

# INFORME SOBRE SEGURIDAD VIAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Programa Iberoamericano  
de Seguridad Vial



Con el apoyo de:



Fundación  
**MAPFRE**

Elaborado por Col·lectiu Punt 6  
para el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI



El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI es un programa adscrito a la cooperación iberoamericana, en el marco de la Secretaría General Iberoamericana. El Programa cuenta con el apoyo de Fundación FIA y Fundación MAPFRE.

Este documento ha sido editado en Madrid, en febrero de 2023.

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>1.1. Antecedentes</b> .....	4
<b>2. MARCO CONCEPTUAL: LA SEGURIDAD VIAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO</b> .....	7
<b>2.1. Crítica a la movilidad androcéntrica</b> .....	7
<b>2.2. La movilidad con perspectiva de género</b> .....	8
<b>3. METODOLOGÍA</b> .....	17
<b>4. ANÁLISIS DE DATOS</b> .....	18
<b>4.1 Análisis de datos de seguridad vial en la región</b> .....	18
<b>5. BUENAS PRÁCTICAS</b> .....	36
Experiencias pioneras en Iberoamérica .....	36
<b>6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	40
<b>6.1 Conclusiones</b> .....	40
<b>6.2 Recomendaciones para la integración de la perspectiva de género en la seguridad vial</b>	41
<b>7. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	43

# 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo principal de este trabajo es realizar un primer informe de Seguridad Vial con perspectiva de género para el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI y hacer un análisis de la información disponible sobre este tema en la región.

El documento que aquí se presenta inicia recogiendo los antecedentes que promueven la integración de la perspectiva de género en las políticas, programas y análisis de la seguridad vial. Seguidamente, en el capítulo 2 se presenta el marco conceptual que sirve de punto de partida para analizar la movilidad y la seguridad vial desde una perspectiva de género interseccional. En el capítulo 3 se hace un análisis de datos disponibles, recogidos a través de estudios e informes del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y de otros países. En el capítulo 4 se recogen un conjunto de buenas prácticas con ejemplos de acciones que se han realizado en diferentes países iberoamericanos para integrar la perspectiva de género en las políticas y programas de seguridad vial. Y, finalmente, en el capítulo 5 se presentan las conclusiones y recomendaciones que se derivan de este informe.

Para la elaboración de este documento se ha realizado una revisión bibliográfica extensa, cuyas referencias se recogen en el capítulo de Bibliografía, y se ha solicitado información directamente a diferentes países y agencias de seguridad vial a través de un cuestionario.

En el documento se utilizan indistintamente los conceptos de seguridad de tránsito, seguridad de tráfico y seguridad vial; también, los términos automóvil y coche; por su parte, el término siniestro se utiliza preferentemente a accidente.

## 1.1. Antecedentes

En el año 2003 la OMS declara los siniestros viales como una pandemia. Los datos de 2018 de la Organización Mundial de la Salud (OMS) recogen que, a nivel mundial, los siniestros viales causan casi 1,35 millones de muertes prevenibles y se estiman entre 20 y 50 millones de personas heridas, con traumatismos o con discapacidad cada año, siendo la 8ª causa de muerte a nivel global<sup>1</sup>.

Además, es la principal causa de muerte de niñas y niños de 5 a 14 años y jóvenes de entre 15 y 29 años. En concreto, anualmente mueren unas 400.000 personas menores de 25 años, en un promedio de 1.049 personas al día. La violencia vial también impacta de manera diferenciada a las diferentes regiones; mientras que los países de bajos ingresos poseen el 1% del total de vehículos motorizados, recogen el 13% de todas las muertes. Por el contrario, los países de altos ingresos tienen el 40% de todos los vehículos y el 7% de las fatalidades<sup>2</sup>. Por lo tanto, el impacto es mucho más negativo en los países de bajos ingresos a pesar de disponer de menos vehículos motorizados.

Según cifras de la OMS, desde temprana edad, los hombres tienen más probabilidades que las mujeres de involucrarse en siniestros de tránsito. Además, los hombres son víctimas de más de las tres cuartas partes (77%) de las muertes en el tránsito. Entre los conductores jóvenes, los varones menores de 25 años son casi 3 veces más propensos a fallecer por un siniestro de tránsito que las mujeres de la misma edad.

---

<sup>1</sup> FIA 2020.

<sup>2</sup> WHO 2022.

Desde hace décadas se viene estudiando la relación entre la seguridad vial y los roles de género, ya que la mayoría de víctimas y personas implicadas en los siniestros de tránsito son hombres y se ha comprobado que los factores de riesgo están vinculados con los estereotipos de género y los roles masculinos hegemónicos asociados al riesgo.

En este marco, el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI, - constituido en 2018 para incluir en la agenda pública las políticas de seguridad vial y promover el desplazamiento seguro de los usuarios en el sistema vial, reduciendo lesiones, discapacidades y muertes por siniestros de tránsito en todos los países miembros – se compromete y empieza a trabajar en la integración de la perspectiva de género en seguridad vial a nivel Iberoamericano. Este compromiso, que da respuesta también al Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, se materializa a través de este informe que recoge un primer análisis del estado de la cuestión de la seguridad vial con perspectiva de género en los países miembros del OISEVI.

El OISEVI responde a las políticas internacionales impulsadas por Naciones Unidas y la OMS para disminuir las víctimas de siniestros de tránsito. En mayo de 2011 entró en vigor el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, impulsado por la Asamblea General de Naciones Unidas, seguido de un segundo decenio 2021-2030. El objetivo ha sido reducir en un 50% las muertes y traumatismos causados por los siniestros de tránsito al terminar el ciclo. De aquí surge el actual Plan de Acción de Seguridad Vial de Naciones Unidas 2021-2030.

En la **Declaración de Estocolmo de 18 febrero 2020**<sup>3</sup> en el marco de la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, “Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030”, se reitera el compromiso para “Abordar las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático”. En el marco de la reunión global de Estocolmo, la FIA también redactó un documento anexo a la declaración, donde se reconoce la mortalidad más elevada de hombres que mujeres en las carreteras por su mayor exposición y uso de los vehículos motorizados. Pero también se vincula a las razones sociales que indican que los hombres tienden a cometer más infracciones de tráfico que las mujeres (por ejemplo, consumo ilegal de drogas y alcohol, exceso de velocidad, entre otros). Se reconoce que, aunque los hombres tienen más probabilidades que las mujeres de morir en siniestros de tráfico, también es cierto que hasta ahora las mujeres han soportado la mayor parte de la carga socioeconómica de esas muertes prematuras y lesiones incapacitantes, es decir, las consecuencias de cuidar a las víctimas en situaciones económicas más precarias que los hombres. En este documento se recoge que las encuestas de representación de la población en muchos países confirman que las mujeres son más prudentes que los hombres cuando se desplazan; se preocupan más por la seguridad vial que los hombres; y están más dispuestas a aceptar requisitos más estrictos de seguridad vial que reduzcan las víctimas mortales.

El documento afirma que, *“si las voces de las mujeres se escucharan con más fuerza en los entornos de toma de decisiones y un mayor número de ellas ocupara puestos de alto nivel en asuntos relacionados con el transporte, la seguridad estaría mucho más presente de lo que está”*<sup>4</sup>, tanto en la formación de conducción, como en las características de diseño de vehículos, adaptándose a la antropometría femenina para que los vehículos se adaptaran a la diversidad de cuerpos.

El **Plan de Acción de Seguridad Vial de Naciones Unidas 2030** que se elabora posterior a la declaración, por primera vez, recoge la necesidad de asegurar una perspectiva de género en la planificación del

---

<sup>3</sup> Declaración de Estocolmo de 18 de febrero de 2020 <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

<sup>4</sup> FIA 2020.

transporte por el impacto de la seguridad vial diferenciado entre mujeres y hombres, tanto a nivel físico, económico, social, de salud y comportamiento. E insta a incorporar los siguientes puntos en la aplicación del sistema de seguridad:

- Políticas de transporte que proporcionen una movilidad segura, accesible, fiable y sostenible, y una participación no discriminatoria en el transporte para mujeres y hombres.
- Mayor número de mujeres en el sector del transporte y en sus procesos, como operadoras en los sistemas de transporte, como responsables de la toma de decisiones, como ingenieras y diseñadoras, y en otros desempeños intermedios.
- Mayor atención a las diferencias de género en relación con el diseño y elaboración de todos los aspectos de la infraestructura de transporte. Por ejemplo, el diseño del vehículo debe modificarse para adaptarse a las diferencias ergonómicas entre los géneros, poniendo como ejemplo, el maniquí EvaRID.

En este marco de declaraciones este informe pretende dar un paso más, para tener en cuenta la perspectiva de género dentro de la seguridad vial en la región Iberoamericana.

## 2. MARCO CONCEPTUAL: LA SEGURIDAD VIAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

A continuación, se presenta el marco conceptual de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva de género<sup>5</sup>. Primero de todo, es necesario puntualizar que para mejorar la seguridad vial con perspectiva de género es esencial cambiar el paradigma de la movilidad, para incorporar de manera integral esta perspectiva y avanzar hacia una movilidad cotidiana, equitativa, sostenible y segura.

### 2.1. Crítica a la movilidad androcéntrica

La movilidad es un complejo conjunto de desplazamientos que realizan las personas entrelazando las actividades de la vida cotidiana en un territorio concreto en un tiempo determinado. Este concepto de movilidad engloba desde las personas que caminan, las que utilizan los distintos sistemas de transporte público y las que utilizan medios de transporte privados desde las bicicletas hasta los vehículos motorizados. Este concepto pone a las personas como eje de estudio de la movilidad y no a los sistemas de transporte<sup>6</sup>.

Garantizar el derecho a la movilidad de las personas en el territorio es esencial para facilitar el desarrollo de su vida cotidiana, mejorar su calidad de vida en términos de tiempo y salud y poder acceder a los derechos sociales, económicos y culturales<sup>7</sup>.

Mujeres y hombres en su diversidad tienen diferentes patrones de movilidad. Pero las políticas de movilidad, en la mayoría de ciudades y territorios se han diseñado priorizando unos sistemas de movilidad androcéntricos, etnocéntricos y clasistas, dando respuesta a la movilidad de un modelo de persona, a menudo asociado a un hombre blanco adulto de clase media con trabajo remunerado y sin diversidad funcional. Este modelo de movilidad ha privilegiado los desplazamientos por trabajo y vehículo motorizado privado. Es un modelo de movilidad también etnocéntrico y clasista porque ciudades de todo el mundo han replicado un modelo de movilidad dependiente del automóvil privado, mirando hacia un modelo del norte global, cuyo nivel económico permite disponer de un vehículo en el hogar.

Esta visión ha conducido a que la movilidad con vehículos privados motorizados sea la que consume más recursos económicos y espaciales en los entornos urbanos, pero al mismo tiempo es la movilidad menos accesible para las mujeres y otros grupos cuyos patrones de movilidad son más sostenibles (infancia, jóvenes, gente mayor). Por un lado, existen grandes inversiones públicas en las infraestructuras vinculadas al vehículo privado en comparación con otros sistemas de movilidad sostenible. Por otra parte, el espacio que ocupa el vehículo privado en las ciudades es desmedido y ha contribuido a la crisis ambiental actual y a niveles de contaminación altísimos que tienen un impacto negativo sobre la salud, sobre todo de las mujeres, la infancia y las personas mayores. Pero además es el tipo de movilidad que genera más percepción de inseguridad y más violencia vial.

---

<sup>5</sup> Extraído de la guía de Movilidad cotidiana con perspectiva de género, elaborado por las autoras (Col·lectiu Punt 6, 2021) y otros trabajos de movilidad realizados con diferentes instituciones públicas.

<sup>6</sup> Law, Robin, 1999.

<sup>7</sup> Miralles-Guasch, 2010.

Los sistemas de movilidad tampoco pueden entenderse separados de la planificación del territorio. La forma en que se planifica una ciudad o territorio, los modelos de vivienda, la distribución de equipamientos o espacios públicos, así como el sistema de movilidad que se prioriza tienen un impacto directo en la vida cotidiana de las personas. No es lo mismo planificar la movilidad en una ciudad en la que se ha priorizado los usos mixtos y la proximidad en espacio y tiempo, que territorios donde se zonifica y se separan actividades y funciones generando que la vida cotidiana sea inseparable del uso del automóvil privado. O bien, en barrios informales que se han construido sin planificación previa, construidos cerca de nodos de transportes o en la periferia, con topografía que dificulta la movilidad a pie y también el acceso de transporte público, o donde sólo se puede acceder con motos compartidas o minibuses.

Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han reproducido prioridades, roles y desigualdades sociales y de género que además han contribuido a la degradación ambiental de nuestro territorio. Las mujeres ven limitados sus derechos sociales, económicos y culturales por la carencia de un sistema de movilidad que esté diseñado desde un enfoque de género. Esto hace que, por ejemplo, no puedan acceder a ciertas oportunidades laborales y de desarrollo profesional, o que su tiempo de cuidado personal y ocio sea más reducido que el de los hombres o inexistente porque invierten mucho más tiempo en moverse debido a que mayoritariamente desarrollan dobles y triples jornada: trabajo, tareas domésticas y de cuidado, y gestión de éstas.

Aunque a partir de los años setenta, desde diferentes disciplinas urbanas se viene reivindicando la integración del enfoque de género en la movilidad, desde las áreas de transporte existen todavía muchas deficiencias a la hora de incluir variables de análisis como la identidad de género, la racialización o la diversidad funcional. Cada vez se recogen más datos de movilidad segregados por género y edad, pero no necesariamente se realiza un análisis desde una perspectiva de género.

## 2.2. La movilidad con perspectiva de género

La movilidad desde una perspectiva de género implica analizar cómo las relaciones y los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. Y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, la diversidad funcional, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en tres ámbitos: primero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad; segundo, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; tercero, ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Col·lectiu Punt 6, 2021.



## Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género

Es esencial revisar la equidad de género en el interior de la gestión del sistema de movilidad y transporte. Históricamente, el ámbito del transporte y la movilidad han sido un sector altamente masculinizado y dominado por personas técnicas. Este hecho también ha sido un condicionante importante de la falta de una perspectiva de género en las políticas de movilidad.

Por un lado, hay que incrementar el número de mujeres en su diversidad en los órganos de participación y los consejos de movilidad, así como en los procesos participativos que se realicen en el marco de desarrollo de nuevas infraestructuras. En particular, es importante que la experiencia de las mujeres mayores, mujeres jefas de familia, mujeres cuidadoras, trabajadoras del hogar y mujeres con diversidad funcional se incluya de manera explícita en todas las convocatorias. Por otro lado, es imprescindible incorporar una perspectiva de género interseccional en la dinamización de los órganos consultivos y de los procesos participativos, con tal de adaptar horarios, espacios, dinámicas y temas a la diversidad de personas, incluir los valores de la movilidad cotidiana y de cuidados, visibilizar el valor añadido de la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres y garantizar que no se silencien ciertas voces ni se desarrollen dinámicas de condescendencia machista o de liderazgos hegemónicos.

En América Latina las mujeres representan el 21% de las trabajadoras del sector transporte y el 22% en Europa. En España las mujeres representan el 19%, en Chile y Colombia, el 17% de personas trabajadoras, mientras que en Perú y Argentina son el 7,5% y el 8% respectivamente.<sup>9</sup>

Además del porcentaje de trabajadoras, habría que analizar en qué nivel de la escala trabajan, ya que también en el interior de las organizaciones se reproduce la división sexual del trabajo, a través de segregación vertical y horizontal. Hay segregación vertical porque los hombres son los que ocupan los puestos directivos de más poder y decisión. Se da segregación horizontal porque los hombres acostumbran a ocupar posiciones en ámbitos masculinizados como la construcción, mantenimiento, conducción, seguridad o dirección, mientras que las mujeres trabajan en la atención al cliente, como personal administrativo o en la limpieza, sectores históricamente feminizados. Es, por lo tanto, imprescindible en todas las escalas de la movilidad incrementar el número de mujeres para llegar a la equidad de género, tanto a nivel de órganos de decisión, ya que acostumbran a ser espacios masculinizados, como las operadoras, los consejos y órganos consultivos y decisorios de movilidad, en la construcción de infraestructuras, o los órganos de participación ciudadana.

Junto a los criterios de género que estén vinculados con la parte física de la infraestructura, es necesario que se implementen criterios de género que fomenten la contratación y la promoción de mujeres en el ámbito del transporte, a través de diferentes mecanismos, como pueden ser cláusulas de género en las licitaciones de nuevas infraestructuras y en los subcontratos de servicios (seguridad, limpieza), formación transversal para las distintas instituciones y organizaciones involucradas en el sistema de movilidad, etc. Las operadoras y entidades de movilidad y transporte deben también disponer de planes de igualdad en el interior de la institución que garantice la equidad de género y desarrollo de mecanismos y protocolos de abordaje del acoso sexual o por razón de género.

---

<sup>9</sup> Bramuglia y Pereyra, 2019

## Abordaje integral de la movilidad cotidiana

Hasta ahora, la planificación de la movilidad se ha hecho priorizando unos sistemas de movilidad que responden a un modelo de masculinidad hegemónica, priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y el vehículo motorizado privado. Estos sistemas de movilidad no han tenido en cuenta los vínculos entre las diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas que crean redes complejas de desplazamientos, ni los vínculos con el entorno, contribuyendo a una crisis ambiental, energética y de cuidados a nivel global. Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han reproducido prioridades, roles y desigualdades sociales y de género que, además, han contribuido a la degradación ambiental de nuestro territorio.

A través de la planificación también podemos cambiar el enfoque predominante y androcéntrico de las políticas de movilidad, dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales vinculados a los lugares de trabajo, y volver a centrar la mirada para responder a la movilidad cotidiana en su complejidad. Es decir, analizar y planificar la movilidad entendiendo la diversidad de actividades de la vida cotidiana de las personas, de la esfera productiva, de cuidados, comunitaria y propia.

Esto implica un cambio de prioridades para poner la vida cotidiana de las personas y la sostenibilidad de la vida en el centro de las decisiones territoriales en términos de movilidad. Son las mujeres las que continúan cargando de manera gratuita el trabajo de cuidados y doméstico. Continúan siendo las principales cuidadoras y dedicando el doble de tiempo al trabajo doméstico que los hombres. En consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo doméstico y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias<sup>10</sup>. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos, haciendo viajes más cortos y más próximos<sup>11</sup>.

Las mujeres tienen una movilidad más sostenible porque se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público. Esta tendencia es general para la región iberoamericana. Según datos del BID, el 55,3% de las mujeres de Santiago de Chile y el 51% de las mujeres de Bogotá se mueven a pie versus el 39% de los hombres<sup>12</sup>.

Aunque la movilidad de las mujeres es más sostenible, las desigualdades de género que las mujeres continúan viviendo en la sociedad actual dificultan esta movilidad.

Las deficiencias de intermodalidad entre diferentes transportes públicos a nivel horario, de señalización, visibilidad y seguridad impactan mayoritariamente en los desplazamientos de las mujeres, por la feminización de la pobreza y la falta de recursos económicos, por ser las responsables de la movilidad del cuidado y por las necesidades de conciliar tareas cotidianas que limitan sus tiempos.

En cambio, los datos muestran que los varones hacen un uso más intensivo del vehículo privado motorizado, a pesar de que ellos tienen una carga mucho menor de tareas de cuidado y no se enfrentan a las barreras de intermodalidad, falta de tiempo y frecuencia, inseguridad y accesibilidad que se encuentran las mujeres cuando se mueven a pie, en bicicleta o en transporte público.

---

<sup>10</sup> Granada y otros. BID, 2016.

<sup>11</sup> Ciocchetto y Col·lectiu Punt 6 2014, Col·lectiu Punt 6 2021.

<sup>12</sup> Granada y otros. BID, 2016.

Sin embargo, no todas las mujeres se mueven de la misma forma. La movilidad con perspectiva de género también significa tener en cuenta cómo la diversidad de cuerpos condiciona las opciones de movilidad (personas con movilidad reducida, infancia, personas mayores, jóvenes, personas trans, personas de diferentes pesos y medidas). Por eso, hay que analizar cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Finalmente, incluir la perspectiva de género en la movilidad implica analizar la movilidad en el ciclo de las 24 horas del día y los siete días de la semana. Cabe reconocer las diferentes dinámicas temporales de movilidad, así como la movilidad nocturna cotidiana de las personas y como se ve condicionada por el género, la percepción de miedo, la menor frecuencia de transporte público o una conexión intermodal deficiente. Por eso, será imprescindible recoger datos cuantitativos y cualitativos que recogen información sobre movilidad nocturna y en fin de semana y festivos, ya que estas movilidades no son recogidas en muchas de las encuestas de movilidad generada que se realizan de los diferentes países de la región iberoamericana. Por el contrario, las mujeres reducen sustancialmente su movilidad en horas nocturnas en contraste con los hombres debido a como la percepción de miedo a vivir agresiones sexuales influye en sus recorridos y actividades<sup>13</sup>.

### **Ampliar el concepto de seguridad desde la perspectiva de género**

Integrar una perspectiva de género implica abordar las violencias contra las mujeres y otros delitos de odio en el sistema de movilidad, incorporar las percepciones de seguridad diferenciadas de las personas, así como el género en el análisis de la seguridad vial.

En concreto, implica ir más allá del actual concepto de seguridad en la movilidad y analizar cómo las violencias contra las mujeres y otras agresiones racistas, contra personas del colectivo LGTBIQ+ o contra personas con diversidad funcional, condicionan las percepciones de seguridad de las personas dependiendo de su identidad de género y limitan el derecho de las mujeres y personas con identidad no binaria a una movilidad libre y autónoma.

A las mujeres se les sigue socializando a tener miedo al espacio público, a las personas desconocidas y sobre todo a moverse solas por la noche, aunque el mayor número de agresiones siguen pasando en el ámbito del hogar y por parte de personas conocidas. El miedo al espacio público también se ve alimentado por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven las mujeres cotidianamente. La percepción de seguridad de las personas depende de factores sociales, políticos, económicos y culturales, pero la configuración física y social del espacio puede contribuir a mejorarla.

Más del 60% de las mujeres en Quito, Guadalajara, Lima, y Bogotá han vivido algún tipo de acoso o agresión sexual en el transporte público. En Buenos Aires el 72% de las mujeres que residen en el Área Metropolitana de Buenos Aires se sienten inseguras al viajar en transporte público, en comparación al 58% de hombres<sup>14</sup>. En Barcelona, la encuesta de acoso sexual realizada en 2020 recoge que el 57% de las usuarias ha vivido alguna situación de violencia sexual en el transporte público<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Allen, Heather et al, 2018.

<sup>15</sup> IERMB y ATM, 2020.

Además del análisis de las violencias contra las mujeres en el sistema de movilidad, mejoras en el diseño de infraestructuras de movilidad pueden reducir la percepción de inseguridad de las mujeres y personas con identidad no binaria. Cuando se piensa en infraestructuras de movilidad y transporte, es necesario que se cumplan lo que se conoce como los 6 principios de seguridad de las mujeres, para conseguir entornos<sup>16</sup>:

- Vitales (diversidad de actividades y personas),
- Vigilados y cuidados de manera formal e informal (acceso a ayuda y apoyo mutuo),
- Equipados (mantenimiento y planificación),
- Señalizados (saber dónde estás y dónde vas),
- Visibles (ver/percibir y ser vista)
- Comunitarios (desarrollados con la participación activa de las mujeres).

Pero también **una movilidad segura y libre debe garantizar la seguridad vial** y la autonomía de la infancia y las personas mayores, así como la accesibilidad universal, porque también la percepción de seguridad vial cambia dependiendo del género, la edad, el origen, la diversidad funcional, etc.

Desde hace algunas décadas se viene estudiando el impacto diferenciado de la violencia vial en mujeres y hombres en diferentes territorios y países del mundo. El recién aprobado *Plan de Acción de Seguridad Vial de Naciones Unidas* resalta que:

“Las cuestiones relativas a la seguridad vial conciernen de manera diferente a hombres y mujeres por una variedad de razones físicas, de comportamiento y sociales.”

El espacio vial es uno de los tantos que se encuentran masculinizados en nuestra sociedad. En el ámbito de la seguridad vial, la socialización del género masculino hegemónico conlleva asumir conductas de riesgo, asumir riesgos excesivos, la creencia de ser inmune al dolor, percepciones que derivan en la realización de acciones perjudiciales para su salud. De hecho, ya en 2002, la OMS realizó un informe en el que exponía que la *masculinidad es perjudicial para la salud*<sup>17</sup>.

Integrar una perspectiva género en la seguridad vial, nos lleva también a reconocer que este impacto diferenciado de género visibiliza que las violencias viales son violencias machistas. En relación a esto, la Asociación Compromiso Vial de Argentina argumenta:

“Cuando hablamos de violencia vial nos referimos a una manera muy específica de violencia urbana y de violencia de género, comprendiendo como tal que mucho de lo que nos ocurre en la calle se relaciona con nuestra condición de mujer e identidades feminizadas. Es imposible pensar en la seguridad vial desde un enfoque de género sin pensar en formas más equitativas de habitar lo urbano, en donde los espacios comunes sean espacios de cuidado, y ya no de riesgo”.<sup>18</sup>

En todos los tipos de movilidad, la violencia vial está atravesada por el género y a las mujeres le impacta no solo la violencia vial sino también el acoso por razón de género y sexual. Es muy evidente en el caso de las mujeres peatonas y ciclistas. Como más adelante se analiza, los datos muestran que las tasas de fatalidades más altas se dan entre los hombres, pero no podemos obviar que, en fatalidades y lesiones

<sup>16</sup> Michaud, Anne. 2002. Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Ville de Montreal. [https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1985553?docref=QQ1f91Gnud9rN2mw\\_1M9XA](https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/1985553?docref=QQ1f91Gnud9rN2mw_1M9XA)

Col·lectiu Punt 6. 2017. Entornos Habitables. Auditoría de Seguridad Urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Ed. Col·lectiu Punt 6. [https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro\\_Entornos-habitables\\_ES.pdf](https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf)

<sup>17</sup> WHO, 2002.

<sup>18</sup> Asociación Compromiso Vial, 2021.

a peatonas, las mujeres mayores son las más afectadas en muchas ciudades. Pero también en la movilidad en la bicicleta hay estudios que muestran que el acoso vial tiene un componente sexista contra las mujeres, porque reciben un acoso vial diferente. En específico hay estudios en Reino Unido que analizan las “casi-fatalidades” (*near misses*) que se dan más en contra de las mujeres. Se argumenta que este fenómeno se da porque se respeta menos el ritmo de circulación de las mujeres, que muchas veces es un ritmo más tranquilo que los hombres ciclistas y, son menos respetadas por los conductores de vehículos motorizados<sup>19</sup>.

Es por ello que la perspectiva de género es una herramienta esencial para cambiar la cultura vial y que sea más equitativa y segura. Integrar esta perspectiva en la seguridad vial nos lleva a entender mejor tres temas atravesados por el género:

#### Patrones de movilidad diferenciados respecto a la seguridad vial

Los patrones y tipos de movilidad diferenciados de hombres y mujeres también están relacionados con los siniestros y las fatalidades a las que se exponen en el tránsito. Por un lado, los hombres utilizan, en mayor medida que las mujeres, vehículos motorizados como el automóvil o la motocicleta, y representan la casi totalidad de conductores profesionales. Asimismo, los hombres hacen trayectos vinculados con la movilidad ocupacional, que son trayectos más lineales, por eso la velocidad alcanzada puede ser mayor. También se trasladan en menor medida con niñas y niños.

En contraposición, las mujeres tienen una movilidad más sostenible, se mueven mayoritariamente a pie o en transporte público. Por un lado, el porcentaje de mujeres con licencia de conducir es menor que el de hombres<sup>20</sup>. Pero aun en contextos donde se ha incrementado la tasa de mujeres con licencia, las mujeres tienen menos propiedad o conducción del coche o la moto. Por factores económicos no tienen la posibilidad de acceder a vehículos motorizados en muchos países y optan por el transporte público u otros medios más sostenibles y asequibles.

Cuando las mujeres conducen, acostumbran a tener desplazamientos poligonales que entrelazan tareas y actividades, se desplazan en mayor medida con menores de edad y personas dependientes por su rol de cuidadoras, y por lo tanto, recorren menos distancia, hacen más paradas y respetan más los límites de velocidad, asociado con el estereotipo de género que las mujeres son más prudentes, aunque al final del día acumulen más kilómetros recorridos. Estos patrones de movilidad también están asociados a comportamientos viales y a una exposición al riesgo diferenciados por género<sup>21</sup>. Por ejemplo, las mujeres a medida que se van haciendo mayores, conducen menos y caminan más para desplazarse, por lo que están más expuestas a siniestros viales como peatonas.

El Plan de Acción recoge que: “A pesar de su mayor vulnerabilidad en una colisión, las mujeres tienen muchas menos probabilidades de fallecer que los hombres. Si fallecen, generalmente es en diferentes circunstancias, como peatonas y pasajeras de vehículos ligeros más que como conductoras de automóviles y motocicletas.”

---

<sup>19</sup> Aldred and Croweller, 2015.

<sup>20</sup> Pérez 2019, Anuario Seguridad Vial de Bogotá 2020, DGT 2022, ANSVA 2022.

<sup>21</sup> Farapi 2009, ANSVA 2022.

## Comportamiento vial y exposición al riesgo

Según la OMS, los principales factores de riesgo vinculados a la seguridad vial son:

- Exceso de velocidad
- Conducción bajo los efectos del alcohol
- Omisión del uso del casco o del cinturón de seguridad y distracciones

En su mayoría, estos factores de riesgo los toman los hombres. Estos están asociados a estereotipos de género que desencadenan conductas violentas y siniestros de tránsito. Los hombres que mueren en siniestros viales son mayoritariamente conductores de automóvil y motocicleta, mientras que las mujeres que fallecen son mayoritariamente las acompañantes. La razón es el comportamiento al conducir de los hombres que está atravesado por una socialización en la masculinidad tóxica que les lleva a asumir riesgos en la conducción – sentimiento de inmunidad subjetiva, sentido de estar con el control de la situación que lleva a desempeñar comportamientos peligrosos – que contrasta con modelos de feminidad que enfatizan en las mujeres la ética del cuidado – temor de dañar a otras personas, la conciencia del riesgo y de las consecuencias de acciones arriesgadas<sup>22</sup>.

Rosa Geldstein et al. en sus investigaciones en Argentina argumentan que existen *posiciones discursivas dominantes* en el ámbito del tránsito, que justifican y suscriben el tipo de valores y de prácticas usualmente identificados con la “masculinidad hegemónica” (fuerza, poder, agresividad, competitividad, toma de riesgo, valentía, belicosidad, decisión, eficiencia, violencia, voluntad de dominio, entre otros). Y por otro lado, definen las *posiciones discursivas sub-dominantes* que sin ser necesariamente minoritarias en términos de frecuencia, expresan identidades, valores y comportamientos opuestos, alternativos o de resistencia a las prácticas y los discursos dominantes<sup>23</sup>.

Los datos indican que los conductores/pasajeros masculinos se asocian con un riesgo de dos a cuatro veces mayor que las mujeres por kilómetro recorrido, incluso cuando se tiene en cuenta que los hombres utilizan en mayor medida el automóvil y la motocicleta que las mujeres<sup>24</sup>. Por lo tanto, sí que hay una mayor exposición al riesgo de los hombres porque conducen más. Pero aun habiendo más hombres que mujeres, la tasa de siniestralidad también demuestra que los hombres tienen más siniestros que las mujeres en muchos de los contextos por los factores de riesgo diferenciados que adoptan. Por ejemplo, estudios realizados en diferentes países recogen que las mujeres no infringen en gran medida las normas de tránsito, ya que no exceden la velocidad, no consumen alcohol antes de conducir como los hombres, utilizan más el cinturón, y por lo tanto, se exponen menos a los riesgos vinculados a la conducción. Las mujeres se “cuidan más” y tienen un mayor número de comportamientos saludables en relación a su movilidad.

Pero no es cierto tampoco afirmar que las mujeres tienen siempre aversión al riesgo, por eso es importante aclarar y no reforzar el estereotipo. Las mujeres no es que no se arriesguen, sino que toman riesgos en relación a otras acciones. Harris y Jenkins (2006), argumentan que las mujeres asumen riesgos también en su vida cotidiana, pero son otro tipo de riesgos, no necesariamente vinculados con la violencia vial. El estudio de-construye el imaginario tradicional de que las mujeres no asumen riesgos y que las definen como sujetos pasivos, sino que las mujeres asumen riesgos de tipo “social” (p.ej. educadoras sociales o trabajadoras familiares en territorios con altos índices de violencia), donde se

---

<sup>22</sup> Gilligan, 1982.

<sup>23</sup> Geldstein et al, 2011.

<sup>24</sup> Ibid.

arriesgan para poder dar bienestar o ayudar a alguien. Se enfrentan en mayor medida a estas situaciones y lo encuentran satisfactorio. Según las autoras, las mujeres asumen menos riesgos en áreas relacionadas con la salud, ocio y juego. Perciben en mayor medida las consecuencias negativas ante una determinada conducta arriesgada. Así mismo, disfrutan menos cuando se encuentran en situaciones de riesgo. En cambio, cuando las mujeres perciben que la consecuencia de su acción va a acarrear una acción positiva, asumen mayores riesgos que los hombres. Y esto se ha ejemplificado en muchas luchas pacíficas que las mujeres han tenido a lo largo de la historia para conseguir derechos.

#### Consecuencias e impactos de los siniestros viales: impactos físicos, sociales y económicos

Las consecuencias y los impactos físicos, sociales y económicos de los siniestros y las fatalidades viales también son diferentes por género. Datos recogidos en España muestran que el 88,6% de las personas fallecidas/hospitalizadas por siniestros en motocicleta, el 80,3% en ciclomotor y el 87,8% en bicicleta son hombres. En cambio, las mujeres representan el 62,7% de las fallecidas/hospitalizadas en autobús y el 49,6% de las peatonas.

Se han documentado grandes diferencias de género en los traumatismos causados por el tránsito. Las mujeres tienen un riesgo un 47% más elevado que los hombres de sufrir traumatismos graves en una colisión automovilística y un riesgo cinco veces mayor de lesiones por latigazo cervical. Las diferencias intrínsecas de género en el esqueleto pueden ser una de las posibles razones de una mayor incidencia de traumatismos en las mujeres. Sin embargo, la mayoría de las pruebas reglamentarias que evalúan la seguridad de los ocupantes del vehículo solo utilizan modelos de hombre promedio, por lo que no reflejan las características físicas y las necesidades específicas y diversas de las mujeres.<sup>25</sup>

Según Barry (2019), “otro importante sesgo de género se refleja en los diseños de los coches, que pueden tener un mayor impacto en las mujeres implicadas en incidentes en la carretera. Por ejemplo, los programas para evaluar el comportamiento de los coches durante un choque suelen simularse con maniqués ‘neutros’ que representan figuras masculinas. Esto ignora las diferencias anatómicas entre mujeres y hombres. En otras palabras, los coches se diseñan y prueban para cuerpos de hombres. El resultado es que las conductoras son un 17% más vulnerables a la muerte en caso de accidente de tráfico.”<sup>26</sup>

Lake Sagaris (2021) apunta que las mujeres están expuestas a una doble vulnerabilidad, por la movilidad del cuidado, ya que son las principales protagonistas de estos desplazamientos, y porque caminan más y se exponen más al acoso sexual y la violencia vial como peatonas. El impacto sobre las mujeres también es como cuidadoras de los hombres que quedan con lesiones graves o discapacidad después de un siniestro vial.

Es necesario también calcular y analizar el impacto económico de los siniestros viales en los hogares y en particular, en hogares que se convierten en monoparentales. El estudio “Ella se mueve segura” realizado en América Latina recoge que:

“La mayoría de las víctimas no son quienes están detrás del volante, sino los peatones y ciclistas, muchos de los cuales son niños, que mueren o quedan discapacitados de por vida. Se estima que el costo económico directo de los siniestros viales oscila entre 2 y 3% del PIB mundial y la carga de cuidado de las víctimas recae directamente sobre las mujeres (en particular sobre madres y esposas). En muchos

---

<sup>25</sup> Florentina Burlacu y González Carvajal, 2021.

<sup>26</sup> Montes y Díaz Acosta, 2022.

casos, las familias pierden su proveedor principal y las mujeres deben cuidar de los heridos. Este aspecto de género frecuentemente se ignora.”<sup>27</sup>

La dependencia económica de las mujeres empeora cuando un hombre del entorno familiar muere en un siniestro vial o tiene una lesión grave que lo incapacita para trabajar después de un siniestro. Los hombres tienen en general un mayor poder adquisitivo, por lo que si sufren algún tipo de lesión que derive en una discapacidad, pueden afrontar el coste de estos cuidados. Las mujeres tienen un poder adquisitivo menor y sus redes de cuidados son más reducidos.

---

<sup>27</sup> Allen, Heather et al. 2018



### 3. METODOLOGÍA

Para realizar este informe se ha hecho una revisión bibliográfica extensa de la literatura, de informes, artículos académicos y planes y programas de seguridad vial. Toda la información revisada se ha incluido en el apartado de la bibliografía. Es a través de esta revisión bibliográfica que se han recogido la mayoría de datos cuantitativos y cualitativos que se recogen y analizan en este informe.

Además de esta revisión bibliográfica, se han intentado recoger datos directamente de las diferentes direcciones de seguridad vial. En el mes de julio de 2022 se elaboró y envió un formulario de preguntas a las diferentes direcciones de seguridad vial de los países miembro del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, así como de organizaciones de la sociedad civil. Además, se envió el formulario también a asociaciones de la sociedad civil, así como a personas que trabajan la seguridad vial a nivel ciudad o metropolitano. En el mes de septiembre se volvió a reenviar la información para intentar captar más respuestas de los diferentes países. A través de este formulario se intentaba recabar información de qué territorios estaban integrando una perspectiva de género en las acciones, políticas y programas de seguridad vial y a qué nivel.

A través de la revisión bibliográfica realizada y de las respuestas a los formularios, se ha podido recoger datos generales sobre siniestralidad por género de la región iberoamericana, y datos más detallados de 9 países: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Costa Rica, España, Guatemala, Honduras, Paraguay. A través del formulario también se ha podido recoger buenas prácticas de 6 países: Argentina, Colombia, Chile, Costa Rica, Guatemala y México. En México, se recogió información de la Coalición de Movilidad Segura y de la Liga Peatonal que actúan a nivel nacional, así como de la asociación civil Bicitekas. De Colombia se recogió información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de Bogotá se recogió información de la responsable de seguridad vial de la Secretaría Distrital de Movilidad. En Brasil, se consiguió información del Plan de Seguridad Vial de Sao Paulo. En Guatemala, se analizó información del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. Y en Chile, se analizaron los datos de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En Honduras, se analizaron datos de fallecimientos por siniestro vial de la Secretaría de Seguridad para los años 2019-2021. Y en Paraguay, se han podido recoger datos de siniestralidad vial para 2020.

De las respuestas obtenidas al formulario, todas las entidades han realizado de manera parcial algunas actividades concretas desde la perspectiva de género, sobre todo vinculadas al análisis de datos de seguridad vial con perspectiva de género y la publicación y difusión de informes. Cuatro de las seis experiencias han realizado formación interna para incorporar la perspectiva de género en el ámbito de la seguridad vial.

Los datos analizados de este formulario se han incluido en el capítulo 4 de análisis de datos, en la sección de datos por país y en el capítulo 5 de Buenas Prácticas aquella información referida a experiencias novedosas en la región.

## 4. ANÁLISIS DE DATOS

En general, a nivel mundial, en los diferentes continentes las mujeres representan alrededor del 20% de personas fallecidas en siniestros viales. En términos generales, según datos de la OMS 2018, en América son el 19% de las fallecidas y en Europa el 24%.

Gráfico 1. Porcentaje personas fallecidas en siniestros viales por género por continente



Fuente: OMS 2018, extraídos de Montes et al. 2022

Tanto en la región iberoamericana como a nivel mundial, los hombres fallecen como conductores de automóvil o de motocicleta, mientras que las mujeres fallecen como peatonas y como acompañantes de vehículos motorizados. Si lo miramos en términos de edad, las afectadas sobre todo son las mujeres mayores y las niñas. Como se ha comentado en el capítulo anterior, los hombres también acostumbran a desarrollar comportamientos más arriesgados: mayor velocidad, mayor consumo de alcohol y drogas antes de conducir, y menor uso de sistemas de protección como el cinturón y el casco.

En este capítulo se analizan datos de seguridad vial con perspectiva de género a los que se ha tenido acceso en la región Iberoamericana. Principalmente, los datos corresponden a los países miembros del Programa de Seguridad Vial de la SEGIB, que provienen del “**X Informe Iberoamericano de seguridad vial 2017/2018**” y también a los datos actualizados de la OMS de febrero de 2021.

### 4.1 Análisis de datos de seguridad vial en la región

Los datos desagregados por género son una herramienta esencial para visibilizar los problemas y cuantificar las causas de estos. Además de recoger datos segregados por género, edad y otras variables identitarias como diversidad funcional, racialización, etc., el análisis de datos se debe realizar desde una perspectiva de género para poder entender y visibilizar la complejidad del problema y los determinantes de la seguridad vial, los componentes sociales y culturales, las diferencias en los cuerpos de mujeres,

hombres, personas no binarias, y personas de edades diferentes, y los diferentes impactos de la violencia vial.

Según el estudio sobre perspectiva de género y seguridad vial elaborado por MURGIBE<sup>28</sup> para el departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, aún son escasas las investigaciones que incluyen esta perspectiva en el ámbito de la seguridad vial. La mayoría de estudios y artículos académicos revisados en su estudio, analizan la juventud como grupo de riesgo y también el proceso de socialización masculino. Estos estudios analizan las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto a usos de vehículo, las medidas de seguridad y los tipos de siniestros. Algunos estudios desagregan información según género, pero sin analizarlo desde una perspectiva de género.

Hasta el momento la mayoría de países vinculados al Programa de Seguridad Vial OISEVI recogen datos segregados por género binario (hombre-mujer) solo para las muertes/fatalidades en 15 de los países de la región. Los datos disponibles se recogen en el X Informe Iberoamericano de Seguridad Vial de 2017-2018. Además de estos datos de la región, algunos países han avanzado más en la incorporación de la perspectiva de género y recogen más datos o han desarrollado encuestas específicas. A continuación, se presentan primero los datos de la región provenientes del X Informe, seguido de los datos específicos clasificados por país, para aquellos que han avanzado más en la integración de la perspectiva de género.

Del total de fatalidades que se dan en la región, el 54% de las fatalidades son de personas como peatones, ciclistas y motociclistas (28% son motociclistas, 23% peatones y 3% ciclistas). Como se ha comentado, son los hombres en una gran mayoría las víctimas de las fatalidades entre motoristas, mientras que las mujeres mayores son el grupo más afectado como víctimas de siniestros viales de peatonas.

Según el X Informe Iberoamericano, las mujeres fallecidas en siniestros de tránsito representan el 19% del total de personas fallecidas para el conjunto de países reportados (gráfico 1). Si se analiza la tasa de hombres fallecidos por cada 100.000 habitantes también supera de manera importante a la de las mujeres. En 7 países la tasa de hombres fallecidos multiplica por más de 5 la de las mujeres (gráfico 3) según datos de 2018. Asimismo, el país con una tasa de mujeres fallecidas más alta es Uruguay con el 25% del total de personas fallecidas y la tasa de mujeres más baja se dio en Nicaragua y República Dominicana. Los datos más recientes sobre la tasa de fallecimientos en la región recogidos por la OMS en Febrero 2021 gráfico 4), en todos los países de la región la tasa de fallecimientos de hombres siempre supera a las mujeres. Estos datos más recientes muestran que la tasa de mujeres más alta es República Dominicana, seguida por Venezuela y Honduras.

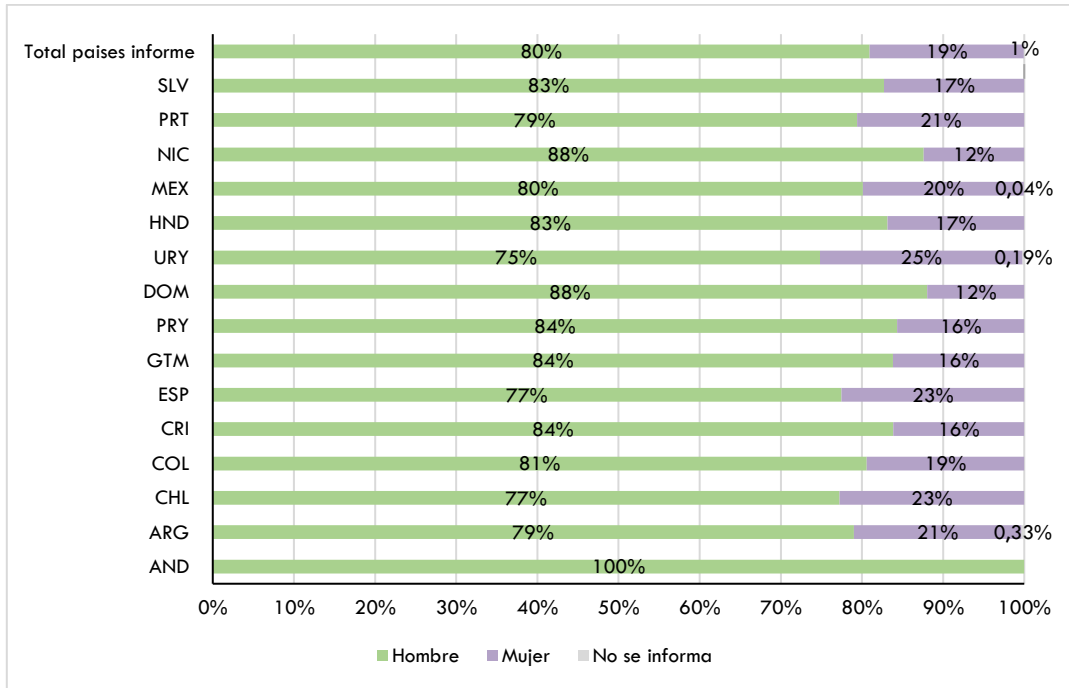
Tabla 1. Fallecidos según género. Países OISEVI. 2018

	AND	ARG	CHL	COL	CRI	ESP	GTM	PAN	PRY	DOM	URY	HND	MEX	NIC	PRT	SLV	TOTAL
Hombre	6	4.339	1.511	5.253	680	1.399	1.622		980	2.646	395	1.342	12.480	636	536	1.083	34.908
Mujer	0	1.136	445	1.267	131	407	313		182	360	132	272	3.088	90	139	226	8.188
No se informa	0	18	0	0	0	0	0		0	0	1	0	6	0	0	0	25
Total	6	5.493	1.955	6.520	811	1.806	1.936	353	1.162	3.006	528	1.614	15.574	726	675	1.309	43.474

Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial /OISEVI

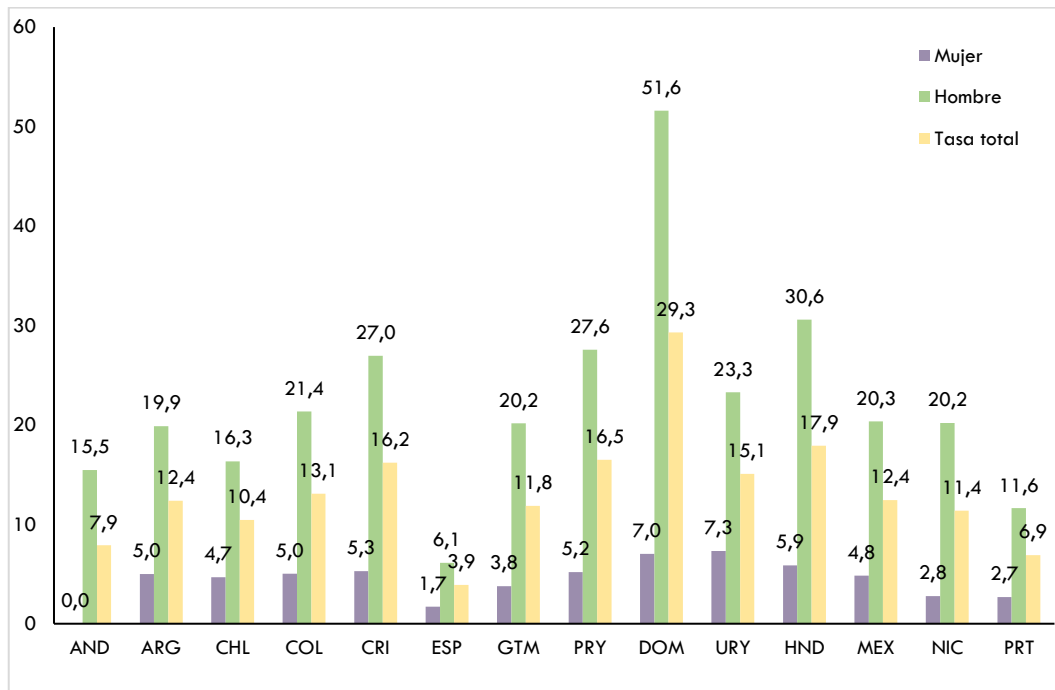
<sup>28</sup> Murguialday et al., 2016.

Gráfico 2. Distribución porcentual de personas fallecidas según género. 2018



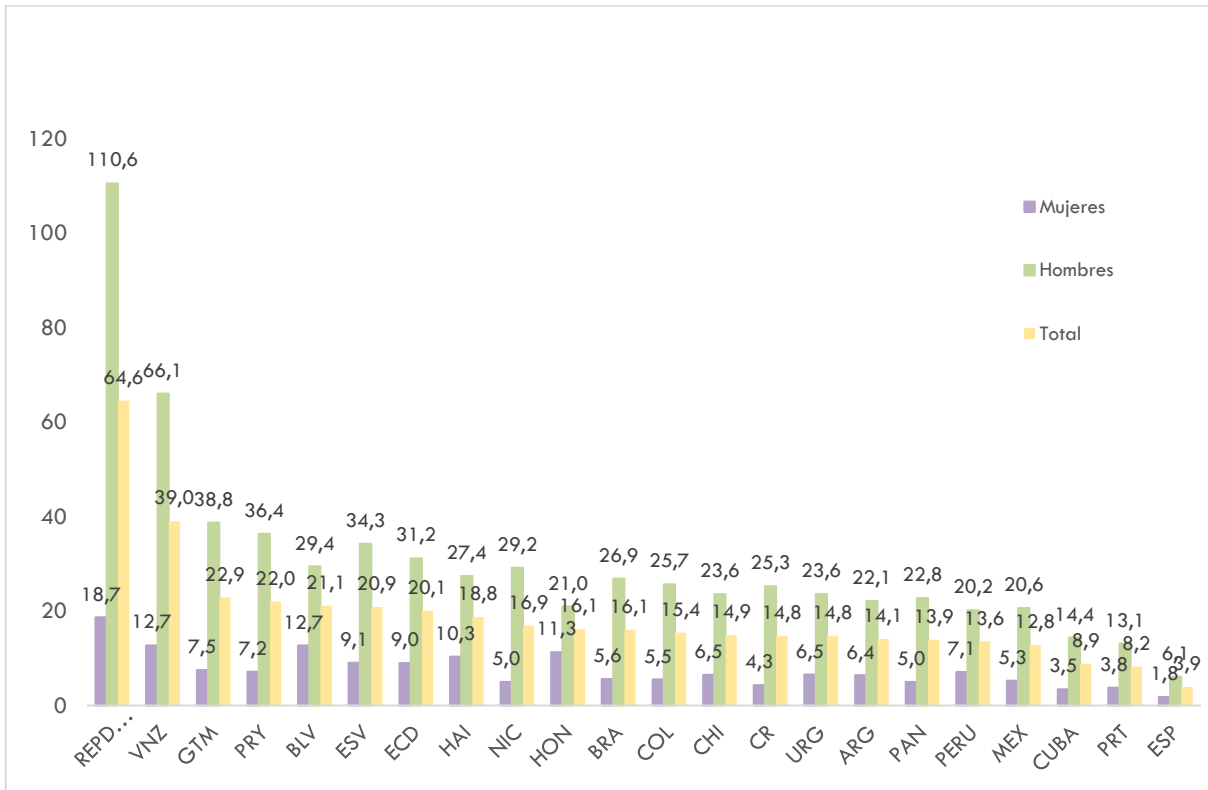
Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial /OISEVI

Gráfico 3. Fallecimientos por cien mil habitantes según género y comparativa con Tasa total, 2018



Fuente: Unidad Técnica del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial /OISEVI

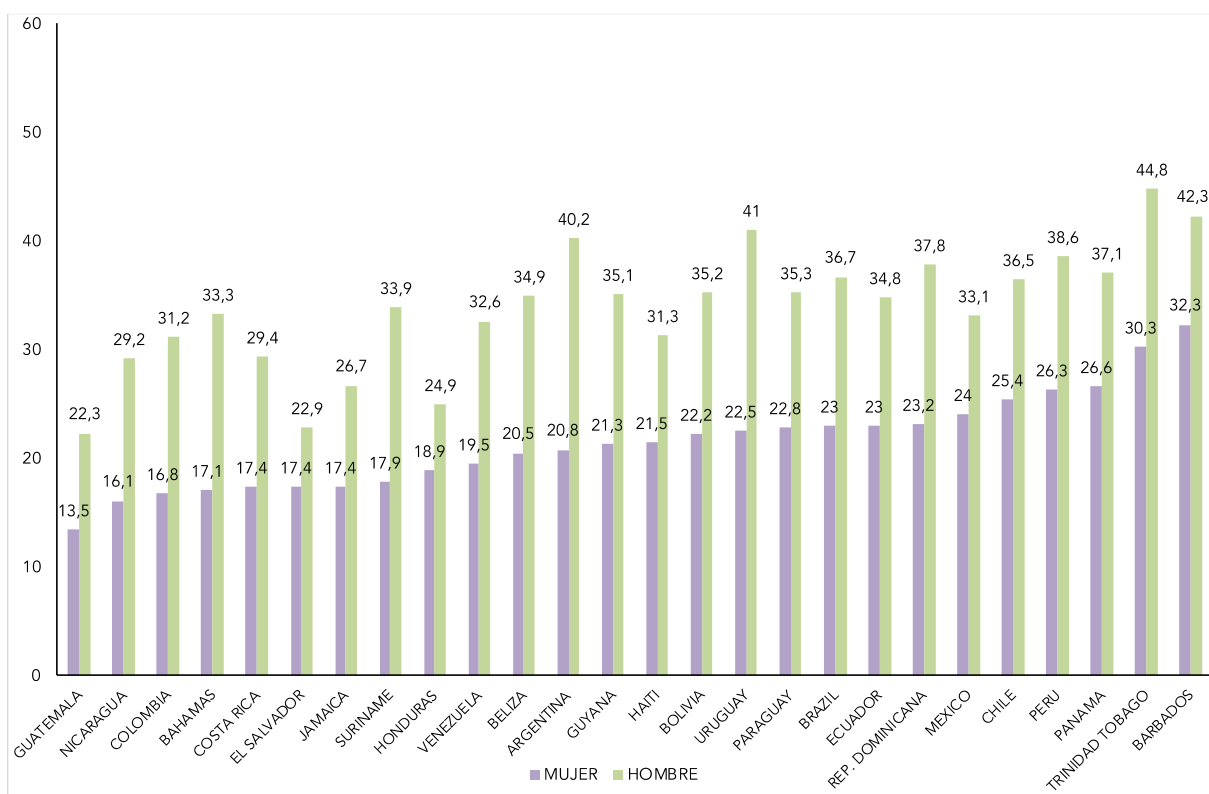
Gráfico 4. Tasa estimada de muertes por siniestros de tránsito (por 100.000 habitantes), Febrero 2021



Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS) 2021

Datos analizados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de fuentes de la OMS (2018), muestran el porcentaje de fatalidades en América Latina que se atribuyen al consumo de alcohol (ver gráfico 3). En concreto, el gráfico 3 muestra la proporción de fatalidades que se podrían evitar si se eliminara el consumo de alcohol. En todos los países, el impacto es mayor en los hombres que en las mujeres y encabezan la lista Trinidad y Tobago, seguido de Barbados, Uruguay, Argentina y Perú.

Gráfico 5. Porcentaje de fatalidades por género atribuidas al alcohol para mayores de 15 años



Fuente: Elaborado por BID en base a datos de la OMS 2018<sup>29</sup>

Aparte de esta información, hay menos países de la región que recogen otros datos segregados por género y sería necesaria ampliar las fuentes de datos, respecto al tipo de transporte, franjas horarias, si se viaja sola o acompañada, etc. A continuación, se presentan datos de algunos estudios de mayor profundidad que se han realizado en algunos de los países miembros. Aun así, la gran mayoría de estudios se realizan a través de datos cuantitativos, y sería necesario complementarlos con datos cualitativos recogidos a través de herramientas participativas y ampliar el análisis con una perspectiva de género interseccional que atraviese toda la información.

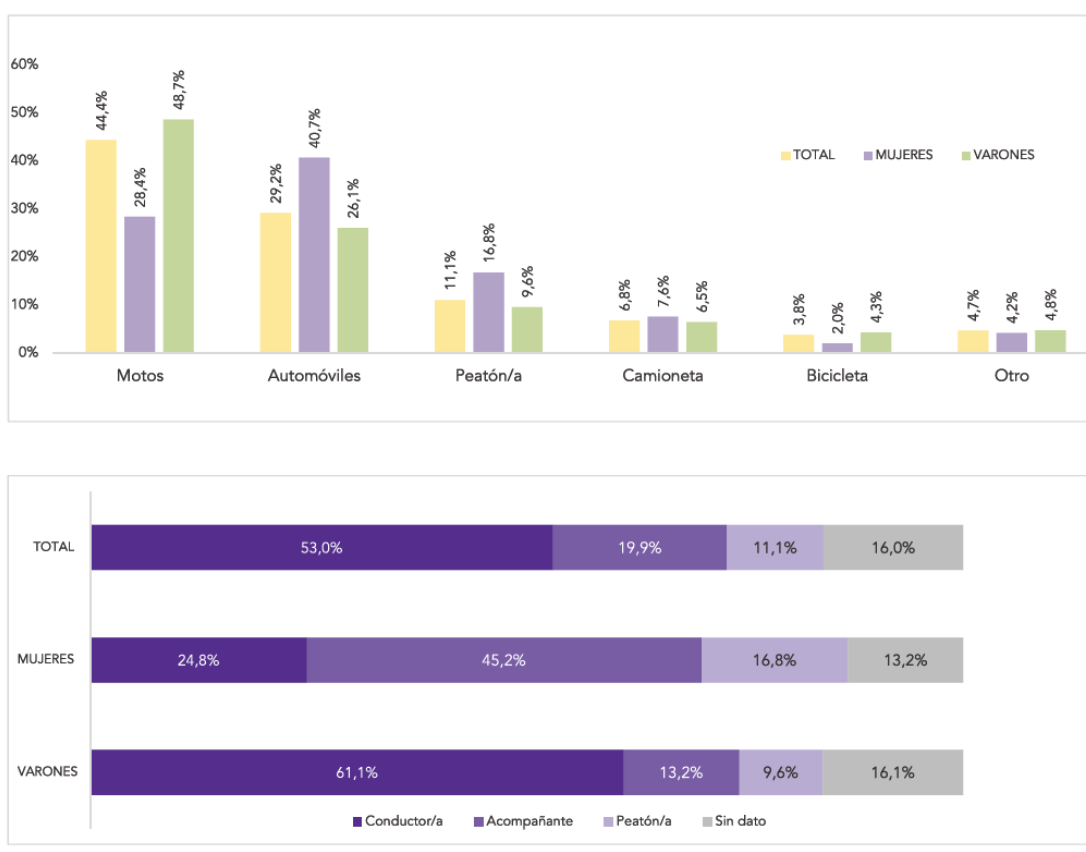
<sup>29</sup> <https://blogs.iadb.org/transporte/en/is-there-a-link-between-gender-biases-and-road-safety-outcomes/>

## Argentina

En Argentina, diferentes instituciones, entidades y organismos vienen incorporando una perspectiva de género en sus acciones y políticas. Entre ellas, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Red Académica de Seguridad Vial.

De los datos analizados por la ANSV, 3 de cada 10 víctimas (fatales o personas heridas son mujeres) y los hombres cuádruplican a las mujeres como víctimas fatales. La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes en 2019 es del 17,4 para hombres y del 4,6 para mujeres. Estas fatalidades se concentran sobre todo en hombres entre las franjas de edad de 15 a 34 años. En Argentina, las víctimas fatales mujeres son mayoritariamente acompañantes (45,2%) que se trasladaban en automóviles (representan la mitad de fatalidades) y peatonas (16,8%). Mientras que las víctimas fatales hombres son conductores, sobre todo de motocicletas. En concreto, la mitad corresponden a fatalidades en moto (48,7%).

Gráfico 6 y 7. Distribución de las Víctimas Fatales según tipo de usuario de las vías



Fuente: Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2019. Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina

En cuanto a datos de comportamiento vial, según los estudios de la red académica en seguridad vial<sup>30</sup>, las mujeres utilizan más el cinturón de seguridad que los hombres, mientras que los varones utilizan más el casco en la motocicleta que las mujeres, porque son mayoritariamente ellos los conductores y ellas

<sup>30</sup> ANSVA, 2022

las acompañantes. Entre las mujeres hay menor prevalencia del alcohol en la conducción, menor exceso de velocidad, más respeto de las señalizaciones y menos infracciones en general. Solo el 31% de las infracciones están infringidas por mujeres. Las mujeres tienen más tendencia a respetar las normas, límites de velocidad, etc. Cuando las mujeres cometen infracciones se consideran de menor impacto para la seguridad vial y son sobre todo infracciones de estacionamiento.

También analizan la siniestralidad por horarios: las mujeres son más víctimas de siniestros entre las 12 y las 16 horas, la cual mayoritariamente es la hora de entrada y salida de las escuelas y donde ellas acompañan a niños y niñas como conductoras. Mientras que los hombres tienen una mayor siniestralidad de noche y madrugada: entre las 20 horas y las 6 de la mañana.

Un dato interesante que analizaron es que hay más niños que niñas que morían por fatalidades en la calle y una hipótesis es por el tipo de ocupación y juegos que hacen en la calle: los niños ocupan la calzada para jugar a juegos más expansivos como la pelota, mientras las niñas en el juego ocupan más los márgenes o no juegan en igual medida en el espacio público.

## Brasil

En Brasil, se han conseguido datos específicos para Sao Paulo, a través del Plan de Seguridad Vial del municipio. Al igual que en otros países el porcentaje y la tasa de siniestros de tránsito es más alta entre los hombres. El 79% de las fatalidades afectan a los hombres. Pero los datos que se recogen muestran que, no solo es una cuestión de que los hombres conducen más, sino que en proporción también intervienen en más siniestros viales que las mujeres. Esto se muestra en el siguiente gráfico donde se muestra la proporción de viajes por tipo de movilidad y las fatalidades.

Gráfico 8. Proporción de viajes (2012) y fatalidades (2017) por género



Fuente: Plan de Seguridad Vial del municipio de Sao Paulo. Elaboración: WRI Brasil



Como muestra el gráfico, las mujeres son víctimas fatales en mayor proporción sobre todo como peatonas (32%) y los hombres sobre todo como ciclistas, motoristas y conductores de automóvil.

El informe recoge datos específicos por tipos de transporte y analiza diferentes infraestructuras y sus condiciones, aunque no hacen un análisis con perspectiva de género para todos los apartados, hay datos que resultan interesantes de resaltar. El plan recoge que, en 2017, los motociclistas fueron los usuarios con mayor número de víctimas en el tráfico en São Paulo, que representa el 49,7% del total y 39% de las víctimas mortales. Entre los motociclistas muertos en el tráfico, el 60% son menores de 29 años y el 92% son hombres. Es por ello que el plan señala que los jóvenes motociclistas varones deben ser una prioridad en las acciones educativas y de comunicación.

En el plan se recogen objetivos y acciones a desarrollar para 2030. Aunque no se integra una perspectiva de género transversal en todas las acciones, el objetivo 11.2 propone “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, sostenibles y asequibles para todos, mejorar la seguridad vial mediante la expansión del transporte público, con especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y los ancianos.”

En este caso aparecen las mujeres y otros grupos, pero clasificados como grupos vulnerables. Sería interesante revisar la mirada para incorporar una perspectiva de género interseccional donde a las mujeres se las reconociera como el 50% de la población y como agentes de cambio y modelo de movilidad segura y sostenible.

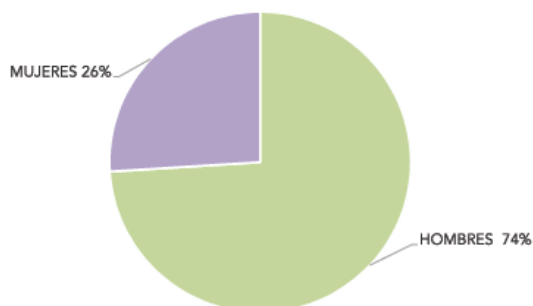
## Chile

En Chile, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito es la encargada de recoger y analizar datos de seguridad vial. Desde la comisión se van realizando análisis con perspectiva de género desde el año 2000, con la publicación de informes periódicos: el primero para el decenio 2000-2010, seguido de informes anuales en el 2011 y 2012, y después bianuales: 2013-2015, 2016-2018; siendo el último trianual 2019-2021, posiblemente porque 2020 al ser el año de la pandemia de Covid-19, muestra datos muy diferentes de las tendencias registradas. Estos informes son muy detallados ya que recogen diversidad de información sobre las personas involucradas, fallecidas y lesionadas; comparativa según el día de la semana y el mes del año; según tipo de siniestro; por región y por zona rural o urbana; la causa de ocurrencia (donde se recoge si fue el alcohol, deficiencias viales, imprudencias, entre otras causas).

De estos informes se recoge la evolución a lo largo de las dos últimas décadas, donde los hombres representan un mayor porcentaje de personas involucradas y fallecidas en siniestros de tránsito. Entre 2000-2011, los hombres representan el 74% de personas participantes y el 80% de víctimas fatales. Donde el porcentaje de mujeres es mayor, es entre las personas lesionadas, donde para esta primera década representan el 40% del total. En este periodo, tanto mujeres y hombres fallecen sobretodo como víctimas de atropellos (38% y 37% respectivamente), seguidos por colisiones. En cuanto a las causas, los hombres representan un mayor porcentaje de participantes, fallecidos y lesionados en siniestros donde se ha detectado alcohol en el conductor, imprudencia del conductor y del peatón.

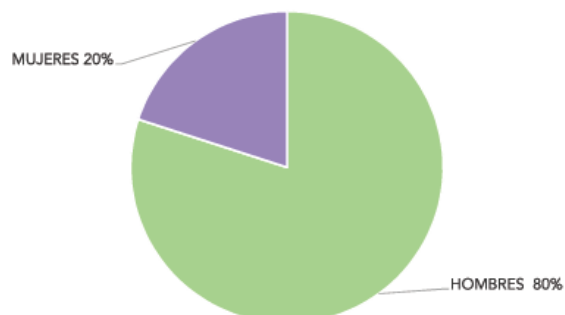
Gráfico 9. Porcentaje de personas participantes, fallecidas y lesionadas por género 2000-2011<sup>31</sup>

Proporción porcentual de participantes según género



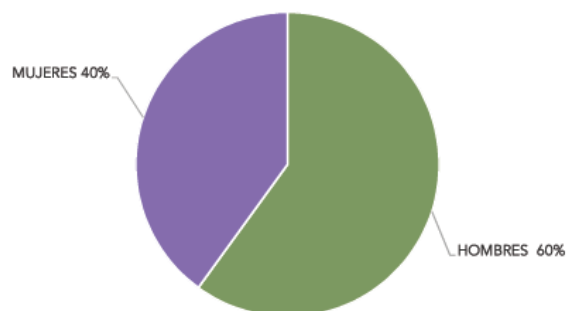
PERÍODO 2000-2011	
Hombres participantes	946.587
Mujeres participantes	324.374

Proporción porcentual de personas fallecidas según género



PERÍODO 2000-2011	
Hombres fallecidos	15.715
Mujeres fallecidas	3.935

Proporción porcentual de personas lesionadas según género



PERÍODO 2000-2011	
Hombres lesionados	357.700
Mujeres lesionadas	233.733

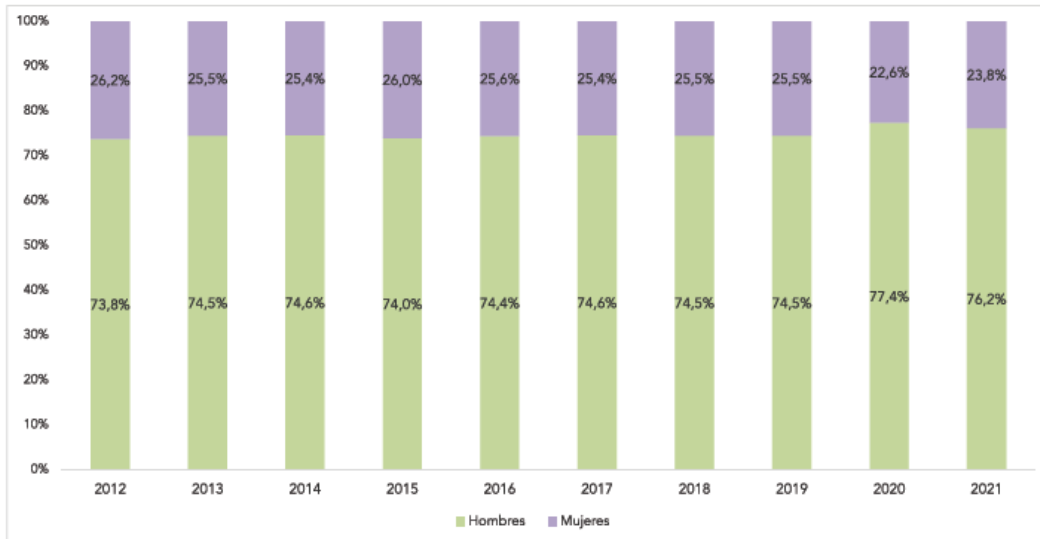
Fuente: Carabineros de Chile. Elaboración CONASET.

Para el decenio 2012-2021, se ha visto disminuido el porcentaje de mujeres involucradas, fallecidas y lesionados en siniestros. Los hombres en 2021, pasan a representar el 76,2% de participantes, el 78,7% de fallecidos y el 63% de lesionados. La mayoría de eventos afectan a jóvenes adultos entre 30 y 44 años, mayoritariamente conductores, seguidos de peatones, al igual que en el decenio anterior<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Informe perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile, año 2011.

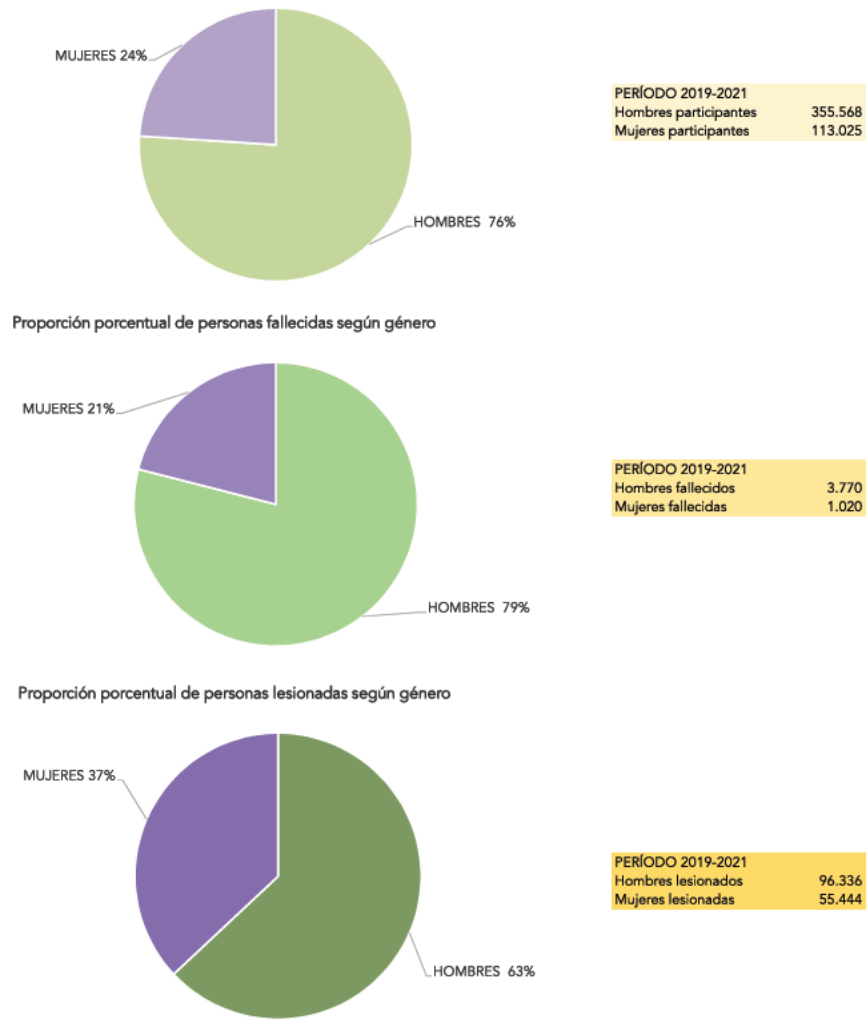
<sup>32</sup> Informe trianual: Perspectiva de género en la siniestralidad de tránsito en Chile 2019-2021.

Gráfico 10. Porcentaje de participación en siniestros de tránsito según sexo. Años 2012-2021



Fuente: Carabineros de Chile. Elaboración CONASET.

Gráfico 11. Porcentaje de personas participantes, fallecidas y lesionadas por género 2019-2021<sup>33</sup>



Fuente: Carabineros de Chile. Elaboración CONASET.

Este informe señala que la mayoría de las personas estuvieron involucradas en siniestros de tránsito cuando conducían un vehículo, sin embargo, el mayor número de mujeres fallecieron como pasajeras, mientras que los hombres como conductores. Además, un gran número de mujeres y hombres murieron como peatones, siendo el segundo lugar de fallecidos por calidad del usuario.

<sup>33</sup> Ibid.

## Colombia

En Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial también está integrando la perspectiva de género de manera parcial en algunas de las acciones: en la recogida y análisis de datos de seguridad vial con perspectiva de género, la publicación y difusión de informes, así como en formación en perspectiva de género a personal de la agencia.

De acuerdo a datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) 2018, los resultados sobre siniestros viales con vehículos indican que tanto hombres como mujeres son víctimas en proporciones similares, pero hay diferencias en cuanto a edad, vehículos implicados y roles.

Mientras que entre los 0 y 12 años, niños y niñas mueren en siniestros viales en una proporción casi igual, la diferencia por género entre víctimas de siniestros viales aumenta de forma significativa a partir de los 13 años. En edades entre 13 y 17 se observa que el porcentaje de propensión a sufrir siniestros viales es de 78% en niños y de 22% en niñas.

Al igual que en otros países, la tasa de hombres motociclistas víctimas de siniestros viales es casi el doble que la de las mujeres, teniendo en cuenta las licencias vigentes en 2018. El 65% de las mujeres fallecidas como usuarias de motocicleta eran acompañantes, mientras que solo el 9% de los hombres que fallecieron tenían este mismo rol.

Los resultados sobre ciclistas indican que el 93% de los fallecidos eran hombres, mientras el 7% eran mujeres.

Aunque el número de mujeres que asume el rol de peatón es mayor que el de los hombres, en los siniestros viales el porcentaje de fallecimiento en hombres es mayor que en mujeres: 73% frente a 27%.

También en la capital, Bogotá se ha incorporado la perspectiva de género en algunas acciones, tanto en análisis de datos como en la forma en que se hacen las encuestas. En la ciudad, las mujeres fallecen sobretodo como acompañantes, y los hombres como conductores. Es interesante visibilizar la ‘Encuesta de la ira en la conducción’ que se realizó en 2021 y 2022, dentro del proceso de elaboración de una ruta del proceso que realizan las personas víctimas de siniestros viales para acceder a servicios institucionales, para la atención y la asesoría en estos casos. Esta encuesta concluye que los hombres tienen mayor disposición a asumir conductas de riesgo en el tránsito que las mujeres.

Gráfico 12. Personas fallecidas y lesionadas en siniestros de motocicletas por género

		Personas Fallecidas		Personas Lesionadas	
Motociclistas	Hombres	117	90%	4250	89%
	Mujeres	13	10%	537	11%
Acompañantes de motociclistas	Hombres	6	27%	337	32%
	Mujeres	16	73%	722	68%

Fuente: Anuario de siniestralidad vial, Secretaria de Movilidad, Alcaldía de Bogotá

## Costa Rica

En Costa Rica, el Ministerio de Transporte también integra una perspectiva de género en el análisis de la movilidad y en los análisis de Seguridad vial. En este país, las mujeres representan el 27% de las personas fallecidas en siniestros de tránsito. Los datos analizados en este país por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)<sup>34</sup> también concluyen que los hombres tienen conductas más agresivas y violentas en la carretera, y que consideran atractivo asumir riesgos en la conducción. En los datos disponibles se observa que los hombres participantes no perciben la socialización masculina como un factor que incrementa sus vulnerabilidades e infravaloran el riesgo. “Al contrario, estiman que el riesgo es un elemento atractivo y necesario de asumir en ese proceso de equiparación y validación de sus pares, aun con las consecuencias y posibilidades de sufrir lesiones graves y hasta la muerte”<sup>35</sup>.

A nivel urbano, en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el área metropolitana de San José de 2017 se integra la perspectiva de género y la movilidad segura como metas del plan. En la sección de buenas prácticas se desarrolla más este ejemplo.

## España

En 2021, fallecieron 1.533 personas en siniestros viales en España, siendo el 79% hombres, y superando el número de hombres fallecidos al de mujeres en todos los grupos de edad. Los hombres también presentan las mayores tasas de fallecimientos por millón de población, mientras las mujeres representan el 43% de las personas involucradas en siniestros viales y el 21% de las personas fallecidas. Ellas representan el 29% de las hospitalizadas y el 40% de las víctimas no hospitalizadas. Estos datos reflejan que las mujeres están involucradas en siniestros de menos gravedad que los hombres.

Gráfico 13. Siniestros, personas fallecidas y heridas por género, 2021

Siniestros viales	Hombres	62.259	69%
	Mujeres	38.586	43%
Personas fallecidas	Hombres	1.214	79%
	Mujeres	318	21%
Personas heridas hospitalizadas	Hombres	5.546	71%
	Mujeres	2.225	29%
Personas heridas no hospitalizadas	Hombres	66.009	60%
	Mujeres	44.039	40%

Fuente: DGT 2022

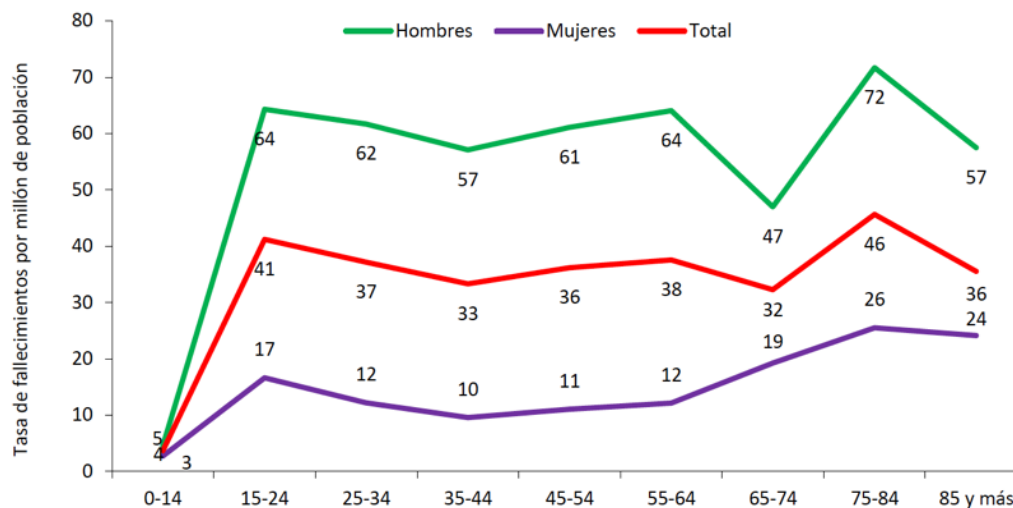
Hay diferencias considerables de la tasa de fallecimientos por millón de población según el género: la de los hombres es siete veces la de las mujeres en el grupo de edad de 15 a 17 años y casi cuatro veces en los grupos de edad de 18 a 20 años y de 21 a 24 años. Por género, entre las mujeres la mayor tasa se da

<sup>34</sup> Consultora Daket S.C, 2018

<sup>35</sup> Ibid. Pág. 17.

en mayores entre 65 y más de 85 años, mientras que los hombres esta tasa es más alta para hombres de 75 a 84 años seguida de hombres entre los 15 y 64 años.

Gráfico 14. Tasa de fallecimientos por millón de población por género y edad, 2021



Fuente: DGT 2022

A nivel global, el 67% de las personas fallecidas eran conductoras, y de estas el 91% eran hombres. Analizando la franja de personas mayores de 64 años, tanto hombres como mujeres, fallecieron mayoritariamente como peatonas.

En 2021, el 50% de las personas fallecidas eran peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal o motoristas. Es el tercer año consecutivo donde las personas fallecidas en medios vulnerables representan el 50% o más de las personas fallecidas en siniestros viales. Es en las vías urbanas donde este porcentaje es más alto, suponiendo el 80% de las personas fallecidas en estas vías en el año 2021, y el 39% en las vías interurbanas.

En períodos anteriores, entre 2015-2019, se analizó la diferencia de género entre las personas fallecidas en medios vulnerables (peatones, ciclistas, VMP y motocicletas). Los hombres representan el 88,6% de fallecidos como conductores de motocicleta y el 88% de los fallecidos ciclistas. Las mujeres representan el 50% de las fallecidas como peatonas y el 63% de fallecidas/hospitalizadas en siniestros de tránsito en autobús. A diferencia de otros territorios, en España el 59% de acompañantes fallecidos son hombres<sup>36</sup>. También en España, al igual que en otros países de estudio, las mujeres usan más el cinturón de seguridad que los hombres, mientras los hombres utilizan más el casco que las mujeres.

A nivel autonómico, es en el País Vasco donde se han realizado más análisis de seguridad vial con perspectiva de género. En 2014, se realizó un análisis de seguridad vial y género donde también se recogieron las diferencias de género que se reproducen como en otros territorios debido a patrones de movilidad diferenciados y comportamientos arriesgados entre los hombres más que en las mujeres, donde los hombres también son el porcentaje más elevado de fallecidos y lesionados. En el Plan

<sup>36</sup> DGT, 2022a.

Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del País Vasco 2015-2020 se incorporan una perspectiva de género en el análisis de datos.

En Cataluña, el Plan de Seguridad Vial 2021-2023 incluye también un análisis de los datos de siniestro por género que también muestra que los hombres representan 3,8 veces más las víctimas mortales que las mujeres. Las víctimas mortales, al igual que en el global de España representan sobre todo motoristas y ciclistas entre los hombres. En este plan por primera vez se incluyen acciones e indicadores de seguimiento con perspectiva de género. En concreto se incluyen tres acciones: Incorporar la perspectiva de género en el estudio de los accidentes y de las conductas de riesgo en la conducción (2.1.10); Realizar campañas de promoción de la conducción colaborativa frente a la conducción competitiva (3.1.02); Incluir los conocimientos de perspectiva de género y de diferencias culturales en la formación del profesorado de las autoescuelas (3.4.07).

## Guatemala

En Guatemala, el organismo encargado de recoger y analizar datos de seguridad vial es el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito ONSET del Departamento de Tránsito.

Las personas fallecidas por hechos de tránsito, representan el segundo lugar por causa de muerte violenta en Guatemala. Los datos de enero a julio 2022 muestran que los hombres representan el 88% de personas involucradas, 86% de las víctimas fallecidas en siniestros y el 74% de las lesionadas. Por lo tanto, las mujeres representan un porcentaje pequeño de fallecidas (14%), y el 26% de las lesionadas.

De los datos de seguridad vial, el mayor porcentaje de siniestros se dan por colisión (52%) seguido por los atropellos (27%). En cuanto al tipo de vehículo, destaca las motocicletas como los vehículos mayormente involucrados en siniestros, en un 45,47% de los casos, seguidas muy por detrás por los automóviles (19,77%).

## Honduras

En Honduras, según datos del Centro Nacional de Seguridad, al igual que en el resto de países, los hombres representan la gran mayoría de personas fallecidas en siniestros de tránsito, en 2021 representaron el 86% del total.

Gráfico 15. Fallecimientos por género, 2019-2021

	2021		2020		2019	
	No.	%	No.	%	No.	%
Mujeres	239	14%	190	15%	247	14%
Hombres	1503	86%	1079	85%	1514	86%
TOTAL	1742		1269		1761	

Fuente: Secretaría de Seguridad de Honduras

La tasa de fallecimientos por cada 100.000 habitantes también es mucho más elevada entre los hombres que las mujeres, aunque de 2019 a 2021 ha habido una pequeña disminución (gráfico 14). Mientras que



en 2019 la tasa para hombres era de 34 y para mujeres de 5,3, en 2021 pasó a ser de 32,7 hombres fallecidos y 4,9 mujeres fallecidas por cada 100.000 habitantes.

Gráfico 16. Tasa de fallecimientos por género, 2019-2021

	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Mujeres	4,9	4	5,3
Hombres	32,7	23,8	34

Fuente: Secretaría de Seguridad de Honduras

En cuanto al tipo de persona usuaria de la vía, la mayoría de fallecimientos se dan como persona conductora (45% de las personas fallecidas). Pero al hacer un análisis por género, destaca que las mujeres fallecieron mayoritariamente como peatonas (43% de las mujeres fallecidas) y pasajeras/acompañantes (40%), mientras que el 50% de los hombres fallecidos lo hicieron como conductores y el 32% como peatones.

Gráfico 17. Fallecimientos por género y tipo de persona usuaria, 2021

	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
PEATONA	<b>43%</b>	32%	34%
CONDUCTORA	15%	<b>50%</b>	<b>45%</b>
PASAJERA	<b>40%</b>	11%	15%
CICLISTA	3%	7%	6%

Fuente: Secretaría de Seguridad de Honduras

## Paraguay

En Paraguay, según datos de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, se han analizado datos segregados por género y edad para 2020. En condiciones similares que, en el resto de países de la región, los hombres representan el 86% de las personas fallecidas en siniestros viales. Entre las personas lesionadas, el porcentaje de mujeres aumenta. Por edad, la mayoría de personas fallecidas son hombres jóvenes entre 16 y 35 años.

Gráfico 18. Fallecimientos por género y edad, 2020

Grupo de edad	Total	Mujeres	Hombres
Total	1.146	159	987
0 a 5 años	15	7	8
6 a 10 años	18	9	9
11 a 15 años	27	13	14
16 a 20 años	145	17	128
21 a 25 años	176	23	153
26 a 30 años	134	24	110
31 a 35 años	122	11	111
36 a 40 años	103	9	94
41 a 45 años	70	9	61
46 a 50 años	58	4	54
51 a 55 años	72	3	69
56 a 60 años	70	5	65
61 a 65 años	43	3	40
65 años y más	87	21	66
No especificado	6	1	5

Fuente: Procesamiento elaborado por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial en base a los datos del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 2020.

En Paraguay también se recogieron datos por personas usuaria de vía y género. En todas las categorías los hombres representan un porcentaje mucho mayor que las mujeres. El 61% de fallecimientos se dan entre motociclista y de estos son mayoritariamente hombres (el 89% de las muertes de motociclistas). El segundo grupo más afectado por los siniestros son las personas peatonas, pero muy por detrás de motociclistas: representan el 16% de personas fallecidas. Como peatonas hay un porcentaje un poco más elevada de mujeres fallecidas que en otros tipos de movilidad (representan el 20% de las peatonas fallecidas en siniestros), pero los fallecimientos siguen siendo mayoritariamente de hombres.

**Gráfico 19. Fallecimientos por género y tipo de persona usuaria, 2020**

Usuario de las vías	Total	Mujeres	Hombres
<b>Total</b>	<b>1.146</b>	<b>159</b>	<b>987</b>
Motociclista	698	76	622
Peatón	187	39	148
Ocupante de automóvil	115	23	92
Otros	87	7	80
Ocupante de camioneta o furgoneta	40	14	26
Ocupante de vehículo de transporte pesado	11	-	11
Ciclista	7	-	7
Ocupante de autobús	1	-	1

Fuente: Procesamiento elaborado por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial en base a los datos del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 2020.

En 2020, las mujeres representan el 33% de las personas lesionadas. Por lo tanto, aunque el porcentaje de fallecidas es mucho menor que el de los hombres, entre las personas lesionadas, las mujeres representan una de cada tres. Por grupos de edad la mayoría de las personas lesionadas son jóvenes y tienen entre 15 y 29 años.

**Gráfico 20. Personas lesionadas por género, 2020**

Grupo de edad	Total	Femenino	Masculino
<b>Total</b>	<b>15.505</b>	<b>5.100</b>	<b>10.405</b>
0 a 4 años	332	175	157
5 a 14 años	1.212	513	699
15 a 24 años	4.839	1.337	3.502
25 a 29 años	3.963	1.242	2.721
30 a 44 años	2.429	853	1.576
45 a 54 años	1.487	529	958
55 años y más	1.243	451	792

Fuente: Procesamiento elaborado por por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial en base a los datos del Hospital del Trauma Manuel Giagni, 2021.

## 5. BUENAS PRÁCTICAS

### Experiencias pioneras en Iberoamérica

#### ARGENTINA

Argentina es uno de los países que está integrando la perspectiva de género en la seguridad vial, tanto desde las instituciones como la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como desde organizaciones de la sociedad civil. En este apartado, se presentan las acciones realizadas por la ANSV y por la Asociación Civil de Compromiso Vial.

#### Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina

La ANSV en Argentina es pionera por haber introducido capacitaciones de género en materia de seguridad y cultura vial para obtener las licencias de conducir. Se trata de una iniciativa novedosa en la región, impulsada por la ANSV junto al Ministerio de Transporte y el Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad<sup>37</sup>.

En este módulo se habla de las diferencias provocadas por los estereotipos de género que se dan en la conducción, los comportamientos viales y la asunción de riesgo.

#### Compromiso vial, Asociación civil:

La asociación Compromiso Vial se creó en Rosario, Argentina en mayo de 2005, después de que un conductor que manejaba bajo los efectos del alcohol provocó un siniestro fatal que causó la muerte de la adolescente Úrsula Notz y dejó en estado grave e irreversible a Carmen Alfaro, ambas de 16 años. Este suceso llevó a las familiares a crear la asociación, que en la actualidad es referente del activismo por los derechos civiles por una movilidad segura. Esta organización es parte del Comité Consultivo de la ANSV. Su trabajo ha sido hacer incidencia social y política durante los más de 15 años de experiencia. En el año 2010 inician la reflexión sobre la necesidad de integrar una perspectiva feminista en su trabajo y publican “Seguridad Vial desde un enfoque de género. Debates y Desafíos” junto a la Fundación Mujeres en Igualdad.

Esta asociación realiza informes pero también publicó un “Decálogo para una comunicación feminista en materia de seguridad vial” (2018) que se publica como una herramienta para la práctica comunicacional, pero también como un compromiso para contribuir a la construcción de una educación vial en el marco de una cultura anti patriarcal.

#### *Decálogo para una comunicación feminista en materia de seguridad vial<sup>38</sup>*

1. Ante todo sentar una posición. La seguridad vial no es neutral con respecto al género
2. Evitar y problematizar los estereotipos de género en la construcción de una noticia vial
3. Evidenciar las diferencias entre géneros como asimetrías en la seguridad vial
4. Utilizar un vocabulario adecuado y diverso
5. Incluir datos, información y argumentos
6. Considerar la complejidad de la seguridad vial en tanto problema social
7. Poner el acento en el marco normativo
8. Asumir la responsabilidad de la comunicación en la seguridad vial

<sup>37</sup> Video Seguridad Vial y Género <https://www.youtube.com/watch?v=LMlcdlJklgw>

<sup>38</sup> Compromiso Vial Asociación Civil, 2018; <http://www.compromisovial.org.ar/>

9. Dar a conocer y sumar las voces de asociaciones civiles y organizaciones sociales afines con la problemática
10. Brindar información sobre los canales de comunicación oficiales

## **BOGOTÁ, COLOMBIA**

En Bogotá, Colombia, la Secretaría Distrital de Movilidad integra una perspectiva de género de manera parcial en algunas acciones. Por un lado, recoge y analiza datos desagregados por género, y desarrollan acciones específicas que responden a estos análisis. Además, han elaborado un Plan Interno de Igualdad en el sí de la agencia, y desarrollado campañas de sensibilización y formación para el personal de la institución en perspectiva de género.

En concreto, la Secretaría tiene como Objetivos 2022 una Estrategia de transversalización para el Plan de igualdad de oportunidades para la equidad de género en la Oficina de Seguridad Vial, con 4 objetivos específicos:

1. Desarrollar y actualizar un protocolo integral orientado a identificar prácticas y hábitos que inciden y refuerzan violencias implícitas y explícitas contra las mujeres en escenarios peatonales, en el sistema integrado de transporte y en el uso de motocicleta y sus implicaciones en la seguridad vial.
2. Diseñar y fortalecer acciones de difusión y promoción de hábitos y prácticas que redunden tanto en la mitigación de las violencias contra las mujeres como en el fomento y protección de sus derechos en el marco del sistema de movilidad de la ciudad.
3. Fortalecer y actualizar el componente conceptual referido a la relación entre género, y seguridad vial con arreglo a la política pública distrital actual bajo cuatro concepciones centrales: proxemia, viaje, tiempo, riesgo y vulnerabilidad.
4. Identificar la relación entre prácticas, hábitos y comportamientos en la construcción de normas sociales, morales y legales referidos a la seguridad vial y su efecto en la producción de formas de violencia de género y contra las mujeres.

La Secretaría elabora un Anuario de Siniestralidad Vial donde se recogen datos desagregados por género y también ha desarrollado la Encuesta de la Ira en la conducción 2021 y 2022 con el objetivo de elaborar y definir una ruta del proceso que realizan las personas víctimas de siniestros viales para acceder a los servicios institucionales para la atención y asesoría en estos casos.

Además, desarrollan otras actividades con enfoque de género, directamente vinculadas con la seguridad vial:

- Identificar formas de violencia implícitas y explícitas ejercidas contra las mujeres en el sistema de la movilidad en Bogotá
- Formular atributo de enfoque de género como componente del Modelo de calidad del Transporte Público individual.
- Realización curso de formación virtual: Transversalidad de género en Bogotá D.C y conceptos básicos del trazador presupuestal de género.
- Difusión de cápsulas informativas sobre el Lineamiento para la estrategia de transversalidad de los enfoques de género y diferencial para mujeres en el Distrito Capital a través de la intranet de la entidad.
- Conmemorar acontecimientos emblemáticos relacionados con los derechos de las mujeres y que promuevan el reconocimiento (8 de marzo, 25 de noviembre y 4 de diciembre).

- Realizar charlas de género con las y los participantes de las Redes Empresariales de Movilidad.

## CHILE

### Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito - CONASET

En Chile, el CONASET es referencia por ser una comisión a nivel país que realiza informes con perspectiva de género sobre seguridad del tránsito desde el 2000. Estos informes recogen y analizan información con perspectiva de género de diferentes aspectos de la seguridad de tránsito, no solo del porcentaje a las personas involucradas, fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, sino que amplían el análisis en muchos aspectos: temporalidad, causas, tipos de siniestros, tipo de movilidad. Esto permite desgranar mucho más la información y compararla de manera temporal para poder adaptar las políticas de prevención de seguridad del tránsito de una manera más adecuada. Estos informes muestran que en Chile también son los hombres los más involucrados, fallecidos y lesionados en siniestros de tránsito, sobre todo como conductores y por imprudencias, pero también consumo de alcohol y velocidad. El impacto sobre las mujeres es sobre todo sobre las peatonas. Y como en los otros territorios de la región sería muy interesante poder analizar el impacto social y económico de género de los hombres fallecidos y lesionados sobre las mujeres.

### Agenda para la Política de Equidad de Género y Transportes 2018-2022

En Chile también destaca la Agenda que se ha realizado para integrar la equidad de género en el ámbito de transportes. Dentro de esta agenda hay una línea estratégica enfocada en la seguridad vial “Integrar transversalmente el enfoque de género en los proyectos de convivencia vial impulsados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.” Que incluye como actividades evaluar la incorporación del enfoque de género en la Ley de convivencia vial, diseñar campañas de seguridad vial para distintos usuarios y usuarias de la vía con enfoque de género y seguir con el Estudio trianual de perspectiva de género en la siniestralidad vial de Chile.

## COSTA RICA

El área metropolitana de San José está desarrollando el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) para el Área Metropolitana, 2017. En este plan, tiene seis grandes metas, siendo dos de ellas la “Movilidad segura, eficiente y limpia”, donde se pretende contribuir a que los distintos desplazamientos en los distintos modos se hagan de forma segura, tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como de la seguridad ciudadana; y la “Accesibilidad Universal y género”, que garantice el acceso a todas las áreas urbanas, la capacidad de acceder económicamente, contribuyendo a la equidad de género. Del PIMUS se derivan el Plan de Mejoramiento Vial y una Estrategia para la equidad de género.

En 2018, se desarrolla el Plan de acción para el abordaje transversal de género en el sector transporte del GAM de San José<sup>39</sup>. En este plan se incorpora el eje estratégico de Movilidad Libre de Violencia, donde además de la implementación de Protocolos de prevención, denuncia y atención para mujeres, el monitoreo de unidades y de paradas y campañas de sensibilización sobre el acoso en el transporte público, específicamente se impulsan campañas de pacificación de la cultura vial, así como señalética inclusiva e información disponible sensible al género.

---

<sup>39</sup> Pérez 2019, pág. 38

Este plan también incorpora como objetivo mejorar la infraestructura no motorizada y esto en sí, ya es un avance para la pacificación del tránsito y el aumento de la seguridad vial.

## **GUATEMALA**

En Guatemala, una de las acciones identificadas que se han iniciado para mejorar la seguridad vial es el programa de “Motorista segura”. Este programa se impulsa desde el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil por intermedio de la Sección de Educación Vial. El objetivo es concientizar, capacitar y evaluar teórica y práctica a mujeres para otorgarles la licencia de conducir de manera gratuita.

También destaca que el mismo departamento ha impulsado la realización de otras actividades encaminadas a concientizar y capacitar a personas de distintas edades y ámbitos en temas de seguridad vial y normativa de tránsito a personas conductoras, pasajeras y peatonas; promoviendo la participación de mujeres y hombres. Entre febrero y junio de 2022, el 47% de las personas capacitadas fueron mujeres-

Destaca que este departamento recoge información sobre las personas capacitadas no solamente según sexo sino también por comunidad lingüística, visibilizando la diversidad lingüística del país.

## **MÉXICO**

En México, la Coalición de Movilidad Segura recoge y analiza datos desagregados por género, y ha desarrollado acciones específicas para responder a este análisis. En concreto, ha redactado la propuesta de “Ley general de movilidad y seguridad vial” aprobada el 17 de mayo de 2022, en la cual se impulsó la inclusión del concepto de la movilidad de cuidado, la perspectiva de género y artículos sobre igualdad (art. 21 y 22). Esta ley actúa a nivel nacional e implica a gobiernos locales, nacionales, centros de investigación y organizaciones de la sociedad civil en su implementación. Esta propuesta se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

La Liga Peatonal ha realizado acciones específicas para responder a los resultados de análisis con perspectiva de género, campañas de sensibilización con perspectiva de género y formación interna en perspectiva de género. En concreto, desarrollaron una Auditoría para evaluar el espacio público con perspectiva de género y promovieron una campaña para visibilizar la violencia que enfrentan las mujeres en sus ámbitos de trabajo, particularmente en el activismo en movilidad.

Bicitekas A.C. ha desarrollado un plan interno de igualdad en el sí de la organización y además realiza talleres específicos de ciclismo urbano para mamás para que ganen seguridad y confianza yendo en bicicleta.

## 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 6.1 Conclusiones

La elaboración de este informe y la revisión de los estudios e informes existentes en materia de seguridad vial y género llevan a concluir que es esencial incorporar la perspectiva de género interseccional de manera transversal y transformadora en todas las escalas de las políticas públicas de seguridad vial. Hasta el momento, la integración de la perspectiva de género es parcial en la región.

La seguridad vial es una cuestión de género, que no depende del estado de las infraestructuras sino de los patrones de movilidad diferenciados por género, de los comportamientos viales estereotipados que se reproducen y de la exposición al riesgo de los hombres que reproducen roles masculinos hegemónicos asociados a la exposición al riesgo, la velocidad y la sensación de inmunidad e inmortalidad.

Tanto en la región iberoamericana como a nivel mundial son mayoritariamente los hombres quienes fallecen mayormente en siniestros viales, sobre todo como conductores de motocicleta y automóvil. Pero los comportamientos masculinos tienen también un impacto negativo en las mujeres, de carácter tanto físico, social y económico. Las mujeres son un porcentaje menor de las víctimas fatales, pero lo son mayoritariamente en su rol de peatonas y esto es consecuencia también de un comportamiento vial muy probablemente masculino al volante. Es esencial reflexionar sobre las construcciones sociales y culturales de la masculinidad y cuestionar los prejuicios hacia las mujeres en la conducción. También son los hombres los que tienen mayores fatalidades, pero es necesario estudiar y analizar la percepción de seguridad vial por género y el impacto en las mujeres del acoso vial sexista como peatonas, ciclistas y conductoras.

Cambiar el paradigma de la movilidad también pasa por visibilizar y valorar socialmente el tipo de movilidad que las mujeres han tenido históricamente en todos los territorios, desarrollando planes de movilidad que se reflejen en estos comportamientos: movilidad más sostenible, con desplazamientos más próximos, con menor velocidad, en el que se valore la movilidad del cuidado y también la ética del cuidado, tomando conciencia del riesgo y de las consecuencias de nuestras acciones en otras personas. Esto representa romper con los comportamientos tóxicos de riesgo vinculados a traspasar los límites de velocidad y transgredir las normas de tránsito, como manejar bajo los efectos del alcohol o alguna otra sustancia, no utilizar elementos de seguridad como el cinturón, entre otras.

Para avanzar hacia un modelo de movilidad seguro, se debe también cuestionar el modelo urbano y territorial en el que vivimos, y es necesario que desde la planificación urbana también se disminuya el espacio para el tránsito motorizado y se privilegie el espacio para la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.

El informe demuestra la necesidad urgente de recoger y analizar datos con una perspectiva de género interseccional. Pero también de ampliar los datos para incorporar y valorar los datos cualitativos que se puedan recoger también a través de espacios de participación comunitaria, donde las diferentes instituciones, entidades y agentes involucrados trabajen conjuntamente por una movilidad sostenible, justa, equitativa y segura.

A continuación, se presentan algunas recomendaciones que pueden ayudar a cambiar el paradigma de movilidad.



## 6.2 Recomendaciones para la integración de la perspectiva de género en la seguridad vial

- **Trabajar por una transformación de las ciudades y territorios que privilegien sistemas de movilidad sostenible**

Hacia ciudades y territorios que privilegien la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y en transporte público para reducir el uso y la ocupación de los vehículos motorizados del espacio público, cambiando de modo de movilidad también se aumentaría la seguridad vial.

- **Garantizar la accesibilidad del transporte público y colectivo, la frecuencia y los recorridos útiles**

Para que se incremente el trasvase de personas usuarias de otros medios contaminantes a medios más sostenibles y con más seguridad vial.

- **Mejorar la movilidad activa, a pie y en bicicleta**

Donde la infraestructura responda a criterios de género vinculados a la seguridad vial y libre de acoso sexual, y donde se recojan y analicen más datos de la movilidad peatonal y ciclista con una perspectiva de género interseccional. Por ejemplo, recogiendo datos sobre los “casi siniestros” que de acuerdo a los estudios existentes afectan más a las mujeres ciclistas que a los hombres; construyendo infraestructura de prioridad peatonal y ciclista, con espacio suficiente para responder a diferentes ritmos y segregados del tránsito motorizado. Para mejorar la movilidad a pie y en bicicleta es esencial también reducir el espacio dedicado a los vehículos motorizados y reducir las velocidades en las zonas urbanas e interurbanas. A su vez, son necesarias políticas de movilidad que promuevan este tipo de movilidad en detrimento de la movilidad en motocicleta.

- **Ampliar la recogida y análisis de datos cuantitativos y cualitativos con perspectiva de género interseccional**

Es esencial recoger y analizar datos cuantitativos desagregados por género, superando el binarismo e incluyendo en los estudios la diversidad de identidades: mujeres, hombres y personas no binarios. Pero también se debe prestar atención a qué tipo de datos se recogen, qué preguntas incluyen las encuestas, los estudios, analizar los datos desde una perspectiva de género interseccional que permita cruzar la variable género no binaria con otras variables como la edad, la diversidad funcional, el cuidado de personas dependientes, el origen, etc. A su vez, incrementar los datos y estudios cualitativos que podrán analizar el problema a diferentes escalas y permitirá tener una lectura más completa y compleja de la seguridad vial. Esto permitirá entender por qué se dan comportamientos diferenciados y de trabajar para eliminar las desigualdades y discriminaciones. Por ejemplo, no solo recoger datos de personas fallecidas y lesionadas por género, sino también vincularlos a otras variables como el tiempo de conducción, tipos de transporte, patrones de movilidad por género, los impactos socioeconómicos en las personas sobrevivientes, etc.

- **Integrar la perspectiva de género en todos los programas y planes de movilidad y seguridad vial**

Tanto a nivel local, nacional e internacional respondiendo a las políticas internacionales impulsadas por Naciones Unidas y la OMS. Es necesario desarrollar objetivos y acciones que integren la perspectiva de género, los cuales vayan enfocados a valorar la movilidad sostenible y segura de las mujeres y a cambiar comportamientos de conducción masculinos, así como prácticas de movilidad motorizadas.

- **Avanzar hacia la equidad de género en todas las escalas de la movilidad**

Incrementando el número de mujeres y personas no binarias en los comités y equipos técnicos y directivos, en la operación de los sistemas de movilidad, así como en la construcción de infraestructuras.

- **Incorporar una asesoría de género en las Comisiones de Seguridad Vial**

Conformada por personas expertas y especialista en movilidad con perspectiva de género que acompañen la integración de esta perspectiva de manera transversal en la seguridad vial.

- **Incorporar la Ética del Cuidado Vial en planes de movilidad y seguridad vial**

Dando valor a la movilidad sostenible a pie, en bici y en transporte público, así como los desplazamientos vinculados a la movilidad del cuidado. Y además incorporando acciones que promuevan el autocuidado y la toma de conciencia del cuidado de las otras personas en los desplazamientos.

- **Formación en perspectiva de género interseccional**

Para personas trabajadoras y responsables de toda la cadena de movilidad y transporte, donde se capacite sobre qué es la perspectiva de género y como aplicarla a las diferentes escalas de trabajo.

- **Infraestructura y vehículos que respondan a la diversidad de cuerpos**

No sólo a un cuerpo masculino hegemónico, que tenga en cuenta la diferencias y diversidad de cuerpos, edades y capacidades.

- **Campañas de comunicación y difusión de prevención de la seguridad vial con perspectiva de género**

Centradas en identificar y romper con los estereotipos de género vinculados a conductas de riesgo en la conducción y rompiendo con comportamientos masculinos tóxicos. Dirigidas y acotadas a públicos específicos, en particular hombres como principales agentes de la violencia vial: hombres jóvenes, hombres adultos, mujeres cuidadoras, etc. Es importante que las campañas viales vayan dirigidas a quien está involucrado en mayor proporción en siniestros: conductores de motocicleta y de automóvil.

- **Señalética e información vinculada a la seguridad vial con lenguaje y simbología diversa y no sexista**

La información de la señalización vial tiene que incorporar un lenguaje diverso y no sexista y revisar la iconografía para que incorpore la diversidad de cuerpos y géneros y no solamente figuras masculinas estándares.

- **Incorporar en los programas de las autoescuelas módulos de perspectiva de género**

En todos los programas y todos los tipos de licencia de conducir, incorporar un módulo de perspectiva de género que cuestione las relaciones y roles de género en la conducción, actitudes estereotipadas y machistas y que trabajen la prevención del acoso sexual y por razón de género.

- **Formación continua al profesorado de autoescuelas en materia de género y seguridad vial**

El profesorado de las autoescuelas también deberá formarse en perspectiva de género para no reproducir comportamientos sesgados y estereotipados entre el estudiantado.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

AC&A Global y Gensler. “PIMUS. Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el Área Metropolitana de San José, Costa Rica. Resumen Ejecutivo”. BID, Noviembre 2017.

Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSVA) “Investigación cualitativa de la relación entre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género”. Diciembre 2021. [https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento\\_tecnico\\_inv\\_estigacion\\_genero.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_inv_estigacion_genero.pdf)

Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina (ANSVA). “Jornada Red Académica: Principales Indicadores de la Seguridad Vial con Perspectiva de Género”, 20 de abril de 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=QeBnhwnkdjM>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. “Infografía. Análisis de Género de los Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial - Transversalización del enfoque de género en transporte y seguridad vial”. <https://ansv.gov.co/es/escuela/4602>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Siniestralidad vial en Colombia: Diferencias entre hombres y mujeres. Colombia 2010-2021. Ed. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes 2018-2022. Comisión de Género – Unidad de Género. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

Aldred, Rachel and Croweller, Sian. “Investigating the rates and impacts of near misses and related incidents among UK cyclists”. Journal of Transport & Health, Vol. 2, Pág. 379–393. Septiembre 2015.

Allen, Heather, Cárdenas, Galo, Pereyra, Leda, Sagaris, Lake (2018). Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina. Caracas: CAF and FIA Foundation. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

Bramuglia, Julieta y Leda Pereyra. 2019. Plan de Género y Movilidad, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Hecho en colaboración con CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

Cidades de Sao Paulo. 2020. Vida Segura: Plano de Segurança Viária do Município de Sao Paulo.

Cicoletto, Adriana y Col·lectiu Punt 6. 2014. Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de género. Ed. Comanegra

Col·lectiu Punt 6. 2021. Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Caracas: Ed. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>

Compromiso Vial Asociación Civil. 2018. “Compromiso vial por la igualdad de género. Ideas y aproximaciones desde una mirada feminista”. <http://www.compromisovial.org.ar/investigaciones>

Compromiso Vial Asociación Civil. “La seguridad vial desde un enfoque de género. Debates y desafíos”. <https://contralaviolenciavial.org/uploads/file/DOCUMENTOS/la%20seguridad%20vial%20desde%20un%20enfoque%20de%20genero%20debates%20y%20desafios.pdf>

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile (período 2000-2010). Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2011. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2012. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2013-2015. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2016-2018. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

CONASET. Perspectiva de género en la accidentalidad de tránsito en Chile 2019-2021. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile.

Consultora Daket S.C. “Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica”. MiTransporte Costa Rica. Noviembre 2018.

Cordellieri, Pierluigi; Baralla, Francesca; Ferlazzo, Fabio; Sgalla Roberto; Piccardi Laura y Giannini Anna Maria. “Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behaviors and Risk Perception.” Front. Psychol. Septiembre 2016. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2016.01412/full>

DGT. 2002a. “Ciudades más seguras, ciudades más humanas”. Revista tráfico y seguridad Vial. Vol. 262. Junio 2022. <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2022/06JUNIO/0629-Un-ano-a-30-kmh.shtml>

DGT. 2022b. Las principales cifras de la Siniestralidad vial. España 2021. Ministerio del Interior.

Dirección de Tráfico, Departamento de Seguridad, Gobierno Vasco. “Plan Estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015 – 2020”. Enero 2015. [https://www.trafikoa.euskadi.eus/wps/wcm/connect/trafico/02707600472ef522871297f64d0fa320/P\\_LAN2020\\_CAST.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mfl2wgP](https://www.trafikoa.euskadi.eus/wps/wcm/connect/trafico/02707600472ef522871297f64d0fa320/P_LAN2020_CAST.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mfl2wgP)

Dirección Nacional de Observatorio Vial. “Informe. Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina”. Ministerio de Transporte de Argentina. Diciembre 2021. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_seguridad\\_vial\\_con\\_perspectiva\\_de\\_genero\\_diciembre\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf)

Dirección Nacional de Observatorio Vial. “Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina” en la Jornada de la Red Académica en Seguridad Vial. Ministerio de Transporte de Argentina. Abril 2022. <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/redacademica/jornadas/principales-indicadores-de-la-seguridad>

European Transport Safety Council. “Risk On The Roads: A Male Problem? The Role Of Gender In Road Safety”. 2013. <https://www.nrspp.org.au/resources/risk-on-the-roads-a-male-problem-the-role-of-gender-in-road-safety/>

Farapi SL. “Siniestralidad vial y género” Gizonduz y Emakunde. 2009. [https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz\\_dokumentuak/es\\_def/adjunto\\_s/9\\_siniestralidad\\_vial\\_y\\_genero.pdf](https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/es_def/adjunto_s/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf)

FIA 2020. Road Safety as It really mattered: a sea- change in Thinking. Road Safety 2030. Stockholm, 18 February 2020.

Florentina Burlacu, Alina y González Carvajal, Karla. “Who is safer on the road, men or women?” World Blank Blogs, March 3, 2021. <https://blogs.worldbank.org/transport/who-safer-road-men-or-women>

Geldstein, Rosa N.; Di Leo, Pablo Francisco y Ramos Margarido, Silvina. “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 [ 2 ]: 695-720, 2011. <https://www.scielo.br/j/physis/a/qd5t5KwDtt4TXJxzBFYzwZK/?lang=es>

Gobierno de México, "Ley General de Movilidad y Seguridad Vial." De 17 de mayo de 2022 <https://coalicionmovilidadsegura.mx/LGMSV.pdf>

González-Sánchez, Guadalupe; Olmo-Sánchez, María Isabel; Maeso-González, Elvira; Gutiérrez-Bedmar, Mario y García-Rodríguez, Antonio. "Traffic Injury Risk Based on Mobility Patterns by Gender, Age, Mode of Transport and Type of Road". Sustainability 2021, 13, 10112. Septiembre 2021. <https://doi.org/10.3390/su131810112>

Granada, Isabel; Navas, Cristián; Ramos, Camila, Glen, Claudia; Reyes, Francisca; Ayala, Verónica; Weinstein, Maria; Versezio, Maria Eugenia; Quiroz, Soledad y Rubio, Daniela "Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago". BID - Transport Gender Lab-Santiago, 2019. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/Booklet-Conductoras-v3.pdf>

Granada, Isabel; Urban, Anne-Marie; Monje, Andrea; Ortiz, Paola; Pérez, Daniel; Montes, Laureen y Caldo, Alejandra. "El porqué de la relación entre género y transporte" BID, Febrero 2016 <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte>

Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad, BID, Noviembre 2013. <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38712784>

International Transportation Forum (ITF). "Road safety, inclusion, equity, gender and sustainability: exploring links" 24 noviembre de 2021, <https://www.youtube.com/watch?v=N3C5mPhbUCY&list=PLmidloSvnJgLSX1AqwxWyH1nGx3wlfZ7&index=1>

Jaimurzina, Azhar, Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez. (2017) Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL.

Jirón, Paola y Zunino Singh, Dhan Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio. 2017; (16):1-8. . ISSN: . Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=3330/333051591001>

Law, Robin. 1999. "Beyond 'Women and Transport': Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility." Progress in Human Geography 23 (4): 567–88. doi:10.1191/030913299666161864.

Miralles-Guasch, Carme. 2010. Dones, Mobilitat, Temps i Ciutats. Barcelona: Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme. Institut Català de les Dones.

Montes, Laureen y Díaz Acosta, Claudia. "Is there a link between gender biases and road safety outcomes?" Mobiliblog IDB, March 16, 2022. <https://blogs.iadb.org/transporte/en/is-there-a-link-between-gender-biases-and-road-safety-outcomes/>

Montes, Laureen; Moscovich, Nicole; Bernal, Valeria y Café, Eduardo. "A business case for road safety data with a gender perspective". MoviliBlog, BID. Marzo 2022. <https://blogs.iadb.org/transporte/en/a-business-case-for-road-safety-data-with-a-gender-perspective/>

Murguialday, Begoña; Martínez, Itxasne; Díaz, Silvia y Paz, Verónica. "Estudio perspectiva de género y seguridad vial". MURGIBE, Consultoría de Igualdad. Febrero 2016.

[https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/documents/62353/1183156/Murgibe\\_INFORME+febrero2016.pdf/ec3c4464-637a-f24a-c2d8-65a5f6c8d5bd?t=1583396191271](https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/documents/62353/1183156/Murgibe_INFORME+febrero2016.pdf/ec3c4464-637a-f24a-c2d8-65a5f6c8d5bd?t=1583396191271)

OISEVI. X Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Programa Iberoamericano de Seguridad Vial. 2019.

OMS y Naciones Unidas. “Plan mundial. Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030” 20 de octubre de 2021. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Observatorio Nacional de Seguridad en el Tránsito – ONSET. Boletín estadístico de seguridad vial no. 07-2022. Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Julio 2022.

Perdomo, Valentina; Gómez, Hilda; Ramírez, María Fernanda y Hidalgo, Darío. “Cómo está la seguridad vial vehicular en Colombia” Ed. Despacio. 2021. <https://www.despacio.org/portfolio/como-esta-la-seguridad-vial-vehicular-en-colombia/>

Pérez, Gabriel. “Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina”, serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.

Proyectamos Colombia SAS. “Movilidad y estereotipos de género”. Dirección de Comportamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). 2021 <https://ansv.gov.co/es/repositoriodeconocimiento/7254>

Rodrigues, Helena Sofia; Fonseca, Manuel José y Cardoso Ribeiro, Paulo. “The effect of drivers gender on the perception of Portuguese road safety communication campaigns”. International Journal of Business and Management. Vol. III, Núm. 4 / 2015

Secretaría de Movilidad de Bogotá. “Camino hacia la nueva movilidad”. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2022.

Secretaría Distrital de Movilidad “Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2020”. Alcaldía Mayor de Bogotá. 2022. <https://datos.movilidadbogota.gov.co/documents/movilidadbogota::anuario-de-siniestralidad-vial-de-bogota-2020/about>

Segaris, Lake. “Perspectiva de género y violencia vial: innovar con estrategias para el buen vivir”. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable - CEDEUS - CIUDAD VIVA. BRT+ Centre of Excellence. Pontificia Universidad Católica de Chile. Módulo 6, Curso Internacional de Seguridad Vial, Noviembre 2021

SEMOVI, Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

Servei Català de Trànsit. Pla de Seguretat Viària 2021-2023. Generalitat de Catalunya, Departament d’Interior.

Slootmans, Freya. “Facts and Figures – Gender – 2022” European Road Safety Observatory, European Commission. Junio 2022. [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/facts-and-figures\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/facts-and-figures_en)

Turner, Jeff y Fletcher, John. “TI-UP Enquiry: Gender and Road Safety.” TI-UP Resource Center, Londres, 2008. <https://www.gov.uk/research-for-development-outputs/ti-up-enquiry-gender-and-road-safety>

Unidad de Género Coordinación de Usuarios Subsecretaría de Transportes Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. “Política de equidad de género en transportes. Hacia un sistema de transportes para todos y todas”. Gobierno de Chile. Marzo 2018.

---

WHO. 2002. Gender and road traffic injuries. WHO, Department of Gender and Women's Health. Geneva (pág. 3)

WHO. Road Traffic Injuries. 20 June 2022. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>