

Palacio Vasallo  
PUESTA EN VALOR 2016



**"2022 - A 40 AÑOS DE MALVINAS"**

## **LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO HA SANCIONADO LA SIGUIENTE**

### **ORDENANZA (N° 10.397)**

#### **Concejo Municipal**

Vuestras Comisiones de Feminismos, Disidencias y Derechos Humanos, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el siguiente proyecto de Ordenanza presentado por las Concejales Mónica Ferrero, María Verónica Irizar, Norma López y Susana Rueda, el cual expresa:

"Visto: El informe titulado "Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina", publicado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en diciembre de 2021.

El Plan Integral de Seguridad Vial (2021-2031) desarrollado por la Municipalidad de Rosario con el objeto de reducir la siniestralidad vial en la ciudad, y


Considerando: Que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), para el año 2018 el número de personas fallecidas anualmente por accidentes de tránsito alcanzó a 1,35 millones en el mundo, convirtiéndose en la principal causa de muerte entre los 5 y 29 años de edad. Mientras que decenas de millones sufren lesiones no mortales, entre los que se encuentra alguna forma de discapacidad permanente (Obtenido en: file:///C:/Users/PS\_Concejo/Downloads/9789241565684-eng.pdf).

Que en Argentina, según datos oficiales de la ANSV, en el 2019 la tasa de mortalidad por siniestros viales fue de 10,9 víctimas fatales cada 100 mil habitantes, pasando a considerarse una epidemia. Al tiempo que más de 117 mil personas resultaron heridas como consecuencia de la inseguridad vial.

Que si bien la inseguridad vial afecta a toda la población, existe un impacto diferencial en términos epidemiológicos si se observan variables de género y edad, donde las personas entre 5 a 29 años, los varones y las/os usuarias/os vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas) son quienes sufren en mayor medida la siniestralidad vial y sus consecuencias.

Que en diciembre de 2021, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) publicó el informe "Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina" que pretendió dar cuenta de la influencia de los estereotipos de género en el comportamiento vial y los aspectos de la siniestralidad vial para hombres y mujeres.

Que la ANSV sostiene la importancia de utilizar la información presentada en el informe para el diseño de "políticas públicas de seguridad vial con



una mirada integral e inclusiva que posibilite derribar mitos y creencias en torno a la cuestión del género y la movilidad, fomentando una cultura vial más saludable e igualitaria en Argentina” (Obtenido en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_seguridad\\_vial\\_con\\_perspectiva\\_de\\_genero\\_diciembre\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf)).

Que los estereotipos de género son representaciones simbólicas que refieren a valores, roles sociales, preferencias, modelos de conducta, etc., atribuidos como propios a cada género, los cuales son aprendidos y reproducidos por los individuos y las instituciones en la sociedad y la vida cotidiana. Refiere a la asignación de atributos esperables por el imaginario social sobre el deber ser de mujeres y varones correspondiente a los modelos de masculinidad y feminidad deseables.

Que los estereotipos de género constituyen una variable determinante a la hora de comprender las conductas viales no sólo porque se encuentran atravesadas por los modelos de masculinidad y feminidad dominantes, sino también porque contribuyen a la construcción de los mismos. En ese sentido, el informe plantea que: en el orden social actual, los saberes y destrezas en torno a la conducción de vehículos en muchas ocasiones tienen un valor cultural constitutivo en la representación social de la identidad masculina, como así también los comportamientos de riesgo que representan actitudes asociadas a construir, reforzar y exhibir la manera del deber ser varonil, cuestión que podría tener vinculación con comportamientos viales riesgosos por parte de varones como conductores de vehículos o peatones. Por el contrario, en los discursos dominantes, las mujeres suelen ser estigmatizadas con estereotipos negativos en cuanto a sus capacidades para conducir vehículos, en donde valores asociados a lo femenino representarían modos de conducta que irían en detrimento de las habilidades de conducción (Obtenido en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_seguridad\\_vial\\_con\\_perspectiva\\_de\\_genero\\_diciembre\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf)).

Que en ese sentido, los estereotipos de género vinculados a la masculinidad dominante como la demostración de fuerza y poder, se trasladan sin demasiadas restricciones a los comportamientos viales (peleas de tránsito, golpes e insultos entre conductores y las picadas clandestinas).

