

# Estudio de la seguridad vial desde la perspectiva de género

Begoña Murguialday Martínez  
Verónica Paz Mena  
Itxasne Martínez Ojinaga  
Amaia Bosque Ahedo  
MURGIBE. Consultoría de Igualdad

Estudio financiado por: Dirección General de Tráfico  
Ministerio del Interior de España, 2022



Edita: Dirección General de Tráfico  
Observatorio Nacional de Seguridad Vial  
C/ Josefa Valcárcel nº 44  
28027 MADRID

NIPO 128-22-013-5

Maquetación: RALI, S.A.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

---

## Índice

- 5** 1. Introducción
- 7** 2. Metodología
- 9** 3. Revisión bibliográfica
- 19** 4. Análisis descriptivo
- 59** 5. Recomendaciones
- 65** 6. Bibliografía



# 1

## Introducción

Las estadísticas de siniestralidad muestran que hay un porcentaje superior de hombres víctimas en accidentes de tráfico: en España, en el año 2019, el 79% de los fallecidos y el 72% de los heridos hospitalizados como consecuencia de un accidente de tráfico eran hombres. A su vez, los hombres presentan una tasa de fallecidos por población superior a la de las mujeres en todos los grupos de edad, encontrándose las mayores diferencias con las mujeres en los grupos de 35 a 44 años, 45 a 54 años y de 55 a 64 años (casi 7 veces superior a la tasa de las mujeres).

El mayor número de hombres fallecidos y heridos en accidentes se ha relacionado principalmente con su mayor exposición al tráfico respecto a las mujeres (World Health Organization, 2002)<sup>1</sup>, y con la adopción de comportamientos de riesgo, como son: el exceso de velocidad, el consumo de alcohol o el menor uso del cinturón de seguridad<sup>2</sup>.

El Informe de la Organización Mundial de la Salud “*Gender and Road Traffic*”<sup>3</sup> adelantaba en 2002 que existen diferencias entre hombres y mujeres conductoras, solicitando para ello el desarrollo de políticas donde esta perspectiva esté incluida. Se señala en concreto que “[...] *la masculinidad puede ser peligrosa para la salud. La socialización del rol del género y la asociación de la masculinidad con un comportamiento de riesgo, la aceptación del riesgo, el desapego al dolor y las lesiones, pueden ser factores que lleven a acciones peligrosas por parte de los hombres. Esto incluye, por ejemplo, el consumo de alcohol excesivo, el uso de drogas, el comportamiento agresivo para estar en control de las situaciones y la conducción de riesgo*”.

Hay evidencias suficientes que demuestran que los hombres, y en particular, los jóvenes, tienden a tener conductas más agresivas en comparación con las mujeres en la mayoría de las culturas, y este factor tiene un impacto muy importante en la conducción, incitando a un comportamiento más competitivo y hostil y, en consecuencia, incrementando las posibilidades de sufrir un accidente de tráfico.

El informe que se presenta a continuación pretende aportar conocimiento sobre la seguridad vial desde la perspectiva de género en España, y para ello se ha realizado una revisión bibliográfica de los estudios existentes al respecto, un análisis descriptivo de la situación de la siniestralidad vial desde la perspectiva de género en España con datos desde 2015 a 2019, y finalmente se presentan un conjunto de actuaciones y recomendaciones.

<sup>1</sup> World Health Organization. (2002). Gender and road traffic injuries.

<sup>2</sup> ITF, 2021-Transport Innovation for Sustainable Development: A Gender Perspective

<sup>3</sup> World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/68887>

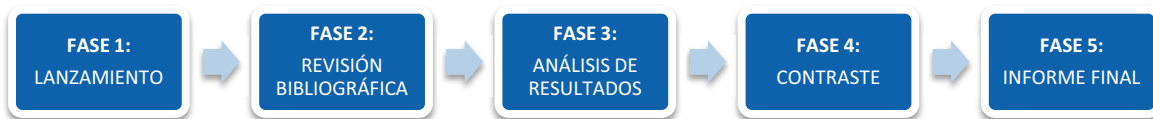


# 2

## Metodología

7

El trabajo se ha realizado en cinco fases.



En la fase inicial, el equipo coordinador del proyecto de MURGIBE mantuvo una reunión con el equipo coordinador de la Dirección General de Tráfico, donde se definieron:

- Las fases y cronograma
- Metodología de trabajo
- Herramientas de trabajo

En la fase 2 se ha realizado una revisión bibliográfica de la literatura existente en relación con la seguridad vial desde la perspectiva de género, revisando alrededor de 50 documentos, publicaciones, programas, estudios actuaciones, entre los que se han seleccionado 9 al ser considerados relevantes para el estudio que se plantea.

En la fase 3 se han analizado los datos de accidentes con víctimas relativos a los años 2015 a 2019, facilitados por la propia Dirección General de Tráfico y que han permitido realizar un análisis descriptivo de la información desde la perspectiva de género. En todos los casos, la información se aporta según sexo.

Con objeto de aportar información desde el enfoque de género, se han calculado, por un lado, los porcentajes verticales (%V) para conocer cómo se distribuyen las mujeres y hombres como grupo independiente respecto a cada una de las variables analizadas. Y, por otro lado, los porcentajes horizontales (%H) para analizar las diferencias entre sexos.

La fase 4 consistió en la revisión de los resultados y la fase final en la elaboración del informe.





---

# 3

## Revisión bibliográfica

A continuación, se presentan las fichas de los documentos seleccionados y que aportan una mayor información sobre la seguridad vial desde una perspectiva de género. Entre otros aspectos, la búsqueda de datos se ha centrado en las siguientes temáticas:

- A. Seguridad vial desde la perspectiva de género.
- B. El impacto de las pautas de movilidad y el género sobre la exposición al riesgo de mujeres y hombres y su posible vinculación con la siniestralidad.
- C. Actitudes y comportamientos al volante según género.
- D. El estudio de actuaciones, intervenciones y políticas implementadas para la mejora de la seguridad vial desde la perspectiva de género, con indicación de su eficacia o impacto.

DOCUMENTO 01.	
<b>TÍTULO</b>	<b>SINIESTRALIDAD VIAL Y GÉNERO</b>
<b>AUTORÍA</b>	Consultoría FARAPI. <a href="https://www.farapi.com/">https://www.farapi.com/</a>
<b>ENTIDAD</b>	EMAKUNDE/ INSTITUTO VASCO DE LA MUJER.
<b>PAÍS</b>	España
<b>IDIOMA</b>	CASTELLANO
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	INFORME
<b>AÑO</b>	2009
<b>LINK</b>	<a href="https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/es_def/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf">https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/es_def/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	<p>Se plantea como una recopilación de elementos de reflexión pensados para servir en actividades formativas sobre masculinidades y reducción de riesgos.</p> <p>Se estudian las prácticas de riesgo relacionadas con la movilidad vial desde la perspectiva de género.</p>
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>Da respuesta a los tres primeros ámbitos:</p> <p>A. Seguridad vial desde la perspectiva de género.</p> <p>B. El impacto de las pautas de movilidad y el género sobre la exposición al riesgo de mujeres y hombres, y si se conoce, y su posible vinculación con la siniestralidad.</p> <p>C. Actitudes y comportamientos al volante según género.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	<p>Acercarse a las causas y consecuencias del impacto que genera la diferente socialización en <i>el modelo de ser mujer y de ser hombre</i>, puede favorecer el diseño de propuestas y soluciones a la elevada siniestralidad vial entre los jóvenes varones.</p> <p>Se aportan reflexiones, experiencias e iniciativas que pueden dar luz a cómo seguir evitando la alta siniestralidad vial entre los jóvenes varones. Por ejemplo, en Nueva Zelanda, se restringe el número de pasajeros entre jóvenes para disminuir el número de muertes por accidente.</p> <p>También animan a que, si el conductor es un chico, la copiloto sea una mujer; ya que está demostrado que, si el conductor y el copiloto son chicos, el porcentaje de mortalidad por accidentes es 3 veces mayor:</p>

## DOCUMENTO 02.

<b>TÍTULO</b>	<b>REPRESENTACIONES SOCIALES DE LA MASCULINIDAD Y AGRESIVIDAD EN EL TRÁNSITO. LA IRA AL CONDUCIR EN ARGENTINA</b>
<b>AUTORÍA</b>	Aldo Merlino, Alejandra Martínez y Gabriel Escanés.
<b>ENTIDAD</b>	Universidad Siglo 21. CIECS-CONICET. Córdoba. ARGENTINA
<b>PAÍS</b>	ARGENTINA
<b>IDIOMA</b>	CASTELLANO
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTICULO
<b>AÑO</b>	2011
<b>LINK</b>	<a href="http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0104-65782011000200014">http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&amp;pid=S0104-65782011000200014</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	<p>Se concluye que ciertas representaciones en torno a la demostración y legitimación de la masculinidad tienen relación con comportamientos orientados al riesgo, la velocidad y agresividad, desarrollados al volante por sujetos del sexo masculino y perjudiciales para el orden vehicular y la seguridad vial. De hecho, muchas de las representaciones sociales en torno a la definición de la masculinidad, giran en torno a la posesión de habilidades para el manejo de máquinas.</p> <p>Para ilustrar la discusión, se refieren a un trabajo de investigación en el que se desarrolló un <i>índice de ira al volante</i> donde se evidencia la tendencia masculina a conducir experimentando una mayor sensación de ira e irritabilidad que las mujeres.</p>
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>Da respuesta al punto C.</p> <p>Actitudes y comportamientos al volante según género.</p> <p>Aborda diferentes representaciones sociales existentes respecto a la conducción y cómo se manifiesta el estereotipo de género en la seguridad vial.</p> <p><i>¿Que se diría de un hombre que no quiere conducir o que dice tener miedo a conducir?...</i></p>
<b>Recomendación detectada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abordar programas de educación vial para menores y adolescentes que mitiguen estas representaciones sociales.</li> <li>• Revisar y adecuar las campañas de juguetes de coches, pistas de carreteras, camiones, motos, etc., evitando que el uso del lenguaje, los tonos, la voz en off y las imágenes estimulen la agresividad, los choques, la velocidad, etc. Que sirvan para aprender a hacer un "buen uso de los mismos".</li> <li>• Hacer campañas de sensibilización en donde lo considerado como femenino en la conducción sea visto como más positivo, respetuoso y a imitar: prudencia, respeto y cumplimiento de las normas, seguridad, paciencia, autocontrol, etc.</li> <li>• Campañas dirigidas a los chicos jóvenes y a los hombres en general, visibilizando el coste de la "virilidad y la hombría temeraria en la conducción"</li> </ul>

DOCUMENTO 03.	
<b>TÍTULO</b>	<b>AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Disposición 152/2021</b>
<b>AUTORÍA</b>	PRESIDENCIA DE LA NACIÓN.
<b>ENTIDAD</b>	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
<b>PAÍS</b>	ARGENTINA
<b>IDIOMA</b>	CASTELLANO
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	DISPOSICIÓN NORMATIVA
<b>AÑO</b>	2021
<b>LINK</b>	<a href="https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/240981/20210219">https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/240981/20210219</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	<p>En el curso obligatorio para obtener la Licencia Nacional de Conducir, se aprueba incorporar un módulo que contemple temática que promueva valores de igualdad y la deslegitimación de la violencia contra las mujeres en la conducción de vehículos, la vía pública, la seguridad vehicular y todo lo relativo a la materia.</p> <p>Se adaptarán los contenidos de los cursos de formación y el examen teórico y los Centros Emisores de Licencia de Conducir serán sometidos a auditorias periódicas.</p>
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>Da respuesta a los puntos:</p> <p>A: seguridad vial desde la perspectiva de género.</p> <p>D: el estudio de actuaciones, intervenciones y políticas implementadas para la mejora de la seguridad vial desde la perspectiva de género, con indicación de su eficacia o impacto.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	<p>Incorporar en los cursos y exámenes para obtener la licencia del carnet de conducir; formación en materia de igualdad.</p> <p>CONTENIDOS DEL CURSO. <i>Género. Roles y estereotipos. Identidad de género. Violencia de género, tipos y modalidades de violencia. Masculinidades: patriarcado y heteronormatividad. Mitos sobre violencia. Femicidios, travesticidios, transfemicidios y crímenes de odio. Recursos, herramientas y formas de abordaje contra la violencia en la conducción de vehículos automotores y en el transporte. Acceso y participación de mujeres y diversidades en el sector transporte.</i></p>

## DOCUMENTO 04.

<b>TÍTULO</b>	<b>AGE AND GENDER DIFFERENCES IN RISKY DRIVING: THE ROLES OF POSITIVE AFFECT AND RISK PERCEPTION. ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION 43 (2011) 923-931</b>
<b>AUTORÍA</b>	Nancy Rhodes <sup>a,b,*</sup> , Kelly Pivik <sup>c</sup>
<b>ENTIDAD</b>	International Symposium on Accident Analysis & Prevention
<b>PAÍS</b>	Estados Unidos
<b>IDIOMA</b>	INGLÉS
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO CIENTÍFICO
<b>AÑO</b>	2010
<b>LINK</b>	<a href="https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/21376884/">https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/21376884/</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Señala el género y la edad como objetivo de estudio en las conductas de riesgo al volante, lo que supone incorporar la interseccionalidad.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>C. Actitudes y comportamientos al volante según género</p> <p>Trata de los principales motivos de accidentabilidad en gente joven (adolescentes). Señala que, obviando la inexperiencia como uno de los principales motivos, también existen otros como la excesiva velocidad.</p> <p>La investigación pone su foco de análisis en las motivaciones que tienen sobre todo los adolescentes en tener este tipo de conductas arriesgadas al volante. Ellos tienden a sobreestimar su capacidad de conducción y tienen menos capacidad de reconocer el peligro, por lo que las conductas de riesgo son más habituales.</p> <p>Señala la teoría del "Afecto Positivo": mientras ellos identifican desde un principio tener carnet de conducir como un paso de transición a la edad adulta, en ellas este factor no es determinante. Además, al igual que ocurre con el tabaco o el consumo de alcohol, tener conductas de riesgo al volante refuerza su "aceptación" entre iguales, de ahí la teoría del "afecto positivo" ya que en la medida que se tienen este tipo de conductas, su aceptación en el grupo de iguales (entre ellos) será mayor.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	<p>Tener presente siempre el "afecto positivo" en la capacidad de tomar decisiones al volante. Es decir, la percepción de cómo nos ven las otras personas que tomamos como nuestra referencia.</p> <p>En la mayor parte de las ocasiones las decisiones que se toman al volante responden a actitudes experimentales más que racionales, con lo que es necesario "<i>rebajar las emociones positivas y la autoestima alta de los hombres adolescentes al volante</i>".</p>

## DOCUMENTO 05

<b>TÍTULO</b>	<b>GENDER EFFECTS IN YOUNG ROAD USERS ON ROAD SAFETY ATTITUDES, BEHAVIORS AND RISK PERCEPTION</b>
<b>AUTORÍA</b>	Pierluigi Cordellieri, Francesca Baralla, Fabio Ferlazzo, Roberto Sgalla, Laura Piccardi, and Anna Maria Giannini.
<b>ENTIDAD</b>	Frontiers in Psychology
<b>PAÍS</b>	Estados Unidos
<b>IDIOMA</b>	INGLÉS
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO CIENTÍFICO
<b>AÑO</b>	2016
<b>LINK</b>	<a href="https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5037216/">https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5037216/</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Se centra en la influencia del género en conductores y conductoras nóveles.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>C. Actitudes y comportamientos al volante según género.</p> <p>Señala que los datos recogidos en cuanto a siniestralidad son distintos si se incorpora la perspectiva de género, concretamente con gente joven.</p> <p>Señala que mientras los hombres tienden a tener accidentes de tráfico debido a no respetar las normas de seguridad, los motivos de las mujeres son debidos a errores de juicio, y que además ellas adoptan en menor medida conductas de riesgo al volante. Asimismo, señala que diferentes estudios afirman que los hombres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Tienden a verse como inmunes en los accidentes de tráfico.</li> <li>· Subestiman el riesgo al que se exponen.</li> <li>· Sobreestiman su capacidad de conducir frente a las mujeres.</li> </ul> <p>Respecto a las mujeres, actualmente hay un mayor número de accidentes y los principales motivos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Errores en la conducción y manejo del vehículo.</li> <li>· No conocer el mismo o cómo funciona este.</li> </ul> <p>Los accidentes de tráfico de ellas están en menor medida relacionados por consumo de alcohol.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	Tanto mujeres como hombres son capaces de detectar el riesgo, pero la diferencia está en que se preocupan menos por este factor. Los hombres aceptan en mayor medida el no respetar las normas de tráfico y justifican el consumo de alcohol. Los programas de prevención deberían incluir este hecho y se tendrían que centrar en aspectos que trabajen una conducta al volante más cuidadosa.

**DOCUMENTO 06.**

<b>TÍTULO</b>	<b>STATE OF THE ROAD</b>
<b>AUTORÍA</b>	Center for Accident Research and Road Safety (Queensland)
<b>ENTIDAD</b>	Center for Accident Research and Road Safety (Queensland)
<b>PAÍS</b>	Australia
<b>IDIOMA</b>	INGLÉS
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO
<b>AÑO</b>	2013
<b>LINK</b>	<a href="https://www.yumpu.com/en/document/read/40544140/road-safety-advertising-fact-sheet-centre-for-accident-research-">https://www.yumpu.com/en/document/read/40544140/road-safety-advertising-fact-sheet-centre-for-accident-research-</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Analiza el diseño de las campañas de seguridad vial y cómo éstas deben ser un factor importante en la prevención. No se centra específicamente en la perspectiva de género, pero se ha considerado de interés por la importancia que da a las campañas como elemento de sensibilización y a sus diseños.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>D: El estudio de actuaciones, intervenciones y políticas implementadas para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>Es una realidad que las campañas de publicidad tienen un efecto directo en la siniestralidad, por lo que recomiendan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Analizar el impacto de las campañas de seguridad vial como parte importante en las estadísticas de tráfico.</li><li>• Diseño específico de campañas de seguridad, hacerlas reales y cercanas, para que las personas se puedan identificar con las distintas situaciones.</li><li>• Identificar el público objetivo y que sean agentes activos en estas campañas. Por ejemplo, las campañas dirigidas a hombres tienen que tener en cuenta que sus actitudes en la conducción son debidas a la aceptación de grupo.</li><li>• Conseguir que se identifiquen con las situaciones expuestas.</li><li>• Que sean campañas muy recurrentes, no solo en determinados momentos, sino que tengan cierta continuidad.</li></ul>
<b>Recomendación detectada</b>	<p>Medir el impacto de las campañas de prevención sobre cada público objetivo: hombres y mujeres jóvenes, mayores, etc.</p> <p>Se insiste en que es necesario que las campañas sean muy reales.</p>

**DOCUMENTO 07.**

<b>TÍTULO</b>	<b>WHO IS SAFER ON THE ROAD, MEN OR WOMEN?</b>
<b>AUTORÍA</b>	Florentina Burclau, Alina; González Carvajal, Karla
<b>ENTIDAD</b>	The World Bank (Transport for Development)
<b>PAÍS</b>	Estados Unidos
<b>IDIOMA</b>	INGLÉS
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO
<b>AÑO</b>	2021
<b>LINK</b>	<a href="https://blogs.worldbank.org/transport/who-safer-road-men-or-women">https://blogs.worldbank.org/transport/who-safer-road-men-or-women</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Se centra en que las mujeres sufren una mayor inseguridad en las carreteras, como conductoras, pasajeras o peatonas.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>A: Seguridad vial desde la perspectiva de género</p> <p>Expone diferentes datos para justificar la mayor inseguridad que sufren las mujeres en las carreteras desde el punto de vista de la seguridad vial:</p> <p>1º) Los coches están diseñados por los hombres y para los hombres. Los daños a causa de un accidente para las mujeres conductoras son distintos que para los hombres (sobre todo lo que tiene que ver con daños en el esqueleto).</p> <p>2º) Los hombres mueren en la carretera como conductores y las mujeres como peatonas y pasajeras.</p> <p>3º) Los hombres están involucrados antes en accidentes de tráfico, conducen más rápido, exhiben conductas de riesgo al volante y tienen menos respeto a las normas de tráfico.</p> <p>A pesar de los datos tan claros, las políticas no toman medidas teniendo en cuenta esta perspectiva. Es necesario analizar cómo las campañas impactan de forma distinta en mujeres y hombres: por ejemplo, ellos tienden a considerar que los mensajes de peligro afectan a otros (no a ellos). Sin embargo, las mujeres sí se identifican con los mensajes.</p> <p>Conclusión principal: las mujeres sufren una mayor inseguridad en las carreteras a pesar de ser quienes tienen comportamientos más seguros.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	<p>Diseñar campañas de comunicación en seguridad vial teniendo en cuenta cuál va a ser el público objetivo.</p> <p>Medir el impacto de las campañas de seguridad vial desde la perspectiva de género y mejorar la recogida de información respecto a la seguridad vial.</p>



**DOCUMENTO 08.**

<b>TÍTULO</b>	<b>PERSPECTIVA DE GÉNERO EN CAMPAÑAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD VIAL Y DROGAS</b>
<b>AUTORÍA</b>	Paricio-Esteban, María-Pilar; Sandra Femenía-Almerich, Sandra; Puchalt-López, María
<b>ENTIDAD</b>	Revista <i>Profesional de La Información</i>
<b>PAÍS</b>	ESPAÑA
<b>IDIOMA</b>	CASTELLANO
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO CIENTÍFICO
<b>AÑO</b>	2021
<b>LINK</b>	<a href="https://revista.profesionaldelainformacion.com/index.php/EPI/article/view/86419">https://revista.profesionaldelainformacion.com/index.php/EPI/article/view/86419</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Se analizan las campañas de prevención sobre el consumo de sustancias adictivas y seguridad vial en España desde 2011 a 2020 desde una perspectiva de género y permite conocer cómo se representa a las mujeres en las mismas.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	<p>D: el estudio de actuaciones, intervenciones y políticas implementadas para la mejora de la seguridad vial desde la perspectiva de género, con indicación de su eficacia o impacto.</p> <p>Los resultados indican un menor número de mujeres en las campañas, lo que puede dificultar su identificación con relación a la problemática de sustancias adictivas.</p> <p>Se observa una masculinización de la mayoría de las campañas orientadas al público joven (25-35 años) y se remarca, tanto en sustancias legales e ilegales, que podría estar relacionado con la adecuación de las campañas a la población de riesgo. Tanto en los mensajes emocionales como racionales, hay mayor proporción de hombres, reforzada mediante el uso de imágenes y sonidos reales, con estrategias y recursos creativos de carácter informativo y emocional.</p> <p>Además, se observa el refuerzo de estereotipos de género y roles tradicionales femeninos.</p>
<b>Recomendación detectada</b>	Se considera necesario un planteamiento más integrador desde una perspectiva de género de las campañas de prevención sobre seguridad vial y consumo de sustancias adictivas, que favorezca una mayor identificación de la mujer con éstas.

DOCUMENTO 09.	
<b>TÍTULO</b>	<b>BRIDGING THE GENDER GAP IN VEHICLE OCCUPANT SAFETY ASSESSMENTS</b>
<b>AUTORÍA</b>	Astrid Linder
<b>ENTIDAD</b>	International Transport Forum
<b>PAÍS</b>	FRANCIA
<b>IDIOMA</b>	INGLÉS
<b>TIPO DE PUBLICACIÓN</b>	ARTÍCULO
<b>AÑO</b>	2021
<b>LINK</b>	<a href="https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-innovation-sustainable-development-gender.pdf">https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/transport-innovation-sustainable-development-gender.pdf</a>
<b>Por qué se ha estimado la fuente como válida.</b>	Realiza un cuestionamiento sobre los elementos de seguridad de los vehículos y cómo éstos no se realizan desde la perspectiva de género.
<b>Conclusiones respecto a los ámbitos</b>	A: Seguridad vial desde la perspectiva de género. Básicamente señala que los organismos encargados de homogeneizar los elementos de seguridad en los vehículos emplean estándares masculinos. Por ejemplo, los "dummies" empleados en pruebas de conducción hacen referencia a cuerpos de hombres y no de mujeres, por lo que las consecuencias de un accidente de tráfico para ellas pueden ser diferentes.
<b>Recomendación detectada</b>	Difundir la existencia de la diferencia de los elementos de seguridad para mujeres y para hombres. Adaptar los elementos de seguridad del vehículo al cuerpo de mujeres y hombres: cambiar los estándares empleados, al igual que se realiza con menores.

# 4

## Análisis descriptivo

A continuación, se realiza un análisis descriptivo de la siniestralidad según sexo, a partir de los datos de siniestralidad 2015-2019 del Registro Nacional de Accidentes de Víctimas de Accidentes de Tráfico<sup>4</sup>.

Para este análisis, se ha partido de la agrupación de víctimas en dos categorías:

- a) personas fallecidas y heridas hospitalizadas,
- b) heridas no hospitalizadas

Obviamente, toda la información que se presenta está desagregada por sexo.

Como punto de partida cabe señalar que el mencionado Registro recoge 3 tipos de usuarios en un accidente:

- A. Conductor (usaremos el término Personas conductoras).
- B. Pasajero (Personas pasajeras).
- C. Peatón (Personas peatonas).

El análisis se centra en la realidad de estas tres figuras, facilitando comprender también la situación desde la perspectiva de género y sus tendencias. En cuanto al ámbito temporal, se recogen los datos estadísticos de los años 2015 a 2019.

Para el desarrollo de este apartado se han seleccionado una serie de variables. De la totalidad de variables del registro, se han considerado las siguientes:

- Edad de las víctimas.
- Tipo de zona (urbana e interurbana)
- Medio de desplazamiento.
- Tipo de zona y medio de desplazamiento.
- Medio de desplazamiento y edad.
- Tipo de persona usuaria implicada (conductor, pasajera, peatón).
- Persona conductora y medio de desplazamiento.
- Porcentaje de uso del cinturón de seguridad en quienes conducen turismos y furgonetas.

<sup>4</sup> Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

- Porcentaje de uso del casco en motoristas y ciclistas.
- Resultados de pruebas de alcohol y drogas.
- Infracciones de la persona conductora.
- Infracciones del peatón o peatona.

Por último, hay que señalar que el análisis de la información de este apartado se realiza con relación a los siguientes indicadores:

- Índices de concentración: hace referencia a los porcentajes verticales según sexo que explican la concentración de las mujeres entre las mujeres, y de los hombres entre ellos (en las tablas del análisis %vertical).
- Índices de distribución: es el porcentaje horizontal, proporción mujeres/hombres, que explica la comparación entre ambos sexos (en las tablas del análisis %horizontal).

## PRINCIPALES CONCLUSIONES

A continuación se ha realizado una síntesis de los resultados teniendo en cuenta el *tipo de persona usuaria (persona conductora, pasajera o peatona)*, el *tipo de víctima (fallecida o herida hospitalizada/ herida no hospitalizada)* y el *sexo*.

### VÍCTIMAS



Las víctimas más graves (fallecidas y heridas hospitalizadas) en accidentes son principalmente hombres (72%). En víctimas no hospitalizadas, el 59% son hombres y el 41% mujeres.

El medio de desplazamiento de las víctimas fallecidas u hospitalizadas varía entre sexos: los hombres destacan en motocicletas (35%) y turismos (28%), y las mujeres en turismos (41%) y como peatonas (36%).

Por tipo de persona usuaria, los hombres representan el 86% del total de personas conductoras fallecidas u hospitalizadas, las mujeres el 14%. En el caso de las víctimas pasajeras, las mujeres representan el 59% y los hombres el 41%. A pie, las mujeres representan el 50% de las víctimas más graves, y ellos también.

En hombres, el porcentaje de víctimas fallecidas/hospitalizadas es superior en vías interurbanas (56%) que en urbanas (44%). En el caso de las mujeres, son las vías urbanas las que registran más víctimas (52%).

### PERSONAS CONDUCTORAS



En las personas conductoras, las víctimas más graves (fallecidas y heridas hospitalizadas) en accidentes son principalmente hombres (86%), frente al 14% de mujeres. En las víctimas no hospitalizadas, el 70% son hombres, y el 30% mujeres.

En mujeres, el turismo es el medio en el que se producen el mayor número de víctimas fallecidas u hospitalizadas (59%). En hombres es la motocicleta (45%), seguida del turismo (28%).

En cuanto al consumo de alcohol y drogas, y para ambos tipos de víctimas, los porcentajes positivos más elevados se registran en hombres, tanto en

alcohol como en drogas. Ellas presentan un porcentaje de positividad del 8% en alcohol, y ellos del 21%. En drogas, el porcentaje de positivos de ellas es del 8%, y del 14% en ellos.

En cuanto al uso del cinturón, entre las víctimas fallecidas/hospitalizadas conductoras de turismos y furgonetas, ellas hacen mayor uso del cinturón (93%) que ellos (83%).

En relación con el uso del casco: en víctimas en motocicleta o ciclistas, ellas presentan un porcentaje menor de uso del casco, sobre todo en víctimas fallecidas u hospitalizadas: ellas (86%) y ellos (92%).

## PERSONAS PASAJERAS



El 59% de las personas pasajeras fallecidas u hospitalizadas son mujeres, frente al 41% de hombres. En las víctimas no hospitalizadas, ellas representan el 63%.

En números absolutos, hay más mujeres fallecidas u hospitalizadas como pasajeras que como conductoras, y en el caso de los hombres, es al revés.

La proporción de mujeres pasajeras en ambos tipos de víctimas es superior.

## PERSONAS PEATONAS



Los y las peatonas son el tipo de persona usuaria que presenta un mayor equilibrio en cuanto a víctimas por sexo. Las personas fallecidas u hospitalizadas representan el 50% según sexo, y en las no hospitalizadas, la proporción de ellas es un poco superior (54%).

En víctimas fallecidas y hospitalizadas, ellas presentan menores porcentajes de infracciones (32%) que ellos (48%).

La más común en las mujeres es no cruzar por el paso de peatones/as, y en los hombres, además de ésta, estar o marchar por la vía antirreglamentariamente.

A continuación, se presenta el resumen de los principales resultados en forma de tabla (para el total de víctimas, personas conductoras, personas pasajeras, y personas peatonas), seguido del detalle de los resultados por tipo de variable analizada (sexo, edad de las víctimas, etc.).

DATOS GENERALES	Víctimas fallecidas u hospitalizadas		No hospitalizadas	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
<b>Sexo</b>	Representan el 28%	Representan el 72%	Representan el 41%	Representan el 59%
<b>Edad de las víctimas</b>	Entre 25 y 54 años	Entre 35 y 54 años	Entre 21 y 44 años	
<b>Tipo de zona</b>	Urbana	Interurbana	Urbana	Urbana
<b>Medio de desplazamiento</b>	Turismo Peatona	Motocicleta Turismo	Turismo Peatona	Motocicleta Turismo
<b>Tipo de persona usuaria implicada</b>	Conductoras: Representan el 14% Pasajeras: Representan el 59% Peatonas: Representan el 50%	Conductores: Representan el 86% Pasajeros: Representan el 41% Peatones: Representan el 50%	Conductoras: Representan el 30% Pasajeras: Representan el 63% Peatonas: Representan el 55%	Conductores: Representan el 70% Pasajeros: Representan el 37% Peatones: Representan el 45%
<b>Vía urbana y medio de desplazamiento</b>	Peatona	Motocicleta Peatón	Turismo Peatona	Motocicleta Turismo
<b>Vía Interurbana y medio de desplazamiento</b>	Turismo	Turismo Motocicleta	Turismo	Turismo Motocicleta
<b>Medio de desplazamiento y edad</b>	Todas las edades: Turismo Hasta 17 años y mayores de 35: Peatona	Todas las edades: Turismo Hasta 17 años: Peatón, Turismo Entre 21-64 años: Motocicleta	Todas las edades: Turismo Entre 21 y 64: Turismo y Motocicleta.	Todas las edades: Turismo Entre 21 y 64: Motocicleta
<b>Resultados de pruebas de alcohol y drogas en personas conductoras</b>	8% de positividad en prueba de alcohol 8% de positividad en prueba de drogas	21% de positividad en prueba de alcohol 14% de positividad en prueba de drogas	4% de positividad en prueba de alcohol 2% de positividad en prueba de drogas	11% de positividad en prueba de alcohol 5% de positividad en prueba de drogas
<b>% de infracciones de persona conductora</b>	36%	36%	20%	21%
<b>% Infracciones del peatón y peatona</b>	32%	48%	20%	29%

## REALIDAD DE PERSONAS CONDUCTORAS

VARIABLES ANALIZADAS	Víctimas fallecidas u hospitalizadas		No hospitalizadas	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Sexo	Representan el 14%	Representan el 86%	Representan el 31%	Representan el 69%
Medio de desplazamiento	Turismo	Motocicleta/ Turismo	Turismo	Motocicleta/ Turismo
Porcentaje de uso del cinturón de seguridad: <b>TURISMOS Y FURGONETAS</b>	El 93% usa el cinturón	El 83% usa el cinturón	El 99% usa el cinturón	El 97% usa el cinturón
Porcentaje de uso del casco: <b>MOTORISTAS Y CICLISTAS</b>	El 86% usa el casco	El 92% usa el casco	El 91% usa el casco	El 93% usa el casco
Resultados de pruebas de alcohol y drogas	8% de positividad en prueba de alcohol 8% de positividad en prueba de drogas	21% de positividad en prueba de alcohol 14% de positividad en prueba de drogas	4% de positividad en prueba de alcohol 2% de positividad en prueba de drogas	11% de positividad en prueba de alcohol 5% de positividad en prueba de drogas
Infracciones de persona conductora	Presuntamente no existe infracción en el 64% de los casos.	Presuntamente no existe infracción en el 64% de los casos.	Presuntamente no existe infracción en el 80% de los casos.	Presuntamente no existe infracción en el 79% de los casos.

## REALIDAD DE PERSONAS PASAJERAS

VARIABLES ANALIZADAS	Víctimas fallecidas u hospitalizadas		No hospitalizadas	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Sexo	Representan el 59%	Representan el 41%	Representan el 63%	Representan el 37%

## REALIDAD DE PEATONES Y PEATONAS

VARIABLES ANALIZADAS	Víctimas fallecidas u hospitalizadas		No hospitalizadas	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Sexo	Representan el 50%	Representan el 50%	Representan el 54%	Representan el 46%
Tipo de vía	Urbana			
Infracciones del peatón y peatona	Ninguna infracción en el 68% de los casos.		Ninguna infracción en el 80% de los casos.	
	Ninguna infracción en el 52% de los casos.		Ninguna infracción en el 71% de los casos.	

## SEXO

El 72% de las víctimas fallecidas u hospitalizadas en accidente de tráfico entre 2015 y 2019 eran hombres, y el 28%, mujeres. En víctimas no hospitalizadas, el 59% eran hombres, frente al 41% de mujeres.

A continuación se analiza el total de víctimas en accidentes de tráfico entre 2015 y 2019 según sexo y los tipos de víctima seleccionados (personas fallecidas/hospitalizadas y personas no hospitalizadas). En víctimas fallecidas u hospitalizadas, la proporción de hombres es superior a la de mujeres: 72% ellos, 28% ellas. Sin embargo, en víctimas no hospitalizadas la proporción de mujeres se incrementa al 41%, representando el 59% los hombres.

**Tabla I.**

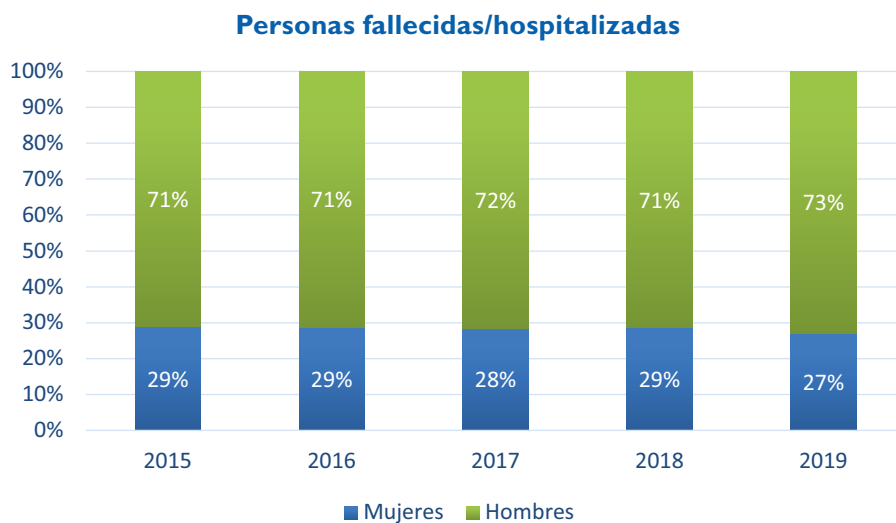
Nº de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico (totales 2015-2019)

	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
2015	3.219	7.937	51.390	73.194	135.740
2016	3.314	8.224	54.208	75.930	141.676
2017	3.230	8.111	52.843	75.886	140.070
2018	3.060	7.656	53.424	75.778	139.918
2019	2.799	7.542	52.794	77.434	140.569
<b>Total</b>	<b>15.622</b>	<b>39.470</b>	<b>264.659</b>	<b>378.222</b>	<b>697.973</b>

24

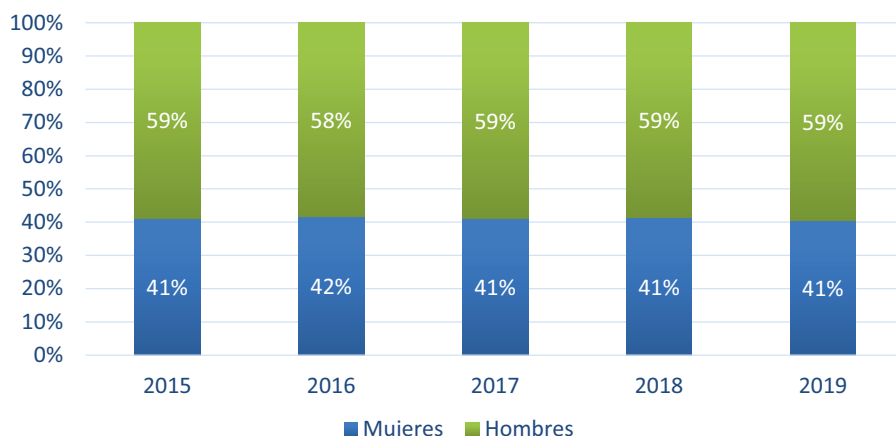
**Gráfica I.**

% de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico (totales 2015-2019)





### Personas no hospitalizadas



Fuente: elaboración propia.

A continuación se muestran las distribuciones de cada tipo de víctima en mujeres y en hombres:

**Tabla 2.**  
Víctimas de accidente de tráfico según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	6%	10%	6%	10%	6%	10%	5%	9%	5%	9%
No hospitalizadas	94%	90%	94%	90%	94%	90%	95%	91%	95%	91%

Fuente: elaboración propia.

La comparativa entre ambos sexos muestra que la proporción de víctimas fallecidas/hospitalizadas que representan las mujeres se ha reducido ligeramente de 2015 (29%) a 2019 (27%).

**Tabla 3.**  
Víctimas de accidente de tráfico según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	29%	71%	29%	71%	29%	72%	29%	71%	27%	73%
No hospitalizadas	41%	59%	42%	58%	41%	59%	41%	59%	41%	60%

Fuente: elaboración propia.

## EDAD DE LAS VÍCTIMAS

En mujeres, el 55% de las víctimas fallecidas u hospitalizadas tiene entre los 25 y 64 años, y en hombres, el 56% se sitúa entre los 25 y 54 años.

Entre los 25 y 54 años, el número de hombres fallecidos/hospitalizados es más de 3 veces superior al de las mujeres.

Cuando se analiza la edad (Tabla 4), se aprecia que entre los 25 y 54 años, el número de hombres fallecidos/hospitalizados es más de 3 veces superior al de las mujeres.

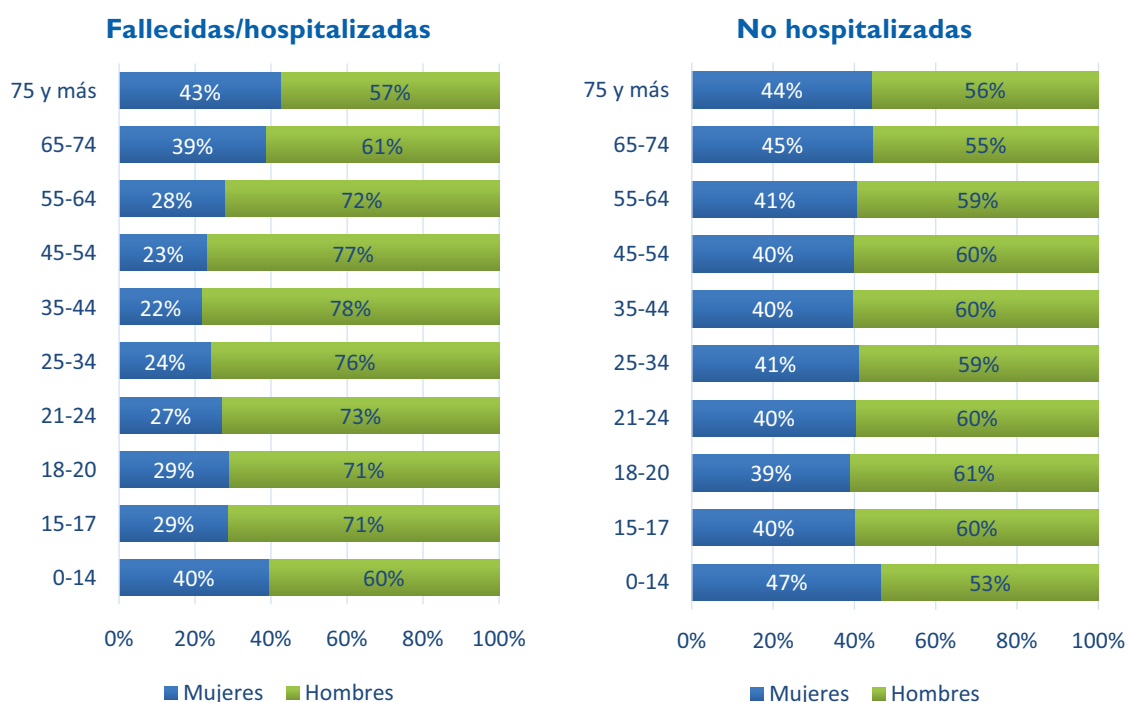
**Tabla 4.**  
Nº de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico según edad  
(datos acumulados 2015-2019)

Edad	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
0-14	729	1.113	14.966	17.039	33.847
15-17	429	1.060	6.944	10.296	18.729
18-20	699	1.715	14.003	21.896	38.313
21-24	964	2.572	23.049	33.897	60.482
25-34	2.198	6.852	57.247	81.628	147.925
35-44	2.150	7.645	52.346	79.153	141.294
45-54	2.243	7.355	39.992	59.925	109.515
55-64	1.894	4.889	24.522	35.534	66.839
65-74	1.898	3.003	14.447	17.929	37.277
75 y más	2.193	2.934	10.253	12.840	28.220
<b>Total</b>	<b>15.397</b>	<b>39.138</b>	<b>257.769</b>	<b>370.137</b>	<b>682.441</b>

Nota: No se han tenido en cuenta los casos donde no se recoge la edad en el registro.

**Gráfica 2.**

**% de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico según edad (datos acumulados 2015-2019)**



Fuente: elaboración propia.

El índice de concentración, que mide la situación de mujeres y hombres como grupos independientes (sin realizar la comparativa respecto al otro sexo) se muestra en la tabla siguiente. Los mayores porcentajes de víctimas fallecidas u hospitalizadas, se registran entre los 25 y los 54 años en hombres, y en mujeres en los grupos de 25 a 54 años, y en el de 75 y más. No se observan diferencias relevantes desde 2015 a 2019 por franjas de edad y sexo.

**Tabla 5.**

**Víctimas fallecidas/hospitalizadas según edad y sexo (% vertical) (2015-2019)**

Edad	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
0-14	5%	3%	5%	3%	5%	3%	5%	3%	4%	3%
15-17	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%	2%	3%	3%
18-20	4%	4%	5%	5%	5%	4%	5%	4%	5%	4%
21-24	6%	7%	7%	7%	6%	7%	6%	6%	6%	6%
25-34	15%	18%	14%	17%	15%	19%	14%	17%	14%	17%
35-44	15%	20%	14%	20%	14%	19%	14%	20%	13%	19%
45-54	14%	18%	14%	19%	15%	19%	15%	19%	15%	20%
55-64	12%	12%	12%	12%	13%	12%	12%	13%	12%	13%
65-74	12%	8%	12%	7%	12%	7%	13%	8%	12%	8%
75 y más	15%	8%	14%	8%	13%	7%	5%	3%	15%	7%

Fuente: elaboración propia.

En relación con las víctimas no hospitalizadas, la mayor proporción de víctimas tiene entre 25 y 44 años.

**Tabla 6.**  
Víctimas no hospitalizadas según edad y sexo (% vertical) (2015-2019)

Edad	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
0-14	6%	5%	6%	5%	6%	5%	6%	5%	6%	4%
15-17	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
18-20	6%	6%	6%	6%	5%	6%	5%	6%	5%	6%
21-24	10%	10%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%
25-34	23%	23%	23%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
35-44	20%	22%	20%	22%	20%	21%	21%	22%	20%	21%
45-54	15%	16%	15%	16%	16%	16%	16%	17%	16%	17%
55-64	9%	9%	9%	9%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
65-74	6%	5%	5%	5%	6%	5%	6%	5%	6%	5%
75 y más	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	3%	4%	4%

Fuente: elaboración propia.

Ahora bien, realizando una comparativa según sexo en cada franja de edad, las proporciones de víctimas fallecidas u hospitalizadas que representan hombres y mujeres son similares en las franjas de edad entre 15 y 64 años desde el año 2015 (ellas oscilan entre el 20% y el 31% de estas víctimas), reduciéndose las diferencias por sexos en los grupos de 0-14 años, de 65 a 74 y de 75 y más.

28

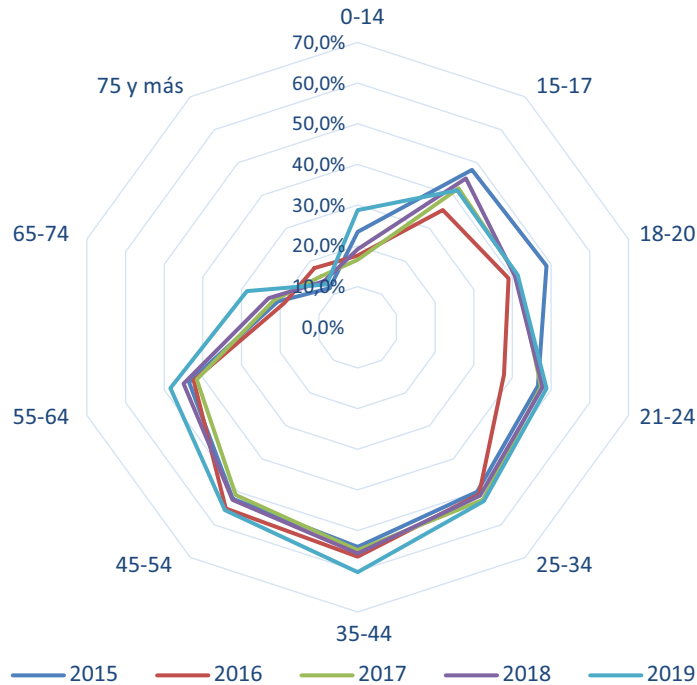
**Tabla 7.**  
Víctimas fallecidas/hospitalizadas según edad y sexo (% horizontal) (2015-2019)

Edad	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
0-14	38%	62%	41%	59%	42%	58%	40%	60%	36%	64%
15-17	26%	74%	32%	68%	29%	71%	27%	73%	29%	71%
18-20	26%	74%	31%	70%	29%	71%	30%	70%	29%	71%
21-24	27%	73%	31%	69%	26%	74%	26%	74%	26%	74%
25-34	25%	75%	25%	75%	24%	76%	24%	76%	24%	76%
35-44	23%	77%	22%	78%	23%	77%	22%	78%	20%	80%
45-54	24%	76%	23%	78%	25%	76%	24%	76%	22%	78%
55-64	28%	72%	29%	71%	29%	71%	28%	73%	26%	74%
65-74	40%	60%	41%	60%	39%	61%	39%	62%	36%	64%
75 y más	44%	56%	41%	59%	42%	58%	43%	57%	44%	57%

Fuente: elaboración propia.

**Gráfica 3.**

Distancia porcentual entre mujeres y hombres fallecidos/hospitalizados según edad (2015-2019)



Fuente: elaboración propia.

En las víctimas no hospitalizadas, las diferencias entre sexos son menores, y que a diferencia de las fallecidas u hospitalizadas, no sobrepasan el 25%.

**Tabla 8.**

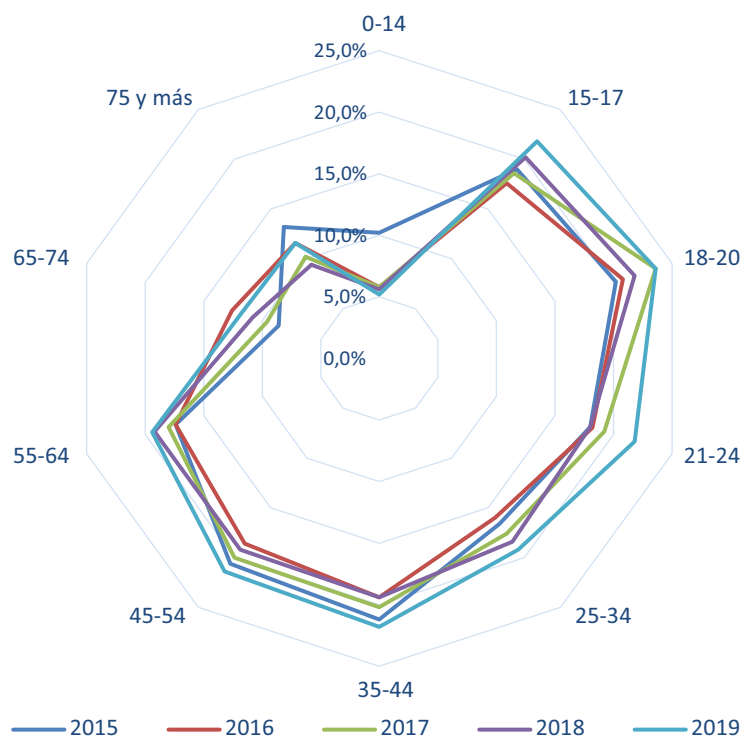
Víctimas no hospitalizadas según edad y sexo (% horizontal) (2015-2019)

Edad	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
0-14	45%	55%	47%	53%	47%	53%	47%	53%	47%	53%
15-17	41%	60%	41%	59%	41%	59%	40%	60%	39%	61%
18-20	40%	60%	40%	60%	38%	62%	39%	61%	38%	62%
21-24	41%	59%	41%	59%	40%	60%	41%	59%	39%	61%
25-34	42%	58%	42%	58%	41%	59%	41%	59%	40%	60%
35-44	39%	61%	40%	60%	40%	60%	40%	60%	39%	61%
45-54	40%	60%	41%	59%	40%	60%	40%	60%	39%	61%
55-64	41%	59%	41%	59%	41%	59%	40%	60%	40%	60%
65-74	46%	54%	44%	56%	45%	55%	45%	55%	44%	56%
75 y más	43%	57%	44%	56%	45%	55%	45%	55%	44%	56%

Fuente: elaboración propia.

### Gráfica 4.

Distancia porcentual entre mujeres y hombres no hospitalizados según edad (2015-2019)



Fuente: elaboración propia.

30

### TIPO DE ZONA

En hombres, el porcentaje de víctimas fallecidas/hospitalizadas es superior en vías interurbanas (56%) que en urbanas (44%). En el caso de las mujeres, son las vías urbanas las que registran más víctimas (52%).

Las vías interurbanas, el 75% de las víctimas fallecidas/hospitalizadas son hombres, y el 25% mujeres. En vías urbanas, ellos representan el 68% y ellas el 32%.

**Tabla 9.**

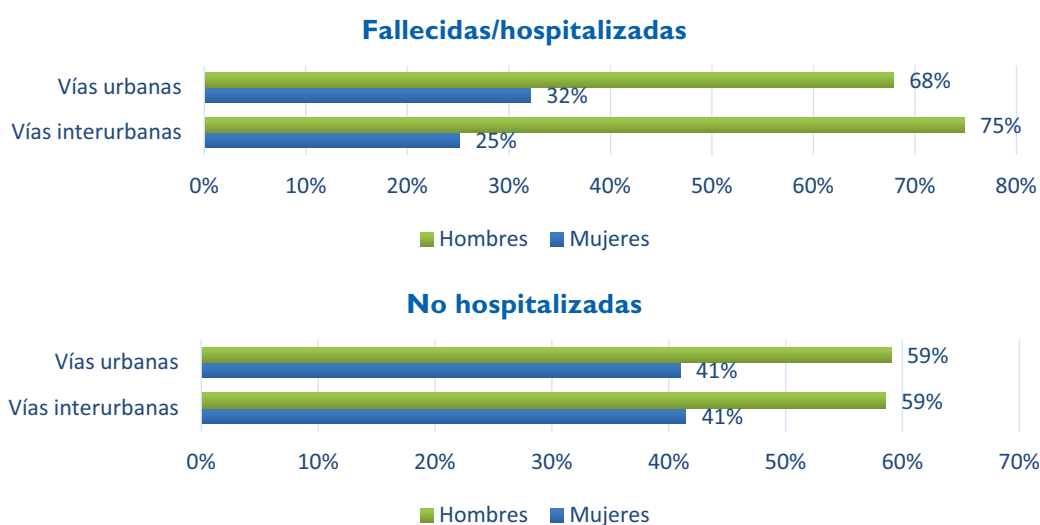
Tipo de zona según sexo y tipo de víctima (datos acumulados 2015-2019)

Tipo de zona	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Interurbana	7.465	22.234	106.052	149.745	285.496
Urbana	8.157	17.236	158.607	228.477	412.477
<b>Total</b>	<b>15.622</b>	<b>39.470</b>	<b>264.659</b>	<b>378.222</b>	<b>697.973</b>

Nota: No se han tenido en cuenta los casos sin la información según tipo de zona recogida.

**Gráfica 5.**

% de distribución según sexo, tipo de víctima y tipo de zona



En referencia a la concentración de mujeres y hombres fallecidos u hospitalizados según el tipo de zona, la vía interurbana concentra el mayor número de víctimas hombres a lo largo de todos los años.

**Tabla 10.**

Víctimas anuales según tipo de zona y sexo (datos absolutos) (2015-2019)

Fallecidas/hospitalizadas	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Interurbana	1.493	4.489	1.648	4.688	1.545	4.536	1.545	4.536	1.339	4.197
Urbana	1.726	3.448	1.666	3.536	1.685	3.575	1.685	3.575	1.460	3.345
Total	3.219	7.937	3.314	8.224	3.230	8.111	3.230	8.111	2.799	7.542
<b>No hospitalizadas</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>
Interurbana	19.880	28.030	21.550	29.693	21.710	30.529	22.117	30.943	20.795	30.550
Urbana	31.510	45.164	32.658	46.237	31.133	45.357	31.307	44.835	31.999	46.884
Total	51.390	73.194	54.208	75.930	52.843	75.886	53.424	75.778	52.794	77.434
<b>Total víctimas</b>	<b>54.609</b>	<b>81.131</b>	<b>57.522</b>	<b>84.154</b>	<b>56.073</b>	<b>83.997</b>	<b>56.484</b>	<b>83.434</b>	<b>55.593</b>	<b>84.976</b>

Fuente: elaboración propia.

En víctimas fallecidas u hospitalizadas, hay un mayor porcentaje de hombres en vías interurbanas que en urbanas, no observándose variaciones relevantes por años. En cuanto a las víctimas no hospitalizadas, las diferencias entre sexos son menores.

**Tabla II.**  
Víctimas anuales según tipo de zona y sexo (% distribución) (2015-2019)

Fallecidas/ hospitalizadas	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Interurbana	25%	75%	26%	74%	25%	75%	25%	75%	24%	76%
Urbana	33%	67%	32%	68%	32%	68%	33%	67%	33%	67%
<b>No hospitalizadas</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>	<b>M</b>	<b>H</b>
Interurbana	42%	59%	42%	58%	42%	58%	42%	58%	41%	60%
Urbana	41%	59%	41%	59%	41%	59%	41%	59%	41%	59%

Fuente: elaboración propia.

## MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

El medio de desplazamiento de las víctimas fallecidas u hospitalizadas varía entre sexos: los hombres resultan víctimas en motocicletas (35%) y turismos (28%), y las mujeres en turismos (41%) y como peatonas (36%). En víctimas no hospitalizadas, el medio que más destaca es el turismo en ambos sexos.

En víctimas fallecidas o heridas hospitalizadas, la proporción de hombres es superior en la mayoría de medios de transporte, destacando los elevados porcentajes de víctimas hombres en motocicletas (89%), bicicletas (88%) y vehículos de mercancías (85%). Sin embargo, ellas son la principal víctima en autobuses (63%), el 50% de las víctimas peatonas y el 37% en turismos.

Los mayores porcentajes de mujeres fallecidas u hospitalizadas se producen en turismo (41%), y a pie (36%). En los hombres, la mayor incidencia se produce en motocicletas (35%) y turismos (28%). Sin embargo, en las víctimas no hospitalizadas, ellas destacan en turismos (65%), y ellos en turismos (44%) y motocicletas (27%).



**Tabla 12a.**

Nº de mujeres y hombres según tipo de víctima y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019)

Medio de desplazamiento	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Peatón	5.582	5.677	33.332	27.957	<b>72.548</b>
Bicicleta	449	3.228	6.002	27.187	<b>36.866</b>
Ciclomotor	626	2.551	11.168	25.304	<b>39.649</b>
Motocicleta	1.738	13.525	26.465	99.931	<b>141.659</b>
Turismo	6.380	10.985	170.098	163.459	<b>350.922</b>
Vehículo de mercancías	457	2.552	8.191	26.633	<b>37.833</b>
Autobús	207	123	7.323	3.220	<b>10.873</b>
<b>Total</b>	<b>15.439</b>	<b>38.641</b>	<b>262.579</b>	<b>373.691</b>	<b>690.350</b>

Nota: No se han tenido en cuenta los casos sin la información sobre el medio de desplazamiento.

**Tabla 12b.**

% de mujeres y hombres según tipo de víctima y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019)

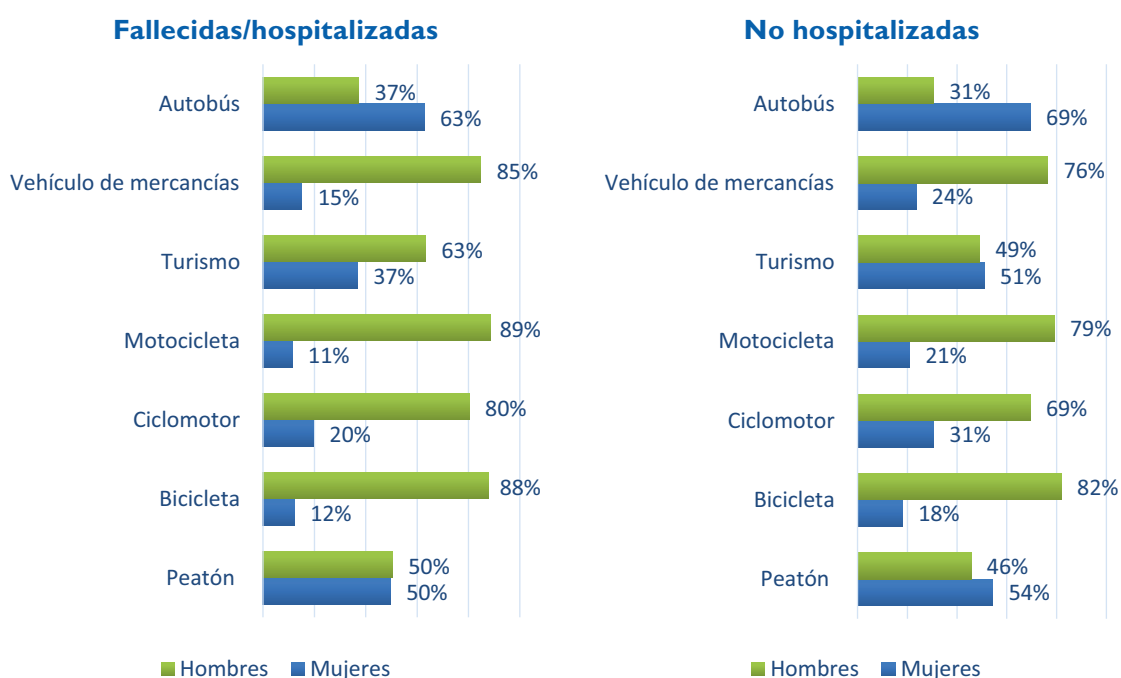
Medio de desplazamiento	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Peatón	36%	15%	13%	8%
Bicicleta	3%	8%	2%	7%
Ciclomotor	4%	7%	4%	7%
Motocicleta	11%	35%	10%	27%
Turismo	41%	28%	65%	44%
Vehículo de mercancías	3%	7%	3%	7%
Autobús	1%	0%	3%	1%

Nota: No se han tenido en cuenta los casos sin la información según tipo de vía recogida.

En víctimas fallecidas o heridas hospitalizadas, la proporción de hombres es superior en la mayoría de medios de transporte, destacando los elevados porcentajes de víctimas hombres en motocicletas (89%), bicicletas (88%) y vehículos de mercancías (85%). Sin embargo, ellas son la principal víctima en autobuses (63%), el 50% de las víctimas peatones y el 37% en turismos.

**Gráfica 6.**

% de distribución según sexo, tipo de víctima y medio de desplazamiento  
(datos acumulados 2015-2019)



Analizando los mismos datos y su evolución año a año, se aprecia que tanto en mujeres como en hombres el número de víctimas fallecidas/hospitalizadas en turismos ha ido decreciendo desde el año 2016, y de manera relevante también en ciclomotores.

34

**Tabla 13.**

Víctimas fallecidas/hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (absoluto) (2015-2019)

Medio de desplazamiento	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	1.190	1.166	1.164	1.196	1.128	1.151	1.108	1.101	992	1.063
Bicicleta	91	618	95	708	94	674	82	595	87	633
Ciclomotor	131	593	139	540	142	524	115	473	99	421
Motocicleta	365	2.561	318	2.703	347	2.786	338	2.700	370	2.775
Turismo	1.284	2.226	1.424	2.314	1.339	2.317	1.242	2.145	1.091	1.983
Vehículo de mercancías	97	606	76	545	118	494	89	458	77	449
Autobús	32	19	58	46	34	16	56	30	27	12

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 14.**

Víctimas fallecidas/hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (% horizontal)  
(2015-2019)

Medio de desplazamiento	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	51%	50%	49%	51%	50%	51%	50%	50%	48%	52%
Bicicleta	13%	87%	12%	88%	12%	88%	12%	88%	12%	88%
Ciclomotor	18%	82%	21%	80%	21%	79%	20%	80%	19%	81%
Motocicleta	13%	88%	11%	90%	11%	89%	11%	89%	12%	88%
Turismo	37%	63%	38%	62%	37%	63%	37%	63%	36%	65%
Vehículo de mercancías	14%	86%	12%	88%	19%	81%	16%	84%	15%	85%
Autobús	63%	37%	56%	44%	68%	32%	65%	35%	69%	31%

**Tabla 15.**

Víctimas no hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (absoluto) (2015-2019)

Medio de desplazamiento	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	6.525	5.550	6.802	5.838	6.640	5.614	6.739	5.359	6.626	5.596
Bicicleta	1.123	5.114	1.152	5.447	1.203	5.799	1.247	5.348	1.277	5.479
Ciclomotor	2.386	5.385	2.419	5.325	2.195	5.103	2.051	4.766	2.117	4.725
Motocicleta	4.624	18.042	5.174	19.171	5.266	20.063	5.558	20.927	5.843	21.728
Turismo	33.376	32.450	35.166	33.604	34.252	32.771	34.427	32.504	32.877	32.130
Vehículo de mercancías	1.790	5.341	1.709	5.224	1.675	5.421	1.579	5.412	1.438	5.235
Autobús	1.331	645	1.517	613	1.390	556	1.537	673	1.548	733

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 16.**

Víctimas no hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (% horizontal) (2015-2019)

Medio de desplazamiento	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	54%	46%	54%	46%	54%	46%	56%	44%	54%	46%
Bicicleta	18%	82%	18%	83%	17%	83%	19%	81%	19%	81%
Ciclomotor	31%	69%	31%	69%	30%	70%	30%	70%	31%	69%
Motocicleta	20%	80%	21%	79%	21%	79%	21%	79%	21%	79%
Turismo	51%	49%	51%	49%	51%	49%	51%	49%	51%	49%
Vehículo de mercancías	25%	75%	25%	75%	24%	76%	23%	77%	22%	79%
Autobús	67%	33%	71%	29%	71%	29%	70%	31%	68%	32%

Fuente: elaboración propia.

## TIPO DE PERSONA USUARIA IMPLICADA

Mientras los hombres representan el 86% de las víctimas fallecidas o heridas hospitalizadas conductoras, las mujeres son el 59% de las víctimas pasajeras y el 50% de las víctimas a pie.

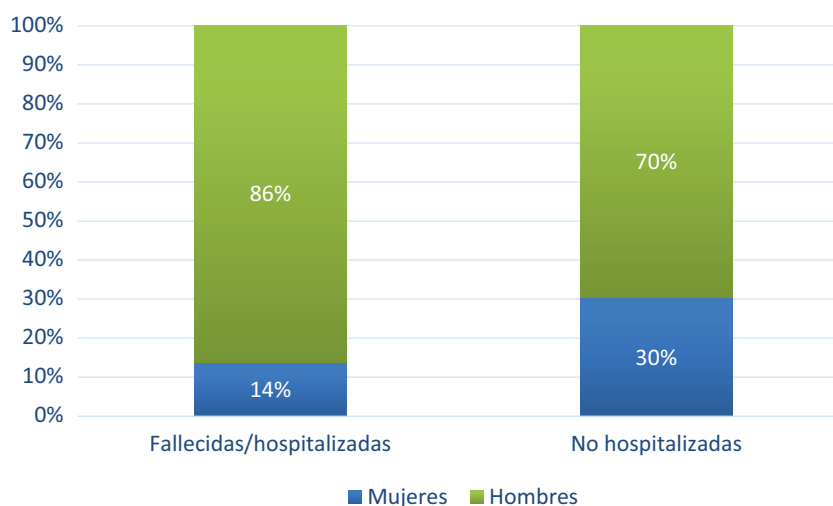
### a) Personas conductoras

El número de hombres fallecidos u hospitalizados es 6 veces mayor que el de las mujeres; en las víctimas no hospitalizadas, las mujeres suponen una tercera parte.

**Tabla 17.**  
Personas conductoras según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2015-2019)

	Mujeres	Hombres	Total
Fallecidas/hospitalizadas	4.839	30.131	34.970
No hospitalizadas	125.124	287.724	412.848
<b>Total</b>	<b>129.963</b>	<b>317.855</b>	<b>447.818</b>

**Gráfica 7.**  
% de mujeres y hombres conductores (datos acumulados 2015-2019)



Fuente: elaboración propia.

**Tabla 18.**  
Personas conductoras según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	4%	10%	4%	10%	4%	10%	4%	9%	4%	9%
No hospitalizadas	96%	90%	96%	90%	96%	90%	97%	91%	96%	91%

Fuente: elaboración propia.

## b) Personas pasajeras

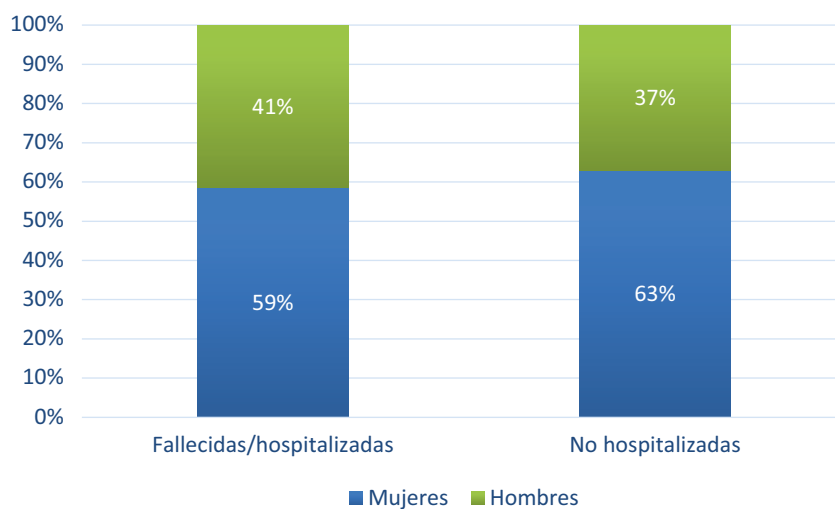
El 59% de las personas pasajeras fallecidas u hospitalizadas son mujeres, porcentaje superior al que representan las mujeres respecto al total de víctimas fallecidas u hospitalizadas (30%). Si se hace referencia a las víctimas no hospitalizadas pasajeras, ellas representan el 63%, frente al 40% que representan en el total de víctimas de esta gravedad.

Se registran más mujeres fallecidas u hospitalizadas como pasajeras que como conductoras, y en el caso de los hombres, es al revés.

**Tabla 19.**  
Personas pasajeras según tipo y sexo (datos acumulados 2015-2019)

	Mujeres	Hombres	Total
Fallecidas/hospitalizadas	5.196	3.660	8.856
No hospitalizadas	106.179	62.518	168.697
<b>Total</b>	<b>111.375</b>	<b>66.178</b>	<b>177.553</b>

**Gráfica 8.**  
% de mujeres y hombres pasajeros (datos acumulados 2015-2019)



Fuente: elaboración propia.

**Tabla 20.****Personas pasajeras según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	5%	6%	5%	6%	5%	6%	5%	5%	4%	5%
No hospitalizadas	95%	94%	95%	94%	95%	94%	95%	95%	96%	95%

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 21.****Personas pasajeras según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	57%	43%	59%	41%	59%	41%	60%	40%	59%	42%
No hospitalizadas	62%	38%	63%	37%	63%	37%	63%	37%	64%	37%

Fuente: elaboración propia.

**c) Personas peatonas**

Las y los peatones víctimas son quienes presentan un mayor equilibrio en cuanto al sexo. Las personas fallecidas u hospitalizadas representan el 50% según sexo, y en las no hospitalizadas, la proporción de ellas es un poco superior (54%). Ellas tendrían una mayor representación como peatonas que en el total de víctimas (conductoras, pasajeras o peatonas), donde ellas son el 30% de las personas fallecidas u hospitalizadas, y el 40% de las no hospitalizadas.

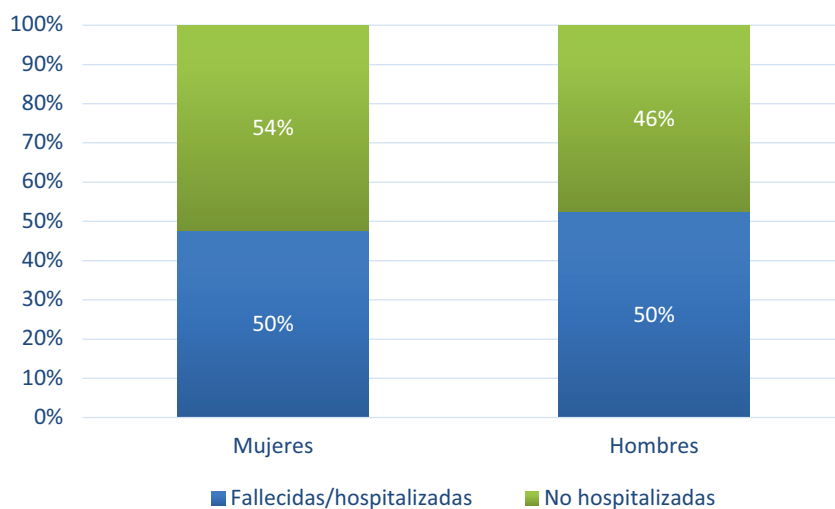
38

**Tabla 22.****Personas peatonas según tipo y sexo (datos acumulados 2015-2019)**

	Mujeres	Hombres	Total
Fallecidas/hospitalizadas	5.582	5.677	11.259
No hospitalizadas	33.332	27.957	61.289
<b>Total</b>	<b>38.914</b>	<b>33.634</b>	<b>72.548</b>

**Gráfica 9.**

**% de mujeres y hombres peatones (datos acumulados 2015-2018)**



Fuente: elaboración propia.

Analizando las tendencias año a año, se aprecia una menor proporción de víctimas fallecidas u hospitalizadas, tanto mujeres como hombres.

**Tabla 23.**

**Personas peatonas según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	15%	17%	15%	17%	14%	16%	14%	17%	13%	16%
No hospitalizadas	85%	83%	85%	83%	86%	84%	86%	83%	87%	84%

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 24.**

**Personas peatonas según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	51%	50%	49%	51%	50%	51%	50%	50%	48%	52%
No hospitalizadas	54%	46%	54%	46%	54%	46%	56%	44%	54%	46%

Fuente: elaboración propia.

## TIPO DE ZONA (URBANA O INTERURBANA) Y MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

En vías urbanas, el 63% de las víctimas mujeres se desplazaban a pie, y en el caso de los hombres, el 41% en motocicleta y el 26% a pie. En vías interurbanas, el 72% de las víctimas mujeres se registran en turismo, y en el caso de los hombres, el 42% en turismo y el 30% en motocicleta.

Si se analiza la proporción de hombres y mujeres por medio de desplazamiento y tipo de zona en las víctimas fallecidas u hospitalizadas, cabe destacar:

- En vías urbanas, los elevados porcentajes de víctimas hombres en motocicleta (88%), bicicleta (83%) y vehículos de mercancías (82%). Sin embargo, ellas son la principal víctima en autobús (el 68%) y como peatonas (53%).
- En vías interurbanas se incrementan las diferencias por sexos en bicicleta (ellos son el 92% de las víctimas), en motocicleta (ellos: el 89%), y en vehículo de mercancías (ellos: el 85%). Hay más víctimas mujeres en autobús (el 56%).

Los siguientes datos muestran la relación entre el tipo de zona (urbana o interurbana), el medio de desplazamiento, y el tipo de víctima.

Si se atiende al número de mujeres fallecidas/hospitalizadas, cabe destacar que el 63% de las víctimas en vías urbanas se producen en desplazamientos a pie, mientras que en vías interurbanas se registran en turismo (72%). Por otra parte, en el caso de los hombres, los datos muestran que las víctimas fallecidas u hospitalizadas en vías urbanas son principalmente usuarios de motocicleta (41%) y peatones (26%), y en vías interurbanas son usuarios de turismo (42%) y de motocicleta (30%).

**Tabla 25.**

**Tipo de zona, medio de desplazamiento, víctima y sexo  
(datos absolutos acumulados 2015-2019)**

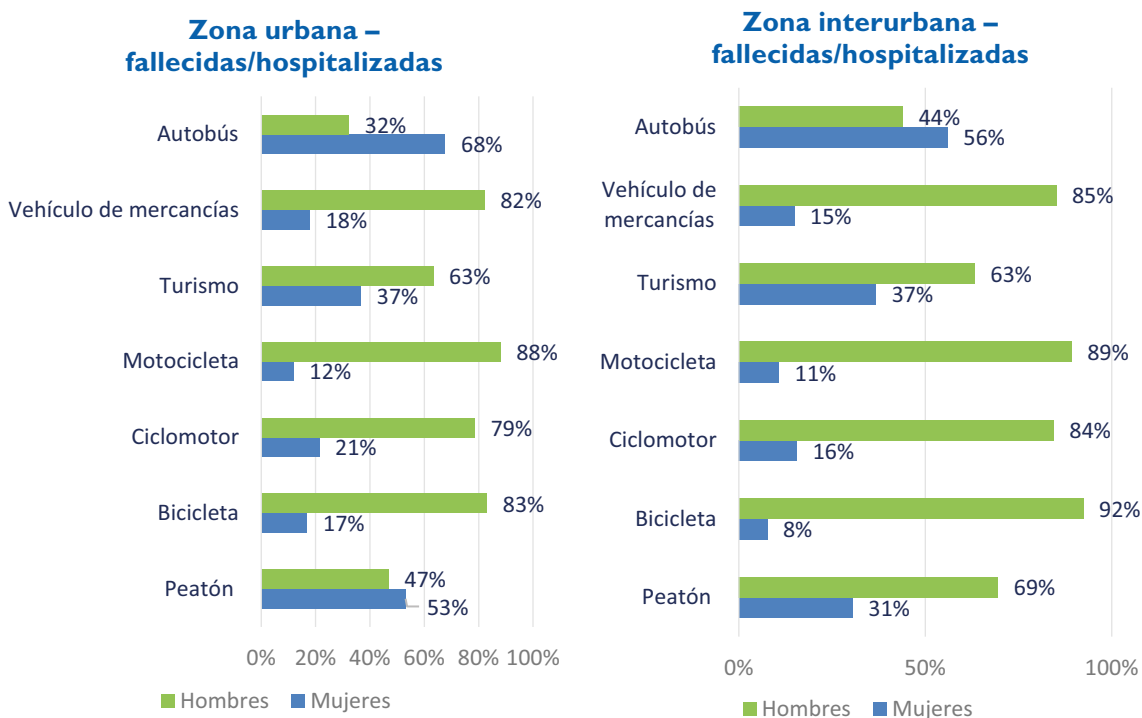
	Urbana				Interurbana			
	Fallecidas/ hospitalizadas		No hospitalizadas		Fallecidas/ hospitalizadas		No hospitalizadas	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	5.045	4.454	32.216	26.375	537	1.223	1.116	1.582
Bicicleta	307	1.506	5.127	18.405	142	1.722	875	8.782
Ciclomotor	483	1.776	10.132	21.987	143	775	1.036	3.317
Motocicleta	943	6.945	21.605	75.701	795	6.580	4.860	24.230
Turismo	1.105	1.907	78.357	72.595	5.275	9.078	91.741	90.864
Vehículo de mercancías	53	244	3.082	7.746	404	2.308	5.109	18.887
Autobús	128	61	6.447	2.531	79	62	876	689



Si se analiza la proporción de hombres y mujeres por medio de desplazamiento en las víctimas fallecidas u hospitalizadas, cabe destacar, en vías urbanas, los elevados porcentajes de víctimas hombres en motocicleta (88%), bicicleta (83%) y vehículos de mercancías (82%). Sin embargo, ellas son la principal víctima en autobús (el 68%), y como peatonas (53%). Si nos centramos en vías interurbanas, se incrementan las diferencias por sexos en bicicleta (ellos representan el 92% de las víctimas), en motocicleta (ellos: el 89%), y en vehículo de mercancías (ellos: el 85%). En estas vías, el único medio en el que hay más víctimas mujeres es en autobús (ellas son el 56%).

### Gráfica 10.

% de distribución según tipo de zona, tipo de víctima, medio de desplazamiento y sexo (datos acumulados 2015-2019)



Realizando un análisis de la evolución de las víctimas fallecidas u hospitalizadas en vías interurbanas desde 2015 a 2019, los datos muestran descensos relevantes en víctimas en ciclomotor en ambos sexos, incrementos en las víctimas usuarias de motocicletas, y reducciones en el número de víctimas en turismos.

En cuanto a las vías urbanas, descienden las víctimas a pie, en ciclomotor y en turismo en ambos sexos, y se incrementan las víctimas hombres en bicicleta y motocicleta.

**Tabla 26.**

Nº personas fallecidas/hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	112	241	129	277	96	229	88	251	112	225
Bicicleta	32	338	25	371	33	354	21	318	31	341
Ciclomotor	32	194	37	156	29	163	27	145	18	117
Motocicleta	163	1.264	146	1.302	152	1.347	155	1.315	179	1.352
Turismo	1.051	1.812	1.180	1.946	1.110	1.900	1.023	1.756	911	1.664
Vehículo de mercancías	88	539	69	494	100	447	80	419	67	409
Autobús	1	4	41	30	7	3	26	23	4	2

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 27.**

Nº personas fallecidas/hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	1.078	925	1.035	919	1.032	922	1.020	850	880	838
Bicicleta	59	280	70	337	61	320	61	277	56	292
Ciclomotor	99	399	102	384	113	361	88	328	81	304
Motocicleta	202	1.297	172	1.401	195	1.439	183	1.385	191	1.423
Turismo	233	414	244	368	229	417	219	389	180	319
Vehículo de mercancías	9	67	7	51	18	47	9	39	10	40
Autobús	31	15	17	16	27	13	30	7	23	10

Fuente: elaboración propia.

En lo que se refiere a las víctimas no hospitalizadas, en vías interurbanas se registran aumentos tanto en mujeres como en hombres desde el año 2015 en todos los medios de transporte, excepto en ciclomotores, donde descienden las víctimas, y autobuses, no se aprecian cambios destacables.

En vías urbanas, se registran mayores cifras en víctimas no hospitalizadas en motocicletas en ambos sexos desde el año 2015 a 2019, y menores en turismos y ciclomotores.

**Tabla 28.**

Nº de personas no hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	196	286	214	302	252	339	231	317	223	338
Bicicleta	154	1.648	158	1.624	180	1.892	182	1.780	201	1.838
Ciclomotor	218	673	246	697	228	681	174	646	170	620
Motocicleta	875	4.267	928	4.607	1.000	4.952	1.027	5.091	1.030	5.313
Turismo	17.124	17.037	18.724	18.373	18.721	18.446	19.167	18.686	18.005	18.322
Vehículo de mercancías	1.079	3.674	1.014	3.675	1.062	3.846	1.039	3.957	915	3.735
Autobús	150	129	183	131	175	113	213	193	155	123

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 29.**

Nº de personas no hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	6.329	5.264	6.588	5.536	6.388	5.275	6.508	5.042	6.403	5.258
Bicicleta	969	3.466	994	3.823	1.023	3.907	1.065	3.568	1.076	3.641
Ciclomotor	2.168	4.712	2.173	4.628	1.967	4.422	1.877	4.120	1.947	4.105
Motocicleta	3.749	13.775	4.246	14.564	4.266	15.111	4.531	15.836	4.813	16.415
Turismo	16.252	15.413	16.442	15.231	15.531	14.325	15.260	13.818	14.872	13.808
Vehículo de mercancías	711	1.667	695	1.549	613	1.575	540	1.455	523	1.500
Autobús	1.181	516	1.334	482	1.215	443	1.324	480	1.393	610

Fuente: elaboración propia.

Los siguientes datos reflejan información que refuerza lo mencionado anteriormente. No obstante, los datos de víctimas fallecidas/hospitalizadas en autobuses muestran la mayor proporción de víctimas mujeres en ambos tipos de zona.

**Tabla 30.**

**% personas fallecidas/hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	32%	68%	32%	68%	30%	71%	26%	74%	33%	67%
Bicicleta	9%	91%	6%	94%	9%	92%	6%	94%	8%	92%
Ciclomotor	14%	86%	19%	81%	15%	85%	16%	84%	13%	87%
Motocicleta	11%	89%	10%	90%	10%	90%	11%	90%	12%	88%
Turismo	37%	63%	38%	62%	37%	63%	37%	63%	35%	65%
Vehículo de mercancías	14%	86%	12%	88%	18%	82%	16%	84%	14%	86%
Autobús	20%	80%	58%	42%	70%	30%	53%	47%	67%	33%

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 31.**

**% personas fallecidas/hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	54%	46%	53%	47%	53%	47%	55%	46%	51%	49%
Bicicleta	17%	83%	17%	83%	16%	84%	18%	82%	16%	84%
Ciclomotor	20%	80%	21%	79%	24%	76%	21%	79%	21%	79%
Motocicleta	14%	87%	11%	89%	12%	88%	12%	88%	12%	88%
Turismo	36%	64%	40%	60%	35%	65%	36%	64%	36%	64%
Vehículo de mercancías	12%	88%	12%	88%	28%	72%	19%	81%	20%	80%
Autobús	67%	33%	52%	49%	68%	33%	81%	19%	70%	30%

Fuente: elaboración propia.

En el caso de las víctimas no hospitalizadas en vías interurbanas, la mayor distancia entre sexos a lo largo de estos años se produce cuando el medio de desplazamiento implicado es la bicicleta (9 de cada 10 víctimas son hombres), motocicleta y ciclomotor (casi 8 de cada 10 víctimas son hombres). En autobús y turismo existe un mayor equilibrio en cuanto al sexo.

**Tabla 32.**

% de personas no hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento  
(% horizontal)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	41%	59%	42%	59%	43%	57%	42%	58%	40%	60%
Bicicleta	9%	92%	9%	91%	9%	91%	9%	91%	10%	90%
Ciclomotor	25%	76%	26%	74%	25%	75%	21%	79%	22%	79%
Motocicleta	17%	83%	17%	83%	17%	83%	17%	83%	16%	84%
Turismo	50%	50%	51%	50%	50%	50%	51%	49%	50%	50%
Vehículo de mercancías	23%	77%	22%	78%	22%	78%	21%	79%	20%	80%
Autobús	54%	46%	58%	42%	61%	39%	53%	48%	56%	44%

Fuente: elaboración propia.

En víctimas no hospitalizadas en vías urbanas, el mayor equilibrio entre sexos se produce en peatones y turismos, mientras los datos muestran una mayor proporción en mujeres en autobús (al igual que en víctimas fallecidas/hospitalizadas), y la proporción de ellos es mayor en el resto de medios de desplazamiento.

**Tabla 33.**

% de personas no hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento  
(% horizontal)

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	55%	45%	54%	46%	55%	45%	56%	44%	55%	45%
Bicicleta	22%	78%	21%	79%	21%	79%	23%	77%	23%	77%
Ciclomotor	32%	69%	32%	68%	31%	69%	31%	69%	32%	68%
Motocicleta	21%	79%	23%	77%	22%	78%	22%	78%	23%	77%
Turismo	51%	49%	52%	48%	52%	48%	53%	48%	52%	48%
Vehículo de mercancías	30%	70%	31%	69%	28%	72%	27%	73%	26%	74%
Autobús	70%	30%	74%	27%	73%	27%	73%	27%	70%	31%

Fuente: elaboración propia.

## MEDIO DE DESPLAZAMIENTO Y EDAD

En las personas menores hasta 17 años y los mayores de 64, el número de víctimas peatones es superior a los usuarios de turismo en ambos sexos, sin embargo, entre 21 y 64 años, predominan las víctimas en turismo, excepto en hombres, donde la motocicleta concentra más víctimas.

En víctimas fallecidas u hospitalizadas, cabe destacar:

- En peatones, el porcentaje de víctimas que representan las mujeres se va incrementando con la edad: del 40% en menores hasta 17 años al 54% en los mayores de 64 años.
- En bicicleta y motocicleta predominan las víctimas hombres en todas las franjas de edad, con máximos en el tramo de 35 a 64 años (son el 89% de las víctimas en bicicletas, y el 90% en motocicletas) y más de 64 años (el 94% en bicicletas y el 96% en motocicletas).

En víctimas fallecidas u hospitalizadas y en cifras absolutas, destaca el turismo como medio implicado tanto en mujeres como en hombres en general, excepto en los menores de 17 y los mayores de 64 años, donde el número de víctimas peatones es superior a los usuarios de turismo, tanto en mujeres como en hombres, y en los hombres entre 21 y 64 años, donde la motocicleta concentra más víctimas.

**Tabla 34.**  
Personas fallecidas/hospitalizadas según sexo y medio de desplazamiento  
(datos acumulados 2015-2019)

	Hasta 17 años		18-20		21-34		35-64		65 o más	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	496	739	142	163	472	559	1.864	1.926	2.520	2.188
Autobús	1	2	8	1	31	14	64	47	100	56
Bicicleta	46	269	30	92	102	406	233	1.858	36	559
Ciclomotor	96	434	59	262	162	629	277	905	22	301
Motocicleta	47	215	68	360	649	3.989	922	8.392	23	500
Turismo	424	435	365	766	1.604	3.161	2.654	4.633	1.253	1.913
Vehículo de mercancías	30	42	20	34	92	478	213	1.742	92	246

Fuente: elaboración propia.

El número de víctimas no hospitalizadas en bicicleta, ciclomotor, motocicleta y vehículo de mercancías es muy superior en hombres que en mujeres en todas las franjas de edad. Ellas superan a los hombres como víctimas a partir de los 21 años como peatonas y en autobús, y en turismo en las franjas de edad siguientes: hasta 17 años, y de 21 a 34 años, y de 35 a 64.

**Tabla 35.**

Personas no hospitalizadas según sexo y medio de desplazamiento  
(datos acumulados 2015-2019)

	Hasta 17 años		18-20		21-34		35-64		65 o más	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Peatón	4.787	5.888	1.360	1.097	5.147	3.943	12.617	9.404	8.393	6.594
Autobús	346	274	141	80	855	377	3.291	1.389	2.364	983
Bicicleta	546	3.029	387	1.484	2.103	5.845	2.665	13.646	185	2.325
Ciclomotor	1.374	3.614	1.299	3.748	4.251	9.024	3.867	7.205	106	1.340
Motocicleta	785	1.862	1.001	3.033	11.222	35.628	12.740	55.263	191	2.675
Turismo	13.157	11.492	9.356	11.498	54.023	52.736	76.635	69.177	12.633	14.761
Vehículo de mercancías	728	862	342	712	2.045	6.683	4.179	16.429	632	1.585

Fuente: elaboración propia.

## PERSONAS CONDUCTORAS Y MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

Los hombres representan el 75% de las víctimas fallecidas/hospitalizadas conductoras (las mujeres el 25%). En mujeres, el turismo es el medio en el que se producen el mayor número de víctimas fallecidas u hospitalizadas (59%). En hombres es la motocicleta (45%), seguida del turismo (28%).

A continuación, se presentan los datos absolutos y acumulados del periodo 2015 – 2019 de las personas conductoras atendiendo a los dos tipos de víctimas. Destacan las diferencias entre ambos sexos entre quienes conducen cualquier tipo de vehículo. En mujeres, el turismo es el medio en el que se produce el mayor número de víctimas fallecidas u hospitalizadas (59%). En hombres es la motocicleta (45%), seguida del turismo (28%).

**Tabla 36.**

Nº personas conductoras fallecidas/hospitalizadas y no hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019)

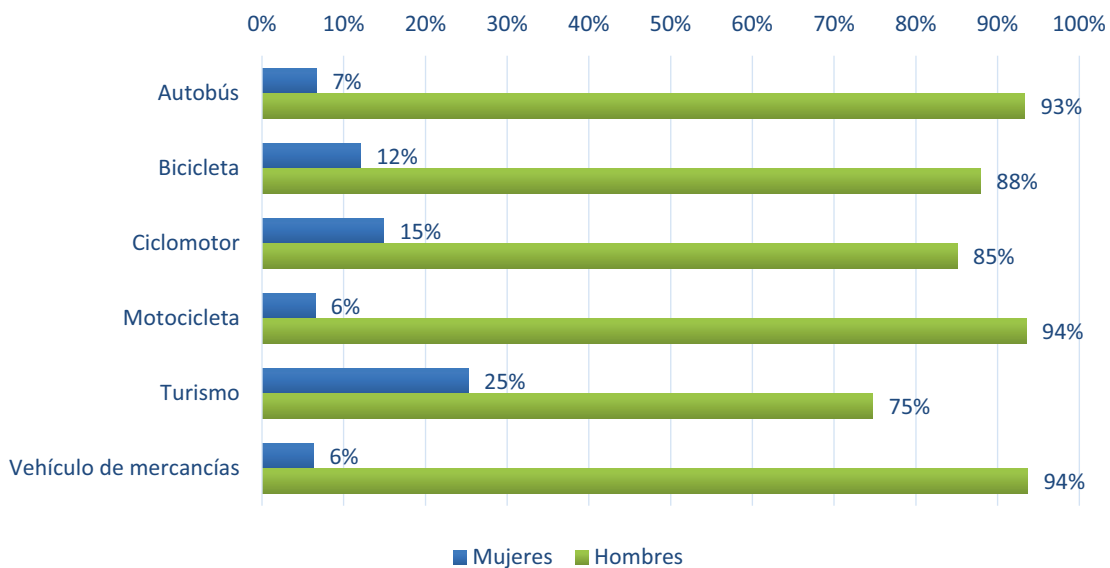
	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas	
	M	H	M	H
Autobús	2	28	79	549
Bicicleta	442	3.223	5.881	26.992
Ciclomotor	424	2.418	8.631	23.723
Motocicleta	922	13.281	17.597	97.037
Turismo	2.824	8.361	88.678	115.349
Vehículo de mercancías	139	2.068	3.035	20.173

Fuente: elaboración propia.

La proporción de hombres fallecidos u hospitalizados conductores de turismos es del 75%. En el resto de medios de transporte, aumenta el desequilibrio entre sexos al incrementarse la proporción de hombres conductores víctimas, alcanzando el máximo en motocicletas y vehículos de mercancías (94% respectivamente).

**Gráfica II.**

**% de distribución de personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según medio de desplazamiento y sexo**

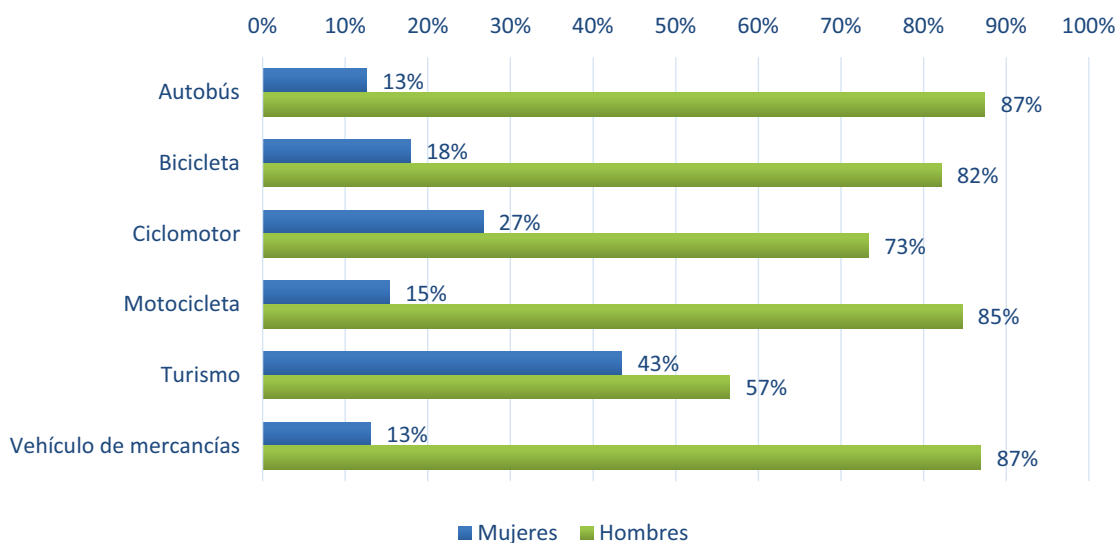


Fuente: elaboración propia.

48

**Gráfica 12.**

**% de distribución de personas conductoras no hospitalizadas según medio de desplazamiento y sexo**



Fuente: elaboración propia.



Atendiendo a la evolución en el tiempo (2015-2019), en mujeres y en ambos tipos de víctimas, desciende la proporción de conductoras de turismos víctimas, y aumenta en motocicletas. En los hombres aumenta la proporción de víctimas en motocicleta.

**Tabla 37.**

**% concentración de personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (% vertical) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Autobús	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Bicicleta	9%	11%	9%	12%	10%	11%	9%	10%	10%	11%
Ciclomotor	9%	10%	9%	8%	10%	8%	9%	8%	8%	7%
Motocicleta	19%	43%	17%	44%	19%	45%	19%	46%	24%	48%
Turismo	61%	29%	64%	29%	58%	29%	59%	29%	55%	27%
Vehículo de mercancías	2%	8%	2%	7%	4%	7%	4%	7%	3%	7%

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 38.**

**% concentración de personas conductoras no hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (% vertical) (2015-2019)**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Autobús	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Bicicleta	5%	9%	5%	10%	5%	10%	5%	9%	5%	9%
Ciclomotor	8%	9%	7%	9%	7%	8%	6%	8%	7%	8%
Motocicleta	13%	32%	14%	33%	14%	34%	15%	35%	16%	36%
Turismo	72%	41%	72%	42%	72%	40%	72%	40%	70%	40%
Vehículo de mercancías	3%	7%	3%	7%	3%	7%	2%	7%	2%	7%

Fuente: elaboración propia.

## **PORCENTAJE DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD ENTRE QUIENES CONDUCEN TURISMOS Y FURGONETAS**

*Las mujeres emplean en mayor medida el cinturón de seguridad en ambos tipos de víctimas: el 93% de las fallecidas u hospitalizadas, y el 99% de las no hospitalizadas lo utilizaban, frente al 83% y 97% en hombres, respectivamente.*

Los datos que se muestran a continuación se refieren al porcentaje de uso del cinturón de seguridad específicamente entre las víctimas conductoras de turismos y furgonetas.

En primer lugar, los datos entre 2015 y 2019 muestran que las víctimas fallecidas/hospitalizadas usan en menor medida el cinturón de seguridad que las no hospitalizadas. Atendiendo al sexo, los hombres fallecidos / hospitalizados presentan un menor porcentaje de uso del cinturón (el 83%) que las mujeres (93%). A su vez, las mujeres no hospitalizadas presentan un porcentaje mayor de uso que los hombres, llegando al 99% en el año 2019.

**Tabla 39.**

**% uso de cinturón de seguridad de personas conductoras de turismos y furgonetas fallecidas/hospitalizadas según sexo (2015-2019).**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	94%	83%	93%	84%	92%	82%	92%	83%	95%	83%
Total	556	1.510	579	1.592	518	1.582	497	1.485	434	1.360
No hospitalizadas	99%	96%	99%	97%	99%	97%	99%	97%	99%	97%
Total	13.720	17.709	14.554	18.981	14.588	18.624	14.969	18.925	13.950	18.077

*Nota: Los porcentajes de uso del cinturón de seguridad se han calculado considerando solo los casos en los que el uso del mismo era conocido. Fuente: elaboración propia.*

## **PORCENTAJE DE USO DEL CASCO ENTRE QUIENES CONDUCEN MOTOCICLETA, CICLOMOTOR Y EN CICLISTAS**

*En víctimas conductoras de motocicleta, ciclomotor o en bicicleta, ellas presentan un menor uso del casco, sobre todo en víctimas fallecidas u hospitalizadas: ellas (86%) y ellos (92%).*

50

Entre las víctimas conductoras de motocicleta o ciclomotor y en ciclistas, los datos muestran un mayor uso del casco en hombres que en mujeres.

Atendiendo a la evolución de los datos, el porcentaje de uso del casco ha ido aumentando en los últimos años para ambos sexos y tipos de víctimas. En víctimas fallecidas u hospitalizadas: en hombres, del 91% de uso en 2015 al 93% en 2019, y en mujeres, del 87% al 89%.

**Tabla 40.**

**% uso del casco en motoristas y ciclistas fallecidas/hospitalizadas según sexo (2015-2019).**

	2015		2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Fallecidas/hospitalizadas	87%	91%	84%	92%	86%	93%	83%	91%	89%	93%
Total	321	3.341	289	3.457	313	3.562	281	3.315	306	3.279
No hospitalizadas	91%	93%	91%	92%	90%	92%	90%	93%	93%	95%
Total	4.621	22.565	5.189	24.324	5.102	25.046	5.161	24.895	4.913	23.868

*Nota: Los porcentajes de uso de del casco se han calculado considerando solo los casos en los que el uso del mismo era conocido. Fuente: elaboración propia.*

## RESULTADOS DE PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS EN PERSONAS CONDUCTORAS

Elas presentan un menor porcentaje de positivos que ellos al volante, tanto en pruebas de alcohol (en víctimas fallecidas u hospitalizadas: 8% en ellas, y 21% en ellos), como de drogas (en víctimas fallecidas u hospitalizadas: 8% en ellas, y 14% en ellos).

Mujeres y hombres presentan las mayores tasas de positividad en alcohol y drogas en víctimas fallecidas/hospitalizadas que en no hospitalizadas.

A continuación, se exponen los datos de resultados de pruebas de alcohol y drogas de personas conductoras víctimas en un accidente de tráfico entre 2016 y 2019.

51

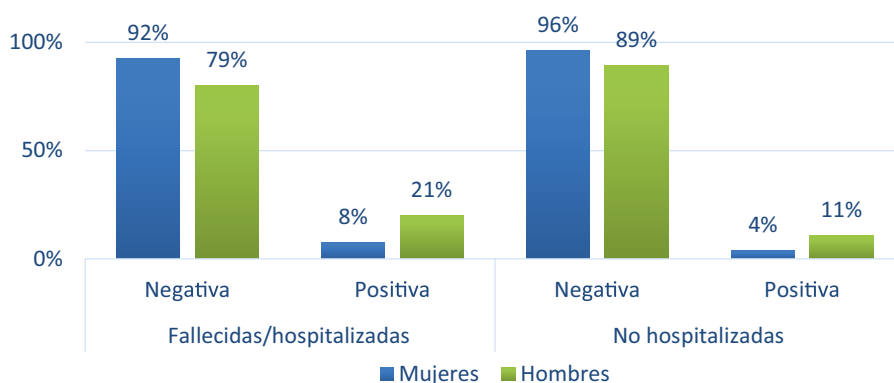
### RESULTADOS DE PRUEBAS DE ALCOHOL

En cuanto a los datos de pruebas de alcohol en personas conductoras víctimas, se aprecia:

- En ambos tipos de víctimas, las mujeres presentan menores porcentajes de positividad en pruebas de alcohol.
- En víctimas fallecidas/hospitalizadas, la positividad de las mujeres es inferior a la de los hombres (8% en ellas, y 21% en ellos), y la evolución en datos muestra que el porcentaje de positivos a alcohol en mujeres va descendiendo: de 11% en 2016 a 6% en 2019. En los hombres, el porcentaje de positivos en alcohol se mantiene superior al 21%.
- En víctimas no hospitalizadas, la positividad por sexos es menor, siendo también inferiores los porcentajes de casos positivos en mujeres que en los hombres.

#### Gráfica 13.

Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2016-2019)



**Tabla 41.**

Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (absolutos 2016-2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	167	1.004	187	1.132	220	1.154	189	1.167
Positiva	20	283	16	302	15	262	11	326
<b>Total</b>	<b>187</b>	<b>1.287</b>	<b>203</b>	<b>1.434</b>	<b>235</b>	<b>1.416</b>	<b>200</b>	<b>1.493</b>

Nota: Se han considerado solo los casos en los que hay constancia de prueba.  
Fuente: elaboración propia.

**Tabla 42.**

Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo % (2016-2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	89%	78%	92%	79%	94%	82%	95%	78%
Positiva	11%	22%	8%	21%	6%	19%	6%	22%
<b>Total</b>	<b>187</b>	<b>1.287</b>	<b>203</b>	<b>1.434</b>	<b>235</b>	<b>1.416</b>	<b>200</b>	<b>1.493</b>

Nota: Los porcentajes de resultados de pruebas de alcohol se han calculado considerando solo los casos en los que hay constancia de prueba.  
Fuente: elaboración propia.

**Tabla 43.**

Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (absolutos 2016 - 2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	5.096	10.558	5.383	11.460	6.033	12.559	6.258	13.379
Positiva	195	1.312	197	1.354	231	1.452	288	1.664
<b>Total</b>	<b>5.291</b>	<b>11.870</b>	<b>5.580</b>	<b>12.814</b>	<b>6.264</b>	<b>14.011</b>	<b>6.546</b>	<b>15.043</b>

Nota: Se han considerado solo los casos en los que hay constancia de prueba.  
Fuente: elaboración propia.

**Tabla 44.**

Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras no hospitalizadas según sexo % (2016 - 2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	96%	89%	97%	89%	96%	90%	96%	89%
Positiva	4%	11%	4%	11%	4%	10%	4%	11%
<b>Total</b>	<b>5.291</b>	<b>11.870</b>	<b>5.580</b>	<b>12.814</b>	<b>6.264</b>	<b>14.011</b>	<b>6.546</b>	<b>15.043</b>

Nota: Los porcentajes de resultados de pruebas de alcohol se han calculado considerando solo los casos en los que hay constancia de prueba.  
Fuente: elaboración propia.

## RESULTADOS DE PRUEBAS DE DROGAS

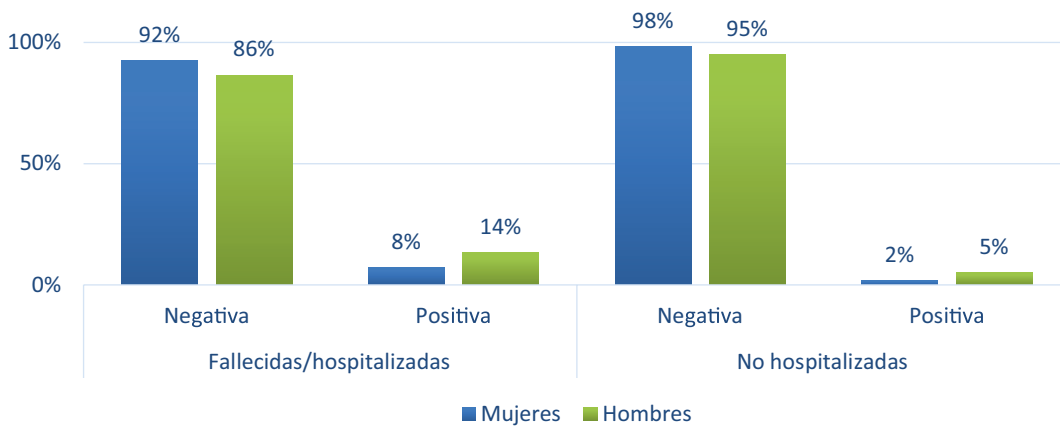
De igual manera que en los datos de alcohol, en las pruebas de drogas, las mujeres presentan porcentajes de positividad inferiores a los hombres al volante en ambos tipos de víctimas.

En víctimas fallecidas u hospitalizadas, el 8% de las mujeres mostraron resultado positivo en prueba de drogas, y el 14% en el caso de los hombres. En estas víctimas, la proporción de mujeres positivas se mantiene desde el año 2016, y en hombres se incrementa el porcentaje de positivos (de 12% en 2016 al 16% en 2019).

En víctimas no hospitalizadas, la proporción de mujeres aumenta ligeramente (de 1% en 2016 a 2% en 2019), y la de los hombres aumenta en mayor medida (de 2% en 2016 a 6% en 2019).

**Gráfica 14.**

**Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras según tipo de víctima y sexo (2016-2019)**



**Tabla 45.**

**Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (absolutos 2016-2019)**

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	115	882	133	1004	172	1103	121	1012
Positiva	10	122	10	148	15	188	10	187
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>1.004</b>	<b>143</b>	<b>1.152</b>	<b>187</b>	<b>1.291</b>	<b>131</b>	<b>1.199</b>

*Nota: Se han considerado solo los casos en los que hay constancia de prueba.*

*Fuente: elaboración propia.*

**Tabla 46.**

Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (% 2016-2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	92%	88%	93%	87%	92%	85%	92%	84%
Positiva	8%	12%	7%	13%	8%	15%	8%	16%
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>1.004</b>	<b>143</b>	<b>1.152</b>	<b>187</b>	<b>1.291</b>	<b>131</b>	<b>1.199</b>

*Nota:* Los porcentajes de resultados de pruebas de drogas se han calculado considerando solo los casos en los que hay constancia de prueba.

*Fuente:* elaboración propia.

**Tabla 47.**

Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (absolutos 2016 - 2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	1.989	4.904	2.013	5.157	2.545	6.798	2.379	6.451
Positiva	16	110	26	205	68	471	44	388
<b>Total</b>	<b>2.005</b>	<b>5.014</b>	<b>2.039</b>	<b>5.362</b>	<b>2.613</b>	<b>7.269</b>	<b>2.423</b>	<b>6.839</b>

*Nota:* Se han considerado solo los casos en los que hay constancia de prueba.

*Fuente:* elaboración propia.

**Tabla 48.**

Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (% 2016 - 2019)

	2016		2017		2018		2019	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Negativa	99%	98%	99%	96%	97%	94%	98%	94%
Positiva	1%	2%	1%	4%	3%	7%	2%	6%
<b>Total</b>	<b>2.005</b>	<b>5.014</b>	<b>2.039</b>	<b>5.362</b>	<b>2.613</b>	<b>7.269</b>	<b>2.423</b>	<b>6.839</b>

*Nota:* Los porcentajes de resultado de pruebas de drogas se han calculado considerando solo los casos en los que hay constancia de prueba.

*Fuente:* elaboración propia.

## INFRACCIONES DE PERSONAS CONDUCTORAS

Las personas conductoras presentan una proporción similar de infracciones que las mujeres en víctimas fallecidas u hospitalizadas, y ligeramente superior en víctimas no hospitalizadas.

A continuación, se presentan los datos de infracciones de las personas conductoras víctimas de accidentes de tráfico.

Los conductores presentan un mayor número infracciones que las conductoras, tanto en víctimas fallecidas u hospitalizadas como en no hospitalizadas, sin embargo, ellos y ellas tienen una proporción similar de infracciones en víctimas fallecidas u hospitalizadas, y ligeramente superior en víctimas no hospitalizadas hombres que en mujeres.

En las mujeres, la infracción más frecuente en víctimas fallecidas u hospitalizadas es la *invasión parcial del sentido contrario* (11%), y en las víctimas no hospitalizadas, *no mantener el intervalo de seguridad* (8%) y *no respetar otra regulación de prioridad* (5%).

En los hombres, la infracción más frecuente en víctimas fallecidas u hospitalizadas también es la *invasión parcial del sentido contrario* (9%), y en las víctimas no hospitalizadas es *no mantener el intervalo de seguridad* (7%).

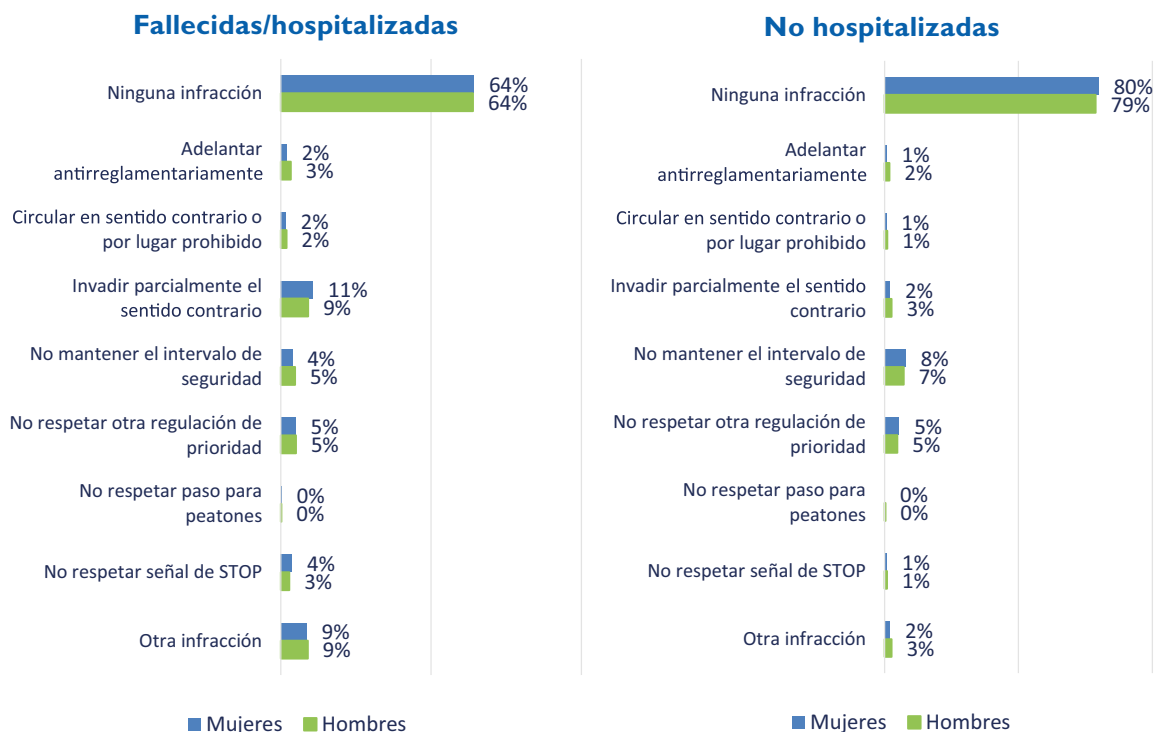
**Tabla 49.**  
**Infracciones de personas conductoras según tipo de víctima y sexo**  
**(datos acumulados 2015-2019)**

	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas	
	M	H	M	H
Ninguna infracción	2.084	12.041	59.579	127.660
Adelantar antirreglamentariamente	62	622	593	2.907
Circular en sentido contrario o por lugar prohibido	54	353	476	1.614
Invadir parcialmente el sentido contrario	349	1.718	1.541	4.251
No mantener el intervalo de seguridad	123	886	5.888	11.501
No respetar otra regulación de prioridad	161	949	4.093	7.724
No respetar paso para peatones	10	44	157	472
No respetar señal de STOP	122	526	702	1.535
Otra infracción	279	1.694	1.536	4.236

*Nota: Se incluyen solo los casos en los que se conoce si existe infracción.*  
*Fuente: elaboración propia.*

**Gráfica 15.**

**Infracciones de personas conductoras según tipo de víctima y sexo  
(% concentración 2015-2019)**



**INFRACCIONES DEL PEATÓN O PEATONA**

*En víctimas fallecidas y hospitalizadas, ellas presentan menores porcentajes de infracciones (32%) que ellos (48%).*

*Entre las víctimas fallecidas u hospitalizadas, la infracción más frecuente es no cruzar por el paso de peatones (16% en ellas, 20% en ellos).*

En cuanto a las infracciones de peatones y peatonas, se observa que, de igual manera que en las personas conductoras, los porcentajes más elevados de infracción se presentan en víctimas fallecidas u hospitalizadas (32% de ellas, y 48% de ellos) que en no hospitalizadas (20% de ellas y el 29% de ellos), siendo los porcentajes de las mujeres inferiores a los de los hombres.

Entre las víctimas fallecidas u hospitalizadas, la infracción más frecuente es no cruzar por el paso de peatones (16% en ellas, 20% en ellos), y en segundo lugar, no respetar el semáforo en ellas (6%), y estar o marchar por la vía antirreglamentariamente en ellos (15%).

En las víctimas no hospitalizadas, solo el 20% de ellas y el 29% de ellos presentan alguna infracción. La infracción más frecuente en ambos sexos es no cruzar por el paso de peatones.



**Tabla 50.**

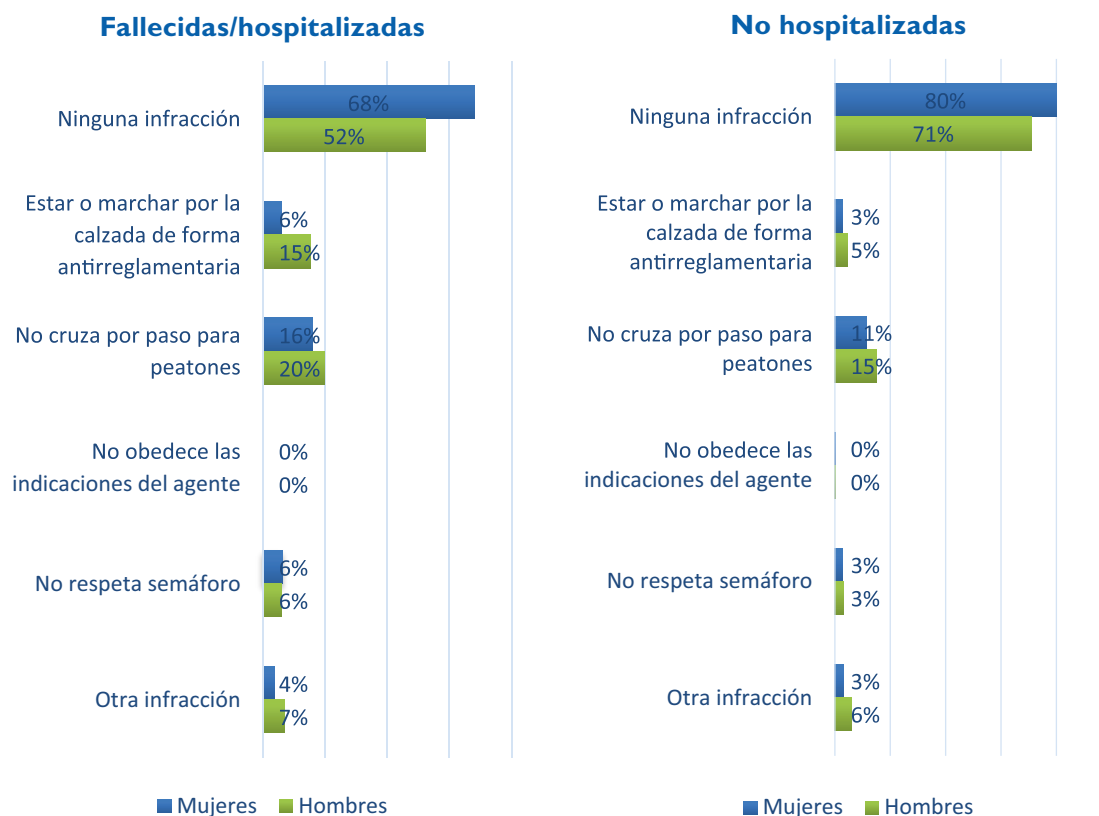
**Infracciones de peatones o peatonas según tipo de víctima y sexo  
(datos acumulados 2015-2019)**

	Fallecidas/hospitalizadas		No hospitalizadas	
	M	H	M	H
Ninguna infracción	2.677	2.154	17.007	12.356
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	237	627	550	806
No cruza por paso para peatones	632	812	2.417	2.632
No obedece las indicaciones del agente	2	2	7	6
No respeta semáforo	242	240	623	527
Otra infracción	147	286	663	1.033

Nota: Se incluyen solo los casos en los que se conoce si existe infracción.  
Fuente: elaboración propia.

**Gráfica 16.**

**Infracciones de peatones o peatonas según tipo de víctima y sexo  
(% concentración 2015-2019)**





# 5

## Recomendaciones

A continuación, se presentan una serie de actuaciones, estrategias o recomendaciones que han ido surgiendo desde la revisión bibliográfica y desde los resultados del análisis descriptivo.

Estas actuaciones se han dividido por ámbitos de trabajo o de intervención:



- Educación
- Formación y educación vial
- Campañas
- Investigación
- Políticas públicas



## Educación

Aquí se recogen propuestas más vinculadas con el cambio de valores, cambio en los modelos de ser mujer y de ser hombre que se van construyendo desde el momento de nacer a través de los diferentes agentes socializadores, entre ellos, el entorno familiar y educativo.

- Elaborar materiales de educación y elaborar programas/talleres que cuestionen ciertas representaciones del concepto de *masculinidad* como sinónimo de comportamientos orientados al riesgo (no respetuosos con las normas, el gusto por la peligrosidad, etc.), tanto en ámbitos educativos como con espacios informales de chicos jóvenes. El trabajo en Centros de Tiempo Libre sería una buena oportunidad. También aprovechar los momentos de fiestas, conciertos, etc.
- Elaborar programas de sensibilización dirigidos de manera especial a grupos de hombres, que revisen el modelo de “*la masculinidad*” como sinónimo de comportamientos orientados al riesgo y su impacto negativo en la carretera, por ejemplo, en los ámbitos empresariales, de trabajo, dentro de los programas de prevención de riesgos laborales.
- Trabajar con la adolescencia y juventud identificando y eliminando aquellas prácticas y conductas que socialmente son clave en su paso a la edad adulta, pero que están vinculados con prácticas de riesgo y de destrucción personal y también social. La teoría del “*Afecto Positivo*” señala que contamos con “ritos de paso”, conductas cuyo objetivo final es no sentirse fuera de sus iguales. Y en este caso, entre los chicos, al igual que ocurre con el tabaco o el consumo de alcohol, tener conductas de riesgo al volante refuerza su “aceptación” entre iguales. Sería importante abordar estas cuestiones entre los grupos de chicos de manera especial.



## Formación y educación vial

Aquí se recogen propuestas relacionadas directamente con la educación vial, y con los procesos y las personas implicadas en la formación y supervisión de la formación para la obtención y renovación del permiso de conducir.

- Incorporar módulos de género obligatorios en los programas para obtener y renovar el permiso de conducir; y en las pruebas de exámenes, que pongan en valor comportamientos vinculados con la prudencia, el respeto a las normas, la no violencia, la tranquilidad, la paciencia, etc., y que cuestionen la representación social de la masculinidad como sinónimo de riesgo, agresividad, velocidad, etc..
- Organizar talleres de sensibilización en materia de género dirigidos a las personas profesionales de las autoescuelas o centros de enseñanza de los diferentes permisos. También se puede exigir un mínimo de horas de formación en igualdad como una formación transversal más, para poder ser profesor o profesora de autoescuela.
- Incorporar, en los diferentes programas de Educación Vial, valores, ejemplos y propuestas para evitar las representaciones sociales y estereotipos que vinculan a los hombres con conductas más agresivas al volante. Cabe poner el foco en lo positivo del respeto, la prudencia y la calma a la hora de desplazarse en la carretera, tanto como persona conductora, pasajera o peatona.
- Incluir, en los cursos de educación vial, técnicas de empoderamiento para las mujeres como la mejora del conocimiento del vehículo y de su capacidad de "acción-reacción".



## Campañas

Se propone que las campañas sean muy concretas y con mensajes muy diferenciados, siempre que se pueda, por edad (infancia, adolescencia, juventud, personas adultas, personas mayores) y por sexo, resultando en positivo aquello que funciona.

