

eP Cosas de la vida

SOCIEDAD

La condición de género en la seguridad vial

Las mujeres conducen mejor que los hombres

Las automovilistas son el 41% de los conductores, pero solo el 9% de los muertos en accidente

Elas fallecen más cuando viajan como pasajeras y ellos pierden más la vida si llevan el volante



CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

Seguro que conducía a una mujer. Déjala pasar, que es una mujer. Mujer tenía que ser. Las mujeres no saben aparcar. Mujer al volante, peligro constante. Quizás porque el mundo del motor ha sido siempre terreno abonado por y para el hombre, o porque los tópicos de género son los más difíciles de derribar, la cultura popular, la de la calle, quiere que ellas sean conductoras de segunda; una amenaza con ruedas. Son habladoras. No porque la igualdad deba imperar, que también, sino porque todo ese refranero, esos dimes y diretes, son mentira. Lódice la estadística. Lo confirman los números: las conductoras son el 41% del censo de automovilistas pero suponen solo el 9% de las víctimas mortales en la carretera, y su tasa de riesgo de sufrir un accidente es seis veces inferior a la de los varones.

En el Foro de Seguridad Vial de Barcelona, organizado por el ayuntamiento de la capital, el RACC re-

lizó hace dos semanas una ponencia de llamativo título: *Feminizar la conducción, ¿por qué no?*. La presentación no apeló al alucha de sexos. Ni se habló de derechos o injusticia social. Lo que hizo el economista Ton Lladó es poner sobre la mesa hechos irrefutables que demuestran que las mujeres son más prudentes, menos competitivas, más sosegadas, más conscientes del peligro y los riesgos del automóvil y más comprometidas con el cumplimiento de las normas.

MÁS MOVILIDAD La reflexión llega, además, en un momento crítico, cuando la movilidad privada está creciendo y, con ella, el número de siniestros. Catalunya ya superó a mediados de septiembre los muertos en accidente de todo el 2014 (140). Hoy son más de 160, un 23,5% más que el año pasado.

Los nuevos carnetistas juegan a favor de la ponencia de Lladó, ya que, según la DGT, desde el 2008 el número de conductoras novatas supera por mucho al de conductores novatos, hasta el punto de que en el 2014 se

perdieron 50.000 permisos masculinos y se ganaron unos 80.000 con nombre de mujer. En 1990 ellas eran el 30% de los pilotos. Ahora suponen el 41% (10,8 millones) de un censo de 26 millones de conductores.

Son el 41% del total pero al volante las mujeres representan solo el 9% de las víctimas mortales. En el 2014 perdieron la vida 104 conductoras y 1.043 conductores. Esto significa que la tasa de riesgo es seis veces superior si es un hombre el que lleva el vehículo; mientras que este mismo dato, aplicado a las víctimas totales, tengan el papel que tengan en el accidente, se reduce a 3,3. Si se aplica a los pasajeros, la tasa de riesgo es similar, mientras que en los peatones, la masculina dobla la femenina.

Los datos también demuestran que las mujeres mueren más como pasajeras, sobre todo partir de los 64 años -aunque la tasa de riesgo es superior entre los 18 y los 20 años-, y que los hombres fallecen principalmente como conductores. Resulta inquietante, sin embargo, el estudio sobre los heridos graves. En los

El 27% de las multas de tráfico se imponen a las conductoras

Según la DGT, el 27% de las sanciones impuestas en España las reciben mujeres. Solo dos de las multas más comunes superan el límite del 30%: saltar un ojal al paso, 33%, y, sobre todo, frenar sin justificación, que llega hasta casi el 42%. Este último dato vendría a demostrar que las mujeres son más conductoras urbanas. En el área metropolitana de Barcelona, el 52,2% de las mujeres y el 46,9% de los hombres se mueven a pie o en bici; el 27,6% y el 21,3% usan el transporte público y el 20,2% y el 31,8% optan por el transporte privado, coche o moto. Ellas usan transportes más sostenibles y van más apie. De ahí que deba aplicarse el factor de corrección a todos los datos.

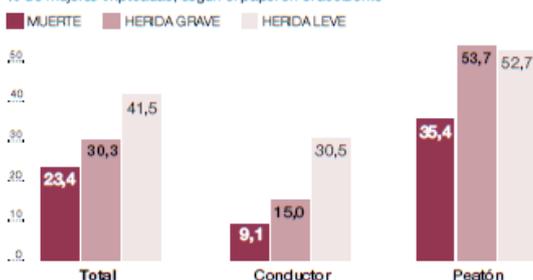
últimos tiempos ha crecido el porcentaje de mujeres, hasta representar el 30%, el nivel más alto en ocho años. Así, el riesgo de resultar herido grave es 2,4 veces superior en hombres, muy por debajo del registro de fallecidos. Si se toma solo el estudio de conductores heridos graves, las mujeres son el 15%, y el riesgo es aquí cuatro veces superior.

A todos estos datos hay que aplicar un factor de corrección que el RACC estima entre el 1,6 y 1,8, habida cuenta de que ellas recorren de media el 25% menos de kilómetros que ellos. Esto mantendría las distancias muy significativas en la mayoría de los valores, pero acercaría de manera preocupante los de, por ejemplo, heridos graves. También la de heridos leves, que en el último lustro ha crecido más entre las que entre ellos, hasta el punto de que representan el 41,5%, sean conductoras, pasajeras o peatones.

En el balance absoluto de riesgos por género se demuestra hasta qué punto el rol es importante. Llama la atención las enormes diferencias en

GRAVEDAD DE LOS ACCIDENTES Y CONSECUENCIAS

% de mujeres implicadas, según el papel en el accidente



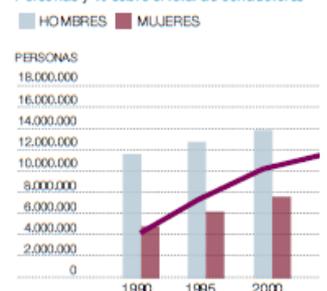
CONDUCTORES MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

Número de personas y %



PRESENCIA DE LA MUJER COMO CONDUCTORA

Personas y % sobre el total de conductores



GRAN BARCELONA ▶ La oferta navideña de la plaza de Catalunya convence → P. 44



DISTRITOS ▶ Vuelve la antigua costumbre de regalar vino por Navidad → P. 48

<<<<

El sueño del volante

Maria, con 80 años, y 45 transcurridos desde que obtuviera el carnet, continúa conduciendo su propio vehículo ≡ «**Vete a lavar los platos**», le soltaban en los primeros años en las carreteras

C. M. D.
BARCELONA

Enric no lo veía muy claro. Pero ella insistió en que quería cumplir su sueño. Un sueño literal: «**Me veía a mí misma conduciendo**». Fue así como en 1970 se presentó en Montjuïc para pasar el examen y obtener el carnet. Tenía 33 años. «**Sácatelo al primera, porque si no ya no lo conseguirás**», le dijo su esposo, que no era un derroche de confianza. Con 80 años, esta vecina de La Garriga (Vallès Oriental) gusta de ponerse al volante cada día. Es algo que le encanta, y por eso se presta para llevar a cualquier familiar o amiga. «**Al aeropuerto, a Barcelona, a Vic... a dónde haga falta**».

Maria Pujol Pladevall ha tenido que aguantar impertinencias de todo tipo. Algunos conductores han premiado su extrema prudencia con comentarios de indudable mal gusto. «**Me decían que me apartara de la carretera y que me fuera a lavar platos a la cocina**». Quizás lo de fregar la vajilla también lo hacía, y a mucha honra, pero lo que está claro es que María, esta María, no se hacía a un lado. Tras 45 años con el carnet en el bolsillo, puede hablar sobre los hábitos de conducción ajenos con cierto conocimiento empírico. Dice que los hombres corren mucho, siempre parece que tengan prisa, «como si estuvieran en una carrera desde que salen de casa».

Su esposo, al que perdió hace 22 años un 14 de febrero, le dejaba conducir muy a menudo. «**Si vamos a una fiesta, él llevaba el coche a la ida y yo, a la vuelta. Fue así como me acostumbré a no beber nada de alcohol. Bueno... solo en los brindis, y un dedo, que me**

JOSIP GARCIA



▶▶ **Decidida** ▶ María Pujol, al volante de su coche, en La Garriga.

«El día que no me permitan seguir llevando el coche tendré un gran bajón», confiesa

sienta mal. Cuando iba a Barcelona, en aquellos primeros años, su esposo no le permitía entrar en la ciudad. Debía aparcar en Sant Andreu, en Fabra i Puig, y seguir en metro. Quizás creía, siempre bajo el prisma de la protección, que aquella era demasiada jungla vial para su María.

No había en tiempos de blanco y negro muchas mujeres al volante. Tal fue su emoción cuando le dijeron que había aprobado y que podía irse, que en cuanto se bajaron todos del vehículo, ella se tomó la invitación al pie de la letra. Y se fue. Con

el coche de la autoescuela. Recorridos unos metros, poseída por la ilusión, miró por el retrovisor y vio a su profesor con los brazos levantados. «**¿Pero dónde collons ves?**», le dijo tras dar la vuelta. Al parecer, el maestro, cuenta María, era mucho de incluir *collons* en sus frases.

Sometidas

El hombre, a su modo de ver, sigue siendo el «**señor de la casa**». «**Muchas mujeres se someten a lo que diga su marido**», asegura. Eso, añade, se traslada al coche y al modo de conducir. Incluso alguna vez se le ha escapado un «**mujer tenía que ser**» si ha encontrado una conductora con problemas para aparcar. Su trayectoria le lleva a la conclusión de aquello de que las mujeres «**son más prudentes, pero también más torpes**». «**Que conste, yo aparco muy bien, nada de ir dando golpecitos hasta encajar el coche**».

En este casi medio siglo solo ha tenido un percalce. Sucedió hace siete años y no se olvida de aquel día porque le llevaba a bordo a uno de sus nietos. Se le corta la voz cuando lo explica. Se despidió hablando con el pequeño y se pasó un semáforo en rojo. Con fiabilidad sin faltar alguna que fue culpa suya. Nada que objetar. Por suerte, nadie se hizo daño. Años atrás siempre había dicho que la gente no debería conducir a partir de los 80 años. Pero hoy, a la fuerza, puntualiza aquella declaración: «**Aún me veo capacitada, pero sí hace falta mucho más control, porque ves gente que está muy mal, que casi no pueden ni andar y siguen conduciendo**». «**El día que no me lo permitan, tendré un bajón muy grande**», con parte. ≡



FERRAN NADÉU

trés conductor o peatón. En el primer apartado, son los hombres los que copan el porcentaje de muertos y heridos leves y graves. En el segundo, las mujeres despuntan cuando no hay fallecimiento del afectado.

VARIABLES / Cabría, ante el grosor de datos, un análisis detallado de los kilómetros hechos por unos y otros, el reparto modal (tipo de transporte usado) o el ámbito territorial. De un estudio pormenorizado se podría ajustar más en el porcentaje, afinar más en ese factor de corrección. Sería más riguroso, pero no cambiaría el hecho de que las mujeres, según los números, son más prudentes.

Lo demostró también el informe SARTRE, la macroencuesta a 21.000 personas de 19 países europeos, que evidenció que las conductoras son claramente más exigentes y responsables ante la normativa. A la pregunta de si endurecerían las penas por exceso de velocidad, con su modo alcohol y uso del móvil, entre otras, ellas su peran de largo a los hombres a favor de leyes más restrictivas. ≡

CONDUCTORES HERIDOS GRAVES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO



VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

