

estudio

La visión cero, surgida en los años 90 en los países del norte de Europa e instalado como política de estado para la seguridad vial, representa un nuevo paradigma y un enfoque filosófico de la Seguridad en el tránsito.

A diferencia de los modelos anteriores de la seguridad vial, que privilegiaban optimizar la movilidad en el tránsito, este considera que no es ético aceptar que la gente muera o sea herida gravemente dentro del sistema del tránsito como un precio a pagar



VISIÓN CERO

y la psicología del usuario de la vía pública

para tener movilidad. Siguiendo otros modelos de seguridad, como el de la aviación, este considera que se debe trabajar para lograr que no haya ningún muerto en el tránsito.

La seguridad y la vida de las personas deben privilegiarse sobre la movilidad.

Este cambio trae aparejado abordajes nuevos en torno a las responsabilidades de cada actor de la seguridad vial y moviliza importantes cambios en la planificación urbana de las vías de circulación, en el diseño automotriz, y en el tratamiento de los usuarios de la vía pública. Sobre esta última cuestión destaca que si bien el usuario de la vía es responsable de conocer y obedecer códigos y reglas, si el usuario falla en su comportamiento por falta de conocimiento, no aceptación de las reglas o carencia de habilidades, las autoridades responsables deben trabajar para que esto no vuelva a ocurrir. En otras palabras, El Estado, a cargo del sistema del tránsito es el principal responsable de lo que en él suceda. Debe generar,

condiciones educativas, de fiscalización y ambientes seguros en el tránsito para prevenir lesiones, aún de los inhábiles o más vulnerables.

Una concepción humanística de la seguridad vial

La visión Cero, revoluciona la mirada sobre la seguridad vial y la movilidad ya que pone el eje conceptual en la persona humana, en sus límites físicos y psicológicos y promueve un sistema de tránsito sustentable que contemple:

- ◆ La fragilidad del cuerpo humano, ya que este tiene límites, por ejemplo, en sus capacidades perceptivas y motoras y en su tolerancia a los impactos aún a bajas velocidades.

- ◆ Los límites psicológicos de las personas, dentro de los cuales reconoce que estas cometen errores y el sistema del tránsito debe tener siempre en cuenta la falibilidad humana, que si bien puede reducirse, nunca podrá eliminarse completamente.

Por lo tanto, deben adecuarse las vías, los vehículos y las normas de

tránsito para evitar accidentes y en caso de que estos sucedan para que los daños sean mínimos.

Aspectos psicológicos que motivan la conducta humana en el tránsito

Los seres humanos se mueven en el tránsito como en la vida, en general, de acuerdo a sus motivaciones, creencias y estados de ánimo.

En la calle, así como en la casa o en el trabajo, las personas viven exponiéndose a riesgos evitables. Saben que se están arriesgando pero lo hacen igual, porque creen que el riesgo es ínfimo, y sienten que tomar ese "pequeño riesgo" los beneficia.

La resultante de esta combinación entre una percepción del riesgo disminuida, es decir, que minimiza el riesgo objetivo, y la percepción del beneficio personal por la toma de este riesgo, genera un comportamiento riesgoso.

El riesgo percibido, tal como lo expresa el psicólogo español Tomás Martínez Jiménez "es un constructo psicológico complejo en el cual, variables como la edad, el sexo, la zona de residencia, la experiencia del sujeto, la educación recibida, las actitudes de los padres, y otros son factores moduladores del mismo", y según Gerald Wilde, creador de "La teoría de la homeostasis del riesgo", se deriva de tres fuentes:

a) las experiencias pasadas en el tránsito por la persona, y su entorno, incluyendo en ello las experiencias de

"cuasi" accidentes propias y ajenas, la exposición a reportes de accidentes y estadísticas en los medios de comunicación, etc.,

b) el cálculo de la persona del potencial de accidente de la situación inmediata, relacionado con las condiciones del camino, señalización, clima, etc.

c) el grado de confianza que la persona tenga en cuanto a sus habilidades para la toma de decisiones y control del vehículo para enfrentarse a la situación, (que implica la estimación de la propia capacidad)".

La percepción del riesgo subjetiva, basada en la propia experiencia, puede generar creencias de seguridad que inciten al riesgo, por ejemplo: en el caso de un peatón que circula siempre por un mismo recorrido, cruzando las mismas calles, o un chofer de camión de larga distancia



que circula, diariamente, por las mismas rutas, puede generar una sensación de confianza y seguridad que los lleve a arriesgarse más, ya que piensan que saben lo que va a pasar (aprendizaje de probabilidades). El peatón puede acostumbrarse a cruzar por mitad de cuadra, y menos atento y el chofer puede habituarse a sobrepasar ajustado o no respetar las líneas de sobrepaso, a circular distraído, etc. Ambos pueden no respetar los semáforos porque hay poco tránsito, etc.

Estas cuestiones son tenidas en cuenta en la planificación urbana de la Visión Cero, promoviendo, por ejemplo:

- ◆ la peatonalización de las áreas urbanas con más circulación peatonal,
- ◆ obligando a reducir la velocidad de los vehículos pasantes por estas zonas, para disminuir la fuerza del impacto en caso de atropellamiento y así bajar la mortalidad de los peatones. Está comprobado que un atropellamiento de un peatón por un vehículo a menos de 30 KM/H reduce las chances de muerte en más de un 80%.

- ◆ En el caso de algunas vías semaforizadas, se promueve su reemplazo por rotondas, que disminuirán los riesgos de impactos frontales laterales a alta velocidad, reduciendo las chances de mortalidad.

- ◆ Evitar las rutas de un carril por sentido de circulación y reemplazarlas por vías 2+1 que no permiten el desarrollo de velocidades muy altas,

regulan el sobrepaso y presentan un escenario cambiante que incita a mantenerse atento.

Los vehículos deben brindar mayor seguridad a todos sus ocupantes, y los posibles atropellados, proveyendo protección, por medio del mejoramiento del control y estabilidad en la circulación, cambios ergonómicos y adición de elementos de seguridad pasiva para disminuir los riesgos de mortalidad en caso de choque, así como reducir las posibilidades de comportamientos de riesgo por parte de los conductores, con alertas de uso de cinturones, sistemas alcolock, etc.

Por otro lado, la fiscalización del cumplimiento de la ley para desestimular los comportamientos de riesgo, por parte de las autoridades de aplicación de la Ley, realizando controles sistemáticos y sancionando severamente a los transgresores, sin excepciones; revierte para el transgresor, las ventajas de realizar acciones que pueden ser percibidas como beneficiosas, tales como, por ejemplo, circular a más velocidad de la permitida, bajo la influencia del alcohol u hablando por celular. El Estado, de este modo, sostiene y jerarquiza la existencia de la ley como factor valioso para el bienestar de la comunidad y como marco de una convivencia armónica y segura entre los integrantes de la sociedad.

Conclusión

La inclusión, revolucionaria, de las capacidades y límites biopsicosociales humanos como ejes conceptuales centrales en el diseño y organización del sistema del tránsito contribuye a una movilidad segura y sustentable tal como lo demuestra el éxito en la reducción de los muertos lograda en los países europeos y de Oceanía que han adoptado este enfoque.

Un modelo a seguir por la Vida y la movilidad en el tránsito.

Lic. María Cristina Isoba

Psicóloga

*Directora de Investigación y Educación Vial
Luchemos por la Vida, Asociación Civil*