Que las mujeres son vinculadas a un modelo que las coloca como “malas conductoras”, por tener un exceso de prudencia y por el respeto de las leyes de tránsito, conductas que en realidad contribuyen a una convivencia vial pacífica.

Que el informe del año 2021, pretende demostrar la veracidad de estas hipótesis mediante la presentación de una serie de datos preliminares basados en el Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2019, sobre diferentes aspectos vinculados a los comportamientos y siniestralidad vial de hombres y mujeres.

Que uno de esos aspectos refiere al género de los/as conductores/as, con una clara preponderancia del perfil masculino, al observarse la distribución de Licencias Nacionales de Conducir (72% varones y 28% mujeres) y la conducción in situ (8 de cada 10 conductores/as de autos y motos son varones), aumentando la probabilidad de verse involucrados en siniestros viales.

Que respecto a la utilización de elementos de seguridad, la conciencia sobre los riesgos del exceso de velocidad y el consumo de alcohol previo

a la conducción, los valores porcentuales entre varones y mujeres demuestran un mejor desempeño en estas últimas.

Que en ese sentido, las mujeres demuestran un mayor uso del cinturón de seguridad en los vehículos de 4 ruedas respecto de los varones tanto en su rol de conductoras (62,5% mujeres vs. 53,4% varones) como de acompañantes (44,5% mujeres vs. 39,1% varones).

Que lo mismo se replica en la posición de acompañante en motos, que siendo ocupada principalmente por mujeres (68%), usan en mayor proporción el casco (43,2%) que los varones acompañantes (39,7%). Sin embargo, dado que en términos generales en la posición de acompañante el uso del casco es significativamente menor (42%) respecto del conductor/a (68,7%) y que la conducción es asumida primordialmente por varones (78,7%), las mujeres se encuentran más expuestas ante la eventualidad de la ocurrencia de un siniestro vial donde intervengan motocicletas.

Que respecto a los factores de riesgo vinculados a conducción bajo los efectos del alcohol y exceso de velocidad, tiene una mayor prevalencia entre los varones que entre las mujeres, exponiendo a los primeros a presentar mayor riesgo en el desencadenamiento de siniestros viales por tales motivos. Así, las mujeres declaran tener mayor conciencia del riesgo al exceder la velocidad que los varones (69% vs 60% respectivamente), mientras que el porcentaje de mujeres que dan positivo para el consumo de alcohol en automóviles es casi la mitad que el de los varones (5% vs. 9,5% respectivamente), y en motos, llega a ser casi tres veces menor (8,5% vs. 21,8% respectivamente).

Que en cuanto al perfil de las víctimas de los siniestros viales, los varones constituyen aproximadamente el 80% de las víctimas fatales y el 65% de los heridos, concentrándose el 34% de las víctimas fatales entre los 15 y 34 años de edad y el principal vehículo involucrado, las motos (38%).

Que la proporción de víctimas fatales mujeres supera a los varones sólo en la categoría de acompañantes en automóviles y como peatonas. De acuerdo a los datos presentados en el informe el 40% de las víctimas fatales de los acompañantes en automóviles corresponden a mujeres y un 26% a varones, mientras que entre las/os peatonas/es el 17% de las víctimas fatales de siniestros viales son mujeres y el 10%, varones.

Que todo esto da cuenta de que en Argentina el perfil de las víctimas se relaciona con la posición de conducción predominante de los varones y de acompañante de las mujeres.

Que la ciudad de Rosario viene desarrollando diferentes medidas tendientes a reducir la siniestralidad vial y sus efectos sobre los trayectos de vida de las y los rosarinos, como las acciones "Siempre Casco" y "Alcoholemia cero" enmarcadas en el Plan Integral de Seguridad Vial (2021-2031).

Que dicho plan resulta del acuerdo con diferentes entidades de la sociedad civil de Rosario, cuyo objeto principal radica en el cuidado de la vida en la vía pública, particularmente para los que se desplazan en moto, vehículos y bicicletas.

Que con fecha 17 de agosto de 2021, durante la firma del convenio correspondiente al proyecto "Siempre Casco" entre la Municipalidad de Rosario y diferentes entidades de la sociedad civil, el Intendente Pablo Javkin señaló que: "esta es la pandemia silenciosa en la Argentina: la inseguridad vial.

Lamentablemente nos cuesta mucho a veces poner el énfasis y el acento en el riesgo que tiene en relación a la seguridad vial, sobre todo en jóvenes. Esta situación excede lo que solo puede hacer un gobierno con los controles (...) Sabemos todo lo que nos toca hacer, en el ejercicio del poder, pero también sabemos que solos no podemos. Por eso es valiosísimo que esta campaña sea de toda la ciudad, y no solo una acción de gobierno”.

Que por su parte, la Secretaria de Control y Convivencia, Carolina Labayrú, señaló que: “(...) este proyecto, por la magnitud que tiene, no puede ser tomado de forma bilateral, sino que se inicia a través de una construcción colectiva. El objetivo es disminuir la siniestralidad vial en donde sabemos que el 60% de los siniestros están involucradas motos y bicicletas. Con 'Siempre Casco' no nos referimos solo a un plan de acciones donde prima el control sino que es un elemento más que forma parte de acciones educativas y sensibilización que es un elemento más que forma parte de acciones educativas y sensibilización que vamos a ejecutar en escuelas, en distintas organizaciones y entidades que se desplacen en estos vehículos” (Obtenido en: <https://www.rosarionoticias.gob.ar/page/noticias/id/318610/title/Comienza-el-operativo-de-prevenci%C3%B3n-vial-%C2%ABSiempre-casco%C2%BB>).

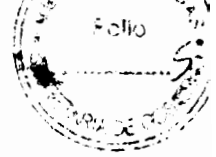
Que en el marco del Plan Integral de Seguridad Vial, actualmente la Municipalidad de Rosario, a través de la Dirección General de Tránsito, se encuentra proyectando talleres para estudiantes de 5° año de las escuelas de la ciudad, con el objeto de sensibilizar sobre el uso del casco y prácticas de conducción segura para lograr bajar la siniestralidad vial (Obtenido en: <https://www.rosarionoticias.gob.ar/page/noticias/id/318610/title/Comienza-el-operativo-de-prevenci%C3%B3n-vial-%C2%ABSiempre-casco%C2%BB>).

Que partiendo del hecho de que el informe “Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina” de la ANSV pretende “promover una mayor concientización sobre la cuestión de género, movilidad y seguridad vial por parte de la ciudadanía y de todas aquellas personas dedicadas a la seguridad vial en Argentina, así como también presentar información valiosa y oportuna para la toma de decisiones estratégicas en los tres niveles de Gobierno”, resulta conveniente incluir una perspectiva de género en el “Plan Integral de Seguridad Vial” implementado en la ciudad de Rosario (Obtenido en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_informe\\_seguridad\\_vial\\_con\\_perspectiva\\_de\\_genero\\_diciembre\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_seguridad_vial_con_perspectiva_de_genero_diciembre_2021.pdf)).

Que como queda explícitamente expresado en el informe, “esto contribuiría a diseñar políticas de seguridad vial focalizadas para reducir el riesgo al que se exponen los varones en el tránsito, a la vez que posibilita la promoción de acciones tendientes a incorporar a las mujeres a la trama vial en pos de fomentar una cultura vial de la convivencia entre todas las personas usuarias de la vía”.

Que resulta vital diseñar e implementar políticas locales que pretendan promover una cultura vial en las y los jóvenes de nuestra ciudad con fines de prevención y reducción de los siniestros viales y sus consecuencias, en especial aquellas que resultan de prácticas de conducción riesgosas asociadas al modelo de masculinidad hegemónica”.

Por todo lo expuesto, estas Comisiones elevan para su aprobación el siguiente proyecto de:



## ORDENANZA

**Artículo 1°.- OBJETO.** Crea, dentro del Plan de Seguridad Vial de la Municipalidad de Rosario, Campañas de Educación Vial con Perspectiva de Género orientadas a jóvenes de 4°, 5° y 6° de escuelas secundarias de gestión oficial y privada.

**Art. 2°.- OBJETIVOS.** Las Campañas de Educación Vial con Perspectiva de Género tendrán por objetivos:

a) Promover espacios de reflexión sobre la incidencia de los estereotipos de género en los comportamientos viales de las juventudes en la ciudad.

b) Interpelar sobre las prácticas de conducción riesgosas asociadas al modelo de masculinidad hegemónica a las juventudes de la ciudad.

c) Difundir y fomentar conductas de tránsito que contribuyan a la consolidación de una convivencia vial pacífica y segura entre las juventudes de la ciudad.

**Art. 3°.-** Las campañas consisten en la realización de talleres de sensibilización y reflexión sobre los estereotipos de género determinantes en el comportamiento y la siniestralidad vial de hombres y mujeres.

**Art. 4°.-** La realización de los talleres de educación vial con perspectiva de género estará orientada a estudiantes de 4°, 5° y 6° año de escuelas secundarias de gestión oficial y privada de la ciudad que los soliciten.

**Art. 5°.-** El contenido y formato de la Campaña será responsabilidad de la autoridad de aplicación de la presente norma en consulta no vinculante con organizaciones de la sociedad civil referentes en la temática.

**Art. 6°.-** Se producirá material digital bibliográfico sobre educación vial con perspectiva de género de acceso público a través de las plataformas digitales de la Municipalidad de Rosario.

**Art. 7°.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN.** La Secretaría de Control y Convivencia en coordinación con la Secretaría de Género y Derechos Humanos de la Municipalidad de Rosario.

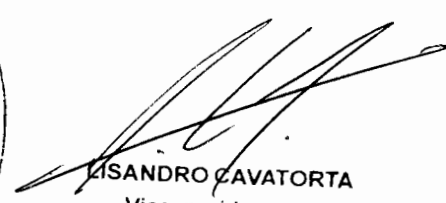
**Art. 8°.- VINCULACIÓN INSTITUCIONAL.** Para la implementación de la presente ordenanza, el Departamento Ejecutivo Municipal podrá realizar convenios de cooperación con organismos, agencias y áreas nacionales y provinciales especializadas en la temática.

**Art. 9°.-** Comuníquese a la Intendencia con sus considerandos, publíquese y agréguese al D.M..

**Sala de Sesiones, 13 de Octubre de 2022.-**


  
Dr. ALEJO MOLINA  
Secretario General Parlamentario  
Concejo Municipal de Rosario



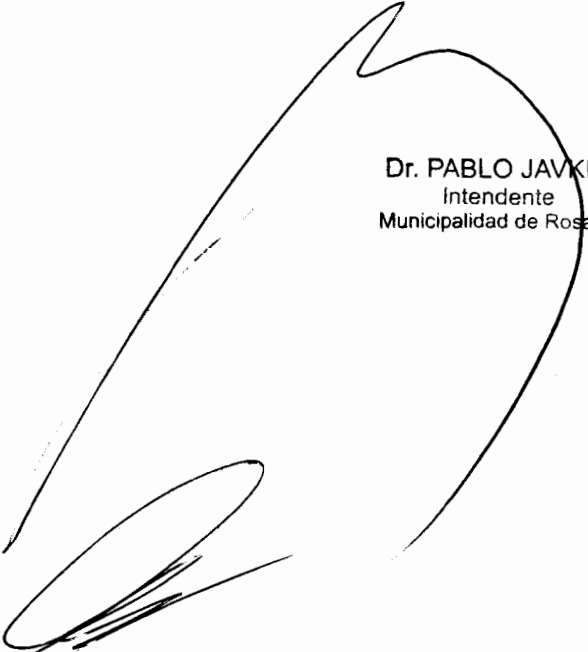
  
LISANDRO CAVATORTA  
Vicepresidente 1°  
Concejo Municipal de Rosario

//sario, 04 de noviembre de 2022.-


Cúmplase, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial Electrónico Municipal y dese a la Dirección General de Gobierno.



Arq. CAROLINA LABAYRU  
SECRETARIA  
SEC. CONTROL Y CONVIVENCIA  
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO



Dr. PABLO JAVKIN  
Intendente  
Municipalidad de Rosario



Dra. MARIANA CAMINOTTI  
Secretaria de Género  
y Derechos Humanos  
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO

