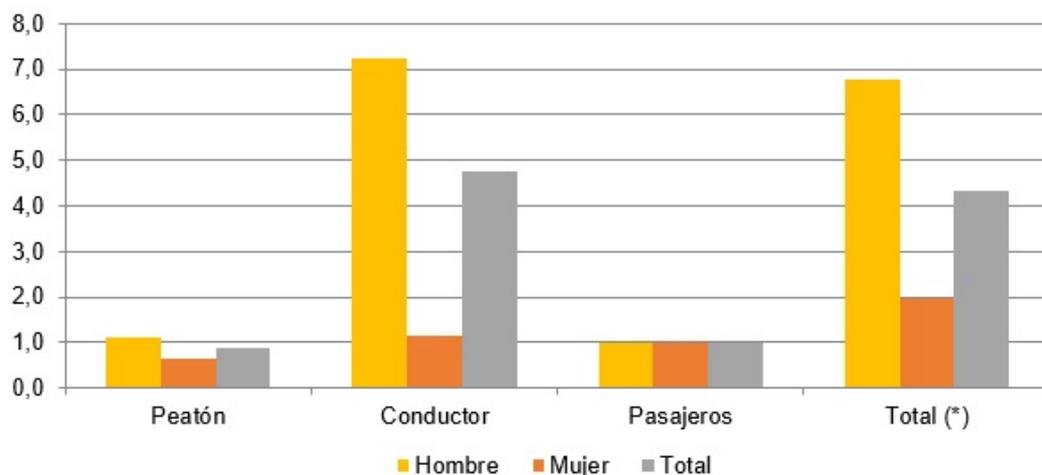
Victimas mortales en accidentes de tráfico por sexos



Fuente: DGT.

De entrada, por menos de promedio de los últimos años, los datos muestran que las diferencias sustanciales en las tasas de riesgo se producen en el caso de que la víctima sea el conductor. Mientras que en el caso de los hombres conductores la tasa de riesgo se situó de promedio del periodo 2008-2013 en un 7,2 por 100.000 habitantes, en el de las mujeres quedó en un 1,1, es decir, siete veces inferior.

**Riesgo de muerte en accidente de tráfico
(casos por 100.000 habitantes o conductores, promedio 2010-2013)**

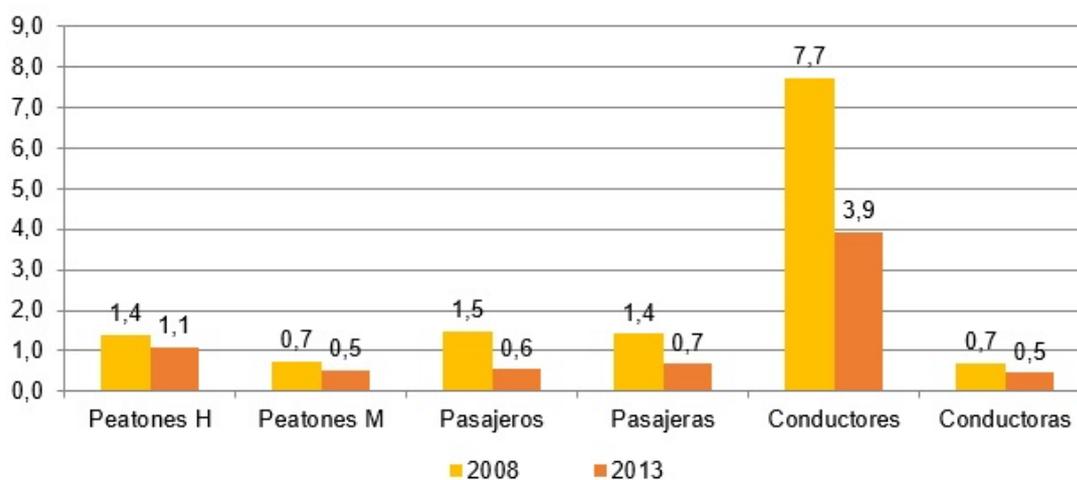


Fuente: elaboración propia a partir del INE y la DGT. * Incluye pasajeros.

En cambio, la distancia entre las tasas de riesgo de muerte como peatón no diferían tan sustancialmente, de un 1,1 a un 0,7 por 100.000, y eran muy inferiores a las registradas en el caso de conducción. Finalmente, las tasas de riesgo de muerte como pasajero no diferían entre sexos.

Este panorama dibujado en promedio de los últimos años presenta un perfil temporal favorable, constatándose una disminución del riesgo relativo en cada uno de los grupos considerados. A pesar de ello, las mejoras más significativas se producen en el ámbito de los conductores y, en especial, en la población masculina, por lo que habrá que repasar con atención el papel de mujeres y hombres como conductores para valorar más ajustadamente la tendencia de la siniestralidad.

**Riesgo de muerte en accidente según tipo de accidentado
(casos por 100.000 habitantes)**



Fuente: elaboración propia con datos del INE y la DGT.

¿Pierden las mujeres conductoras parte de su proverbial prudencia?

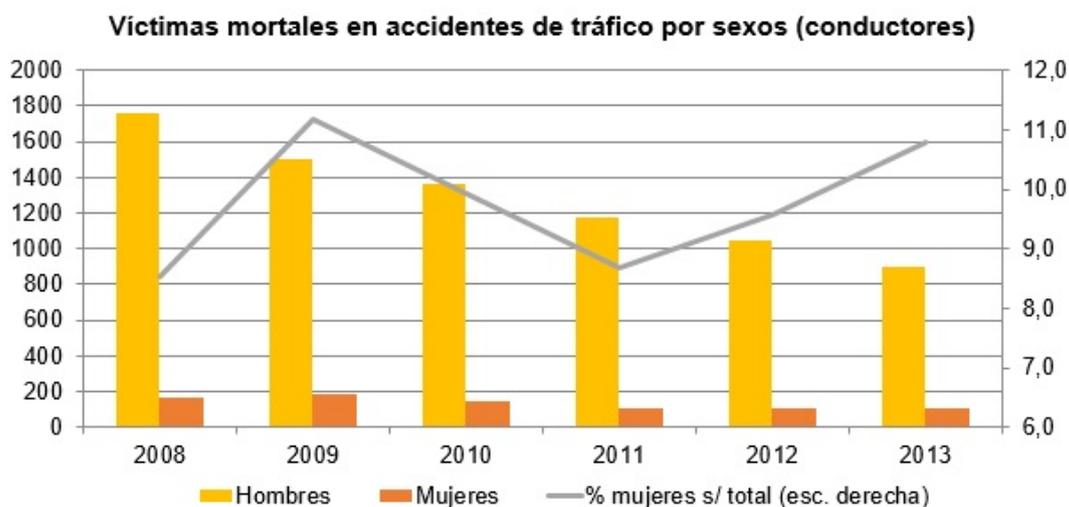
Indudablemente, si hacemos referencia a los conductores, la cifra de víctimas mortales es considerablemente más elevada entre los hombres que entre las mujeres. Ya hemos visto las tasas relativas de riesgo en términos de población. Sin embargo, el hecho de que el número de conductores supere con creces al de conductoras exige que una valoración más precisa del riesgo relativo entre sexos haga inexcusable relacionar el número de víctimas de cada sexo con las personas habilitadas para conducir del género respectivo.



Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Desde este punto de vista, se constatan dos hechos fundamentales. El primero y más importante, el hombre sufre un riesgo de perder la vida como conductor mucho más elevado que la mujer, casi seis veces superior. El segundo hecho es que mientras el riesgo inherente a los hombres ha disminuido de forma muy intensa en los últimos años, el de las mujeres se ha mantenido bastante estable, aunque en cotas muy bajas, alrededor de un caso por cada 100.000 conductoras.

A pesar de esta estabilidad, la proporción de víctimas mortales entre las conductoras ha aumentado ligeramente desde 2011. En efecto, en el año 2013, último dato disponible, las conductoras que perdieron la vida en accidente de tráfico llegaron a suponer el 10,8% del total de conductores muertos, dos puntos más que en 2011.



