



**Estudio "Coches seguros para todos. Análisis de la accidentalidad bajo una perspectiva de género (2012-2021)"**

**LAS MUJERES TIENEN UN 17% MÁS DE RIESGO DE MORIR Y EL DOBLE DE PROBABILIDADES DE SUFRIR UNA LESIÓN CEREBRAL EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO**

- Las conductoras tienen un 17% más de riesgo de morir y el doble de probabilidades de sufrir una lesión cerebral grave que los hombres. Además, también tienen casi un 50% más de posibilidades de tener una fractura craneal.
- Al no llegar bien a los pedales, muchas mujeres se ven obligadas a acercarse demasiado al volante, lo que incrementa notablemente la probabilidad de sufrir lesiones graves en el tórax, la cara y el cuello cuando se activa el airbag.
- El diseño del cinturón de seguridad favorece el efecto "submarining" en las conductoras, un deslizamiento en el asiento que puede provocar importantes lesiones internas por la presión de la banda inferior sobre el vientre. Además, el cinturón no tiene en cuenta el pecho femenino ni protege adecuadamente los hombros de la mujer.
- Tradicionalmente, el cuerpo femenino no se ha tenido en cuenta en los *crash test*, ya que los *dummies* más usados en estas pruebas han sido dos prototipos masculinos de percentil 50 y 95 y uno femenino de percentil 5 que es una mera adaptación del cuerpo del hombre.
- Las posibles razones: hay más conductores hombres, conducen más, son los que, generalmente, toman la decisión de compra del coche y tienen peores índices de accidentalidad. De hecho, en la última década, el 90% de los fallecidos en accidente de tráfico en España y el 85% de los heridos graves eran hombres.
- El 77% de los automovilistas españoles creen que aún existen muchos prejuicios contras las mujeres conductoras. Por Comunidades, Extremadura, Comunidad Valenciana y Castilla La Mancha son los territorios donde más lo creen y La Rioja, Madrid y Región de Murcia, donde menos.

**Madrid, 7 de noviembre de 2023. Dummies masculinos de percentil 50 y 95 y modelos femeninos con percentil 5** que no son sino una simple adaptación del cuerpo de los hombres. Esos son los tipos de *dummies* que, tradicionalmente, se han venido empleando para las pruebas de seguridad pasiva de los coches, lo que, en gran medida, ha determinado que el **diseño de los vehículos esté basado en la anatomía de los hombres** y no tanto en la de las mujeres.

Conscientes de ello, la [Fundación Línea Directa](#) y la [Universidad Pontificia Comillas](#) han realizado un **crash test computerizado** que reproduce un choque frontal de circunstancias idénticas para ambos géneros: un **modelo femenino**

**percentil 50** y un modelo masculino percentil 50. Este *crash test* ha permitido obtener conclusiones muy llamativas: teniendo en cuenta la anatomía de cada género (determinada a través de una Tomografía Axial Computerizada, TAC por sus siglas), las conductoras podrían tener el **doblo de probabilidades de sufrir una lesión cerebral grave** y casi un **50% más de riesgo de tener una fractura craneal** que los hombres en caso de choque frontal. Además, según diversos estudios, las mujeres también tienen un **17% más de riesgo de morir** en caso de accidente.

Las razones son claras: al no llegar bien a los pedales, las mujeres de estatura baja o media se ven obligadas a **acercarse demasiado al volante**, lo que incrementa notablemente la probabilidad de sufrir **lesiones graves en el tórax, la cara y el cuello** cuando se activa el **airbag**. Además, el diseño del cinturón de seguridad de los coches favorece el **efecto "submarining" en las conductoras**, un deslizamiento en el asiento que provoca que, al producirse el impacto, la banda inferior pueda causar importantes lesiones internas. De hecho, es la primera causa de mortalidad fetal por traumatismo. Por otra parte, el diseño de este elemento no tiene en cuenta el **pecho femenino** ni protege adecuadamente los **hombros** de la mujer.



Estas son algunas de las principales conclusiones del estudio "**Coches seguros para todos. Análisis de la accidentalidad bajo una perspectiva de género (2012-2021)**" presentado hoy por la **Fundación Línea Directa** y realizado en colaboración con **Centro Zaragoza** y el Instituto de Investigación Tecnológica de la Universidad Pontificia Comillas y que, entre otros aspectos, analiza la accidentalidad de cada género, las **cifras oficiales de accidentes** de hombres y mujeres en los últimos 10 años y las **pruebas de seguridad** pasiva. Además, el informe se completa con **1.700 encuestas** a conductores de toda la geografía nacional en las que los automovilistas dan su opinión sobre la relación entre conducción y el género.

### **Por qué los coches se han diseñado tradicionalmente para el hombre**

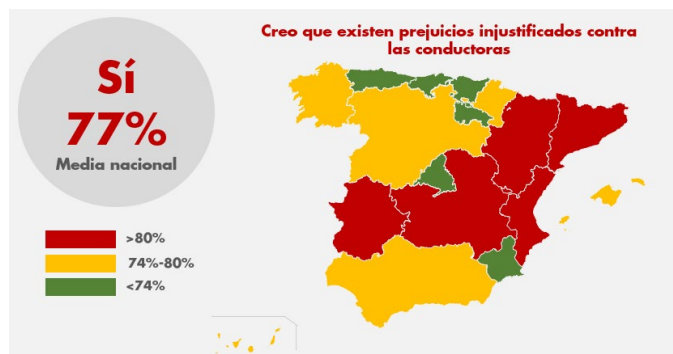
Las principales razones por la que los coches se centran más en la anatomía masculina son históricas: existe un **mayor número de conductores que de conductoras** (56% de hombres contra 44% de mujeres, una proporción que aumenta notablemente con la edad), **más tiempo de conducción** por parte del hombre (+70%), **más peso en la decisión de compra** del vehículo (+22p.p.) y **mayor accidentalidad**, lesividad y mortalidad masculinas.

De hecho, según datos oficiales de la DGT, el **90% de los conductores fallecidos** en accidente de tráfico en la última década en España y el **85% de los heridos graves eran hombres**, con una tasa de letalidad que **multiplica por 4** a la de la

mujer. Además, el **92% de los conductores** que fallecieron en accidente de tráfico en 2022 que dieron positivo en drogas o alcohol **eran hombres** y el **73% de los sancionados**, también lo eran.

Si hablamos del **accidente mortal más frecuente** también hay diferencias importantes entre géneros. En el caso **femenino**, el más habitual es una **colisión frontal** (22%) con un turismo (77%), y en el **masculino**, el siniestro es una **salida de vía con colisión** (23%) con un turismo, aunque en una proporción mucho menor (46%).

## Qué opinan los españoles sobre las conductoras



El **77% de los automovilistas españoles** creen que **aún existen muchos prejuicios contras las conductoras**, un porcentaje que, en el caso de las mujeres, alcanza el **86%**. Por Comunidades Autónomas, **Extremadura, Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha** son los territorios donde más lo creen y **La Rioja, Madrid y Región de Murcia**, donde menos.

Las conductoras achacan la **mayor accidentalidad de los hombres** a que, por lo general, **“corren más e incumplen más las normas”** (34%), mientras que los hombres creen que la causa es que **“hacen muchos más kilómetros”** (26%), una circunstancia que suelen hacer **“por costumbre”** (55%). En cualquier caso, persisten algunas actitudes entre ellos, ya que **1 de cada 5** automovilistas hombres reconoce **haber insultado a una conductora** aludiendo a su género.

### Ficha metodológica

Los datos sobre accidentalidad se han obtenido del *Crash Test* computerizado bajo el modelo VIVA+ con modelo percentil 50 masculino y femenino: “Investigación sobre las diferencias biomecánicas entre hombres y mujeres mediante simulación por elementos finitos” (MOBIOS IIT, Universidad Pontificia Comillas), empleándose los modelos HIC, DAMAGE, BriC y Cmax para la valoración de daños corporales. Los datos de accidentalidad se han obtenido, en colaboración con Centro Zaragoza, a través de la explotación de la base de datos ARENA de la DGT, identificando el número de accidentes, fallecidos y lesionados por género entre 2012 y 2021 y analizando la edad y género de los conductores, el tipo de vía, la localización temporal y espacial del siniestro. También se ha tenido en cuenta la evolución de los *dummies* (diseño, peso y medida) con especial atención a la biofidelidad de los principales modelos según el género. El riesgo de mortalidad se ha determinado a través de un análisis de la literatura científica. Las proyecciones poblacionales se han calculado a partir del censo de conductores 2022 de la DGT por género. Además, se aportan datos el análisis de la memoria de INTCF de 2022 y los datos de sanciones e infracciones de la DGT (2013-2022).

La encuesta ha sido diseñada por la Fundación Línea Directa y realizada por la consultora MDK. Incluye 1.700 entrevistas con cuotas por género, edad y Comunidad Autónoma, con un error muestral de +/- 2,37% ~ 3,1% y un nivel de confianza del 95%. El trabajo de campo se realizó entre el 29 de septiembre y el 4 de octubre de 2023.

### Sobre la Fundación Línea Directa

Fundación Línea Directa es una institución sin ánimo de lucro que nace en el año 2014 con el objetivo de ayudar a construir una sociedad mejor y más segura, impulsando distintas iniciativas cuyo eje de actuación principal es la Seguridad Vial. La Fundación es creada por Línea Directa Aseguradora para dar un paso más en su compromiso en la lucha contra los accidentes de tráfico.

#### Fundación Línea Directa

Santiago Velázquez  
[santiago.velazquez@fundacionlineadirecta.org](mailto:santiago.velazquez@fundacionlineadirecta.org)  
682196953  
Ricardo Carrasco  
[ricardo.carrasco@fundacionlineadirecta.org](mailto:ricardo.carrasco@fundacionlineadirecta.org)  
682387533

#### Trescom Comunicación

Florita Vallcaneras 627811799  
[florita.vallcaneras@trescom.es](mailto:florita.vallcaneras@trescom.es)  
Elena Vélez 660176951  
[elena.velez@trescom.es](mailto:elena.velez@trescom.es)  
Pablo Gómez 634 955 019  
[pablo.gomez@trescom.es](mailto:pablo.gomez@trescom.es)

Síguenos en:



Esta iniciativa aplica al siguiente **Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS)**:

