

XVII CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD Y TRANSITO

TITULO

“EL GÉNERO UN FACTOR DETERMINANTE EN LA SINIESTRALIDAD VIAL”

AUTORES

BARDELLI, MARIA GUADALUPE

SZCZYRY, ROMINA

VERDAGUER, FERNANDO

Dirección Postal:

**Don Bosco 3859 1º “4”,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

Celular:

15-5177-3113

15-5662-7923

15-5176-9339

Correo Electrónico:

guadalupebardelli@msn.com

rominaszc@yhao.com.ar

ferver2016@gmail.com

El presente trabajo tiene por objeto analizar la relación existente entre la tasa de siniestralidad vial, y el género de los conductores. Diversos estudios a nivel mundial señalan que existe una relación directa entre el género del conductor y los índices de siniestralidad en similares exposiciones al riesgo. Sin embargo, el tema del género en la conducción, y particularmente en la siniestralidad vial, ha sido soslayado en los últimos años. Esta realidad nos impulsa al presente análisis y a priorizar el género como un elemento determinante en la siniestralidad vial.

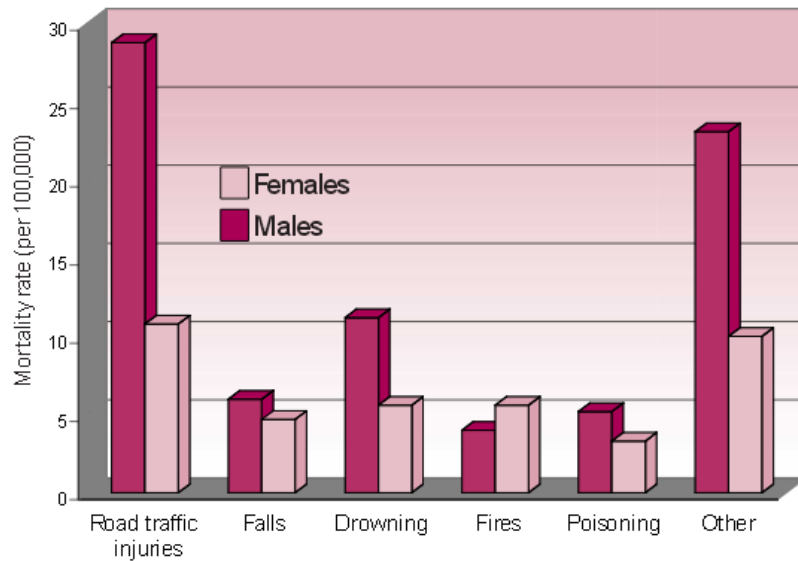
El Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito estima que los traumatismos causados por hechos de tránsito serán la tercer causa de morbilidad mundial en el año 2020¹. A su vez, el citado informe sostiene que los traumatismos producidos por incidentes de tránsito entre vehículos motorizados son, para el grupo poblacional de entre 15 y 29 años, la segunda causa que produce muertes, a pesar de tener probablemente, más reflejos en la conducción.

La mayor parte de estas muertes se produce en países en desarrollo. Si se aplica una visión desde el género, a nivel mundial, las lesiones y muertes producidas por hechos de tránsito son mayores entre los hombres, para cada categoría de víctimas por hechos de tránsito. Puntualmente, los hombres en comparación con las mujeres, triplican la tasa de mortalidad por colisiones de tránsito, lo que representa la mayor diferencia por sexo en indicadores de mortalidad provocados por causas no intencionales².

¹ Informe Mundial sobre la Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud (OMS), 2004.

² Gender and Road Traffic Injuries, Gender and Health, January 2002.

Cuadro 1. Mortalidad global por lesiones no intencionales



Fuente: Injury – A leading cause of the global burden of disease. WHO, 1999.

Esto no significa que los conductores masculinos sean absolutamente responsables de los índices de siniestralidad vial. No es el objetivo de este trabajo generalizar sobre los comportamientos de cada género pero si identificar determinadas conductas o actitudes que conllevan a disminuir el riesgo vial. El tránsito no es sólo un proceso técnico, sino también socio-cultural.

Un reporte de la Organización Mundial de la Salud reconoce las diferencias entre hombres y mujeres conductores y llama a desarrollar políticas diferenciadas en áreas relevantes. El Informe³, señala que “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”.

Las diferencias entre hombres y mujeres conductores en términos de tasas de siniestralidad son evidentes tanto en Estados Unidos como diversos países de Europa, Asia, y África, siendo los

³ Gender and Road Traffic Injuries, WHO, 2002.

hombres un grupo de mayor riesgo respecto de las mujeres. Hay mucha evidencia que demuestra que los hombres, y en particular, los hombres jóvenes, tienden a tener conductas más agresivas en comparación con las mujeres en la mayoría de las culturas y ellos expresan esta agresión en una forma directa. Esto tiene un impacto muy importante en la conducción incitando a un comportamiento más competitivo y hostil, y en consecuencia, incrementando las posibilidades de sufrir un incidente de tránsito. Asimismo, los niveles de no cumplir con la normativa son más altos en los hombres que en las mujeres, manifestándose en una mayor frecuencia de violación de luz roja, exceso de velocidad permitida, control del tránsito, control de alcoholemia, etc.

A continuación, se analizan datos estadísticos de la Unión Europea, Estados Unidos y América Latina que permiten determinar una relación directa entre género y siniestralidad vial, además de confirmar que es un fenómeno que se repite en otros colectivos de conductores y en otros países.

En la Unión Europea, en el período 2001-2011, se registraron aproximadamente 471.000 víctimas fatales por colisiones de tránsito, de las cuales 358.000 o un 76% fueron de sexo masculino y 113.000 o un 24% fueron de sexo femenino. En este decenio, las víctimas fatales masculinas ocurridas por colisiones en el tránsito se redujeron un 5,8% para el período 2001-2011, mientras que en promedio, la tasa de mortalidad del sexo femenino, se redujo en un 6,1% para el mismo período. Esto significa que en la Unión Europea, las mujeres fallecidas por colisiones en el tránsito lograron reducir un poco más rápido que los hombres su tasa de mortalidad, un 6,1% contra un 5,8%, respectivamente.

En el año 2011, en la Unión Europea más de 30 mil personas resultaron víctimas fatales por colisiones de tránsito, de las cuales 7.200 eran mujeres y 23.200 eran varones. Mientras que las mujeres constituyen el 51% de la población total de la Unión Europea, sólo representan el 24% de las víctimas fatales producidas por hechos de tránsito. Por su parte, mientras la población masculina representa el 49% del total, estos representan el 76% de las víctimas fatales ocurridas por colisiones.

Este porcentaje se ha mantenido relativamente estable desde el año 2001, pero en el mismo período, la tasa de mortalidad femenina por colisiones se redujo 4 veces más que la de los hombres.

Si se toma en cuenta como indicador el número de víctimas fatales por millón de habitantes por género, en la Unión Europea, mueren en la carretera 95 hombres cada 1 millón de habitantes masculinos, comparado con 28 mujeres cada 1 millón de habitantes de género femenino. En este sentido, los hombres triplican la tasa de fatalidad en carreteras de la Unión Europea respecto de las mujeres. En toda Europa, las mujeres tienen una tasa de mortalidad por colisiones de tránsito un tercio menor comparada con los hombres.

Algunos estudios señalan que si todos los usuarios de la vía pública utilizaran la misma como lo hacen las mujeres en sus respectivos países, la tasa de siniestralidad vial en la UE se reduciría en un 20%.

La seguridad de las mujeres y de los hombres en la vía pública se expresa en términos de mortalidad. Algunos analistas afirman que resulta necesario contemplar la cantidad de horas de conducción, aduciendo que la mayor tasa de mortalidad masculina se debe particularmente a la mayor exposición de los hombres al volante. La verdad es que la estimación del tiempo que pasan o están expuestos al tráfico tanto la población masculina como femenina no se encuentra disponible en todos los países, pero lo importante y que cabe destacar, es que incluso en aquellos con información disponible como Suecia, Holanda e Inglaterra, muestran que la diferencia en la tasa de mortalidad entre mujeres y varones permanece igual incluso luego de considerar que el hombre pasa un mayor tiempo en la vía pública.

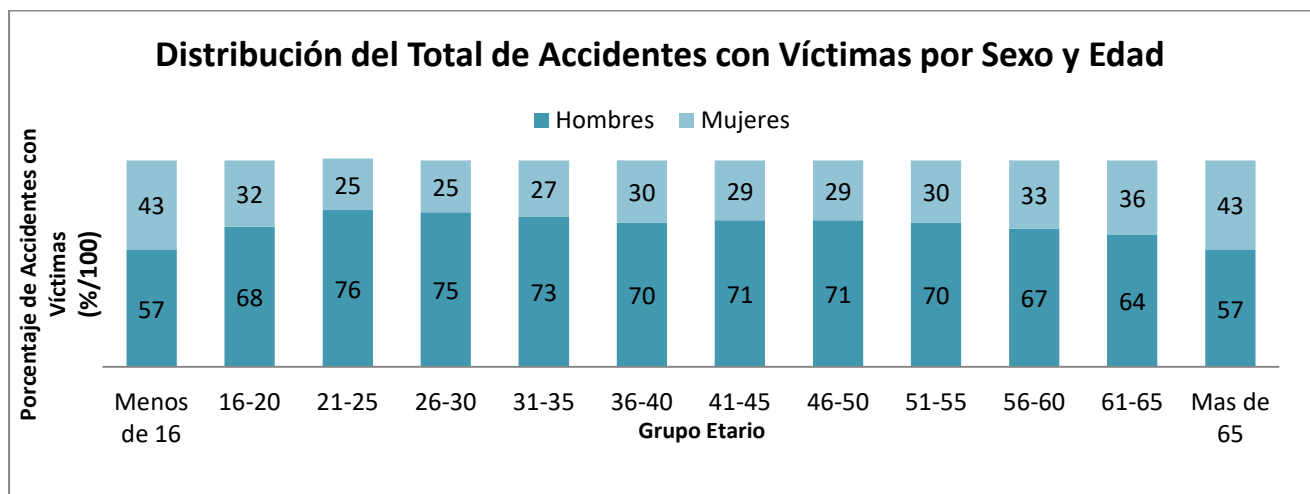
En España, que es uno de los países de la UE, que desde 2001 ha reducido drásticamente el número total de víctimas fatales de ambos géneros, en el año 2014, se registraron un total de 1.688 víctimas fatales, de las cuales un 76% eran hombres (1.290) y un 24% (398) mujeres. Para el total de las vías, la tasa de fallecidos por millón de habitantes por sexo fue de 56 para los hombres y 17 en el caso de las mujeres. El índice de letalidad de los hombres es 1,7, el doble que el de las mujeres; siendo en las vías interurbanas las diferencias mayores.

En términos generales, en igual rango etario, las mujeres en España sufren menos colisiones de tránsito en comparación a los hombres. La diferencia más importante se da en el rango de menores de 30 años, donde los hombres presentan un 25% más de siniestralidad que las mujeres del mismo rango etario. Asimismo, un estudio señala que la gravedad de los accidentes en los cuales está involucrado un hombre, es más grave en comparación con los de las mujeres. Algunos tienden a explicar esto, en función también del tipo de vehículo que eligen las

mujeres y los hombres, diferenciándose en que las primeras optan por unidades más nuevas, más baratas y con menores prestaciones y capacidades que los hombres.

En Estados Unidos, para el período 1996-2005, la tasa de víctimas fatales por colisiones de tránsito representó un 32% para el sexo femenino, mientras que para el sexo masculino alcanzó un 68%⁴. Mientras que, durante el decenio 1996-2005, se observa una relación directa entre crecimiento de la población masculina y la tasa de mortalidad de los hombres por hechos de tránsito, en el caso de las mujeres se observa un incremento de la población femenina y una reducción de las víctimas fatales mujeres por hechos de tránsito. Es decir, mientras la población creció a un promedio de 1,2% en estos diez años (1996-2005), las muertes por hechos de tránsito crecieron un promedio de 0,4% por año, de 42.065 en 1996 a 43.443 en 2005, lo que se debe particularmente, a un incremento del 0,8% en víctimas fatales masculinas por accidentes por año, pasando de 27.976 en 1996 a 30.125 en 2005. Por el otro lado, se observa que las muertes de mujeres han decrecido un 0,7% al año, pasando de 13.962 en 1996 a 13.058 en 2005.⁵

Cuadro 2. Distribución del Total de Accidentes con Víctimas por Sexo y Edad, Estados Unidos, 1996-2005.



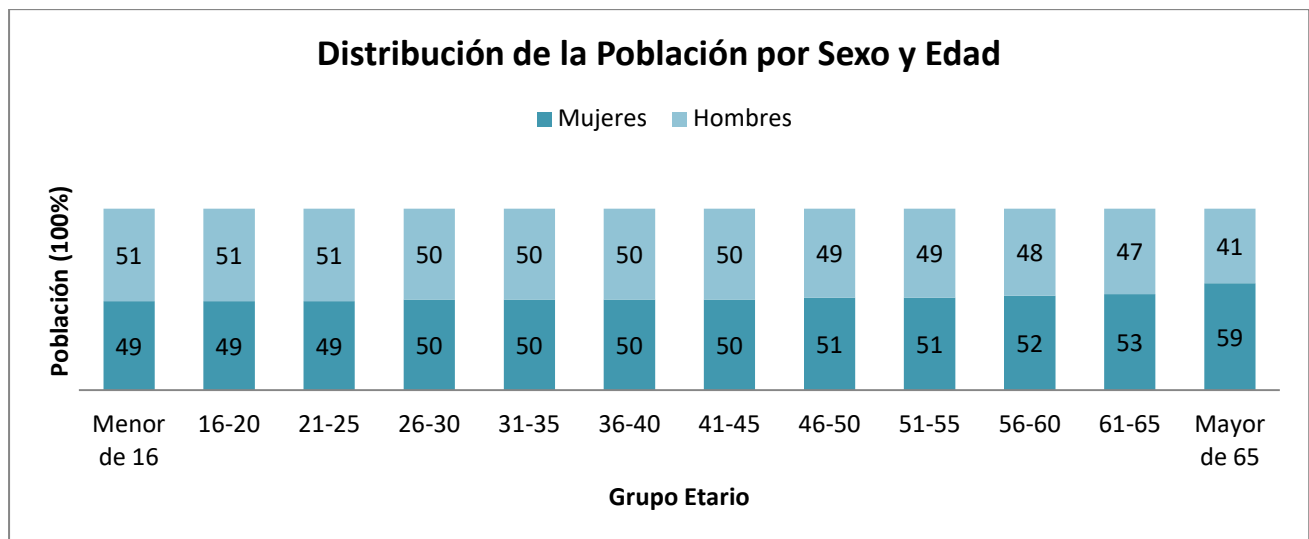
Fuente: Elaboración propia en base a FARS 1996-2005 (Final), 2006 ARF.

⁴ Comparison of Crash Fatalities by Gender and Year from 1996 to 2005, Traffic Safety Facts, NHTSA, Mayo 2007.

⁵ Comparison of Crash Fatalities by Gender and Year from 1996 to 2005, Traffic Safety Facts, NHTSA, Mayo 2007.

Las víctimas fatales por colisiones de tránsito son superiores en el sexo masculino respecto del género femenino por todos los grupos de edad, mientras que la población masculina es igual o se encuentra por debajo de la población femenina.

Cuadro 3. Distribución de la Población por Sexo y Edad, Estados Unidos, 2007.



Fuente: Elaboración propia en base a FARS 1996-2005 (Final), 2006 ARF.

Un estudio realizado en Jordania concluye, luego de analizar en forma comparada la distancia anual recorrida, la participación social y económica, la siniestralidad en el transporte público, las faltas cometidas, que los hombres tienen un nivel de siniestralidad más alto que las mujeres. Esta diferencia es significativa solo bajo condiciones normales de conducción.

Teniendo en cuenta una tasa de siniestralidad (accidentes por 1.000 conductores), el nivel de accidentalidad de los hombres es 3,42i veces mayor respecto de las mujeres. Asimismo, el informe segrega los accidentes en tres regiones según su desarrollo socio-económico lo que le permite confirmar que los accidentes tienen una asociación directa con los niveles de desarrollo socio-económico. Las diferencias de género son más visibles en las regiones más

empobrecidas. Esto puede ser atribuido a varias causas como conducir a velocidades menores, menor cantidad de vehículos, menores distancias recorridas, mayor responsabilidad por parte de las mujeres, etc.. Teniendo en cuenta las diferencias regionales, la accidentalidad de los hombres es 4 veces mayor a la de las mujeres.

Si se considera la distancia recorrida (el análisis indica que las distancias recorridas por los varones es 17.000km por año y las mujeres 12.000km por año) para ello se calculó la tasa de siniestralidad calculando 1000 conductores por km para cada sexo. Los resultados demostraron que los varones presentan una tasa 2,42 mayor a las mujeres.

Respecto de la participación en transporte público, se consideró la tasa de siniestralidad accidentes /1000 conductores) para cada sexo y se concluyó que los varones presentan una tasa 1,69 superior a la de las mujeres.

El análisis final indica que las diferencias en las tasas de siniestralidad debidas al género son significativas solo bajo condiciones normales de conducción. Bajo condiciones de conducción más complicadas, como clima adverso y pavimento en mal estado, estas diferencias en la tasa de siniestralidad por género no resultan tan significativas.

En un estudio realizado por la CEPAL, se evidencia que en todos los países de América Latina la tasa de fatalidad en hechos de tránsito por cada 100.000 habitantes es superior para los hombres respecto de las mujeres.

Cuadro 4. Tasa de Fatalidad en Accidentes de Tránsito por cada 100.000 Habitantes para Diversos Países de América Latina y el Caribe Según Genero de la Víctima, Período 2000-2009.

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina (Hombre)	8,23	8,38	7,24	7,30	7,31	7,42	8,57	8,19	8,71	8,77
Argentina (Mujer)	2,69	2,72	2,1	2,36	2,25	2,34	2,84	2,6	2,67	2,53
Brasil (Hombre)	26,82	28,17	29,78	14,81	15,55	15,75	15,78	16,17	15,84	15,85
Brasil (Mujer)	6,40	6,32	6,73	3,44	3,54	3,60	3,56	3,53	3,57	3,6
Chile (Hombre)	11,36	10,48	10,44	11,70	11,58	11,29	10,89	10,50	10,87	10,36
Chile (Mujer)	2,67	2,54	2,20	2,61	2,62	2,59	2,95	2,39	2,91	2,62
Colombia (Hombre)	14,52	13,86	13,42	12,16	11,96	11,09	11,44	11,80	11,58	11,55
Colombia (Mujer)	3,79	3,75	3,52	3,42	3,21	2,95	3,03	2,86	2,82	2,84
Costa Rica (Hombre)	13,98	14,16	13,86	12,47	12,23	11,28	12,62	11,52	12,25	10,48

Costa Rica (Mujer)	3,11	2,52	2,62	2,52	2,48	2,13	2,76	2,56	2,21	2,05
Cuba (Hombre)		11,37	10,63	9,06	9,03	9,24	7,9	7,01	7,39	7,28
Cuba (Mujer)		2,92	2,59	2,34	2,35	2,34	1,86	1,81	2,01	1,71
Ecuador (Hombre)	12,90	11,66	11,93	12,04	10,78	13,87	14,44	15,39	15,57	17,72
Ecuador (Mujer)	3,58	3,46	3,41	3,38	3,13	3,80	4,00	3,79	3,54	4,49
Guyana (Hombre)		14,55	14,36	15,93	15,06	16,35	18,98	19,60	14,10	
Guyana (Mujer)		2,31	2,71	3,51	3,63	4,56	3,88	6,93	2,53	
México (Hombre)	11,52	11,01	11,29	11,38	11,44	12,03	12,46	10,93	12,40	12,46
México (Mujer)	3,05	3,05	3,20	3,21	3,18	3,28	3,4	3,00	3,22	3,34
Panamá (Hombre)	11,67	11,58	11,73	11,58	10,78	10,41	11,53	11,25	11,21	10,66
Panamá (Mujer)	2,16	2,72	2,7	2,91	1,98	2,44	3,22	2,15	2,44	1,5
Paraguay (Hombre)	5,8	6,88	5,61	7,01	7,62	9,78	11,53	11,70	15,65	15,25
Paraguay (Mujer)	1,68	2,26	1,22	1,60	1,97	2,17	2,83	2,58	3,11	2,98
Perú (Hombre)	5,74	3,39	2,96	3,14	3,62	3,45	3,53	3,17		
Perú (Mujer)	1,89	1,17	1,11	1,14	1,30	1,39	1,47	1,15		
Rep. Dominicana (Hombre)	12,01	11,32		13,1	11,09	11,83				
Rep. Dominicana (Mujer)	2,3	2,19		2,25	2,51	2,05				
Trinidad y Tobago (Hombre)	8,98	11,33	11,14	12,63	12,89	13,84	13,10	15,77		
Trinidad y Tobago (Mujer)	3,48	3,32	2,61	2,83	3,36	3,65	3,86	4,75		
Uruguay (Hombre)	8,18	8,71		7,37	8,2			9,78	10,62	11,37
Uruguay (Mujer)	2,61	3,02		2,33	2,51			3,17	3,04	3,12
Venezuela (Rep. Bolivariana de) (Hombre)	17,12	19,28	17,27	15,65	16,21	16,12	18,24	21,95		
Venezuela (Rep. Bolivariana de) (Mujer)	4,24	4,67	5,24	4,49	4,26	4,15	4,8	5,20		

Fuente: CEPAL.

En países como Brasil, Chile y Colombia, la tasa de mortalidad masculina cuadruplica la tasa de mortalidad femenina para el mismo período.

En Chile, por tomar un ejemplo de un país de América Latina, para el año 2014 se registró un total de 78.445 colisiones de tránsito con un saldo de 1.630 víctimas fatales. Del total de víctimas fatales, un 78% (1.275) corresponde a hombres fallecidos, mientras que un 22% (355) corresponde a mujeres fallecidas⁶.

Según estudios realizados por la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, la tasa de accidentalidad de los conductores varones duplica a la de las mujeres. Teniendo en cuenta su

⁶ CONASET, Observatorio de Datos, 2014.

rol como conductores, los hombres tienen probabilidad de morir 1 en 300 mientras que las mujeres 1 en 850, y de resultar gravemente herido 1 en 27 para varones contra 1 en 14 para las mujeres⁷.

En el caso de Argentina, se puede observar una caída de la tasa de mortalidad para ambos sexos durante el período 2002 a 2005, que se relaciona a la profunda crisis política, económica y social que atravesó nuestro país a partir del 2001, y que obviamente implicó una fuerte contracción del parque vehicular, para luego recuperar los estándares anteriores. Sin embargo, a lo largo del decenio, la tasa de mortalidad masculina triplica la tasa de mortalidad femenina.

Según el Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM), en la Argentina, casi un 30% de las licencias de conducir pertenecen a mujeres, un 75% de las mujeres participan en la decisión de compra de un vehículo y casi el 30% toma la decisión final. Esto último, puede observarse en la incorporación de la mujer en las campañas de marketing, y más recientemente se comenzó a diseñar autos inspirados en ellas, en sus usos y costumbres.

Según el sistema CLEAS (Sistema de Compensación de Siniestros entre Compañías de Seguros), la responsabilidad en los accidentes que involucran a ambos sexos corresponde en un 52% a los hombres y en un 48% a las mujeres. Pero si se discrimina por sexo, ellos participan en el 75,7% de los siniestros y ellas en el 24,3% restante.

Podría inferirse que los hombres están más involucrados en accidentes por ser mayoría al volante (un 73% de las licencias expedidas hasta agosto de este año fueron masculinas), sin embargo, eso no es así ya que evaluándose la conducta de ambos sexos en los siguientes ítems: distancia con el vehículo precedente, velocidad de circulación, respeto de las máximas permitidas y utilización de luces bajas, cinturón de seguridad y celular, los resultados señalan el mejor comportamiento de las mujeres en la vía pública.

Por ejemplo, en cuanto al uso del cinturón, las mujeres lo utilizaron en un 96%, contra un 88% masculino. Y en la zona de acceso a un peaje, las mujeres respetaron la máxima en un 85,7%, frente a un 83,2% de ellos. Respecto al uso del celular en la conducción, los hombres cometen la infracción en un 16% frente a un 13% de las mujeres.

⁷ Ficha N°25, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Grupos de mayor riesgo, 2016.

Un estudio del Centro de Experimentación en Seguridad Vial (CESVI) realizado en el año 2012, señala que las mujeres manejan mejor que los hombres. El mismo concluye que las mujeres conductoras son más prudentes; y los hombres conductores, más agresivos y transgresores.

Además, el mencionado estudio es revelador acerca de la capacidad de las mujeres para conducir en la Argentina, y muestra que ellas son menos peligrosas al volante, respetan más las normas de tránsito y por lo tanto, su nivel de participación en accidentes es inferior al de los varones.

Para llegar a esta conclusión, CESVI incluyó en el estudio más de cinco mil accidentes graves producidos en accesos y autopistas de todo el país. A pesar de que las mujeres representan sólo el 30% sobre el total de licencias emitidas, los datos sostienen la tendencia, ya que el porcentaje de los choques con heridos que fueron protagonizados por una mujer fue del 28,4%. Es decir; de cada diez episodios de esta clase, siete tuvo participación de un hombre.

Para el CESVI, "la diferencia entre ambos géneros al momento de manejar un vehículo consiste en que "la mujer es más precavida y calcula más cada maniobra, va con más cuidado". En cambio el hombre al ser más dúctil y tener más experiencia de manejo se sabe más hábil y por lo tanto se arriesga muchas veces con resultados negativos.

Los estudios de la Asociación Luchemos por la Vida coinciden con los del CESVI: las mujeres usan 45% más el cinturón de seguridad. Entre las causas que llevan a que una mujer provoque un accidente figuran errores en maniobras de giro e intersecciones y al circular marcha atrás.

A partir de esta evidencia a nivel mundial, se busca dar respuesta a porque con semejante diferencial, la presencia de mujeres en la conducción continúa siendo tan baja, cuando su aptitud parece claramente superior.

En algunos países se ha comenzado a implementar políticas que comprendan una mayor inclusión laboral para las mujeres en el sector, habida cuenta de su baja inserción y su mejor desempeño. Por ejemplo, en los últimos años, ha crecido en forma importante el número de conductoras en servicios de transporte público, que además de propiciar una baja siniestralidad ofrecen mayor seguridad personal a las pasajeras. En India, Sudáfrica, México, Emiratos Árabes Unidos, Rusia, Malasia, Líbano, e Irán han surgido servicios de transporte público conducidos por mujeres y destinados a mujeres, como Women for Women Taxis, Cabs for

Women by Women, Pink Taxi, Ladies Taxi Service, Pink Ladies Taxi Service, Malaysia Teksi Wanita, Banet Taxi y Taxi Bisim Banovan, cuyo fin es brindar un servicio de transporte seguro a las mujeres al mismo tiempo que permite independizar a muchas mujeres al insertarse al mercado laboral. Pero también han surgido en países más desarrollados como Inglaterra (Pink Ladies Services).

En Argentina, el análisis de la participación de las mujeres en servicios de transporte público, muestra resultados más que interesantes si se observan los siniestros de tránsito de taxis.

En este caso, el colectivo femenino que conduce taxis representa sólo el 1,8% del total de choferes habilitados, pero participa sólo en el 0,7% de los siniestros, lo que implica una siniestralidad del 66% inferior a la de los hombres en idéntica condición.

Estos datos demuestran que una disminución en la siniestralidad es posible, y el importante rol que tiene el conductor.

Año 2014

	Siniestros	Licencias
Femenino	0,7%	1,8%
Masculino	99,3%	98,2%

Fuente: Elaboración Propia en base a datos de la Dirección Nacional de Observatorio Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Subsecretaría de Transporte – GCBA.



Para el Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM), hoy las mujeres han equilibrado cada vez más la ocupación de las calles y rutas del país con sus pares masculinos. Ellas demostraron tener una "menor severidad siniestral". Chocan pero con consecuencias menores.

El ingeniero Fabián Pons, presidente de OVILAM puntualiza, "esto se debe a que son más respetuosas de las normas de tránsito, de los límites de velocidad, del cuidado de sus hijos en el rol de pasajeros y por sobre todas las cosas menos agresivas en el tránsito. Esto se demuestra con cifras ya que del total de siniestros graves, ponderando previamente la cantidad de conductores de ambos sexos, las mujeres sólo participan en un 20% del total en su rol de conductoras de vehículos. Por otra parte el uso obligatorio del cinturón de seguridad es más respetado por la mujer que por el hombre".

Concluye que "hay que homenajear a las mujeres luchadoras de las organizaciones defensoras de la seguridad vial. Ellas han perdido a seres queridos como padres o hijos en siniestros viales y se han puesto al frente de las acciones para que se legisle, se eduque, se concientice y se sancione en materia de seguridad vial".

En conclusión, resultan contundentes las evidencias recogidas en relación a la menor siniestralidad de las mujeres al volante en relación a los hombres. Creemos en consecuencia que son necesarias dos medidas:

- Fomentar una mayor presencia de conductoras mujeres en el colectivo de conductores profesionales, induciendo a una discriminación positiva en favor de ellas.
- Profundizar los estudios relativos a establecer el porqué de ese diferencial entre un género y otro, procurando en el colectivo de los hombres identificar las conductas que merecerían una revisión.

Bibliografía

- Adlih Al-Balbissi, Role Gender in Road Accidents, Traffic Injury Prevention, Septiembre, 2010.
- Sistema CLEAS (Sistema de Compensación de Siniestros entre Compañías de Seguros).
- Comisión Nacional de Seguridad en el Tránsito, Observatorio de Datos, 2016.
- Estudio de Siniestralidad Vial y reincidencia por edad, sexo y lugar de residencia, Estudios de seguridad Vial, Fundación MutuaMadrileña.
- Gender and Road Traffic Injuries, Gender and Health, World Health Organization, Enero, 2002.
- Harris R.C., Jenkins M., Gender Differences in Risk Assessment: Why do Women Take Fewer Risks than Men?, University of California, San Diego, Julio, 2006.
- Las principales cifras de la Siniestralidad Vial, España, Dirección General de Tráfico, 2014.
- Manual de Profesionalización de los Conductores de Taxi de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 4º Ciclo – 2015.
- McKenna F.P., Waylen A.E., Burkes M.E., Male and Female drivers: how different are they?, The University of Reading, Foundation for Road Safety Research, 1998.
- Observatorio Vial Latinoamericano.
- Risk on the Roads: A Male Problem? The Role of Gender in Road Safety, Road Safety Performance Index, European Transport Safety Council, 2011.
- Sex differences in driving and insurance risk, An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behavior, The Social Issues Research Centre, Agosto, 2004.
- Siniestralidad Vial y Genero, Gizonduz, Ferapi SL, 2009.
- Traffic Safety Facts, A brief Statistical Summary, NHTSA, Mayo 2007.
- Informe Mundial sobre la Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud (OMS), 2004.
- Observatorio Vial Latinoamericano – OVILAM.