- Hacer campañas de sensibilización poniendo el foco en aquellas prácticas positivas de las mujeres en materia de conducción y su comportamiento vial, y que garantizan la seguridad de las personas: la de una misma y la de las personas a su alrededor (paciencia, respeto a las señales, sin excesos, seguridad, autocontrol, cuidado con las personas pasajeras, etc.). Romper con el estereotipo de que “*conducen peor*”, y centrar el mensaje en que su forma de desplazarse en las carreteras es más positiva y es un modelo más interesante a imitar.
- Campañas con mensajes claros dirigidas a los chicos jóvenes y a los hombres en general, visibilizando el coste para la sociedad y para su propia vida de la adopción de comportamientos de riesgo al volante.
- Campañas específicas para chicos jóvenes dirigidas a desmontar el “gusto al riesgo” o a la percepción de que “no hay riesgo” como elemento de masculinidad y de aceptación en el grupo, incidiendo en el coste de vidas, coste sanitario y de recursos para toda la sociedad.
- Fomentar campañas donde se valore un ritmo de vida más sosegado y tranquilo, identificando los aspectos negativos para la salud de las personas de los ritmos acelerados, agresivos y ruidosos. Poner el foco en las prácticas positivas de las mujeres al volante: paciencia, autocontrol, respeto a las normas, etc. Quizás elaborar mensajes en colaboración con el Ministerio de Sanidad para aportar esta idea de calidad de vida saludable.
- Revisar y adecuar las campañas de juguetes de coches, camiones, motos, pistas de carreteras, etc., evitando que el uso del lenguaje, los tonos, la voz en off y las imágenes estimulen la agresividad, los choques, la velocidad, etc. Que sirvan para aprender a hacer un “buen uso” de estos.



## Investigación

También es importante trabajar en mejorar la definición, el diseño y la recogida de información adecuada en muchos registros, estudios e informes. Para ello, la formación en materia de género para las personas profesionales que abordan estas informaciones es fundamental.

Por otra parte, cabe destacar la escasa investigación existente en la seguridad vial desde la perspectiva de género.

- Mejorar la recogida de información desde la perspectiva de género, tutorizando adecuadamente a las personas agentes implicadas en la misma, así como la necesidad de revisar los datos de los siniestros.
- Analizar siempre, con un enfoque de género, la información estadística y la contenida en estudios e informes.
- Medir el impacto de las campañas de seguridad vial desde la perspectiva de género, analizando su vinculación con la diferencia entre mujeres y hombres.
- Investigar la asociación entre el actual modelo masculino, el patrón de la construcción de la identidad masculina, y la identificación de la virilidad, con la práctica de conductas temerarias en la conducción de coches, motos, etc.
- Teniendo en cuenta las diferencias entre *mujeres y hombres conductores*, realizar un estudio específico sobre los comportamientos, realidades y perfiles de estas personas.
- En cuanto a las *personas pasajeras*: analizar el impacto de género en este rol visibilizando esta posición en los siniestros.
- En cuanto a las *personas peatonas*, ahondar en las distintas conductas según sexo.
- Identificar siempre las víctimas fallecidas u hospitalizadas, en cuanto a su nivel de responsabilidad en el accidente: si son o no son responsables de alguna forma.



## Políticas públicas

A través de este estudio se han recopilado buenas prácticas en relación con el diseño de políticas y estrategias públicas que incorporen la perspectiva de género en la seguridad vial, para analizar su posible transferencia.

Las políticas públicas encontradas al respecto son escasas, sin embargo, a continuación se recogen algunas propuestas:

- Políticas de tolerancia cero en consumo de drogas y alcohol.
- Limitar el número de pasajeros y pasajeras entre jóvenes para disminuir el número de muertes por accidente, especialmente en fines de semana y por la noche.
- Diseñar elementos de seguridad de acuerdo con la diferente fisionomía de las mujeres y los hombres, por ejemplo, con cinturones de seguridad para embarazadas.
- Seguir mejorando la conectividad del transporte público para evitar al máximo el uso de vehículos en determinados momentos: fiestas, conciertos, de noche, zonas de recreo para jóvenes, etc.



# 6

## Bibliografía

65

- C. P., Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Buenos Aires: CAF.
- A. Hennessy, D., L. Wiesenthal, D., Wickens, C., & Lustman, M. (2004). The Impact of Gender and Stress on Traffic Agressions: Are we really that different? En J. P. Morgan, *Focus on Agression Research* (págs. 157-174). Nova Science Publisher. Inc.
- Aldred, R., Johnson, R., Christopher Jackson, & Woodcock, J. (2021). How does mode of travel affect risks posed to other road users? An analysis of English road fatality data incorporating gender and road type. *Injury Prevention, Vol. 27, Issue 1.*, 71-76.
- Al-Rashid, M. A., Nahiduzzaman, K., Ahmed, S., Campisi, T., & Akgün, N. (2020). Gender-Responsive Public Transportation in the Dammam Metropolitan Region, Saudi Arabia. *Sustainability, Vol 12*, Art. 9068.
- Amarasingha, N., & Dissanayake, S. (2014). Gender differences of young drivers on injury severity outcome of highway crashes. *Journal of Safety Research. Vol 49*, 113-120.
- Arce, D., Casas, J., & Defranza, J. (2017). *Evaluación Implícita de Conductas de riesgo en la Conducción: Diferencias de Género*. Mar de Plata: Universidad Nacional de Mar de Plata - Facultad de Psicología - Tesis de Grado.
- Bardelli, M. G., Szczyry, R., & Verdaguer, F. (s.f.). *El género, un factor determinante en la siniestralidad vial*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRANSITO.
- Basarić, V., Vujičić, A., Mitrović Simić, J., Bogdanović, V., & Saulić, N. (2016). Gender and Age Differences in the Travel Behavior – A Novi Sad Case Study. *Transportation Research Procedia. Vol. 14*, 4324-4333.
- Briolotti, A., Colanzi, I., Martinez, A., & Soria, L. (2015). Estudio de las ciencias sobre las causas de la siniestralidad vial según conductor y peatón, género y edad. En F. d. Psicología, *Memorias del V Congreso Internacional de Investigación de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de La Plata* (págs. 875-884). La Plata: Facultad de Psicología (UNLP).

- Camino López, M., González Alcántara, O., & Fontaneda, I. (2017). Gender Differences in Commuting Injuries in Spain and Their Impact on Injury Prevention. *BioMed Research International*.
- Cátedra Universidad – Empresa EDUARDO BARREIROS “AUTOMÓVIL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE”. (2017). *Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones*. Madrid: Sección de Publicaciones de la E.T.S. Ingenieros Industriales de la U.P.M.
- Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., & Giannini, A. (2016). Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behaviors and Risk Perception. *Frontiers in Psychology*. Vol 7, Art. 1412.
- Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., & Giannini, A. M. (2016). Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behaviours and Risk Perception. *Frontiers in Psychology*, 7(1412), 1-11.
- Duchène, C. (2011). Gender and Transport. *International Transport Forum. Discussion Paper N°11*.
- Durán Segura, M., Cantón Cortés, D., & Castro Ramírez, C. (7 de Mayo de 2009). Patrones de cambio en la conducción de las mujeres. *International Journal of Psychological Research*. Vol. 2. N° 1, 54-66.
- Fernández Poncela, A. (2012). Representaciones sociales: mujeres al volante ¿Peligro constante? *Iberóforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*. Vol. VII, N° 14, 1-34.
- Fesvial y Lumileds (Philips). (2021). *¿Qué importancia damos a la iluminación del vehículo? Conocimiento y opinión de los conductores sobre la iluminación de los vehículos y su implicación en la seguridad vial*.
- Galdstein, R., Di Leo, P. F., & Ramos Margarido, S. (2011). Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis. Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro*, 21, 695-720.
- Gaona Pisonero, C., & Martínez Pastor, E. (2009). Análisis de género de las campañas de publicidad de la Dirección General de Tráfico. *Revista Icono14*. N° 13, 195-213.
- GIZONDUZ; EMAKUNDE;. (2009). *Siniestralidad vial y género*. Farapi S.L.
- Gobierno de Chile. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018). *Política de Equidad de Género en Transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas*. Santiago de Chile.
- Gobierno de la Ciudad de México. Secretaría de Movilidad. (2019). *Plan Estratégico de género y movilidad*. Ciudad de México.
- Government Offices of Sweden. (1997). *Vision Zero Program*.
- Hidayati, I., Tan, W., & Yamu, C. (2020). How gender differences and perceptions of safety shape urban mobility in Southeast Asia. *Transportation Research Part F* 73, 155-173.
- ITF. (2021). *Transport Innovation for Sustainable Development: A Gender Gap*. Paris: OECD Publishing.
- Merlino, A., Alejandra Martinez, & Escanés, G. (2011). Representaciones sociales de la masculinidad y agresividad en el tránsito. La ira al conducir en Argentina. *Barbarói: Revista do Departamento de Ciências Humanas e do Departamento de Psicologia*, 199-217.

- 
- Montoro González, L., Lijarcio Cárcel, J., Bosó Seguí, P., López Osma, C., Martí-Belda Bertolín, A., & Mirabet Lis, E. (s.f.). *Proyecto Savima: Barómetro de Salud Vial de Conductores Mayores. Análisis de la siniestralidad vial en personas mayores (2011-2015)*. SAVIMA. Salud Vial en Mayores.
- Morán Pellitero, R. (2018). *Estudio y Propuesta de un Plan de Seguridad Vial en la Policía Nacional. Máster Universitario en Prevención de Riesgos Laborales*. Universidad Miguel Hernández.
- Noguera Cundar, A., Moreno Barriga, M., Bastidas Alarcon, F., & Moreno Barriga, F. (2019). Evaluación de factores de riesgo como el género y antigüedad del permiso de conducción en la posibilidad de provocar accidentes de tránsito. *Ciencia Digital. Conocimiento Global. Publicación 8. Vol.3 N° 1*.
- Onieva García, M., Martínez Ruiz, V., Lardelli Claret, P., Jiménez Moleón, J., Amezcua Prieto, C., Luna del Castillo, J., & Jiménez Mejías, E. (2016). Gender and age differences in components of traffic-related pedestrian death rates: exposure, risk of crash and fatality rate. *Injury Epidemiology*, 3:14.
- Paricio-Esteban, M.-P., Sandra Femenía-Almerich, S., & Puchalt-López, M. (2021). Perspectiva de género en campañas. *Profesional de la información*, 30.
- Presidencia de la Nación. (2021). Agencia Nacional de Seguridad Vial. *Boletín Oficial de La República de Argentina*, Disposición 152/2021.
- Ramboll Smart Mobility. (2021). *Gender and (smart) mobility*. Helsinki: Ramboll and Roban Konna.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2010). Accident Analysis and Prevention 43. *Elsevier*, 923-931.
- Rissanen, R., Ifver, J., Hasselberg, M., & Berg, H. (20 de Enero de 2020). Quality of life following road traffic injury: the impact of age and gender. *Quality of Life Research*, págs. 29: 1587–1596.
- Salladarre, F., Le Bonnac, R., & Bel, M. (2021). Robotaxis or autonomous shuttles? The role of urban representations and mobility habits in tomorrow's mode choice in France.
- Sengoelge, M., Laflamme, L., & El-Khatib, Z. (2018). Ecological study of road traffic injuries in the eastern Mediterranean region: country economic level, road user category and gender perspectives. *BMC Public Health*, 18:236.
- The Social Issues Research Centre. (2004). *Sex differences in driving and insurance risk. An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour*. Oxford: SIRC.
-



## Índice de Gráficos

Gráfica 1.	% de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico (totales 2015-2019) .....	<b>24</b>
Gráfica 2.	% de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico según edad (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>27</b>
Gráfica 3.	Distancia porcentual entre mujeres y hombres fallecidos/hospitalizados según edad (2015-2019) .....	<b>29</b>
Gráfica 4.	Distancia porcentual entre mujeres y hombres no hospitalizados según edad (2015-2019) .....	<b>30</b>
Gráfica 5.	% de distribución según sexo, tipo de víctima y tipo de zona .....	<b>31</b>
Gráfica 6.	% de distribución según sexo, tipo de víctima y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>34</b>
Gráfica 7.	% de mujeres y hombres conductores (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>36</b>
Gráfica 8.	% de mujeres y hombres pasajeros (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>37</b>
Gráfica 9.	% de mujeres y hombres peatones (datos acumulados 2015-2018) .....	<b>39</b>
Gráfica 10.	% de distribución según tipo de zona, tipo de víctima, medio de desplazamiento y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>41</b>
Gráfica 11.	% de distribución de personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según medio de desplazamiento y sexo .....	<b>48</b>
Gráfica 12.	% de distribución de personas conductoras no hospitalizadas según medio de desplazamiento y sexo .....	<b>48</b>
Gráfica 13.	Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2016-2019) .....	<b>51</b>
Gráfica 14.	Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras según tipo de víctima y sexo (2016-2019) .....	<b>53</b>
Gráfica 15.	Infracciones de personas conductoras según tipo de víctima y sexo (% concentración 2015-2019) .....	<b>56</b>
Gráfica 16.	Infracciones de peatones o peatonas según tipo de víctima y sexo (% concentración 2015-2019) .....	<b>57</b>



## Índice de Tablas

Tabla 1.	N° de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico (totales 2015-2019).....	<b>24</b>
Tabla 2.	Víctimas de accidente de tráfico según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019)..	<b>25</b>
Tabla 3.	Víctimas de accidente de tráfico según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019).....	<b>25</b>
Tabla 4.	N° de mujeres y hombres víctimas de accidentes de tráfico según edad (datos acumulados 2015-2019).....	<b>26</b>
Tabla 5.	Víctimas fallecidas/hospitalizadas según edad y sexo (% vertical) (2015-2019)	<b>27</b>
Tabla 6.	Víctimas no hospitalizadas según edad y sexo (% vertical) (2015-2019).....	<b>28</b>
Tabla 7.	Víctimas fallecidas/hospitalizadas según edad y sexo (% horizontal) (2015-2019).....	<b>28</b>
Tabla 8.	Víctimas no hospitalizadas según edad y sexo (% horizontal) (2015-2019).....	<b>29</b>
Tabla 9.	Tipo de zona según sexo y tipo de víctima (datos acumulados 2015-2019).....	<b>31</b>
Tabla 10.	Víctimas anuales según tipo de zona y sexo (datos absolutos) (2015-2019).....	<b>31</b>
Tabla 11.	Víctimas anuales según tipo de zona y sexo (% distribución) (2015-2019).....	<b>32</b>
Tabla 12a.	N° de mujeres y hombres según tipo de víctima y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019).....	<b>33</b>
Tabla 12b.	% de mujeres y hombres según tipo de víctima y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019).....	<b>33</b>
Tabla 13.	Víctimas fallecidas/hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (absoluto) (2015-2019).....	<b>34</b>
Tabla 14.	Víctimas fallecidas/hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (% horizontal) (2015-2019).....	<b>35</b>
Tabla 15.	Víctimas no hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (absoluto) (2015-2019).....	<b>35</b>

Tabla 16.	Víctimas no hospitalizadas según tipo de desplazamiento y sexo (% horizontal) (2015-2019) .....	<b>35</b>	
Tabla 17.	Personas conductoras según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>36</b>	
Tabla 18.	Personas conductoras según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019) .....	<b>37</b>	
Tabla 19.	Personas pasajeras según tipo y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>37</b>	
Tabla 20.	Personas pasajeras según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019) .....	<b>38</b>	
Tabla 21.	Personas pasajeras según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019) .....	<b>38</b>	
Tabla 22.	Personas peatonas según tipo y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>38</b>	
Tabla 23.	Personas peatonas según tipo y sexo (% vertical) (2015-2019) .....	<b>39</b>	
Tabla 24.	Personas peatonas según tipo y sexo (% horizontal) (2015-2019) .....	<b>39</b>	
Tabla 25.	Tipo de zona, medio de desplazamiento, víctima y sexo (datos absolutos acumulados 2015-2019) .....	<b>40</b>	
Tabla 26.	Nº personas fallecidas/hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019) .....	<b>42</b>	
Tabla 27.	Nº personas fallecidas/hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019) .....	<b>42</b>	
Tabla 28.	Nº de personas no hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019) .....	<b>43</b>	
72	Tabla 29.	Nº de personas no hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019) .....	<b>43</b>
	Tabla 30.	% personas fallecidas/hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal) .....	<b>44</b>
	Tabla 31.	% personas fallecidas/hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal) .....	<b>44</b>
	Tabla 32.	% de personas no hospitalizadas en vía interurbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal) .....	<b>45</b>
	Tabla 33.	% de personas no hospitalizadas en vía urbana según sexo y tipo de desplazamiento (% horizontal) .....	<b>45</b>
	Tabla 34.	Personas fallecidas/hospitalizadas según sexo y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>46</b>
	Tabla 35.	Personas no hospitalizadas según sexo y medio de desplazamiento (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>47</b>
	Tabla 36.	Nº personas conductoras fallecidas/hospitalizadas y no hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (2015-2019) .....	<b>47</b>



Tabla 37. % concentración de personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (% vertical) (2015-2019).....	<b>49</b>
Tabla 38. % concentración de personas conductoras no hospitalizadas según sexo y tipo de desplazamiento (% vertical) (2015-2019).....	<b>49</b>
Tabla 39. % uso de cinturón de seguridad de personas conductoras de turismos y furgonetas fallecidas/hospitalizadas según sexo (2015-2019).....	<b>50</b>
Tabla 40. % uso del casco en motoristas y ciclistas fallecidas/hospitalizadas según sexo (2015-2019).....	<b>50</b>
Tabla 41. Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (absolutos 2016-2019).....	<b>52</b>
Tabla 42. Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo % (2016-2019) .....	<b>52</b>
Tabla 43. Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (absolutos 2016 - 2019) .....	<b>52</b>
Tabla 44. Resultado de pruebas de alcohol en personas conductoras no hospitalizadas según sexo % (2016 - 2019) .....	<b>52</b>
Tabla 45. Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (absolutos 2016-2019).....	<b>53</b>
Tabla 46. Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas/hospitalizadas según sexo (% 2016-2019).....	<b>54</b>
Tabla 47. Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (absolutos 2016 - 2019) .....	<b>54</b>
Tabla 48. Resultado de pruebas de drogas en personas conductoras no hospitalizadas según sexo (% 2016 - 2019) .....	<b>54</b>
Tabla 49. Infracciones de personas conductoras según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>55</b>
Tabla 50. Infracciones de peatones o peatonas según tipo de víctima y sexo (datos acumulados 2015-2019) .....	<b>57</b>



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid