



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

Siniestralidad vial en Colombia:
Diferencias entre hombres y
mujeres

Colombia, 2010-2021



Observatorio
Nacional de Seguridad Vial



**Director de la Agencia Nacional de
Seguridad Vial**

Luis Felipe Lota

**Director del Observatorio Nacional de
Seguridad Vial**

Jasson Cruz Villamil

Autores – Equipo Técnico

Jasson Cruz

Maria Camila Pradilla

Leonardo Calvo

Keily Lizeth Quiroga



Contenido

1. Introducción	4
2. Antecedentes	7
3. Diseño metodológico	9
4. Análisis de la seguridad vial de los hombres y mujeres en Colombia	10
4.1 Población general total y por género.....	10
4.2 Licencias de conducción por género	10
4.3 Comparendos de tránsito	14
4.4 Siniestralidad vial y víctimas fatales	22
4.4.1 Personas involucradas en un siniestro vial	22
4.4.2 Víctimas fatales	28
4.4.3 Reincidencia.....	32
5. Conclusiones y recomendaciones	34
6. Referencias bibliográficas	36
7. Anexos	39

1. Introducción

Históricamente en Colombia se han observado marcadas diferencias en las cifras de siniestralidad vial entre hombres y mujeres, lo que no constituye un hecho aislado o fortuito, pues esto corresponde a una relación estrecha entre ambas temáticas. Para Farapi S.L. (2009) “el género está entre los marcadores fundamentales del estudio en siniestralidad vial”, lo que, pone de manifiesto la necesidad de profundizar en las causas de estos resultados diferenciales para diseñar estrategias de intervención en materia de seguridad vial que permitan enfocarse en los grupos poblacionales que requieren una acción más efectiva.

Considerando lo anterior, es de vital importancia abordar el fenómeno de la siniestralidad vial desde un enfoque de género, que invite a comprender los estereotipos y roles entre los sexos, en relación con su comportamiento en las vías. En adelante se entenderá por análisis de género un proceso analítico que utiliza los conceptos de sexo y género como un principio organizador o una forma de conceptualizar la información (Organización Panamericana de la Salud, 2009) que nos invita a problematizar la forma en la que se construyen las identidades femeninas y masculinas y a entender cómo esto incide en los resultados de siniestralidad vial (ONSV, 2019).

Es preciso subrayar que las fuentes de datos que fueron usadas en este documento no cuentan con una desagregación por género, sino que la información se recopila teniendo en cuenta las categorías de sexo (hombre y mujer). Sin embargo, en este informe se pretenden abordar las diferencias comportamentales entre los sexos en mención en el contexto de las prácticas y dinámicas sociales en las que se inscriben éstos y no como un fenómeno “natural”.

En ese sentido, esta lectura no debe limitarse a definiciones exclusivamente biológicas, en las que las diferencias de género son entendidas como irreductibles, sino que debe contemplarse un análisis mucho más amplio que las considere como parte de un constructo histórico, social y cultural. También, es importante situar el análisis de siniestralidad vial en el enfoque de los determinantes sociales de la salud, según el cual las experiencias en salud no son un fenómeno natural, sino que responden a factores estructurales y a las condiciones de vida de las personas (ONSV, 2019).

En Colombia la principal causa de siniestros viales está asociada con el exceso de velocidad y respecto a esto, la literatura ha señalado que conducir más rápido es una práctica asociada a rasgos de personalidad tales como la búsqueda de emociones fuertes, factores situacionales, presión de tiempo, creencias, hábitos, actitudes, entre otros. Ozkan et al. (2006) sostienen que los hombres jóvenes son los principales ejecutores de estos comportamientos y que a su vez, se asocian frecuentemente con la identificación de la masculinidad tradicional, es decir que su rol está relacionado con sus conductas de conducción.

En ese mismo sentido, Compromiso Vial (s.f.) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2013) señalan que, en efecto, los hombres son los que más se exponen a sí

mismos y a los demás, en la medida que son los que más infringen las medidas de seguridad, hecho que es particularmente preocupante si se considera que son los que más están al volante. En contraste, las mujeres tienden a evitar tomar conductas riesgosas, a ser menos agresivas en su conducción, a cometer menos infracciones y, en consecuencia, son menos propensas a estar involucradas en siniestros viales.

“Los hombres tienen una mayor tendencia a asumir riesgos y buscar nuevas sensaciones, lo que los lleva a menudo a incurrir en comportamientos antirreglamentarios como superar los límites de velocidad, conducir en forma temeraria o no llevar abrochado el cinturón de seguridad. A veces, sobreestiman sus capacidades de conducción y son más susceptibles a la influencia de los amigos” (Compromiso Vial, s.f., p. 36).

Siguiendo a Walker et al. (2000), en muchos casos la mayor siniestralidad presentada en hombres es atribuida a un mayor nivel de exposición, propio de una “naturaleza masculina” que es inherente a su sexo. Sin embargo, es preciso situar este comportamiento en el contexto de las prácticas sociales que lo atraviesan. Diversos autores sugieren que en este fenómeno subyace un problema de educación vial y masculinidad, pues la conducta dominante se relaciona con un estilo de conducción arriesgada y competitiva que es más proclive a los siniestros viales.

Este discurso de masculinidad a su vez es alimentado por estereotipos sobre el uso de los vehículos, que se reproducen a través de la publicidad. En tal sentido, los jóvenes pueden encontrar en los vehículos una herramienta para legitimarse con sus pares, de ratificar su virilidad, un símbolo que les confiere un sentido de autoridad, y de emociones, un camino a la construcción de su identidad. Por lo anterior, es preciso diseñar estrategias educativas con perspectiva de hombres y mujeres que ayuden a reinterpretar el mensaje y, de tal forma, incidir positivamente en los comportamientos que las personas exhiben en la vía.

También es clave entender que el modelo de masculinidad relatado no se suscribe a todos los hombres, algunos optan por modelos menos tradicionales y, de hecho, muchas mujeres que están incursionando en la conducción e interactúan con estos estilos de conducción adoptan estas prácticas.

En este contexto, este informe propone transversalizar el enfoque de género que se introdujo previamente a la problemática de siniestralidad vial en Colombia en el periodo comprendido entre 2010 y 2021. Lo anterior, mediante un análisis descriptivo de los datos¹ recabados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLF), el Registro Único Nacional de Accidentes de Tránsito (RUNT) y el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT). Si bien este constituye un ejercicio inicial, se espera que sea un punto de partida para futuras investigaciones.

¹ Es importante precisar que en general, en las bases de datos empleadas, la información se recopila a partir de las categorías binarias (hombre/mujer) por lo que no fue posible abordar la diversidad del concepto de género.

Con base en lo anterior, el documento se divide en cuatro secciones: la primera corresponde a esta introducción, la segunda sección presenta una revisión de antecedentes, en la que se revisan los hallazgos sobre el fenómeno de siniestralidad vial con enfoque de género que se han propuesto a nivel internacional. En la tercera sección se realiza un análisis descriptivo sobre algunos indicadores de siniestralidad vial a partir de los datos recopilados en Colombia desde 2010 hasta 2021, con el fin de comprender cómo los roles y estereotipos influyen en el comportamiento vial de las personas en el contexto nacional. El análisis descriptivo se adelanta a partir de la información sobre licencias de conducción, imposición de comparendos relacionados con seguridad vial², personas involucradas en siniestros viales y las consecuencias de éstos (personas lesionadas y fallecimientos).

Finalmente, en la última sección se abordan las conclusiones y recomendaciones del documento a partir de los hallazgos presentados en las secciones anteriores. A través de estos se espera que el documento se consolide como un insumo que contribuya al entendimiento del fenómeno de la siniestralidad vial, desde la perspectiva de género y en esa medida sea útil para la elaboración, ejecución y evaluación de políticas, programas y proyectos relacionados con la materia.

² Para conocer el detalle de los comparendos relacionados con seguridad vial consultar el Anexo 3.

2. Antecedentes

Abordar el fenómeno de la siniestralidad vial desde la perspectiva de género pasa por comprender cómo los roles, estereotipos, los procesos de socialización e imaginarios asociados con pertenecer a uno u otro género, influyen en el comportamiento que las personas adoptan en las vías. En ello, la literatura ha enfatizado que la problemática de la inseguridad vial a menudo responde a patrones asociados a un modelo tradicional de masculinidad, que exhorta a los individuos a conducir de forma temeraria. En esa línea, Svendby y Lilleaas (2019) sostienen que, en efecto, algunos factores biológicos y rasgos de la personalidad que tradicionalmente se asocian a los hombres han redundado en mayores índices de siniestralidad vial.

En España, Aparicio et al. (2017), encontraron que la tasa de muerte por millón de hombres relacionada con siniestros de tránsito es muy superior a la de las mujeres. Los autores argumentan que esto obedece a una mayor exposición de los hombres en las vías (entendida como la distancia -kilómetros- recorrida), a una tendencia a conducir a más alta velocidad que las mujeres y a un mayor nivel de riesgo asumido. Los autores concluyen que los hombres se ven más involucrados que las mujeres en siniestros más letales tales como atropellos de peatones, vuelcos y colisiones frontales, mientras que las mujeres lo son en colisiones por alcance³ y en salidas de la vía.

En el caso argentino, Geldstein et al. (2011), señalan que tanto las víctimas en siniestros viales como los causantes de estos son principalmente hombres jóvenes que tienen comportamientos de riesgo más frecuentes y extremos. Además, parecen ser más propensos a sostener un estereotipo masculino competitivo y conflictivo, reaccionando con violencia ante situaciones de agresión, contacto visual o verbal con otros conductores y/o ante otros autos. Por el contrario, las mujeres son estigmatizadas con estereotipos negativos en términos de su capacidad para conducir, al considerar, a menudo, que las conductas “femeninas” impactan negativamente las habilidades de conducción.

Según Bardelli et al. (2016: 2): *“la masculinidad puede ser peligrosa para la salud. La socialización del rol del género y la asociación de la masculinidad con un comportamiento riesgoso, la aceptación del riesgo, el desapego al dolor y las lesiones, pueden ser factores que lleven a acciones peligrosas por parte de ellos. Esto incluye, por ejemplo, el consumo de alcohol excesivo, el uso de drogas, el comportamiento agresivo para estar en control de las situaciones y la conducción riesgosa”*.

Los patrones identificados en el comportamiento que subyace a los siniestros viales en Chile coinciden con lo hallado en los demás países. De acuerdo con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CNST) (2018), entre 2016 y 2018, el 78% de los fallecidos en siniestros de tránsito fueron hombres, teniendo como principales causas de ocurrencia la conducción a alta velocidad,

³ Las colisiones por alcance ocurren cuando un vehículo se encuentra detenido y es golpeado por detrás por otro vehículo, o cuando se encuentra en circulación y es impactado por la parte trasera por otro vehículo que circula a mayor velocidad.

perder el control del vehículo y la imprudencia del conductor o del peatón, sumando entre ellas el 60% del total. Al igual que en la mayoría de los países del mundo, los hombres son más propensos a participar en un siniestro de tránsito y a quedar gravemente lesionado o fallecer.

Siguiendo este mismo informe, los principales involucrados en siniestros viales son los adultos entre 30 y 44 años, seguidos por los jóvenes de 15 a 29 años, quienes también representan un importante porcentaje de fallecidos, situación que da lugar a la pérdida de personas en edad productiva, generando impactos y costos en los ámbitos socioeconómico, laboral y familiar. Por otro lado, existen diferencias de género respecto al tipo y causa de los siniestros. Así, el tipo de siniestros con más participación es la colisión, donde se registra un mayor número de hombres fallecidos, mientras que el atropello es el causante de la mayor cantidad de mujeres fallecidas.

Desde un enfoque experimental, Mast et al. (2008), adelantaron algunas pruebas para verificar si efectivamente el rol masculino incide causalmente en el comportamiento vial. El ejercicio consistió en exponer a los hombres y mujeres participantes a mensajes que evocaban comportamientos tradicionalmente masculinos, femeninos y neutros a través de un radio instalado en el automóvil que conducían. Los autores encontraron diferencias significativas entre los estímulos asociados a la masculinidad y los que expresaban comportamientos de feminidad. En efecto, el grupo del primer tratamiento, correspondiente a los hombres, generó en los participantes un aumento en la velocidad a la que conducían.

En ese sentido, como lo mencionan Svendby y Lilleaas (2019), y Walker et al. (2000), convencionalmente, los hombres se construyen como individuos peligrosos. Sin embargo, es preciso entender que estos comportamientos no son naturales o inevitables, sino que los factores culturales, sociales e históricos son decisivos en las representaciones simbólicas de lo que se considera “masculino” y “femenino”.

En consecuencia, para avanzar en términos de prevención de siniestros viales es recomendable superar el uso generalizado de etiquetas y de la concepción del fenómeno como un problema inevitable. Alternativamente, analizar las cifras de siniestralidad en el contexto de los discursos de masculinidad y feminidad que guían las elecciones de los distintos actores viales puede resultar beneficioso en los esfuerzos para fortalecer la seguridad vial.

3. Diseño Metodológico

El presente informe constituye un análisis de carácter descriptivo sobre algunos de los principales indicadores de seguridad vial observados en Colombia en el periodo comprendido entre 2010 y 2021, asociados con las licencias de conducción, el comportamiento vial a través del análisis de las infracciones de tránsito y, finalmente, la siniestralidad vial a partir del análisis del registro de los siniestros y de las víctimas fatales.

La información en mención se desagrega por sexo, sujeto a la disponibilidad de estas categorías en cada una de las fuentes consultadas. Por otro lado, la información referente a las características del siniestro vial, se toma desde el enfoque de personas involucradas en un siniestro.

Los datos presentados provienen de tres registros administrativos: en lo relativo a fallecimientos se consultó el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), donde se debe precisar que para efectos de este informe se adopta el indicador de personas fallecidas por siniestros viales a 30 días⁴⁴ que es estimado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) a partir de los datos del INMLCF. Los siniestros viales e información de licencias de conducción se toman de la base del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que contiene las características asociadas al accidente y a las personas accidentadas, y de la cual se utiliza la información del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) y del Registro Nacional de Automotores (RNA).

Por su parte, la información de infracciones de tránsito proviene de los datos del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) que gestiona la Federación Colombiana de Municipios (FCM). En lo concerniente a los datos poblacionales se extrajo información de las bases proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

⁴⁴ Este indicador mide las personas fallecidas por siniestros viales que no superan los treinta (30) días entre la fecha de ocurrencia del siniestro y la fecha de ocurrencia de la muerte.

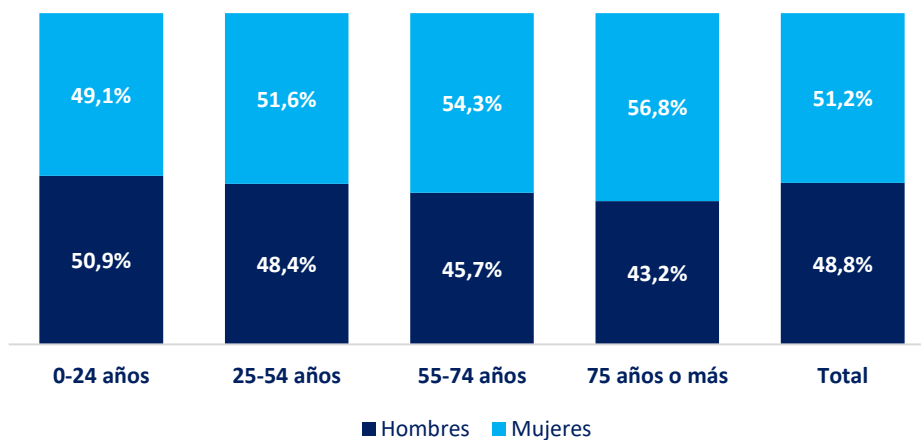
4. Análisis de la siniestralidad vial de los hombres y mujeres en Colombia

En esta sección se analiza la información de siniestralidad vial en Colombia entre 2010 y 2021, con enfoque de género a fin de identificar los patrones de comportamiento vial que se evidencian en el país. El análisis inicia con una referencia a la distribución poblacional entre mujeres y hombres en el total nacional y por rango de edad; luego, se relaciona la información del número de hombres y mujeres con licencias de conducción; seguidamente, con base en los registros del SIMIT, se estudian las infracciones de tránsito con el fin de identificar cuáles son las más frecuentes en cada sexo. Por último, a partir de la información registrada en el INMLCF y el RNAT se analizan los registros de siniestralidad vial para hombres y mujeres.

4.1 Población general total y por género

De acuerdo con el DANE, para el 2021, de los 51.049.498 de habitantes registrados en Colombia, 51,2% fueron mujeres, mientras que los hombres representaron el 48,8% de la población. Por rango de edad, hasta los 24 años, la población estuvo compuesta principalmente por hombres, pero a partir de los 25 años hay una mayor concentración de la población en las mujeres, lo que se acentúa después de los 55 años (Gráfico 1).

Gráfico 1. Distribución de la población según rangos de edad y sexo, 2021



Fuente: Proyecciones de Población DANE, cálculos ONSV

4.2 Licencias de conducción según sexo

En esta sección se analiza el comportamiento de la cantidad de personas con licencia de conducción y de las licencias de conducción registradas por categoría y género en Colombia en el periodo 2010-2021, usando información proveniente del RNAT. Para efectos de este apartado, las

licencias de conducción constituyen una aproximación al perfil de exposición al riesgo que hombres y mujeres exhibieron en las vías en el periodo de estudio.

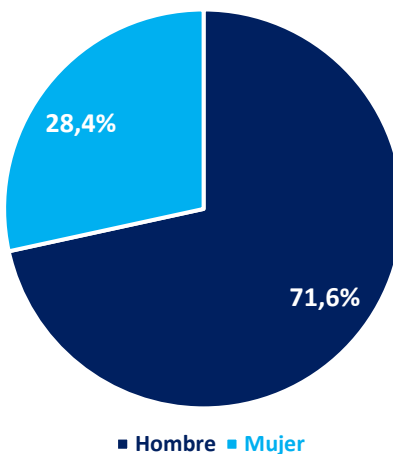
En este contexto, como se observa en la Tabla 1, al año 2021 un total de 13.538.352 personas en el país, contaban con licencias de conducción, lo que representa cerca del 26,5% de la población del país. Por sexo biológico, del total de personas con licencia de conducción el 71,6% fueron hombres y el 28,4% fueron mujeres (Gráfico 2). En relación con el parque automotor, se encontró que alrededor del 32,9% de la población tenía un vehículo.

Tabla 1. Población, parque automotor y personas con licencias de conducción, 2021

Población 2021	Parque automotor	Personas con licencia de conducción
51.049.498	16.789.157	13.538.352

Fuente: RNAT – RNA (2022) y proyecciones de población del DANE, cálculos ONSV

Gráfico 2. Distribución porcentual de las personas con licencias de conducción por sexo, 2021⁵

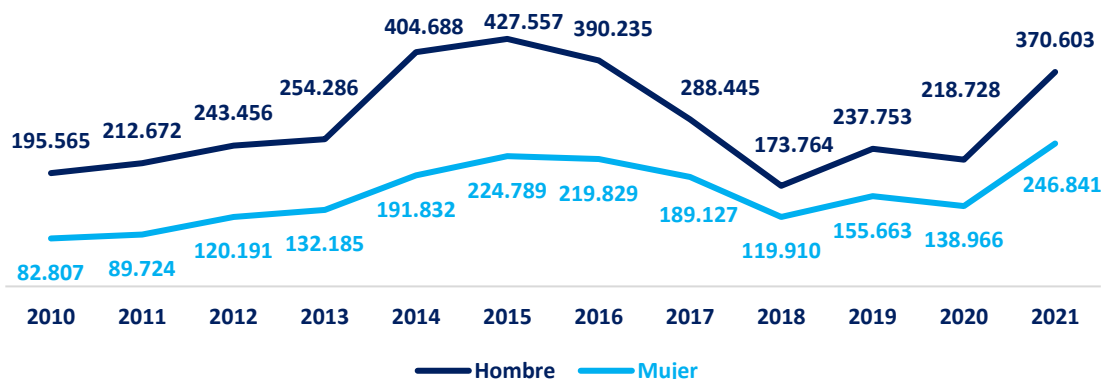


Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

Como se ilustra en el Gráfico 3, el número de personas con licencias nuevas, expedidas en el periodo de observación ha fluctuado, presentando un registro más bajo en 2010, siendo los más altos entre 2014 y 2016. Se destaca una caída pronunciada en 2018, principalmente para el caso de los hombres. Como se aprecia, si bien el número de mujeres con licencia de conducción es inferior al de los hombres, es importante notar que a lo largo de los últimos años las mujeres han presentado un crecimiento más estable en la expedición de licencias nuevas que los hombres, registrando un aumento de 198,1% entre 2010 y 2021. En contraste, el crecimiento de los hombres fue del 89,5%.

⁵ No se consideraron los datos “Sin información”.

Gráfico 3. Personas con licencia de conducción nueva por sexo, 2010-2021

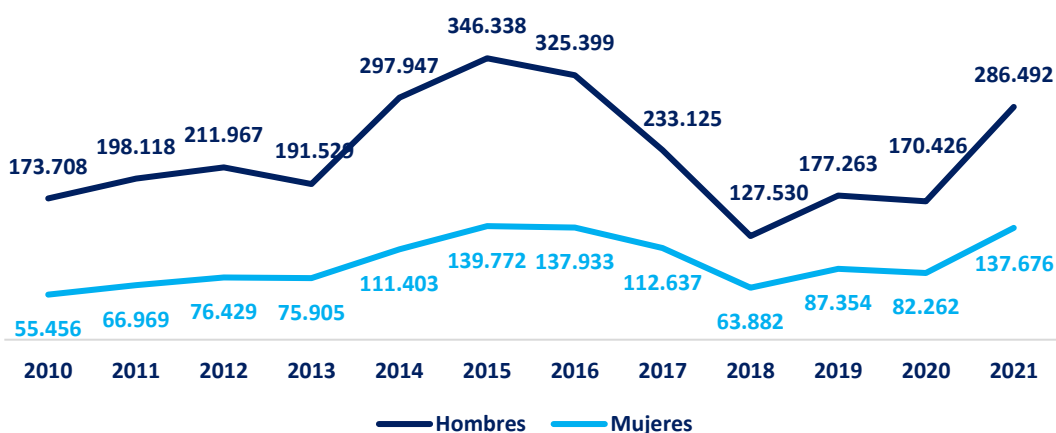


Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

En lo relativo a las personas con licencias de conducción nuevas con categoría A1 y A2 correspondientes a motocicletas (ver Gráfico 4), se evidencia un comportamiento similar al relatado previamente. Sin embargo, la brecha en términos de crecimiento entre hombres y mujeres es del 83,34%, mientras que para todos los vehículos fue del 108,6%, lo que permite inferir que una proporción importante del incremento de mujeres con licencias de conducción se concentra en este vehículo.

En particular, este aumento fue del 148,3%, pasando de 55.456 (en 2010) a 137.676 mujeres con licencia nueva de tipo A (en 2021). En el caso de los hombres, el crecimiento experimentado en licencias de conducción otorgadas para este mismo vehículo fue del 64,9%. Es decir que, si bien persisten las diferencias en el número de licencias que se expiden a hombres y mujeres, está brecha se ha reducido en los últimos 11 años.

Gráfico 4. Personas con licencias de conducción nueva tipo A1 y A2 por sexo, 2010-2021



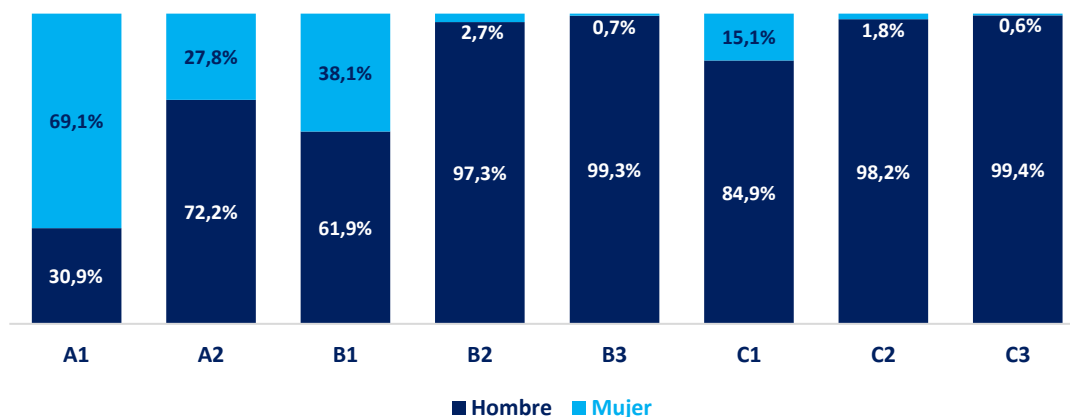
Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

En este sentido, el incremento observado en la adquisición de licencias de conducción de motocicletas por parte de las mujeres evidencia la importancia que ha cobrado este medio de transporte en las preferencias de la mujer colombiana. De acuerdo con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) (2015), la motocicleta se ha convertido en una herramienta clave en la realización de las diferentes actividades socioeconómicas que llevan a cabo las personas, convirtiéndolo en una alternativa social rentable, que promueve la inclusión y la accesibilidad, especialmente de las mujeres. En efecto, los datos de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) (2019), muestran que la participación de la mujer como compradora de motocicletas ha aumentado a lo largo de los últimos años, principalmente con fines laborales.

La motocicleta ha permitido que el transporte esté al alcance de toda la población colombiana y en particular, de aquellos grupos poblacionales que no tienen otra forma de acceder a bienes, servicios y actividades básicas, pues este vehículo mejora las conexiones de las redes de transporte, así como a combatir la exclusión social, mitigando los problemas relacionados con la accesibilidad, la disponibilidad, la aceptabilidad y la asequibilidad del sistema de movilidad (ANDI, 2019).

Siguiendo el Gráfico 5, en el país las licencias de conducción otorgadas a mujeres se concentran en las de tipo A1 (donde su participación es mayoritaria), A2 y B1, mientras que en el resto de las licencias su participación es escasa. En el caso de los hombres, la participación en las licencias de conducción tipo B2, C1 y C2 es significativamente superior a la de las mujeres. Lo anterior coincide con el hecho de que tradicionalmente algunas labores, como la conducción de vehículos de servicio público, es considerada una práctica predominantemente “masculina” (BID, 2020).

Gráfico 5. Distribución porcentual de las licencias de conducción por categoría y sexo, 2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

El anterior análisis permite inferir que, aunque la brecha entre el número de hombres y mujeres que poseen licencia de conducción es alta, es destacable el crecimiento de la participación de las mujeres en el número de licencias otorgadas. Así, cada vez más mujeres se encuentran en la vía en calidad de conductoras de vehículos de motor para cumplir distintos objetivos (p.ej. realizar sus

obligaciones familiares, desplazarse hacia sus lugares de trabajo, asistir a actividades de ocio, entre otros), lo que evidencia el mayor grado de independencia y solvencia que ahora ostentan.

Por otro lado, considerando que el número de personas con licencias de conducción puede ser interpretado como una aproximación al nivel de exposición en las vías, se puede concluir que, dado que los hombres obtienen más licencias de conducción que las mujeres y en consecuencia están más presentes en las vías, se encuentran más propensos a sufrir un siniestro vial.

Por último, la distribución de los hombres y las mujeres en las distintas categorías de las licencias de conducción revela que persisten los estereotipos de género que asignan las actividades relacionadas con la conducción de vehículos a la condición de “ser hombre”, principalmente en la categoría de vehículos de servicio público. Esta distribución es a su vez una reproducción de los roles que tradicionalmente se asignan a hombres y mujeres en los ámbitos laborales, sociales, económicos y culturales.

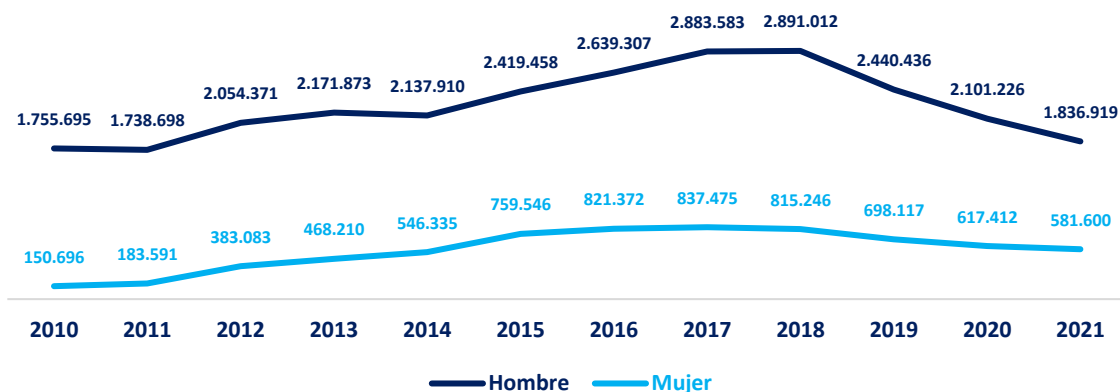
4.3 Multas y sanciones por infracciones de tránsito

En esta sección se presentan los indicadores de las infracciones de tránsito que se registraron entre 2015 y 2021 en el país, de acuerdo con la información registrada en el SIMIT. Tales datos son entendidos como una aproximación al comportamiento de las personas en las vías, lo que contribuye a caracterizar las diferencias por sexo en la interacción con la vía.

De acuerdo con el SIMIT, a nivel nacional, se impusieron 37.000.578 comparendos entre 2010 y 2021, en los que en el 73,2% de los casos los infractores fueron hombres y un 18,5% por mujeres⁶. Como se ilustra en el Gráfico 6, este número estuvo en ascenso hasta el 2018, alcanzando el nivel máximo en 2017. Sin embargo, durante los últimos tres años la tendencia de las infracciones de tránsito cometidas fue decreciente, siendo el 2020 y 2021, los años en los que se registran los valores más bajos. Lo anterior ocurrió en el contexto de las restricciones de movilidad ocasionadas por la pandemia por COVID-19.

⁶ El 8,3% restante corresponde a los registros que en la base de datos no están clasificados por sexo, es decir que son los registros “Sin información” de sexo.

Gráfico 6. Número de comparendos impuestos por sexo, 2010-2021

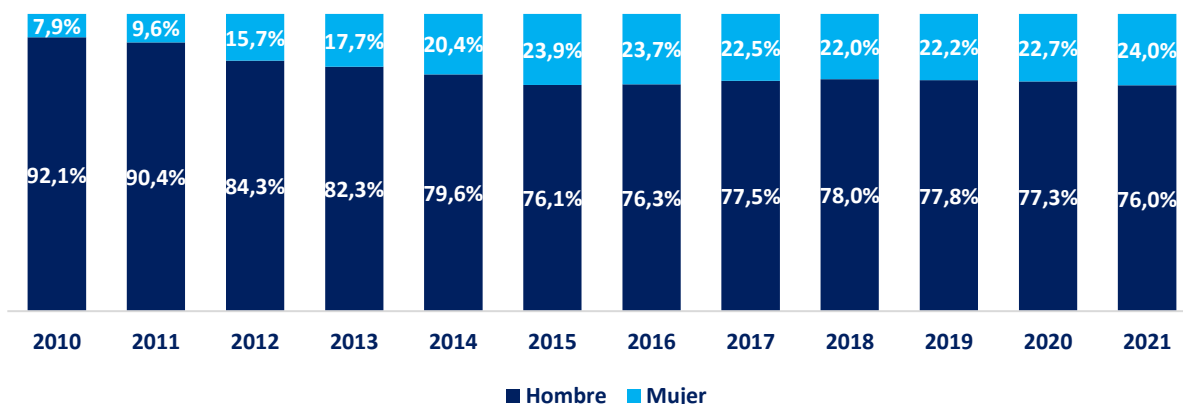


Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV, cifras al cierre de 2021

En la información presentada se observa que los hombres tienen un mayor número de comparendos en comparación con las mujeres en todo el periodo observado; no obstante, el número de comparendos que las mujeres acumulan en los últimos tres años ha caído de forma menos acelerada en comparación con los hombres, quienes evidencian un descenso importante (Gráfico 6).

Por su parte, como se muestra en el Gráfico 7, la participación de las mujeres en las infracciones totales ha crecido de forma paulatina en los últimos años, alcanzando el 24% de las infracciones cometidas en 2021. La anterior observación puede ser explicada por el incremento registrado en el nivel de participación de las mujeres con licencias de conducción activas en Colombia.

Gráfico 7. Proporción de comparendos cometidos por sexo, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV, cifras al cierre de 2021

Entendiendo que el nivel de exposición de las mujeres ha venido aumentando en el tiempo, es importante analizar el número de comparendos impuestos por cada 10 mil usuarios con licencias de conducción activas. Como se ilustra en el Gráfico 8, desde 2010 hay un mayor número de comparendos por cada 10 mil personas con licencias conducción para los hombres, en comparación con las mujeres. Sin embargo, la brecha entre ambos géneros se ha venido cerrando en mayor medida desde 2019. Esto, como consecuencia de la reducción experimentada por los hombres en la imposición de comparendos.

Gráfico 8. Tasa de comparendos por cada 10 mil licencias de conducción activas por sexo, 2010-2021.



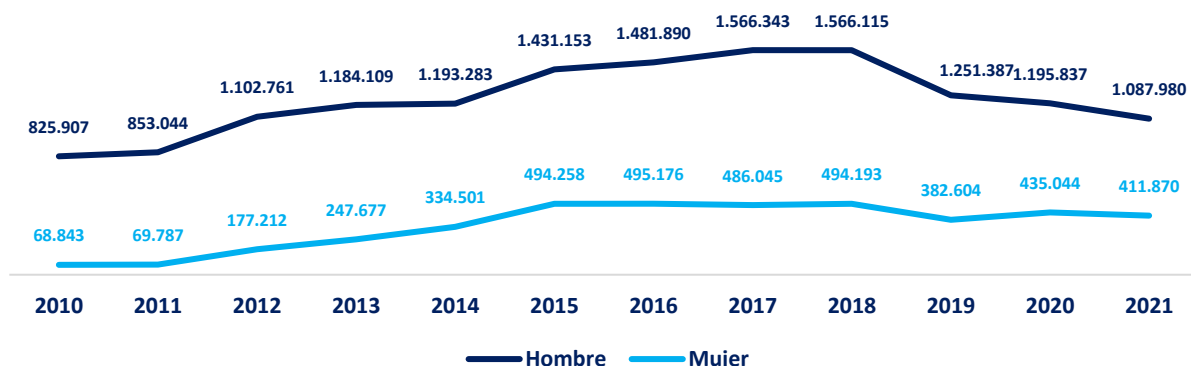
Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV, cifras al cierre de 2021

Por otro lado, al revisar las infracciones asociadas más directamente con la seguridad vial⁷, se evidencia un comportamiento similar al del total de las infracciones, cerrando el 2021 con un número más bajo que el registrado en los hombres (1.087.980) desde 2012 (ver gráfico 9).

Es importante mencionar que, entre 2010 y 2012, se apreció un crecimiento significativo en esta serie. También, es notable que la volatilidad de la serie es mayor para los hombres y que nuevamente en el caso de las mujeres la caída en comparendos que se presentó desde 2018 no es tan pronunciada como la observada para los hombres.

⁷ Ver Anexo 3. Infracciones de seguridad vial.

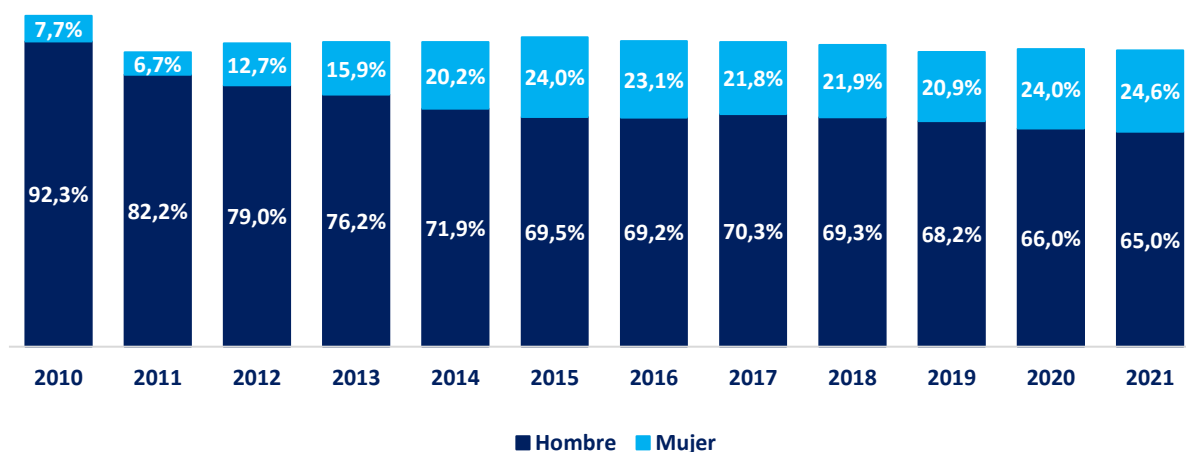
Gráfico 9. Total de comparendos relacionados con seguridad vial por sexo, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV, cifras al cierre de 2021

En términos proporcionales (Gráfico 10), nuevamente se encuentra que los hombres participan más en el número de comparendos impuestos en el periodo de tiempo observado (Gráfico 10). Sin embargo, la participación de las mujeres ha tenido un importante aumento, encontrando su máximo en el 2021 con el 24,6%. Lo anterior, puede ser explicado por el mayor nivel de exposición de las mujeres, como se argumentó previamente.

Gráfico 10. Proporción de comparendos relacionados con seguridad vial por sexo, 2010-2021

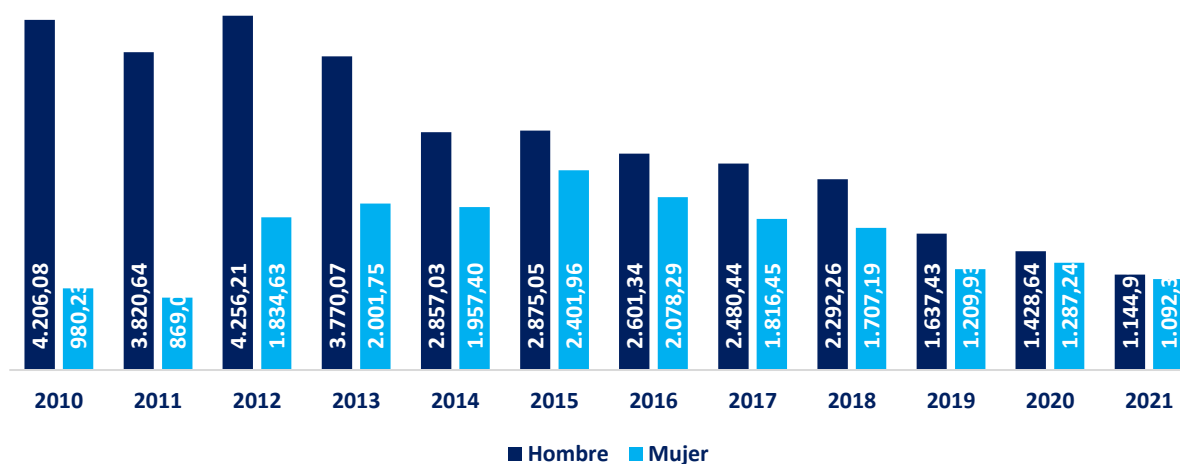


Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

Reiterando lo encontrado con las infracciones generales, la tasa de comparendos relacionados con seguridad vial por cada 10 mil personas con licencias de conducción activas evidencia que los hombres tienen mayor participación en las infracciones cometidas en la vía en todos los años de comparación, aunque dicha tasa viene en descenso desde 2012 (Gráfico 11). Para el caso de las

mujeres, la caída es menos acentuada y ocurre desde 2013. También es notable que la tasa de comparendos relacionados con seguridad vial por cada 10 mil personas con licencias de conducción activas de hombres y mujeres se ha hecho más equitativa. En consecuencia, se concluye que la brecha entre hombres y mujeres se ha venido cerrando como consecuencia, en mayor medida, del mejor comportamiento de los hombres en las vías (menos comparendos relacionados con seguridad vial) y el mayor nivel de exposición de las mujeres en las mismas.

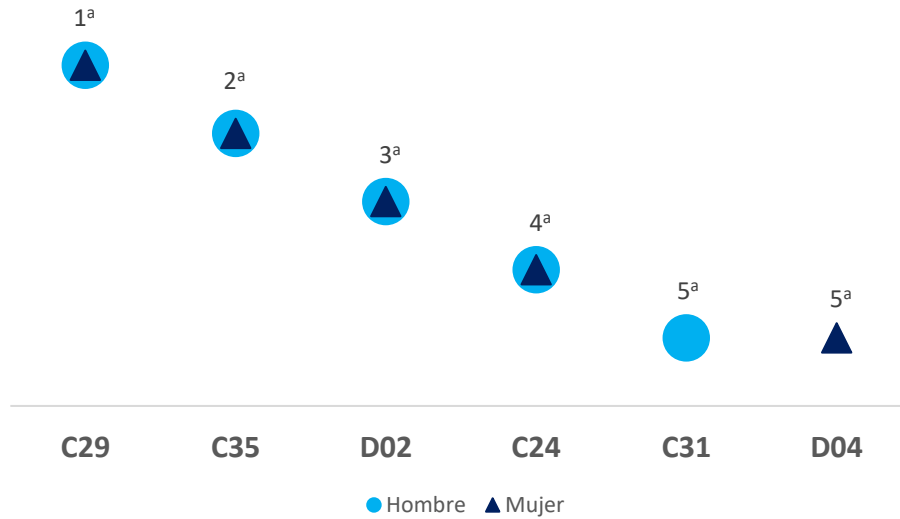
Gráfico 11. Evolución de la tasa de comparendos relacionados con seguridad vial por cada 10 mil licencias de conducción activas por sexo, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

En lo concerniente a las infracciones de seguridad vial más frecuentes, como se observa en el Gráfico 12, la infracción de tránsito relacionada con la seguridad vial, que más se impuso en el año 2021, tanto para los hombres como para las mujeres, fue la de conducir a una velocidad superior a la permitida (C29) seguida de no realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (C35), de conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT (D02) y conducir motocicleta sin respetar las normas de tránsito (C24). La quinta infracción de seguridad vial más cometida por hombres fue la de no acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito (C31), mientras que para el caso de las mujeres la quinta infracción más frecuente fue la de no detenerse ante luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo (D04).

Gráfico 12. Ranking de infracciones de seguridad vial más frecuentes por sexo, 2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

Por otro lado, es importante analizar la reincidencia, la cual se refiere a la repetición de una conducta, y que en este caso se relaciona con tener más de un comparendo en el periodo de tiempo analizado.

De acuerdo con los registros del SIMIT, se observó que de las personas que han cometido infracciones de tránsito en el país desde el 2010, el 64,7% es reincidente. También, en este dato los hombres presentan un porcentaje mayor (71,4%) que las mujeres (58,3%), lo que ratifica que ellas exhiben un mejor comportamiento vial⁸.

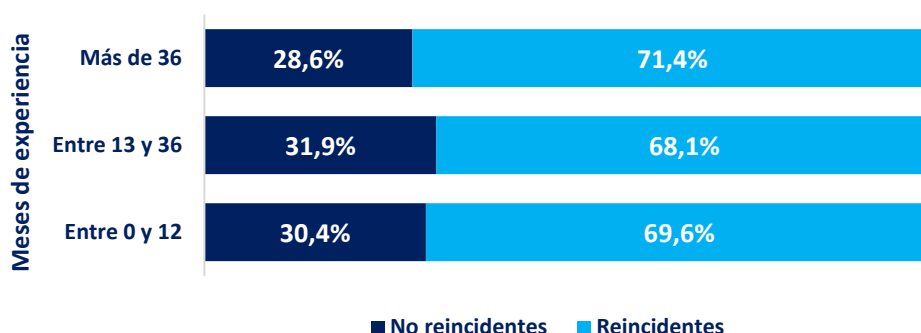
Sin embargo, se insiste en que las mujeres han aumentado su participación no solo en relación con su presencia en las vías (medida como número de licencias de tránsito expedidas), sino con las infracciones cometidas. Entre tanto, en lo relativo a los comparendos relacionados con seguridad vial, la proporción de hombres y mujeres reincidentes es menor (54,3%), mientras que en esta categoría los hombres también presentan una mayor tasa (58,3 %) que las mujeres (47,9%).

Ahora, es relevante estudiar la reincidencia de acuerdo con la experiencia al volante, medida a partir de la expedición de la primera licencia de conducción. En este sentido, del total de personas con licencia de conducción activa, alrededor del 58% ha cometido algún tipo de infracción de tránsito entre 2010 y 2021, y dentro de este porcentaje, el 67,6% ha sido reincidente.

⁸ En el cálculo de la reincidencia se considera el total de personas que ha cometido infracciones tránsito, independiente de la posesión o no de una licencia de conducción.

Según la experiencia y el sexo⁹, como se aprecia en el Gráfico 13, el 71,4% de los hombres con más de 36 meses de experiencia al volante y con al menos un comparendo era reincidente, es decir, había tenido más de un comparendo. Así mismo, los hombres con entre 0 y 36 meses de experiencia tienen un porcentaje de reincidencia similar al señalado anteriormente.

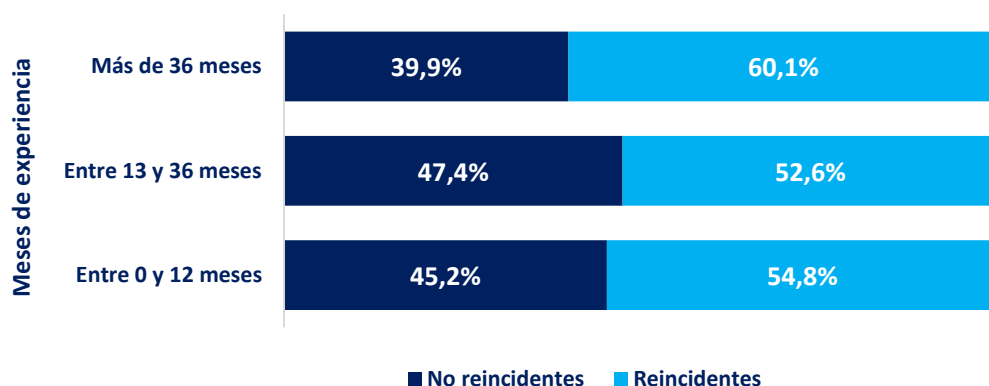
Gráfico 13. Distribución porcentual de los hombres reincidentes en comparendos según experiencia de conducción, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

Para el caso de las mujeres (Gráfico 14), aquellas con más de 36 meses de experiencia al volante y que han tenido al menos un comparendo, el 60,1% era reincidente, es decir, ha tenido más de un comparendo. Las mujeres con entre 0 y 36 meses de experiencia tienen un porcentaje de reincidencia similar, destacando el rango entre los 13 y 36 meses de experiencia de conducción en el que se evidencia una menor reincidencia.

Gráfico 14. Distribución porcentual de las mujeres reincidentes en comparendos según experiencia de conducción, 2010-2021

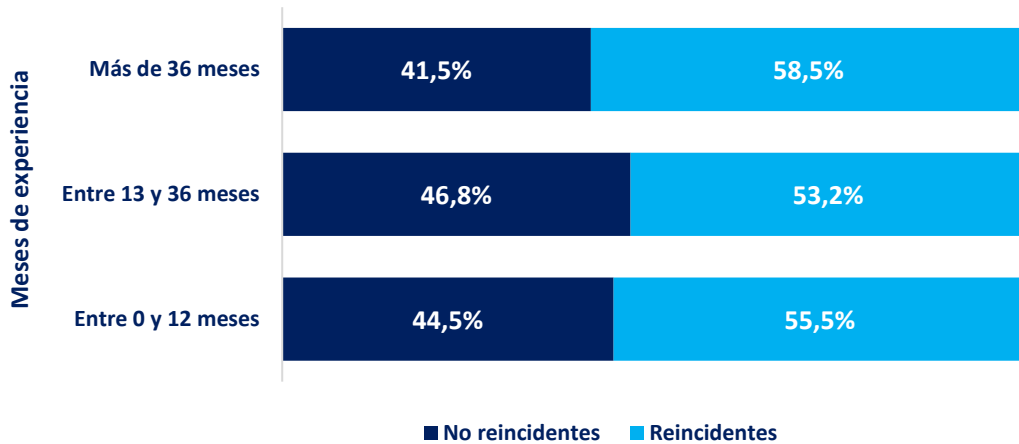


Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

⁹ El cálculo de la reincidencia según la experiencia se calculó exclusivamente con la información de los infractores que poseen licencia de conducción activa.

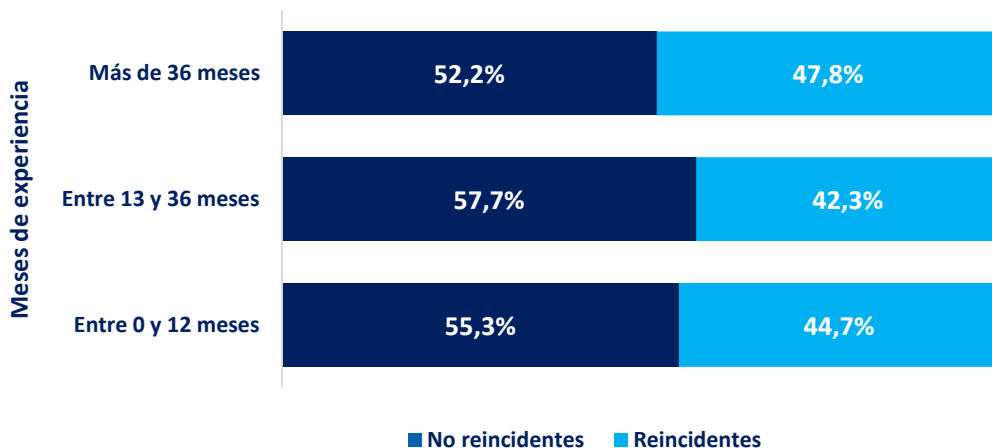
Cuando se consideran únicamente las infracciones relacionadas con seguridad vial, la distribución de reincidentes entre los rangos de experiencia de conducción es similar a la de los reincidentes en comparendos en general: tanto para los hombres como para las mujeres, las personas que acumulan más tiempo de experiencia han reincidido más, seguidos de los que tienen menos de 12 meses de experiencia de conducción y, por último, se encuentran quienes tienen entre 13 y 36 meses (Gráficos 15 y 16).

Gráfico 15. Distribución porcentual de los hombres reincidentes en comparendos relacionados con seguridad vial según experiencia de conducción, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

Gráfico 16. Distribución porcentual de las mujeres reincidentes en comparendos relacionados con seguridad vial según experiencia de conducción, 2010-2021



Fuente: SIMIT (2022), cálculos ONSV

En general, se encuentra que los hombres siguen siendo quienes más participan en los comparendos de tránsito totales y en los relacionados con seguridad vial, lo que es congruente con su mayor participación en el otorgamiento de licencias de conducción y en siniestros viales. En relación con lo anterior, es posible sostener que el comportamiento exhibido en las vías por los hombres es más riesgoso, entendiendo que superan las infracciones cometidas por mujeres en todos los años y que participan más en la comisión de los tipos de infracción que denotan un estilo de conducción más “agresiva”.

Este hallazgo consolida la hipótesis de que el perfil masculino de conducción presenta rasgos que lo hacen más proclive a estar envuelto en siniestros viales (Mast et al., 2008; Geldstein et al., 2011; Aparicio et al., 2017). Sin embargo, este análisis se desarrollará con más detalle en las siguientes secciones.

4.4 Siniestralidad vial y víctimas fatales

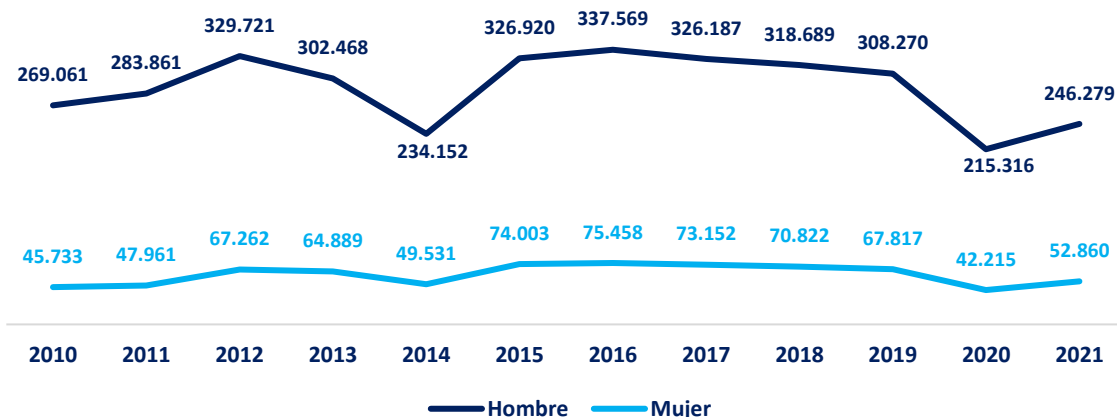
En esta sección se abordan los datos estadísticos de siniestralidad vial y víctimas fatales desagregados por sexo biológico en Colombia con base en la información del RNAT y el INMLCF, en aras de perfilar a las víctimas en el marco de las diferencias de género que registran. Como se mencionó anteriormente, los indicadores con sus respectivas características se analizan a partir de las personas involucradas en un siniestro vial.

4.4.1 Personas involucradas en un siniestro vial

De acuerdo con la información reportada en el RNAT, en los últimos once años se han registrado en promedio 352,5 mil personas involucradas en siniestros viales, de las cuales el 82,7% fueron hombres y el 17,3% fueron mujeres, manteniendo esta proporción a lo largo del periodo de tiempo analizado.

El número de hombres y mujeres involucrados en un siniestro vial ha reportado sus niveles más altos en los años 2012 y 2016 para ambos sexos, y los más bajos en 2014 y 2020 (año en el que, como consecuencia de la pandemia por COVID-19, se tomaron medidas de restricción de movilidad en el territorio nacional) (Gráfico 17). Como se evidencia, a partir de 2017 el número de personas involucradas en un siniestro vial ha venido en constante descenso, sin embargo, como se verá más adelante, esta disminución no corresponde a una mejora en la letalidad.

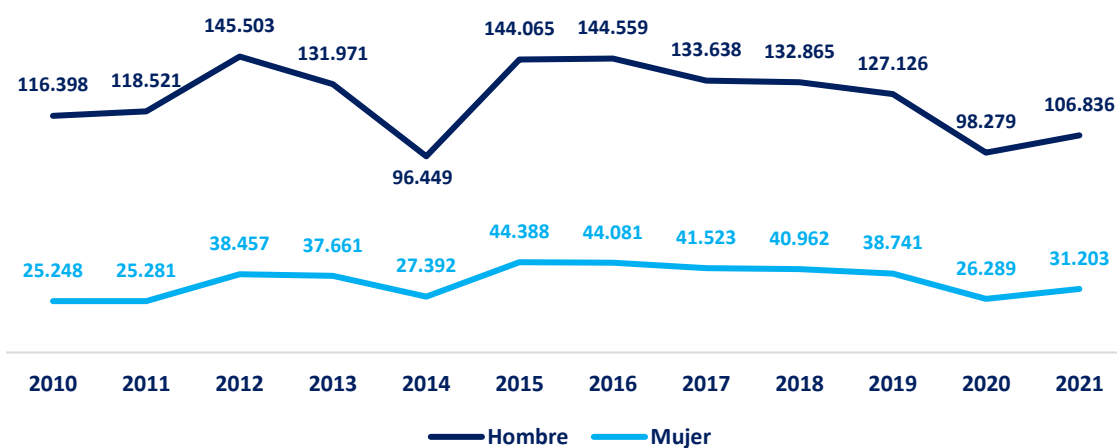
Gráfico 17. Total de personas involucradas en un siniestro vial por sexo, 2010 – 2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

En relación con las personas involucradas en siniestros con fallecidos y heridos, las cuales representan en promedio el 45,3% del total, de acuerdo con la información ilustrada en el Gráfico 18, se observa nuevamente que los años 2012 y 2016 evidencian los niveles más altos, y 2014 y 2020 los más bajos. En este caso, los hombres que se han visto involucrados en este tipo de siniestros representan en promedio el 78%, mientras que las mujeres el 22% durante el período 2010-2021.

Gráfico 18. Total de personas involucradas en un siniestro vial con heridos y fallecidos según sexo, 2010 – 2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

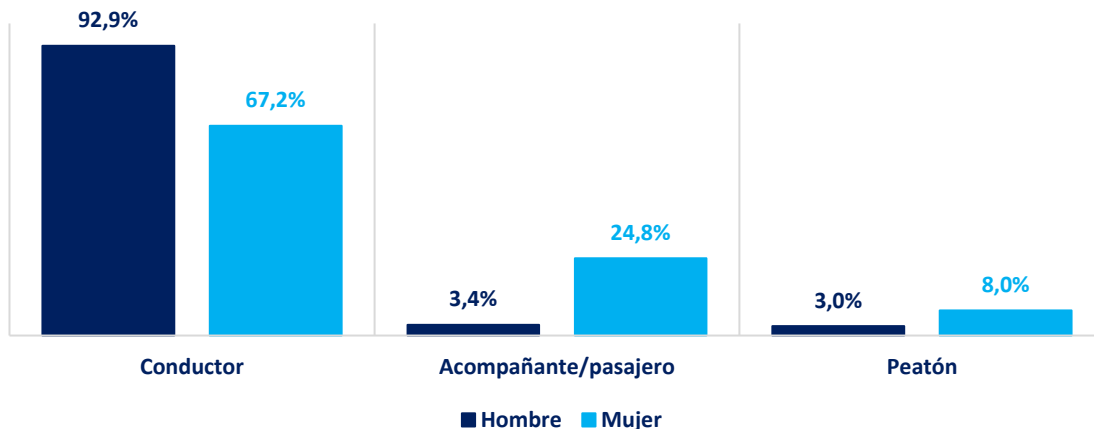
De las personas involucradas en un siniestro vial, en el caso de los hombres la gran mayoría lo ha hecho en calidad de conductor, mientras que, en el caso de las mujeres, aunque en general también

ha sido bajo este mismo rol, hay una proporción importante que se ha visto involucrada en calidad de pasajera, acompañante o peatona.

En este sentido, como se evidencia en el Gráfico 19, el 92,9% de los hombres involucrados en un siniestro vial lo hizo como conductor en el año 2021. Para el caso de las mujeres, este porcentaje representó el 67,2% de los casos. Es pertinente destacar que el 32,8% de las mujeres que experimentaron un siniestro vial lo hicieron como peatonas, acompañantes o pasajeras.

Si se analiza el rol de las personas involucradas en un siniestro vial en aquellos accidentes con heridos y fallecidos en 2021, el 55,6% de las mujeres involucradas en un siniestro vial con este tipo de gravedad fueron peatonas, pasajeras o acompañantes, mientras que el 84,8% de los hombres era conductor.

Gráfico 19. Porcentaje de personas involucradas en un siniestro vial por sexo y tipo de actor vial, 2021

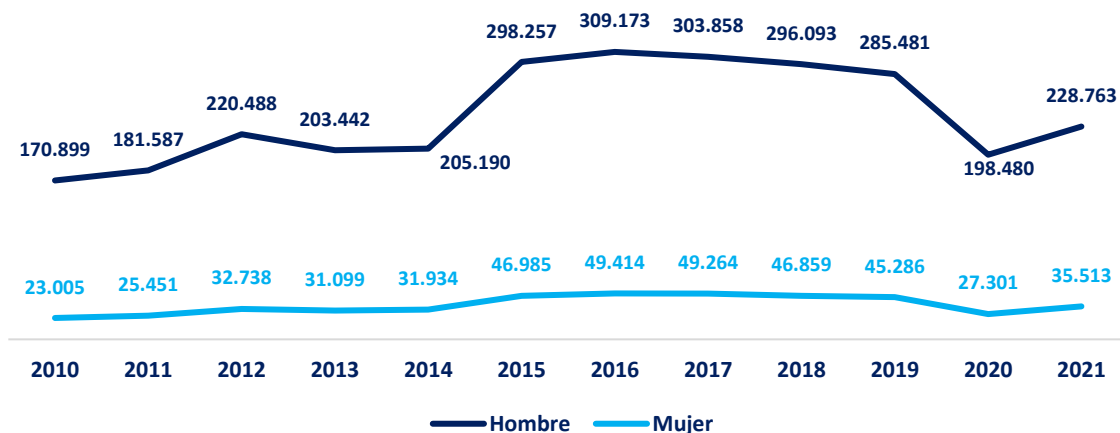


Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

Como se mencionó en párrafos anteriores, la mayoría de las personas que se ven involucradas en un siniestro vial lo hacen como conductores. Entre 2010 y 2021, en promedio, se registraron 278,8 mil conductores involucrados en un siniestro vial, de los cuales el 86,7% fueron hombres y el 13,3% mujeres.

De acuerdo con el Gráfico 20, el número más alto de conductores involucrados en un siniestro en fue en 2016 para ambos sexos, mientras que el más bajo se registró en 2014 y 2020. Es importante mencionar que, durante el periodo de tiempo analizado, los conductores involucrados en un siniestro vial han evidenciado un crecimiento promedio del 4,5%.

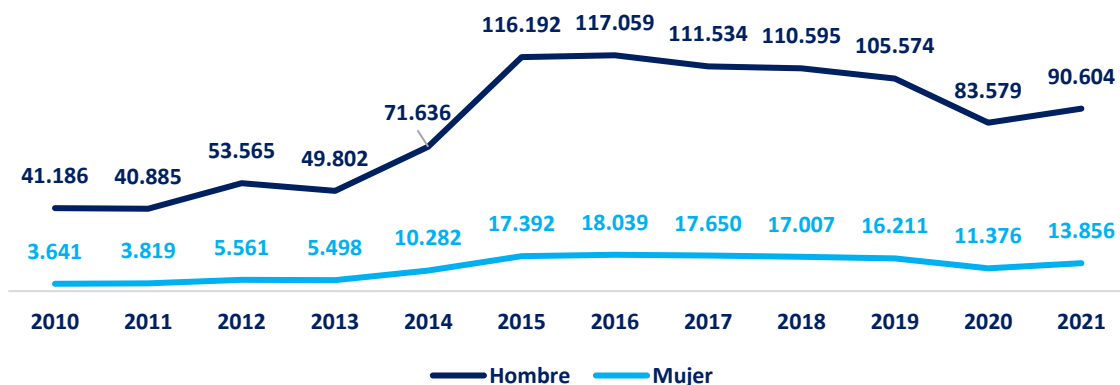
Gráfico 20. Total de personas involucradas en un siniestro vial en calidad de conductor por sexo, 2010 – 2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

De acuerdo con los datos de conductores involucrados en siniestros con fallecidos y heridos, los hombres, como en el caso anterior, tienen una mayor participación en el total de casos (87,6%) en comparación con las mujeres (12,4%) (Gráfico 21). Es relevante destacar que, durante el periodo de tiempo analizado, los conductores involucrados en este tipo de siniestros han evidenciado un crecimiento promedio del 10,5% que, dividido entre hombres y mujeres, es del 9,8% y 17,3% respectivamente, resaltando que el crecimiento evidenciado por las mujeres también va de la mano a un mayor nivel de exposición.

Gráfico 21. Total de personas involucradas en un siniestro vial con heridos y fallecidos por sexo, 2010 – 2021

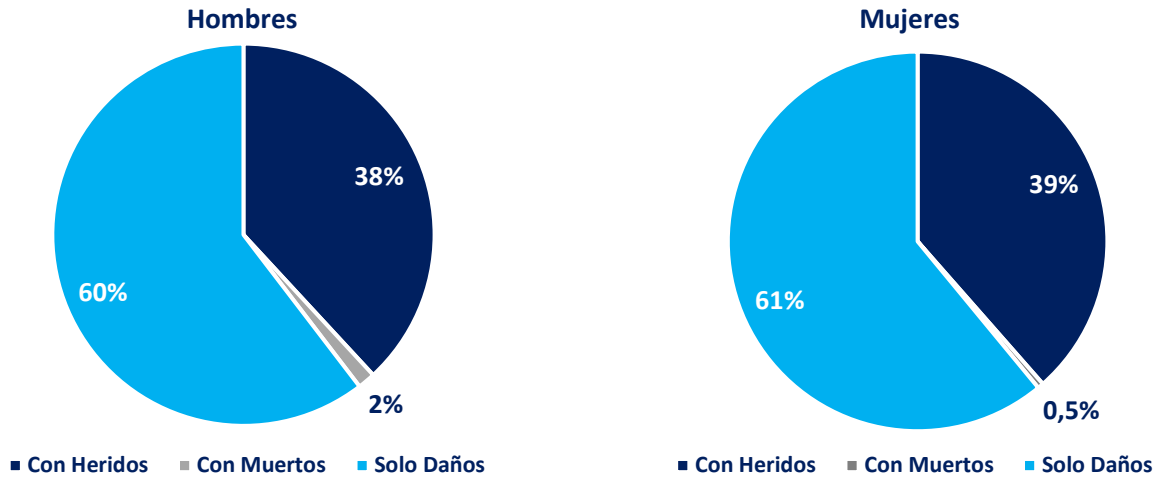


Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

Según la gravedad del siniestro vial, en 2021 los hombres y mujeres conductores involucrados en alguno de estos hechos tuvieron una distribución porcentual similar en aquellos con sólo daños y

con heridos (Gráfico 22). Sin embargo, la participación de los hombres conductores involucrados en un siniestro con fallecidos es superior a la participación evidenciada por las mujeres.

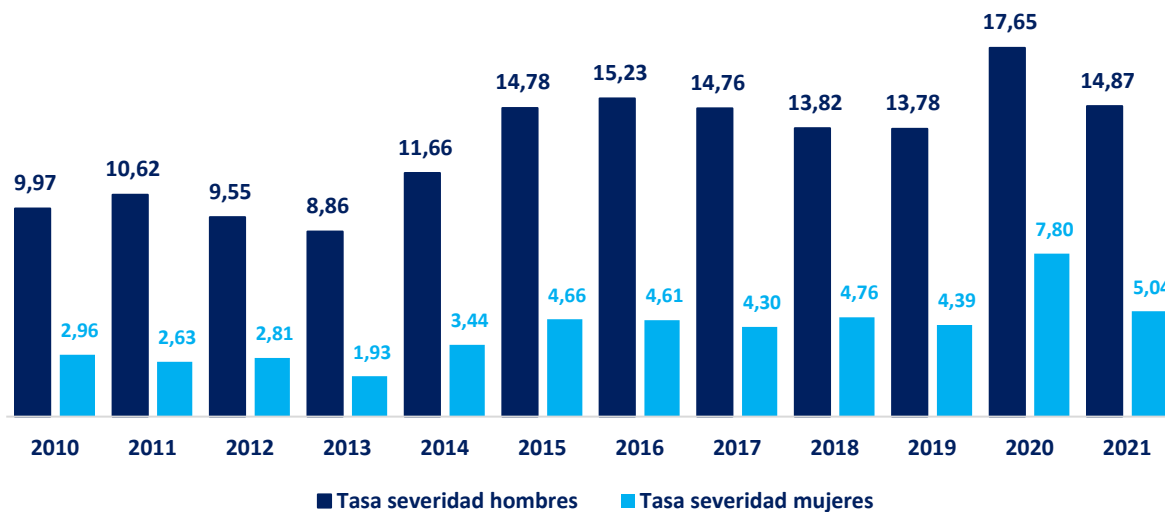
Gráfico 22. Distribución porcentual de los hombres y mujeres conductores involucrados en un siniestro vial según la gravedad, 2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

Al analizar específicamente la tasa de severidad, entendida como el número de personas involucradas en siniestros con fallecidos respecto al total de personas involucradas en siniestros, se evidencia que en todos los años comprendidos en el periodo de observación, la severidad promedio de los siniestros en los que se ven envueltos los hombres conductores es tres (3) veces más alta que la de las mujeres conductoras (Gráfico 23). Así, en promedio, durante el periodo analizado los hombres conductores se vieron involucrados en trece (13) siniestros con muertos por cada mil siniestros, mientras que las mujeres en cuatro (4) siniestros con muertos por cada mil siniestros.

Gráfico 23. Evolución de la tasa de severidad para hombres y mujeres conductores involucrados en un siniestro vial, 2010-2021



Fuente: RNAT (2022), cálculos ONSV

Con base en lo anterior, pese a que a lo largo de los últimos once años se evidencia una tendencia creciente en el número de mujeres involucradas en un siniestro vial, sobre todo en calidad de conductoras, los hombres son quienes tienen un papel protagónico en la siniestralidad debido a un mayor nivel de exposición, lo cual hace que ellos sean más propensos a participar en mayor medida en cada tipo de siniestro según la gravedad, y a su vez, debido a que asumen conductas de mayor riesgo en el ámbito de una conducción a mayores velocidades, registran una mayor tasa de severidad en comparación con las mujeres.

Estos hallazgos son consistentes con Aparicio et al. (2017) quienes argumentan que las mujeres se ven involucradas en menor medida en accidentes letales. Según los autores, las diferencias entre los hombres y mujeres involucrados en un siniestro se relacionan con los niveles de exposición, así como los niveles de riesgo adoptados en ambos géneros, descartando otros factores como conducir bajo el efecto del alcohol o drogas, o el tipo de vehículo y vía utilizados con más frecuencia.

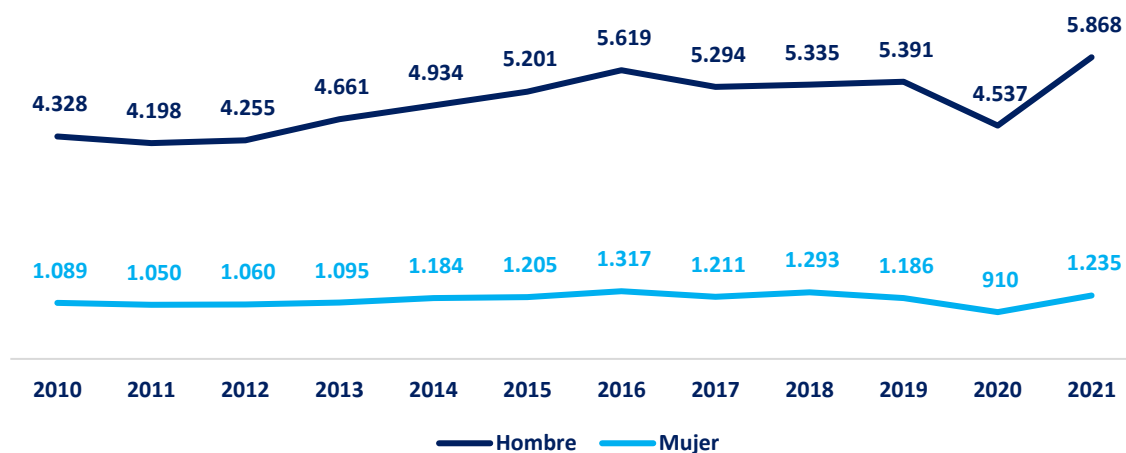
Siguiendo a los mismos autores, es importante mencionar que mientras las mujeres se ven mayormente relacionadas con más siniestros por alcance y salidas de vía, los hombres se ven implicados principalmente en atropellos, vuelcos y colisiones frontales.

Como lo menciona Bergdahl (2005), los hombres son más temerarios en la conducción debido a que confían más en sus habilidades al volante que en el reconocimiento y percepción del riesgo que implica operar cualquier tipo de vehículo motorizado en comparación con las mujeres.

4.4.2 Víctimas fatales

De acuerdo con la información del INMLCF, durante 2010 y 2021 se registraron, en promedio, 6.121 víctimas fatales por siniestros viales, el 81,2% de las cuales fueron hombres y el 18,8% fueron mujeres (Gráfico 24). En 2021, se registró el mayor número de víctimas fatales por siniestros viales, alcanzando una cifra de 7.104 personas fallecidas, lo cual en términos de tasas significa que se presentan alrededor de 13,9 víctimas fatales por siniestros viales por cada 100 mil habitantes. Por sexo biológico, la cifra se divide en 23,6 hombres fallecidos por siniestros viales por cada 100 mil habitantes y 4,7¹⁰ mujeres fallecidas por siniestros viales por cada 100 mil habitantes, es decir, la tasa de los hombres es 5,02 veces mayor en comparación con la de las mujeres.

Gráfico 24. Total de víctimas fatales por siniestros viales por sexo, 2010 – 2021

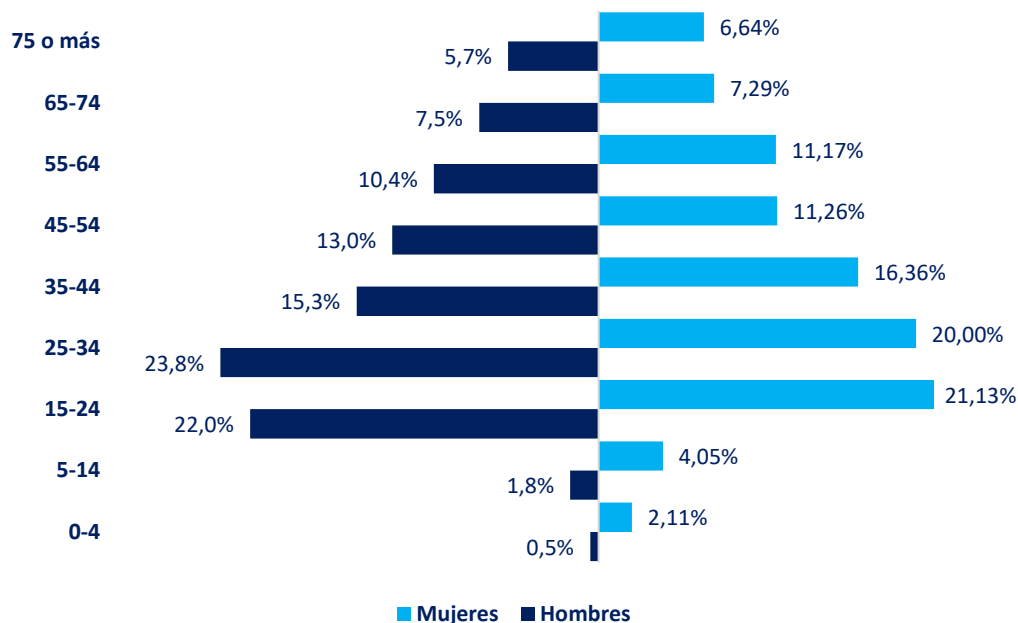


Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV. Datos preliminares (2021)

Según la distribución etaria de las víctimas fatales, no se aprecian diferencias considerables entre hombres y mujeres. Para ambos casos, las fatalidades se concentran en la población que tiene entre 15 y 44 años, tienen una distribución semejante en la población adulta, pero, se destaca que las niñas (víctimas fatales entre los 0 y 14 años) evidencian una distribución porcentual superior en comparación con los niños (Gráfico 25).

¹⁰ La tasa de mortalidad de las mujeres está por debajo de lo que la OMS considera epidemia (10 por cada 100.000 habitantes).

Gráfico 25. Distribución porcentual de las víctimas fatales según rangos de edad y sexo, 2021



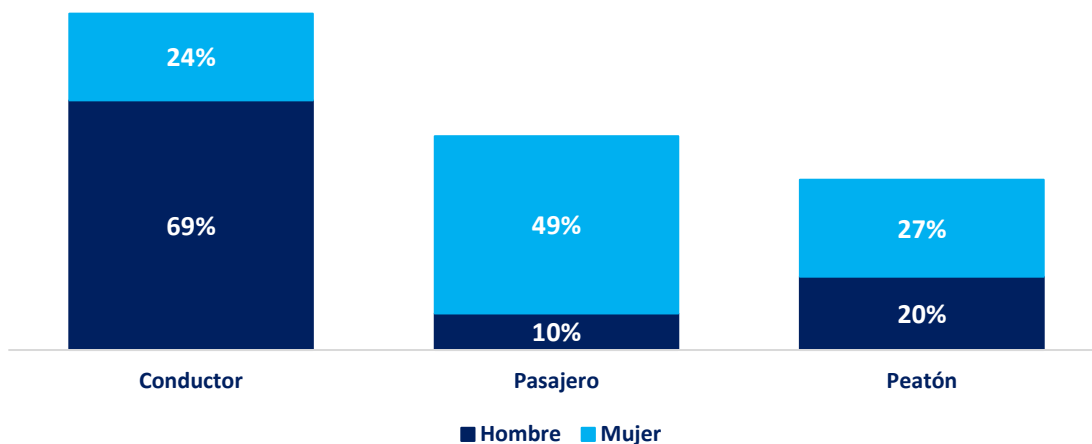
Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV. Datos preliminares (2021)

Respecto a la condición de la víctima, el rol que tuvieron los hombres que se convirtieron en víctimas fatales fue principalmente de conductores (69%), mientras que el 49% de las mujeres que fallecieron por causa de un siniestro vial tenían el rol de pasajeras y el 27% el de peatonas. De manera que, el 76% de las mujeres víctimas fatales de siniestros viales no estaban al volante al momento del siniestro, lo cual implica que no tuvieron una incidencia directa en su fallecimiento (Gráfico 26).

Entendiendo que la mayor concentración de las víctimas está en el grupo etario de 15 a 44 años, según la información del INMLCF, el 79,8% de los hombres de esta población eran conductores y el 65,9% de las mujeres eran pasajeras o peatonas.

Esta información se relaciona con lo observado en los siniestros viales. En 2021, el 84,8% de los hombres involucrados en un siniestro vial con heridos y fallecidos eran conductores, mientras que en las mujeres el 55,6% eran peatonas, acompañantes o pasajeras.

Gráfico 26. Distribución porcentual de las víctimas fatales según condición de la víctima y sexo, 2021



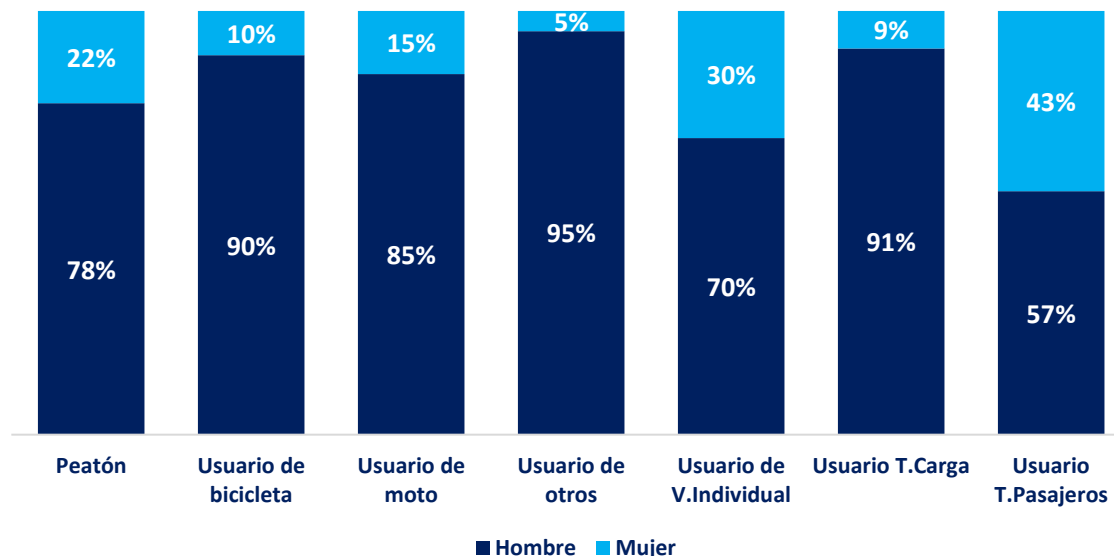
Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV. Datos preliminares (2021)

De acuerdo con el tipo de usuario de la vía, el Gráfico 27 permite apreciar que efectivamente los hombres son los que más siniestros con fatalidades registran en general. Sin embargo, cuando se consideran únicamente los grupos de peatones, usuarios de vehículos individual y de transporte de pasajeros, las mujeres cuentan con más víctimas fatales, con el 22%, 30% y 43%, respectivamente.

En lo relativo a la motocicleta, bicicleta y vehículos de carga, la participación de las mujeres en los siniestros con fallecimientos es muy inferior en comparación con la participación de los hombres. En estos, los hombres representaron el 85%, 90% y 91% de los fallecidos, respectivamente.

Por otro lado, a pesar de que, como se mencionó, en los peatones víctimas de siniestros viales la mujer tiene una participación importante, los hombres participan con casi el 80% de los casos. Según los datos del INMLCF, los hombres peatones que han sido víctimas fatales en un siniestro vial eran personas con más de sesenta años, que se vieron expuestos principalmente los fines de semana y lunes en horarios nocturnos entre las 6:00 pm y 9:00 pm.

Gráfico 27. Participación porcentual por sexo en los siniestros fatales por tipo de usuario, 2021



Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV. Datos preliminares (2021)

Según el horario y día de ocurrencia de los hechos fatales, como se ilustra en el *Anexo 4 (Víctimas fatales según día de la semana y hora)*, tanto para hombres como para mujeres el mayor número de registros se presentan los sábados, domingos y lunes, principalmente en la noche y en la madrugada. De acuerdo con ANSV (2019), se ha encontrado que el mayor número de siniestros en los horarios en mención se presentan por hipótesis asociados con conducir con exceso de velocidad o en estado de embriaguez, por no respetar señales de tránsito y semáforos, y por malas condiciones de las vías.

Respecto al día de ocurrencia, de acuerdo con un estudio realizado por National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2015), los fines de semana son los días en los que se registran más siniestros viales con víctimas fatales debido a que: i) es más común que las personas consuman alcohol, por lo que se conduce más en estado de embriaguez (alcohólica y no alcohólica); ii) las personas son más imprudentes en su forma de conducción, lo que se aprecia en algunas prácticas como conducir con exceso de velocidad, pasarse las señales de tránsito, no revisar espejos o puntos ciegos; iii) en general, en los fines de semana hay un mayor número de vehículos en las vías, lo cual hace que la probabilidad de sufrir un siniestro vial sea mayor.

En este contexto, se infiere que el perfil de los hombres en los siniestros viales con víctimas fatales es el de una persona joven, que participa en el siniestro como conductor, adoptando conductas característicamente más riesgosas, que se ven reflejadas en mayores fatalidades. En cuanto a las mujeres, su perfil es el de personas jóvenes, que participan principalmente como pasajeras o

peatonas, con comportamientos más precavidos cuando actúan como conductoras, lo que ocasiona menores índices de siniestralidad vial y de víctimas fatales que los observados en hombres.

Estos hallazgos coinciden con lo expuesto por Geldstein et al. (2011), quienes señalan que las principales víctimas y causantes de siniestros viales son los hombres jóvenes con comportamientos de riesgo más extremos, que responden al estereotipo masculino más competitivo y conflictivo. Adicionalmente, CNST (2018) y Ozkan et al. (2006), encuentran que los principales involucrados en siniestros viales con víctimas fatales son los adultos entre 30 y 44 años, seguidos por los jóvenes de 15 a 29 años. Para el caso de Colombia, este documento confirma que las víctimas fatales se distribuyen fundamentalmente entre los 15 y 44 años.

Además, los resultados presentados anteriormente son coherentes con lo estipulado por Aparicio et al. (2017) y CNST (2018), quienes argumentan que la tasa de muerte por millón de hombres relacionada con siniestros viales es superior a la tasa de mujeres, la cual en el caso colombiano es 5,02 veces mayor (por cada 100 mil habitantes). Los autores también comentan que el mayor número de las víctimas fatales son principalmente hombres, los cuales son más propensos a participar en un siniestro de tránsito y a quedar gravemente lesionados o fallecer.

En este sentido, como lo sostiene Bardelli et al. (2016), la masculinidad tradicional puede representar un peligro para la salud, pues los comportamientos asociados redundan en altas tasas de siniestros con víctimas fatales, incluso alcanzando niveles superiores a los que la OMS considera para catalogar un fenómeno como epidemia. Por lo anterior, es recomendable que la política en materia de seguridad y siniestralidad vial se ajuste considerando los patrones comportamentales que evidencian hombres y mujeres a la hora de conducir.

4.4.3 Reincidencia

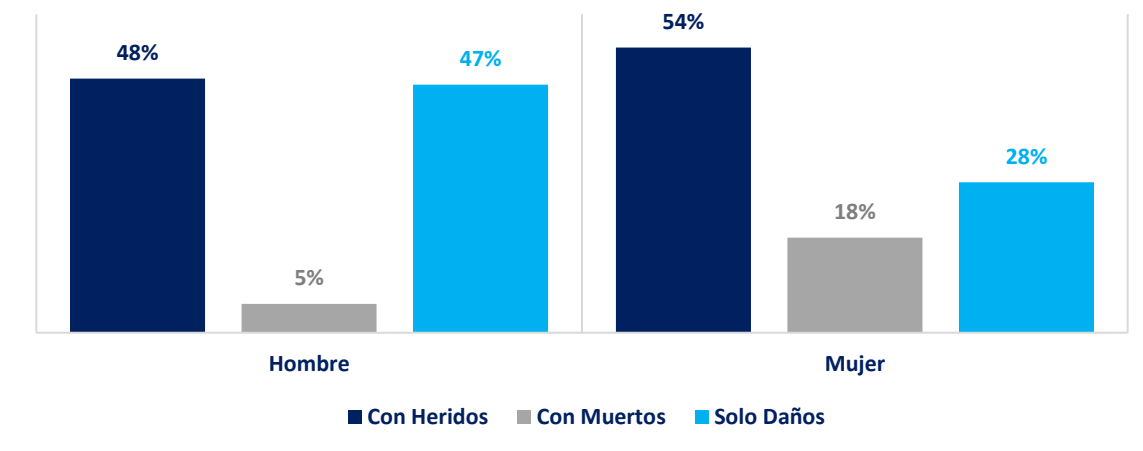
La reincidencia en siniestros viales (involucrarse en más de un siniestro vial), es un tema importante para el entendimiento de las conductas asumidas por hombres y mujeres que ocasionan los siniestros. Conocer la tasa de reincidencia nos aproxima en relación con “aprender la lección”, una vez han estado inmersos en algún siniestro de cualquier gravedad.

Esta sección realiza un análisis del nivel de reincidencia en siniestros la población de usuarios fallecidos, registrados en el INMLCF. De esta forma, a partir de la información en mención se analiza si las víctimas fatales en un siniestro en los años 2019 y 2020 habían estado antes, en algún momento en el tiempo, involucradas en algún siniestro vial registrado en el RUNT.

Los resultados muestran que para el año 2019, de las víctimas fatales por siniestros viales registradas, el 16,1% habían estado involucradas en un siniestro vial previo a su deceso. De este porcentaje, el 94% eran hombres y el 6% eran mujeres. Por tipo de gravedad, como se observa en el Gráfico 28, los hombres habían estado involucrados en siniestros viales principalmente con

heridos y sólo daños. En el caso de las mujeres, se habían visto involucradas principalmente en siniestros con heridos.

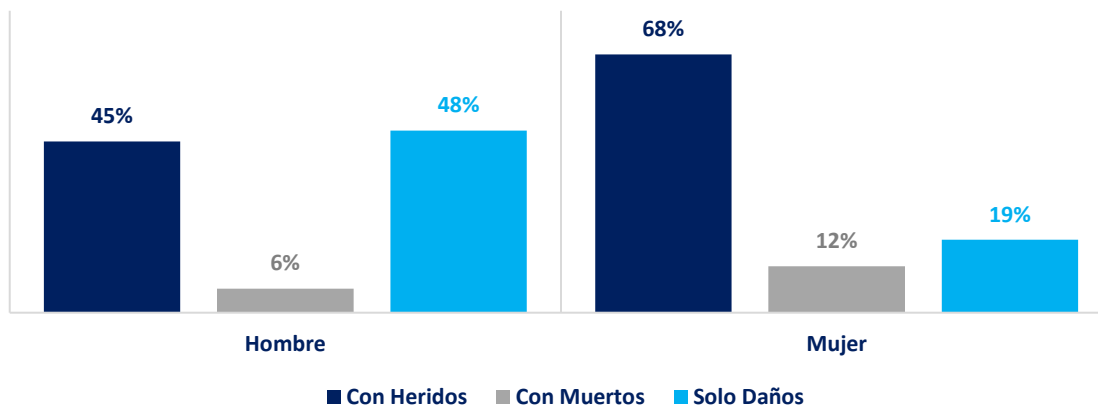
Gráfico 28. Distribución porcentual de las víctimas fatales reincidentes por sexo y gravedad del siniestro en 2019



Fuente: INMLCF (2022), RNAT (2022), cálculos ONSV.

Para el año 2020, el comportamiento fue similar. De las víctimas fatales por siniestros viales registradas, el 18,2% habían estado involucradas en un siniestro vial previo a su deceso. De este porcentaje, el 94,7% eran hombres, mientras que el 5,3% corresponde a mujeres. Por tipo de gravedad, como se observa en el Gráfico 28, los hombres habían estado involucrados en siniestros viales principalmente con sólo daños y con heridos. En el caso de las mujeres, se habían visto involucradas primordialmente en siniestros con heridos.

Gráfico 28. Distribución porcentual de las víctimas fatales reincidentes por sexo y gravedad del siniestro, 2020



Fuente: INMLCF (2022), RNAT (2022), cálculos ONSV.

Conclusiones y Recomendaciones

Según lo propuesto en la revisión de la literatura, el comportamiento característico del modelo de masculinidad tradicional se relaciona con la búsqueda de emociones fuertes, creencias, hábitos, así como con la tendencia a asumir riesgos y buscar nuevas sensaciones (Ozkan et al., 2006; Compromiso Vial, s.f), lo que se ha reflejado en que adopten prácticas que van en contra de la seguridad vial tales como superar los límites de velocidad o conducir de forma temeraria. También, esto incide en que participen más en los siniestros viales, y en las fatalidades derivadas de estos eventos. Lo anterior, se evidencia en los datos que se presentan a continuación y que fueron analizados en este documento:

- Durante los últimos once años (2010-2021), el número de hombres con licencia de conducción ha sido superior al de las mujeres, lo que evidencia un mayor nivel de exposición por parte de ellos. Sin embargo, esta brecha ha venido cerrándose al pasar de los años. Esto como consecuencia de un mayor nivel de inserción de las mujeres en la conducción, principalmente de motocicletas de bajo cilindraje al tener una participación mayoritaria en el tipo de licencia A1.
- Existe una amplia diferencia entre hombres y mujeres en términos de participación en las licencias de conducción expedidas, principalmente en las categorías de transporte público y de carga. Lo anterior, puede ser explicado por el hecho de que estas labores son tradicionalmente consideradas masculinas.
- El análisis del comportamiento en las vías a partir de la imposición de comparendos permite inferir que los hombres, por su mayor exposición, cometen más infracciones en comparación con las mujeres, al tiempo que son quienes tienen mayores tasas de reincidencia en siniestros viales. Sin embargo, la participación de las mujeres a lo largo de los años ha venido aumentando, situación que se refleja en el cierre de la brecha entre los sexos, considerados en términos del número de comparendos por cada 10 mil licencias de conducción activas. Este factor también se explica por una mejora en el comportamiento de los hombres en la vía, quienes han evidenciado una disminución en la imposición de los comparendos en los últimos tres años (2019 a 2021).
- Los hombres tienen una mayor incidencia en la siniestralidad vial en Colombia en comparación con las mujeres. Como se mencionó, el 92,9% de los hombres involucrados en un siniestro vial lo ha hecho en calidad de conductor. En el caso de las mujeres, el 67,2% de los casos se han visto involucradas en un siniestro vial como conductoras; sin embargo, si se analiza su rol a partir de los siniestros con heridos y fallecidos, este porcentaje se

reduce al 44,4%, siendo mayor la participación de las mujeres peatonas, acompañantes o pasajeras que se han visto involucradas en un siniestro vial.

- Lo anterior tiene estrecha relación con las víctimas fatales, pues la mayor parte de las personas fallecidas corresponden al rol de conductores en el caso de los hombres, y en el rol de peatonas o acompañantes en el caso de las mujeres.
- Los hombres están más implicados en siniestros viales de mayor letalidad. En efecto, a partir del análisis de la tasa de severidad, se observa que en los hombres esta es tres veces superior a la de las mujeres, es decir, están más involucrados en siniestros viales con fallecidos en comparación con las mujeres. Este hecho refleja su mayor proporción en las víctimas fatales, al representar el 81,2% de los casos.
- Los hombres son más propensos a reincidir en conductas de riesgo que propician directamente la ocurrencia de siniestros. Esto teniendo en cuenta que de los fallecidos de 2019 y 2020, alrededor del 18% fueron reincidentes al haberse visto involucrado previamente en otros siniestros viales. De estos, el 95% eran hombres que habían estado relacionados con siniestros con heridos o con solo daños.
- En línea con lo señalado previamente, la participación de los hombres en siniestros viales y en particular en aquellos en lo que se presentan fallecidos es considerablemente mayor en comparación con las mujeres. Sin embargo, es importante destacar que, como lo mencionan Svendby y Lilleaas (2019) y Walker et al. (2000), no debe entenderse que los hombres son individuos que por su condición biológica son inherentemente peligrosos, sino que son afectados por factores culturales, sociales e históricos, que moldean su comportamiento. En ese sentido, es recomendable que las medidas que se adopten para contener las cifras de siniestralidad vial superen el uso de etiquetas y en su lugar atiendan a las particularidades de los distintos géneros, en lo relativo a sus perfiles de riesgo, a sus contextos socioeconómicos y culturales, y a las diferencias comportamentales que se han evidenciado.
- Pese a que previamente se observó una menor cantidad de mujeres involucradas en los siniestros viales y en las fatalidades que se derivan de estos en relación con los hombres, hecho que es parcialmente atribuido a su menor nivel de exposición, es importante precisar que esta brecha se ha venido cerrando. Asimismo, el número de mujeres que cometen infracciones de tránsito es cada vez mayor. Lo anterior, señala que, aunque persisten las diferencias, estas se están haciendo menos marcadas y se está configurando un perfil de riesgo distinto para las mujeres. Este nuevo comportamiento coincide con el cambio en los roles de género que se ha experimentado en los últimos años en las distintas actividades socioeconómicas y culturales en las que se desenvuelven hombres y mujeres.

- En consecuencia, es importante que, desde las entidades y organismos territoriales de tránsito y transporte, se considere el aumento progresivo que las mujeres han registrado en términos de su participación en las vías y en la siniestralidad vial. Por lo que, en sus planes locales de seguridad vial se recomienda incluir el enfoque de género, entendiendo el comportamiento y la conducta diferencial que adoptan hombres y mujeres en las vías para tener un mejor punto focal en las acciones estratégicas que pudieran implementarse.

Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2019). Análisis de Género de los Datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). Tomado de: <https://ansv.gov.co/observatorio>.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2019). Hipótesis de causas probables en los siniestros viales de Colombia. Tomado de: <https://ansv.gov.co/observatorio>.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2020. Tomado de: <https://ansv.gov.co/observatorio>.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial – Argentina (2021) Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina. Tomado de: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf
- Aparicio, F., Arenas, B., Mira, J., Páez, J. & Furones, A. (2017). Mujeres conductoras en España. Implicación en accidentes de tráfico y comparación con los conductores varones. Tomado de: <https://revista.dgt.es/images/DOC.-MUJERES-VERSION-FAI-REV4.pdf>.
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) (2019). Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Estudio del sector, Vol.2 Tomado de: [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf).
- Bando de Desarrollo de América Latina (CAF) (2015). La motocicleta en América Latina, caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. Tomado de: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/754/CAF%20LIBRO%20motos%200digital.pdf>.

- Banco Interamericano de Desarrollo (2020). “Este trabajo es solo para mujeres y este es solo para hombres”. Tomado de: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/este-trabajo-es-solo-para-mujeres-y-este-es-solo-para-hombres/>.
- Bardelli, M., Szczyry, R. & Verdaguer, F. (2016). “El género un factor determinante en la siniestralidad vial” – XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRANSITO. Tomado de: <http://congresodevialidad.org.ar/congreso2016/TRA/TRA-031.pdf>.
- Bergdahl, G. (2005). Sex differences in attitudes toward driving: A survey. *The Social Science Journal*. Volume 42, Issue 4, 2005, Pages 595-601. Tomado de: <https://doi.org/10.1016/j.soscij.2005.09.006>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2013). Siniestralidad vial en América Latina y el Caribe: desempeño reciente y desafíos futuros. Boletín FAL, Edición N°322, número 6. Tomado de: www.cepal.org/transporte.
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2018). Informe trienal: perspectiva de género en la siniestralidad de tránsito en Chile 2016-2018. Tomado de: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2020/03/Informe-de-G%C3%A9nero-2016-2018.pdf>.
- Compromiso Vial (2011). Compromiso por la seguridad vial desde un enfoque de género debates y desafíos. Tomado de: <http://www.compromisovial.org.ar/investigaciones>.
- Farapi S.L. (2009). Siniestralidad vial y Género. Tomado de: https://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/es_def/adjuntos/9_siniestralidad_vial_y_genero.pdf.
- Geldstein, R.; Di Leo, P.; Ramos, S. (2011). Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos aires Physis. Revista de Saúde Coletiva, vol. 21, núm. 2. Tomado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=400838232019>.
- Granada, I., Urban, A., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, P., Montes, L. & Caldo, A. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte”. Tomado de: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte>.
- Inter-agency Network for Education in Emergencies (INEE) (2010). INEE Pocket Guide to Gender. Tomado de: <https://inee.org/resources/inee-pocket-guide-gender>.

- La Caja (2021). Seguridad vial con perspectiva de género: el rol de la mujer con los medios de transporte y la movilidad sustentable. Tomado de: https://seguros.lacaja.com.ar/sites/default/files/2021-12/INFORME_1.pdf.
- Mast, M., Sieverding, M., Esslen, M., Graber, K. & Jancke, L. (2008). Masculinity causes speeding in young men. *Accident Analysis & Prevention, Volume 40, Issue 2*. Tomado de: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.09.028>.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2015). The 2013–2014 national roadside survey of alcohol and drug use by drivers. Tomado de: https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/812362_2013-2014_nrs_alcoholresults.pdf.
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2010) Sistema de Datos. Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Tomado de: <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Manual%20de%20Seguridad%20Vial%20para%20Decisores%20y%20Profesionales.pdf>
- Organización Panamericana de la Salud (PAHO) (2009). Elementos para un análisis de género en las estadísticas de salud para la toma de decisiones”. Tomado de: <http://new.paho.org/hq/dmdocuments/2009/GBA-ESP.pdf>.
- Ozkan, T., Lajunen, T. and Summala, H. (2006). Driver Behaviour Questionnaire: A Follow-Up Study. *Accident Analysis & Prevention, 38, 386-395*. Tomado de: https://www.researchgate.net/publication/7457730_Driver_Behaviour_Questionnaire_A_follow-up_study.
- United Nations Sexual and Reproductive Health Agency (UNFPA) (2014). Methodological Guidelines for the Gender Analysis of National Population and Housing Census Data. Tomado de: <https://www.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/141006-UNFPA-GenderManual2014-02-SCREEN.pdf>.
- Walker, L., Butland, D. & Connell, R. (2000). Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education. *The Journal of Men's Studies, Vol. 8, No. 2, pp. 153-169*. Tomado de: [doi/pdf/10.3149/jms.0802.153](https://doi.org/10.3149/jms.0802.153).

5. Anexos

Anexo I. Definiciones

Las definiciones de siniestralidad vial empleadas en este documento se basan en lo estipulado en el Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial de 2020 elaborado por la ANSV (2021), en la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2010), en la Ley 769 de 2002, en el Decreto 1079 de 2015 en lo referente al sector transporte y en otras entidades internacionales. Se relacionan a continuación:

- **Siniestro vial:** son los sucesos que involucren al menos un vehículo en movimiento, que ocurran en vía pública o privada y que ocasionan daños a personas, animales o bienes involucrados en el evento. Siguiendo a la OMS se emplea este término para los hechos de tránsito que pudieron ser evitados y prevenidos bajo los principios de corresponsabilidad y autorregulación. Se excluyen los suicidios, excepto si se causan lesiones a otro(s) usuario(s), los actos terroristas o los incidentes relacionados con transporte acuático (ANSV, 2021; ANVS-Argentina, 2021).
- **Víctima fatal por siniestro vial:** se considera víctima fatal a aquella persona que fallece por causa de un siniestro vial de inmediato o dentro de los (30) primeros días de su ocurrencia, exceptuando suicidios (OMS, 2010; ANSV, 2021; ANVS-Argentina, 2021).
- **Lesionado grave por siniestro vial:** todas las personas que estuvieron en un siniestro vial y que como consecuencia de este requieran hospitalización de al menos 24 horas (que no sea de observación) o atención especializada por haber sufrido daño físico o mental, también se incluyen a aquellas a las que se les haya generado una incapacidad de 3 días por causa del siniestro (ANSV, 2021; ANVS-Argentina, 2021).
- **Lesionado por siniestro vial:** cualquier persona que haya sufrido daño físico o mental y que requiera atención en salud como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial (ANSV, 2021; ANVS-Argentina, 2021).
- **Peatón:** persona que transita a pie o por una vía (Ley 769 de 2002). Se incluyen: todas las personas que haciendo uso de su propia fuerza empujan, jalan o sostienen un vehículo (incluidas ayudas técnicas para la movilidad). También se incluyen todas las personas que se movilizan en patines, patinetas, monopatines o similares y que no tengan otro tipo de propulsión distinta a la propia fuerza de la persona (ANSV, 2021).
- **Usuario de bicicleta:** conductor o acompañante de vehículo de carretera que tiene dos o más ruedas y en general es impulsado únicamente por la energía de la persona que lo monta, en particular por medio de un sistema de pedales, una palanca o un manubrio (OMS,2010; Ley 769 de 2002).
- **Usuario de motocicleta:** Una motocicleta es un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante (Ley 769 de 2002). El usuario, refiere a toda persona, conductor o acompañante, que se desplace en un vehículo del tipo motocicleta o semejante (ANSV, 2021).

- **Usuario de Vehículo individual:** Toda persona, conductor o acompañante, que se desplace en un vehículo diseñado para el transporte de pasajeros con una capacidad de transporte igual o menor a nueve personas incluyendo el conductor (ANSV, 2021).
- **Usuario de Transporte de pasajeros:** Toda persona, conductor o acompañante, que se desplace en un vehículo diseñado para el transporte de pasajeros con una capacidad de transporte mayor a nueve pasajeros incluyendo al conductor (ANSV, 2021).
- **Usuario de Transporte de carga:** Toda persona, conductor o acompañante, que se desplace en un vehículo diseñado para el transporte de carga (ANSV, 2021).

Anexo 2. Tasas calculadas

- **Tasa de comparendos:** número de comparendos por cada 10 mil personas licencias de conducción activas para el género s en el periodo t . Es importante aclarar que la información se presenta por sexo biológico: hombre y mujer.

$$\frac{\text{Número de comparendos}_{ts}}{\text{Personas con Licencias de conducción activas}_{ts}} * 10.000$$

- **Tasa de severidad:** número personas involucradas en siniestros con fallecidos para el género s en el periodo t , respecto al total de personas involucradas en siniestros para el género s en el periodo t . Es importante aclarar que la información se presenta para dos géneros: hombres y mujeres.

$$\frac{\text{Personas involucradas en siniestros con fallecidos}_{ts}}{\text{Personas involucradas en siniestros viales}_{ts}} * 1000$$

- **Tasa de mortalidad:** es la relación entre el número de víctimas fatales ocurridas en el periodo de tiempo t y para el género s , respecto al total de habitantes en el periodo de tiempo t para el género s . Es importante aclarar que la información se presenta para dos géneros: hombres y mujeres.

$$\frac{\text{Víctimas fatales}_{ts}}{\text{Habitantes}_{ts}} * 100.000$$

Anexo 3. Infracciones relacionadas con la Seguridad Vial

Las infracciones de la seguridad vial estudiadas en este informe se relacionan a continuación:

- C31: No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
- C24: Conducir motocicleta sin observar las normas.
- C29: Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
- C35: No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en determinados plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las condiciones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado.
- D01: Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor que tenga licencia de conducción.
- D02: Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
- D03: Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre la imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito (CNT).
- D04: No detenerse ante luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.
- D06: Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados. En caso de motocicletas se procederá a la inmovilización hasta tanto no pague la multa o la autoridad competente decida la imposición (artículos 135 y 136 del CNT).
- D07: Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando ponga en peligro a las personas o cosas y que constituya conductas dolosas o altamente imprudentes. En caso de las motocicletas se inmovilizarán hasta tanto pague la multa.
- D08: Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañadas, en las horas y circunstancias señaladas, además el vehículo será inmovilizado cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
- D09: No permitir el paso de los vehículos de emergencia, ambulancias, cuerpo de bomberos, socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril detener el vehículo cuando anuncie su presencia por medio de luces sirenas campanas.
- D10: Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a 60km por hora. En las carreteras nacionales en ningún caso la velocidad podrá ser superior a 80km por hora.
- H03: El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.
- Todas las F: Conducir en estado de embriaguez, con grado n y n reincidencia.

Anexo 4. Víctimas fatales según día de la semana y hora

Tabla 1. Víctimas fatales mujeres según día de la semana y hora, 2021

Hora/Día	Hombre							Total
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	
00:00 a 02:59	61	14	16	28	38	44	81	282
03:00 a 05:59	55	25	18	33	41	58	91	321
06:00 a 08:59	38	38	47	38	33	27	57	278
09:00 a 11:59	33	33	29	42	25	36	42	240
12:00 a 14:59	36	39	26	38	47	42	54	282
15:00 a 17:59	53	47	51	51	45	71	75	393
18:00 a 20:59	59	57	49	57	69	119	143	553
21:00 a 23:59	39	27	46	61	70	83	84	410
Sin información	442	314	300	367	415	556	821	3.215
Total general	816	594	582	715	783	1.036	1.448	5.974

Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV.

Tabla 2. Víctimas fatales hombres según día de la semana y hora, 2021

Hora/Día	Mujer							Total
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	
00:00 a 02:59	13	1	3		4	11	25	57
03:00 a 05:59	9	7	10	4	6	5	17	58
06:00 a 08:59	18	16	5	15	12	10	5	81
09:00 a 11:59	8	9	14	5	14	15	19	84
12:00 a 14:59	14	12	9	11	6	18	15	85
15:00 a 17:59	17	16	14	9	11	7	22	96
18:00 a 20:59	14	13	14	14	13	18	19	105
21:00 a 23:59	8	4	5	7	10	17	13	64
Sin información	110	57	78	68	76	105	138	632
Total general	211	135	152	133	152	206	273	1.262

Fuente: INMLCF (2022), cálculos ONSV.