



INFORMES MONOGRÁFICOS DE TRÁFICO



Nº 6 SEGURIDAD VIAL Y GÉNERO

SEGURIDAD VIAL Y GÉNERO

INTRODUCCION

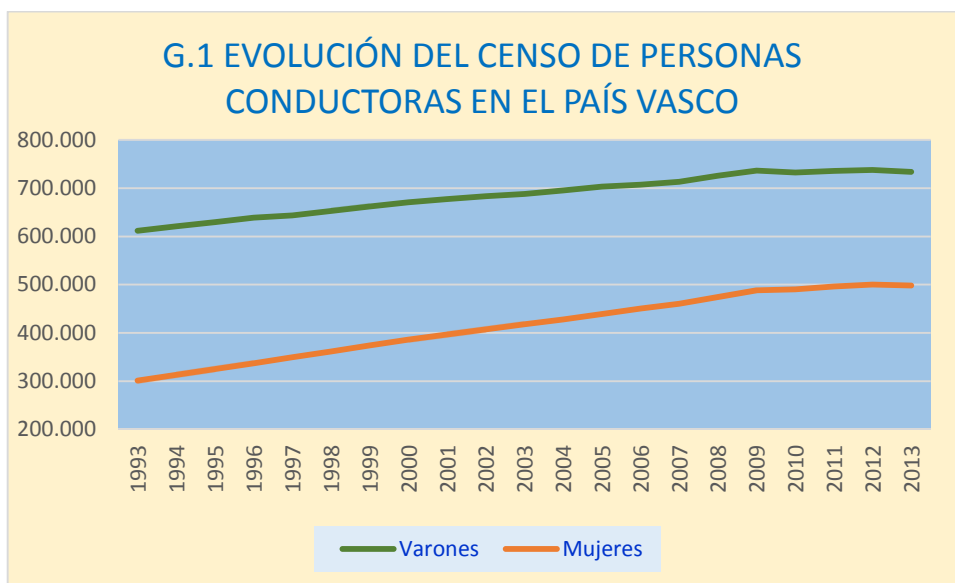
El objetivo de este monográfico es destacar las diferencias que existen entre mujeres y hombres en el campo de la siniestralidad vial.

Para ello hemos analizado, por una parte, los datos de los accidentes registrados en las carreteras vascas entre el año 1993 y 2013, para ver su distribución por sexo y sobre todo conocer cuál ha sido la tendencia y, por otra, nos hemos detenido en los datos de 2013, para analizar cuál es la situación actual.

CENSO DE PERSONAS CONDUCTORAS

En Euskadi, a 31 de diciembre de 2013, estaban censadas 1.232.093 personas conductoras, de las que 733.808 (59,5%) son varones y 498.285 (40,5%) son mujeres.

De 1993 a 2013, el censo de personas conductoras en Euskadi ha aumentado un 35%, el de mujeres un 65% y el de hombres un 20%, como se aprecia en el gráfico 1

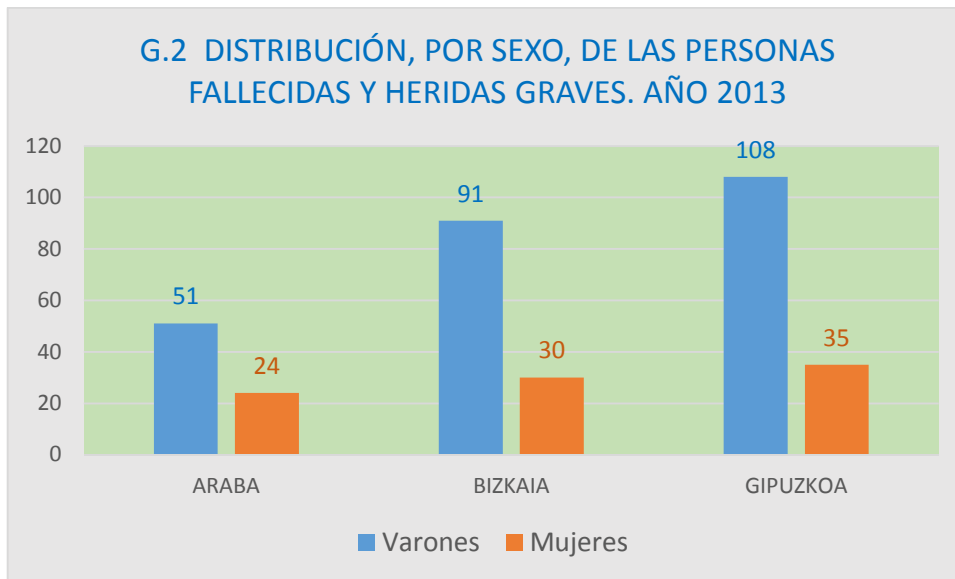


Aunque las dos líneas de evolución parecen paralelas, mientras en 1993 el porcentaje de varones era del 67% y el de mujeres del 33%, en el año 2000 el de varones desciende al 63% subiendo el de mujeres al 37%, y en el año 2013 los varones bajan hasta el 60% pasando las mujeres a representar el 40% del censo de conductores.

SINIESTRALIDAD

En cuanto al género de las 15.278 personas accidentadas en las carreteras de Euskadi en el año 2013, el 71% son varones y el 28% mujeres.

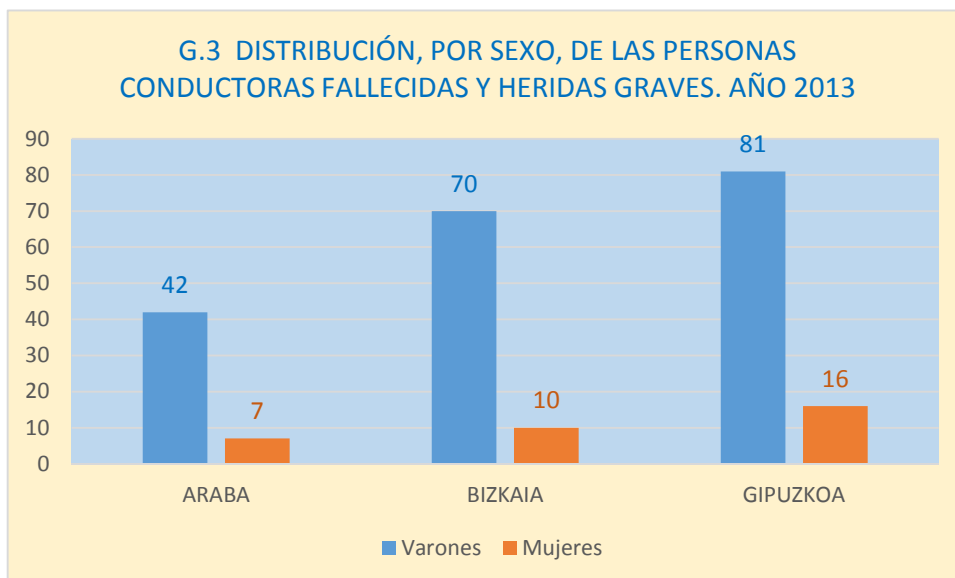
Estos porcentajes, como se ve en el gráfico 2, son parecidos en el caso de las personas que sufrieron lesiones más graves y también se reproduce en los tres Territorios Históricos.



En Araba, el 68% de las personas fallecidas o heridas graves en accidentes de tráfico son varones y el 32% mujeres, mientras en Bizkaia el 75% son varones y el 25% mujeres, y en Gipuzkoa el 76% son varones y el 24 % mujeres.

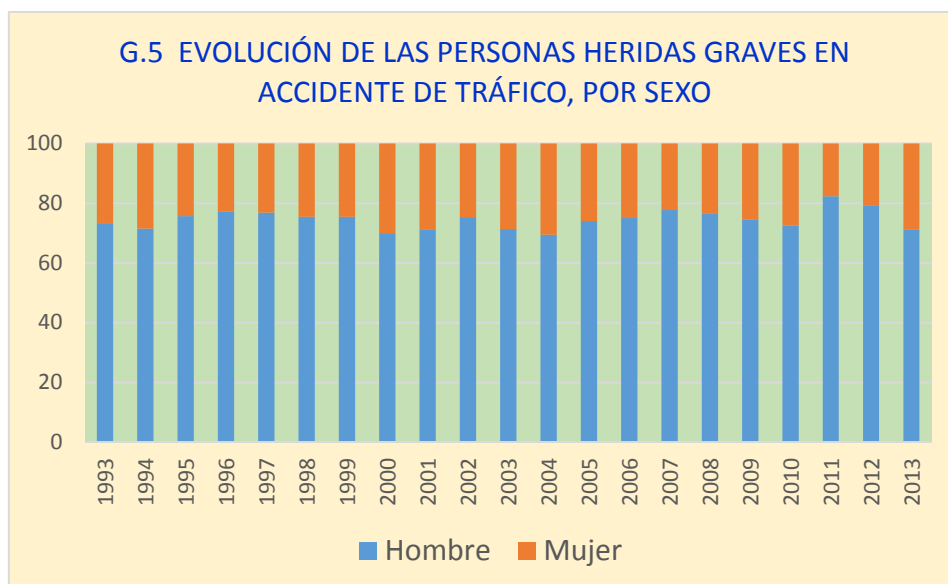
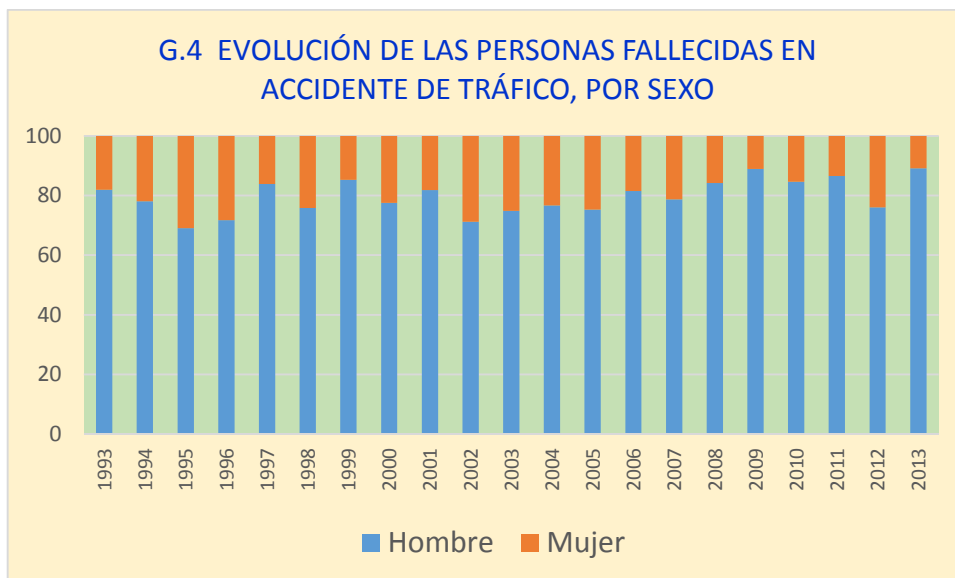
Las diferencias son más grandes si vemos los porcentajes no de todas las personas implicadas sino sólo de quienes conducen, donde el 76% son varones y el 24% mujeres.

Incluso son mayores, como se ve en el gráfico 3, si nos centramos sólo en las personas conductoras que han fallecido o han resultado heridas graves.



Las diferencias entre mujeres y hombres con respecto a la siniestralidad vienen de lejos.

Como se ve en el gráfico 4, que muestra la evolución de las personas fallecidas en accidente de tráfico en Euskadi desde 1993, y en el gráfico 5, que muestra la evolución de las personas heridas graves en accidente de tráfico en Euskadi desde 1993, siempre han fallecido o han resultado heridos graves más varones que mujeres.

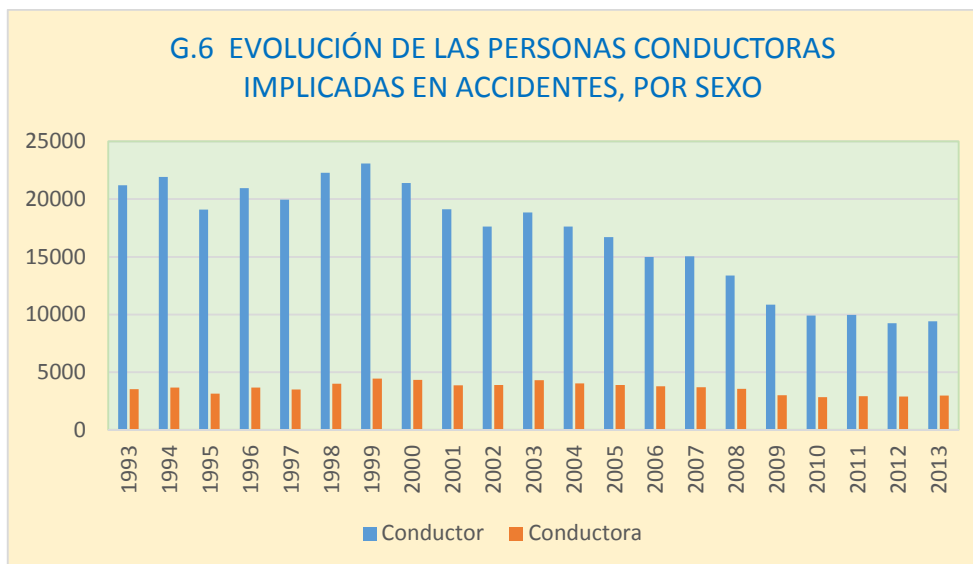


Mientras en 1993 los hombres representaban el 82% de las personas fallecidas y el 73% de las que resultaron heridas graves, y las mujeres el 18% y el 27%, respectivamente, en el año 2003 el peso de los hombres es del 75% de las personas fallecidas y el 71% de las que resultaron heridas graves, pasando las mujeres a representar el 25% de las personas fallecidas y el 29% de las heridas graves.

El año pasado el 89% de las personas fallecidas en accidentes en carretera eran varones y el 11% mujeres. De las personas heridas graves el 71% eran varones y el 29% mujeres.

Lo mismo sucede con la evolución de las personas conductoras implicadas en un accidente, como se ve en el gráfico 6.

En el año 1993, el 86% de las personas conductoras implicadas en un accidente eran hombres y el 14% mujeres. Diez años más tarde, en 2003, el porcentaje de hombres baja al 81% mientras el de mujeres sube hasta el 19%. El año pasado el porcentaje de varones fue del 76% y el de mujeres del 24%.

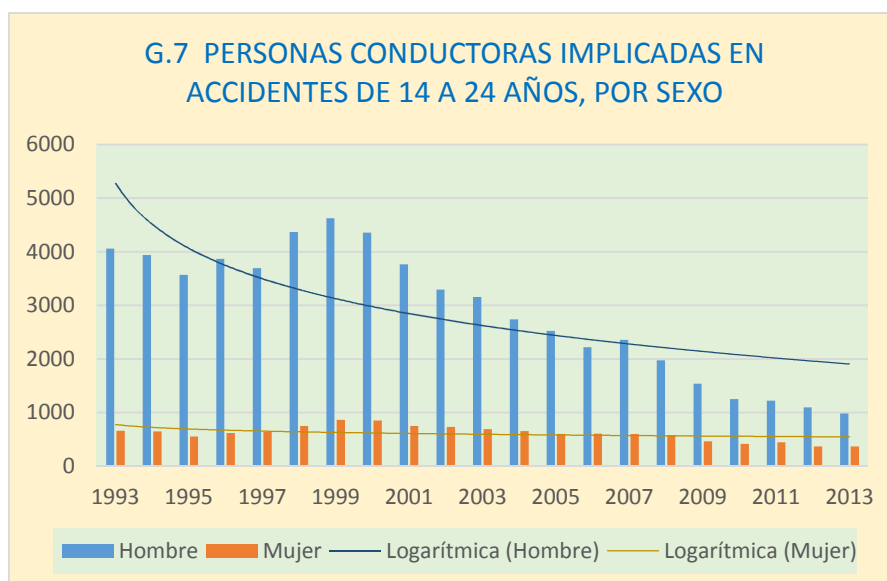


De todas formas, es reseñable que estas diferencias se han ido acortando a lo largo de los años. Mientras en 1993 el porcentaje de conductoras implicadas en accidentes era el 14%, en el 2003 ya era el 19% y en 2013 el 24%.

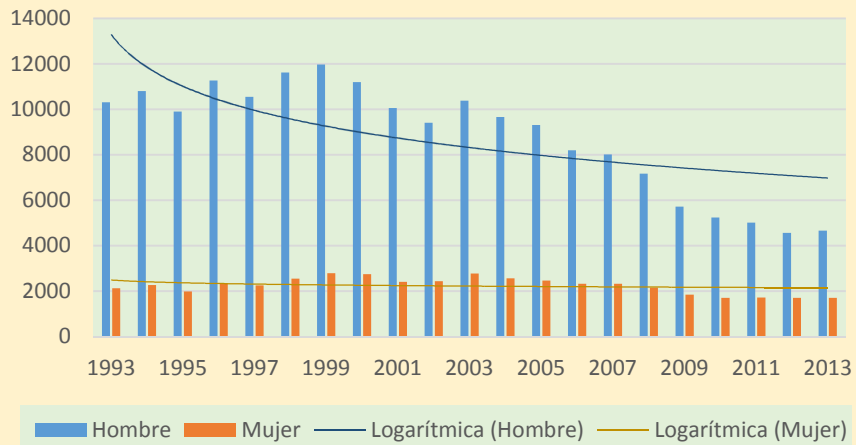
A la hora de interpretar estas diferencias se ha de tener en cuenta otros parámetros como son el número de personas, según el género, que conducen habitualmente, y el número de kilómetros que éstas recorren. Datos de los que a día de hoy no disponemos.

DIFERENCIAS POR SEXO Y EDAD

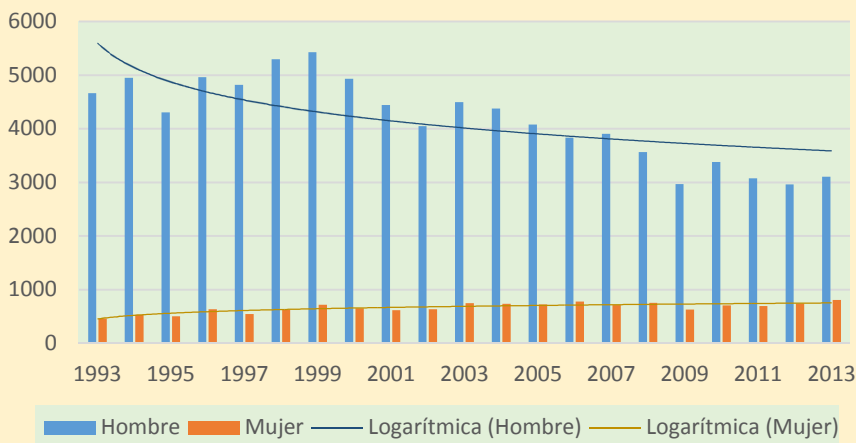
Si analizamos la evolución de los diferentes grupos de edad de quienes conducen, como se ve en los gráficos 7, 8, 9 y 10, el número de conductores accidentados ha ido descendiendo en los cuatro grupos de edad considerados, mientras que el de las conductoras se ha mantenido o incluso ha aumentado.



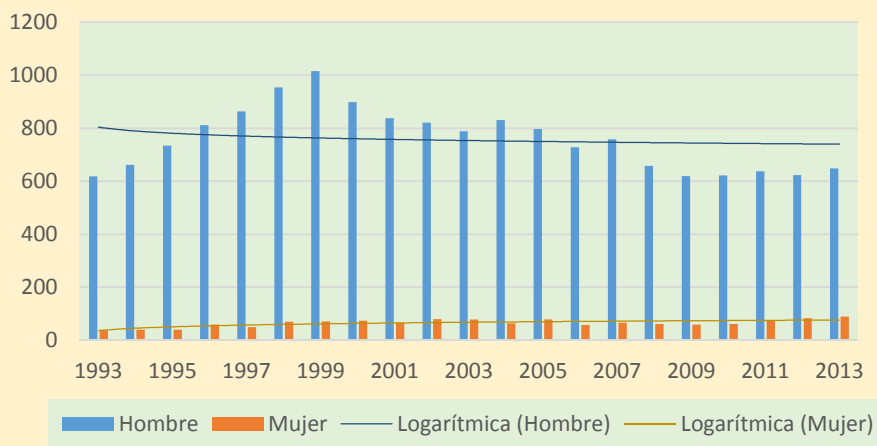
G.8 PERSONAS CONDUCTORAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES DE 25 A 44 AÑOS, POR SEXO



G.9 PERSONAS CONDUCTORAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES DE 45 A 64 AÑOS, POR SEXO



G.10 PERSONAS CONDUCTORAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES DE 65 Y MÁS AÑOS, POR SEXO



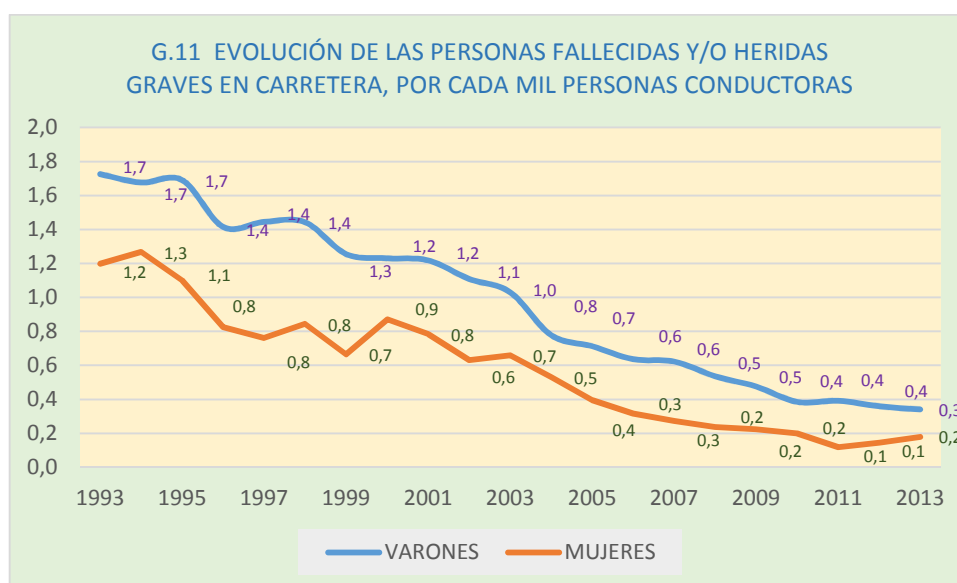
Los personas conductoras menores de 25 años implicadas en accidentes de tráfico han bajado entre 1993 y 2013 un 71%; sin embargo, mientras los varones lo han hecho un 75%, las mujeres sólo lo han hecho un 44%.

Lo mismo sucede en el grupo de edad de 25 a 44 años, donde los conductores varones implicados en accidente han disminuido un 55% y las mujeres un 20%.

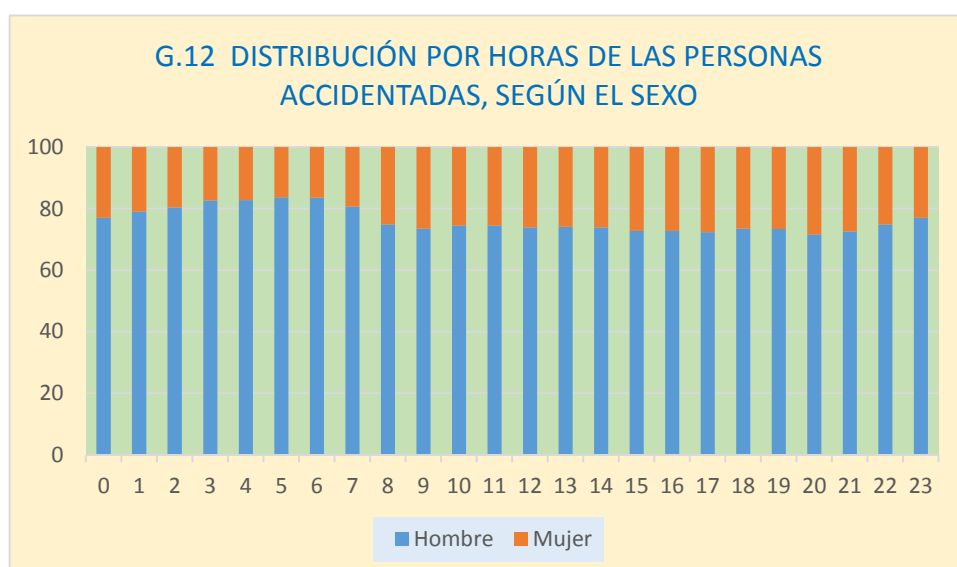
Algo diferente sucede en el grupo de edad de 45 a 64 años, donde los conductores varones implicados en un accidente bajan un 33%, pero el de mujeres sube un 76%.

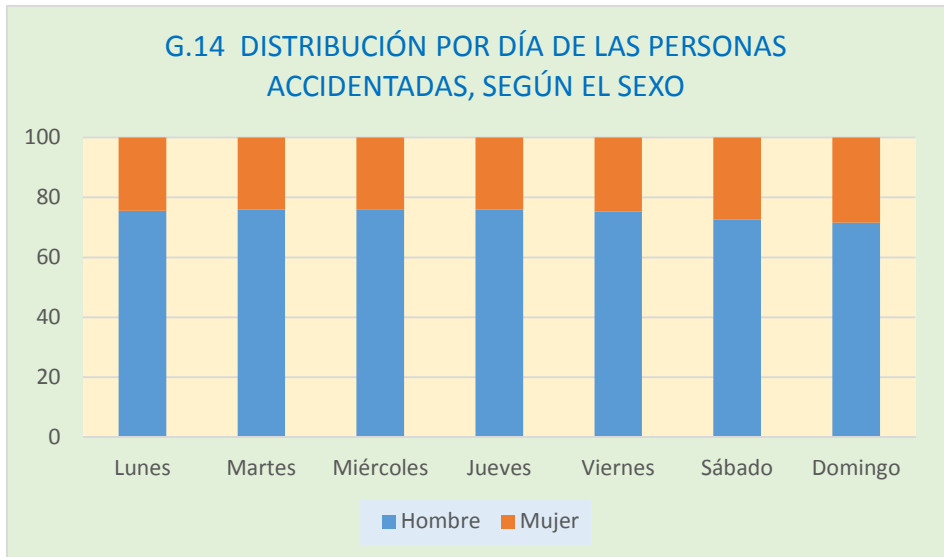
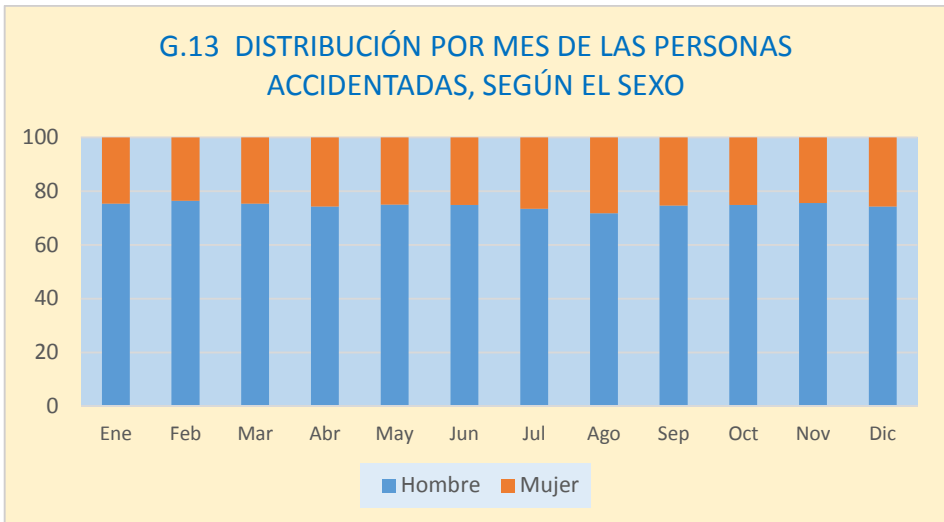
También en el grupo de edad de 65 y más años los conductores varones implicados en accidente suben un 5%, pero el de mujeres sube un 140%.

En resumen, hay menos mujeres conductoras implicadas en un accidente que hombres, pero su peso relativo está aumentando. En los últimos años, las mujeres conductoras son cada vez más y cada vez conducen más kilómetros. Esto se refleja en la tasa que recoge el gráfico 11.



Las diferencias se aprecian, también, como muestran los gráficos 12, 13 y 14, en la distribución de los accidentes por hora, mes y día de la semana.



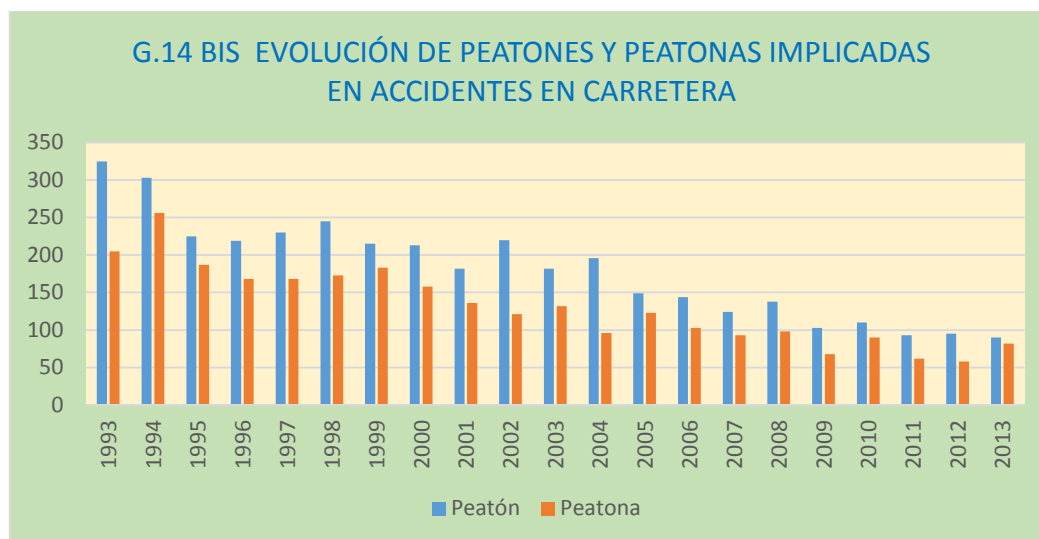


Como se ve en los tres gráficos anteriores, que recogen la distribución por sexo de las personas accidentadas según la hora del día, el mes del año y el día de la semana, las mujeres incrementan su peso relativo en la accidentalidad durante las horas centrales del día, durante la primavera y verano, y durante los sábados y domingos.

Por su parte, los hombres incrementan su peso relativo en la accidentalidad durante la noche, en otoño e invierno, y durante los días laborables.

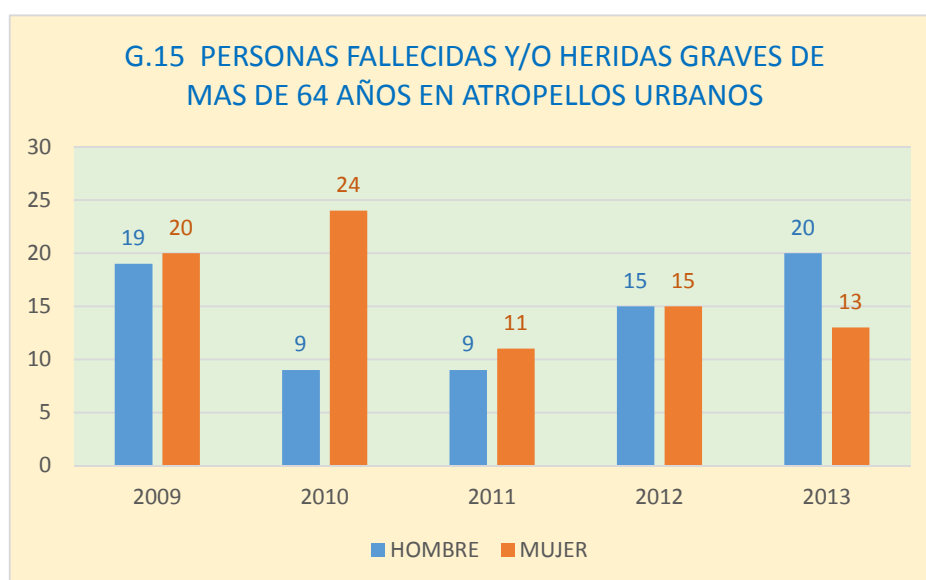
Hay algunos colectivos relacionados con la siniestralidad en materia de tráfico en los que las diferencias con motivo del género no son tan amplias, como se puede ver en el gráfico 14 bis.

Concretamente en el año 2013, el 52% de las personas atropelladas en carretera en Euskadi fueron varones y el 48% mujeres.



Los atropellos, igual que el conjunto de los accidentes de tráfico, han disminuido mucho a lo largo de los últimos años. Mientras en 1993 los atropellos en carretera afectaron a 325 hombres y 205 mujeres, en 2003 se vieron implicados en algún atropello 182 peatones y 132 peatonas, y en 2013 descendieron a 90 varones y 82 mujeres.

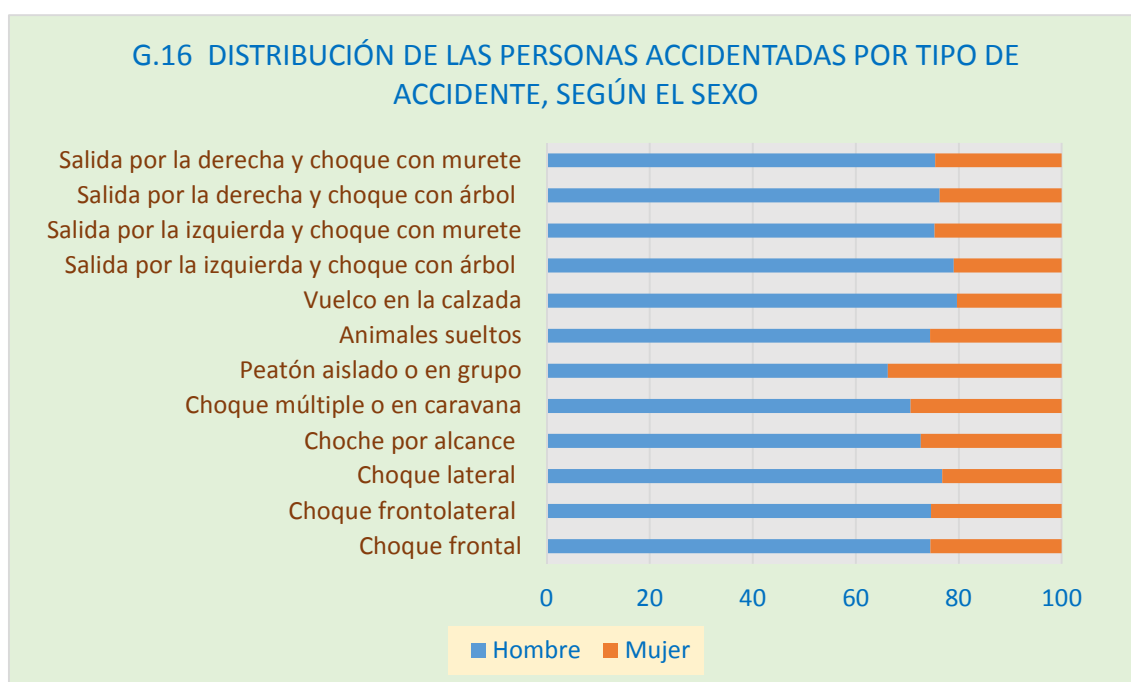
Incluso, si nos ceñimos a los atropellos urbanos, las diferencias se minimizan, especialmente en las personas de más de 64 años que han resultado fallecidas o heridas graves en atropellos registrados en cascos urbanos, como se puede apreciar en el gráfico 15.



Parece, como también se ve en el gráfico 16, que el tipo de accidente que más afecta a las mujeres es el atropello.

En el año 2013, mientras el porcentaje de mujeres implicadas en accidentes de tráfico en carretera era del 28%, el porcentaje de mujeres atropelladas era del 48%. Y en zona urbana, mientras el porcentaje de mujeres implicadas en accidentes era del 35% el de mujeres atropelladas era del 52%.

Por el contrario, mientras en 2013 el porcentaje de varones implicados en accidentes de tráfico en carretera era del 72%, el porcentaje de varones atropellados era del 52%. Y en zona urbana, mientras el porcentaje de varones implicados en accidentes era del 65% el de varones atropellados era del 48%.



La tipología de las personas fallecidas y de las heridas graves en accidentes de tráfico, producidos en las calles y carreteras de Euskadi durante el año 2013, como se ve en los dos esquemas siguientes, reproducen las diferencias por género que hemos señalado.

CAPV TIPOLOGÍA HEFIDOS GRAVES 2013 (Ertz+P. Loc)	Conductores	Bicicletas	87,0	< 25	3	82,5	<14	1	0,5	222	<14	2	0,7						
			17,1	varones	40		>=25	37	14-24		25	11,3	14-24	29	10,8				
		Motos	13,0	< 25	2		82,5	<14	1		0,5	222	14-24	25	11,3	total	<14	2	0,7
			46	mujeres	6			>=25	4		25-44		103	46,4	25-44		130	48,3	45-64
		Turismos y otros	90,1	< 25	14		82,5	<14	1		0,5	222	>64	24	10,8	total	<14	2	0,7
			62,6	varones	91			>=25	77		14-24		25	11,3	14-24		29	10,8	45-64
	Motos	9,9	< 25	3	82,5	<14	1	2,1	222	>64	24	10,8	total	<14	2	0,7			
		269	mujeres	10		>=25	7	14-24		4	8,5	14-24		29	10,8	45-64	81	30,1	
	Turismos y otros	74,6	< 25	9	82,5	<14	1	2,1	222	>64	24	10,8	total	<14	2	0,7			
		45,4	varones	91		>=25	82	14-24		4	8,5	14-24		29	10,8	45-64	81	30,1	
	Motos	25,4	< 25	0	82,5	<14	1	2,1	222	>64	24	10,8	total	<14	2	0,7			
		122	mujeres	31		>=25	31	14-24		4	8,5	14-24		29	10,8	45-64	81	30,1	
	Ocupantes	Bicicletas	0,0	< 25	0	41,1	<14	1	3,3	30	<14	4	5,5	total	<14	4	5,5		
0,0			varones	0	>=25		0	14-24	9		30,0	14-24	16		21,9	45-64	31	42,5	
Motos		0,0	< 25	0	41,1		<14	1	3,3		30	<14	4		5,5	total	<14	4	5,5
		17,0	mujeres	0			>=25	0	14-24			9	30,0		14-24		16	21,9	45-64
Turismos y otros		33,3	< 25	2	41,1		<14	1	3,3		30	<14	4		5,5	total	<14	4	5,5
		73	varones	4			>=25	2	14-24			9	30,0		14-24		16	21,9	45-64
Motos	66,7	< 25	1	41,1	<14	1	3,3	30	<14	4	5,5	total	<14	4	5,5				
	88	mujeres	8		>=25	7	14-24		7	16,3	14-24		16	21,9	45-64	31	42,5		
Turismos y otros	42,6	< 25	8	41,1	<14	1	3,3	30	<14	4	5,5	total	<14	4	5,5				
	61	varones	26		>=25	18	14-24		7	16,3	14-24		16	21,9	45-64	31	42,5		
Motos	57,4	< 25	9	41,1	<14	1	3,3	30	<14	4	5,5	total	<14	4	5,5				
	88	mujeres	35		>=25	26	14-24		7	16,3	14-24		16	21,9	45-64	31	42,5		
Atropellos	Bicicletas	50,0	< 25	0	56,8	<14	2	4,0	50	<14	6	6,8	total	<14	6	6,8			
		4,5	varones	2		>=25	2	14-24		4	8,0	14-24		8	9,1	45-64	15	17,0	
	Motos	50,0	< 25	0		56,8	<14	2		4,0	50	<14		6	6,8	total	<14	6	6,8
		20,5	mujeres	2			>=25	2		14-24		4		8,0	14-24		8	9,1	45-64
	Turismos y otros	66,7	< 25	1		56,8	<14	2		4,0	50	<14		6	6,8	total	<14	6	6,8
		88	varones	4			>=25	3		14-24		4		8,0	14-24		8	9,1	45-64
Motos	33,3	< 25	0	56,8	<14	2	4,0	50	<14	6	6,8	total	<14	6	6,8				
	88	mujeres	2		>=25	2	14-24		4	8,0	14-24		8	9,1	45-64	15	17,0		
Turismos y otros	56,4	< 25	5	56,8	<14	2	4,0	50	<14	6	6,8	total	<14	6	6,8				
	78	varones	44		>=25	39	14-24		4	8,0	14-24		8	9,1	45-64	15	17,0		
Motos	43,6	< 25	8	56,8	<14	2	4,0	50	<14	6	6,8	total	<14	6	6,8				
	88	mujeres	34		>=25	26	14-24		4	8,0	14-24		8	9,1	45-64	15	17,0		

CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOLEMIA

En la distribución por sexo y edad de las personas que dieron positivo en los controles preventivos de alcoholemia realizados por la Ertzaintza en 2013 se ve que el porcentaje, en todos los grupos de edad, es menor en las mujeres que en los hombres.

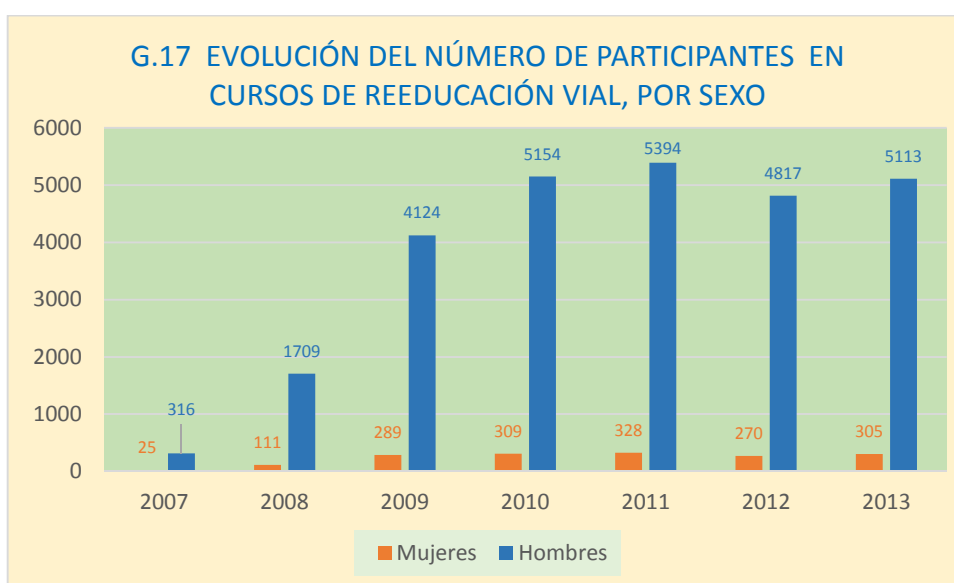
PORCENTAJE DE ALCOHOLEMIAS PREVENTIVAS POSITIVAS POR SEXO Y EDAD. PAÍS VASCO 2013

Cuadro 6	VARONES	MUJERES
14-24	3,6	2,2
25-34	3,8	2,0
35-44	3,7	1,9
45-54	3,7	1,9
55-64	3,1	0,8
65 Y MAS	1,8	0,8

Se ha de tener en cuenta que los controles preventivos realizados por la Ertzaintza son aleatorios, no teniendo en cuenta el sexo de la persona que conduce.

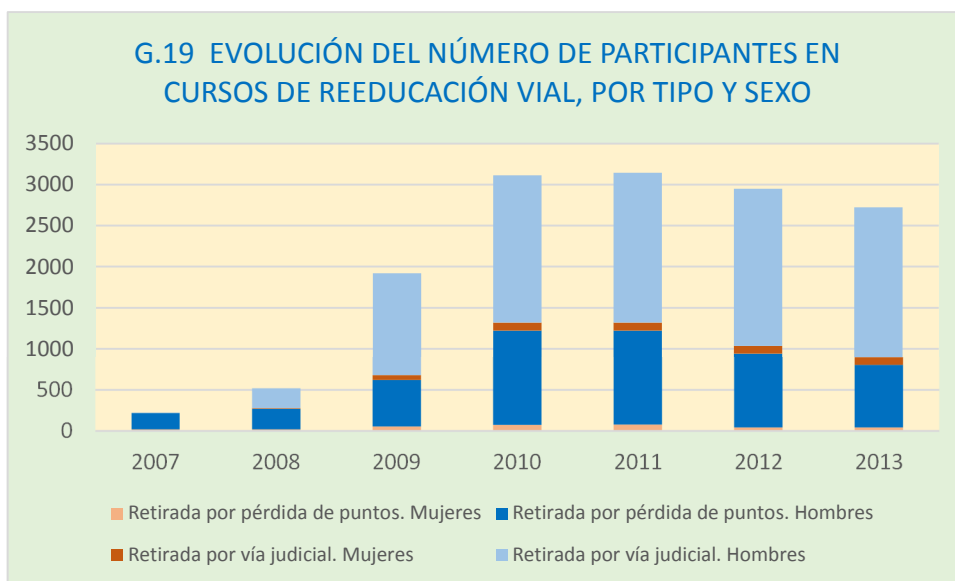
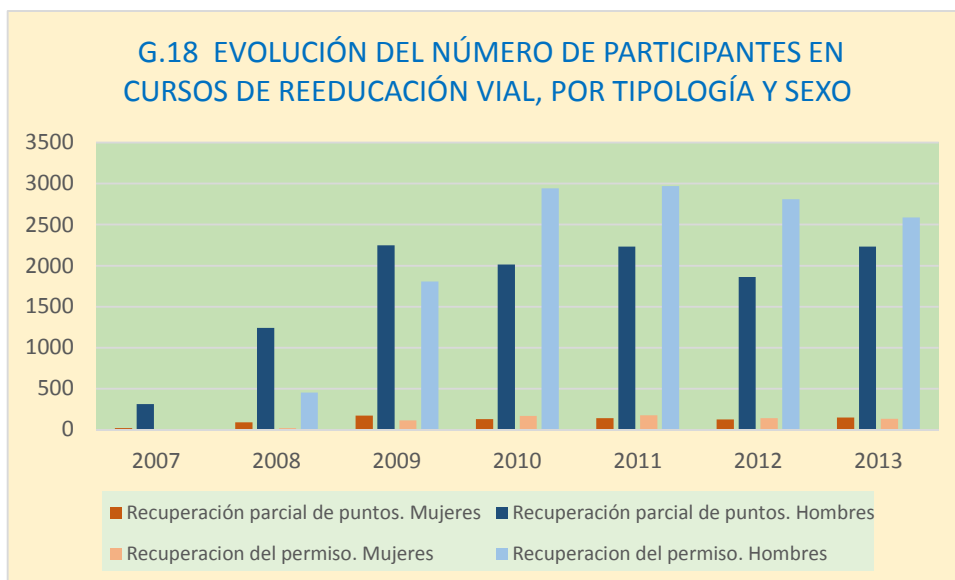
CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

Con la puesta en marcha del permiso por puntos el 1 de julio de 2006, y como recoge el Anexo III de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, se podrán realizar dos clases de cursos de sensibilización y reeducación vial, unos para aquellas personas conductoras que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados y cuya superación con aprovechamiento del curso les permitirá recuperar hasta un máximo de seis puntos, y otros para aquellas que pretenden obtener de nuevo el permiso o la licencia tras haber perdido la totalidad de puntos asignados.



Como se ve en el gráfico 17, la inmensa mayoría de las personas que han participado en los cursos de sensibilización y reeducación vial en Euskadi desde el año 2007 hasta 2013, son varones. Concretamente el año pasado el 94% eran hombres y el 6% mujeres

Tanto en los cursos para la recuperación parcial de puntos, como en los cursos para obtener de nuevo el permiso, el predominio masculino es abrumador. Gráficos 18 y 19.



CONCLUSIONES

- Las mujeres están menos expuestas al riesgo de tener un accidente de tráfico que los hombres, fundamentalmente porque hay menos conductoras que conductores.
- Mientras el número de conductores varones ha aumentado, desde 1993 a 2013, un 20%, el de conductoras ha aumentado un 65%.
- Entre las personas conductoras fallecidas y o heridas graves en los accidentes de tráfico registrados en las carreteras de Euskadi en 2013, el 76% son varones y el 24% mujeres.
- Aunque las diferencias entre hombres y mujeres con respecto a la siniestralidad vienen de lejos, hay que reseñar que estas diferencias se han ido acortando mucho estos últimos años.
- Donde las diferencias por sexo son más cortas es en los atropellos, especialmente en los atropellos urbanos.
- Las diferencias por género señaladas en el campo de la siniestralidad se reproducen, también, en los controles preventivos de alcoholemia y en los cursos de sensibilización y reeducación vial.