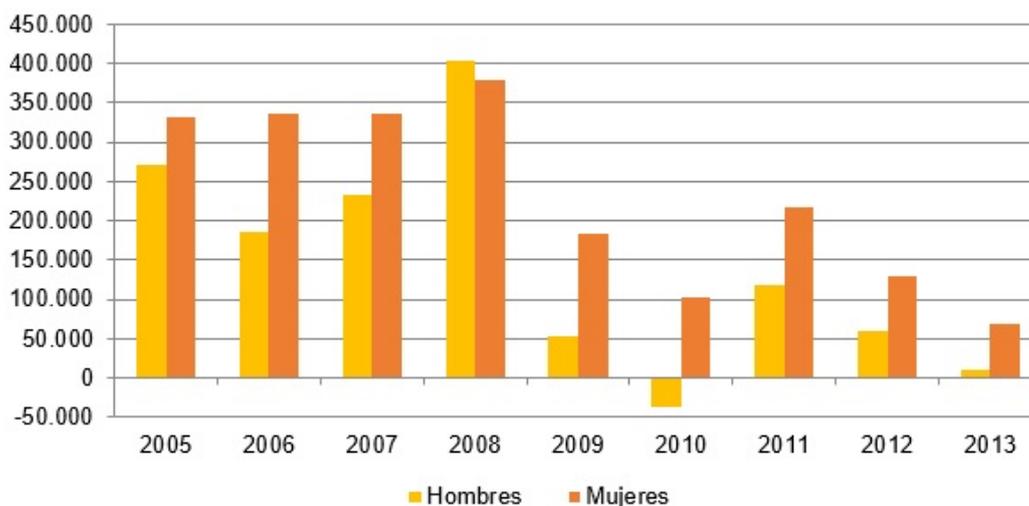
Fuente: DGT.

Debemos atribuir más este aumento al incremento del número de conductoras que al de la tasa de riesgo del colectivo femenino que, como hemos visto, se mantuvo estable. De forma permanente en los últimos años el número de mujeres con permiso de conducir ha ido aumentando de manera continuada. Si en 1990 existían poco más de 4,8 millones de mujeres con permiso de conducir, en octubre de 2014 la cifra superaba los 10,8 millones. Las conductoras pasaban a ser el 41,0% del total de conductores ante del 29,4% de 1990.

El papel de la mujer como conductora parece haberse reforzado estos últimos años. De hecho, en plena crisis económica, desde 2009 y hasta 2013, el aumento del número de conductoras fue superior a los 700.000 ante el incremento de poco más de 200.000 permisos de conducir entre los hombres, colectivo que parece menos interesado en la obtención del permiso de conducción.

Dicho de otro modo, el grado de prudencia femenino se mantiene pero no mejora, a diferencia de lo que ocurre entre la población conductora masculina, que cada día es más prudente pero mucho menos que las mujeres.

Variación en el número de conductores por sexos (número de permisos y licencias)



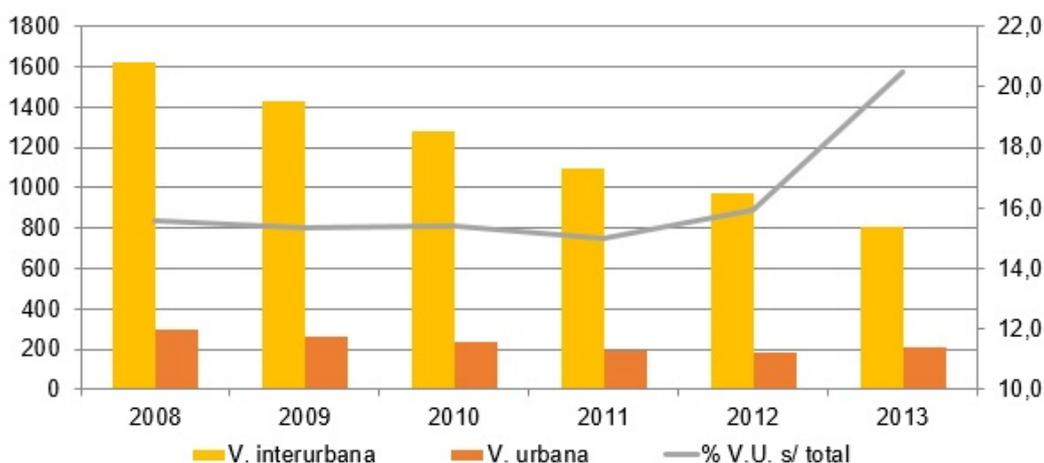
Fuente: DGT.

La incidencia del tipo de vía

Esta apreciación general queda ligeramente matizada si nos atendemos al tipo de vía en que se producen los accidentes. Es bien sabido que, con independencia del sexo

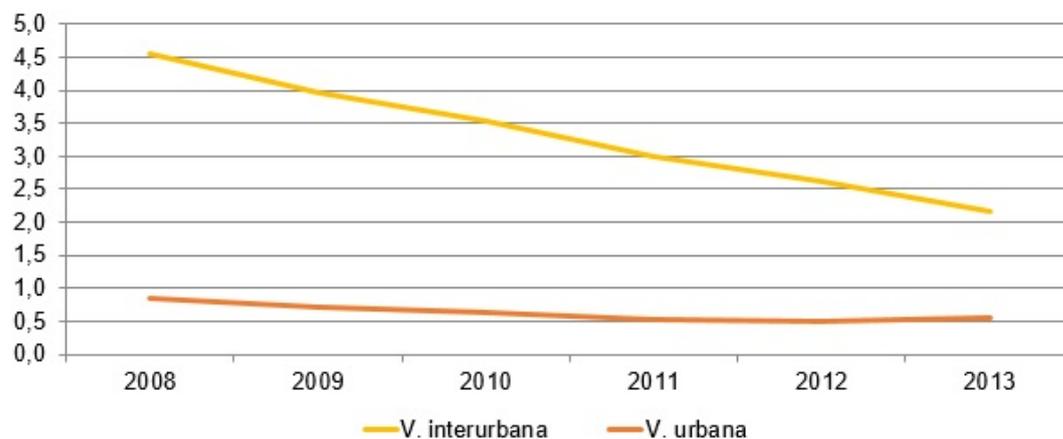
del conductor, la mayor parte de los accidentes con víctimas mortales tiene lugar en las vías interurbanas. De hecho en los últimos años la proporción de víctimas mortales en las vías urbanas se mantuvo relativamente estable en torno al 15% del total, pero ya a partir del año 2012 se ha producido un aumento sensible de esta proporción, aunque no se puede afirmar que la tendencia haya cambiado de forma definitiva. Lo cierto es que el número de víctimas mortales entre los conductores tiene un comportamiento más favorable en las carreteras que en las vías urbanas.

Víctimas mortales por tipo de vía (personas y porcentaje sobre total)



Fuente: DGT.

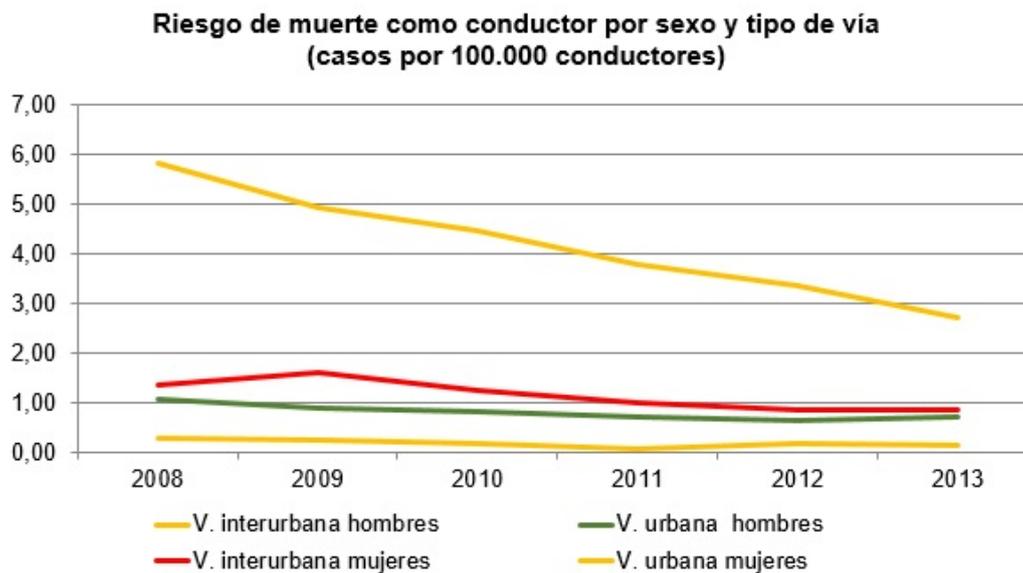
De algún modo, las vías interurbanas, a pesar de ser las más peligrosas para los conductores, cada día lo son menos, a diferencia de las vías urbanas, donde el riesgo de perder la vida parece ya muy difícil de reducir. Si en 2008 perdieron la vida en una vía interurbana pasaba a 4,6 conductores de cada 100.000 y en vía urbana el riesgo afectaba 0,8 personas, cinco años más tarde las diferencias relativas entre el riesgo en un y otro entorno vial se redujeron hasta 2,2 y 0,6 casos por cada 100.000 conductores. Dicho de otro modo, mejora la siniestralidad, disminuye el riesgo de muerte como conductor, pero en el entorno urbano parece haberse alcanzado un umbral que será complicado traspasar, en parte por el bajo nivel alcanzado.

Riesgo de muerte como conductores por tipo de vía (casos por 100.000 conductores)

Fuente: elaboración propia y DGT.

La notable disminución del riesgo de muerte en vía interurbana obedece, fundamentalmente, a la disminución más intensa de esta tasa entre la población conductora masculina. Si en 2008 morían 5,8 hombres por cada 100.000 conductores, en el año 2013 esta proporción había caído hasta 2,7, es decir, se había reducido a más de la mitad.

En cambio, en este tipo de vías, la tasa de riesgo femenina parece haberse estabilizado en torno a 0,9 casos por 100.000 conductoras, tasa relativamente muy baja y equivalente a la tercera parte de la tasa de la población masculina. En cualquier caso, lo único preocupante es la estabilización de la tasa después de unos años de descenso, a pesar del fuerte aumento del número de conductoras. Desde este punto de vista deberemos estar atentos al colectivo femenino en su tránsito por vías interurbanas.



Por el contrario, en áreas urbanas el riesgo de muerte de un conductor parece haber llegado también a un umbral inferior tanto en el caso de la población masculina como de la femenina, aunque los niveles relativos son aún bastante distintos y favorables a la mujer conductora, con sólo 0,2 casos cada 100.000 conductoras ante los 0,7 registrados entre los conductores hombres.

Un modelo femenino de seguridad vial

Los hechos parecen contundentes pero no concluyentes. A igualdad de circunstancias externas de uso de infraestructura o de tipología de vehículo, y con independencia de la más que probable diferencia de kilómetros recorridos por hombres y mujeres, el balance de seguridad vial es claramente favorable a la población femenina, en particular en aquellos casos en que puede haber más participación de la actitud personal en el resultado del accidente.

Como conductoras las mujeres tienen menos riesgo de muerte, otra cosa sería el riesgo de heridas graves o leves, probablemente por una actitud menos proclive a comportamientos de riesgo. Como pasajeras, las diferencias son escasas, como también lo son en el caso de tratarse de peatones, aunque el comportamiento diferenciado de género podría ser también un factor de diferenciación.

Feminizar la conducción, ¿por qué no? Con todo, la condición femenina no es la única garantía de la mejora del balance de siniestralidad vial. Otros factores pueden incidir también de un modo muy rotundo en los resultados de la conducción. La edad sin duda es uno, pero esa es otra cuestión.