



2019

Ni un solo muerto en el tránsito es aceptable

Muchas veces se discute en nuestro país cuántos son los muertos en el tránsito, mientras que, en Seguridad Vial en el mundo, se establece que **ni un solo muerto en el tránsito es aceptable**.

La Visión Cero es el enfoque de los países más seguros en el tránsito.

Esta visión representa un nuevo paradigma y un enfoque filosófico de la seguridad en el tránsito, surgida en los años 90 en los países del norte de Europa e instalada como política de estado para la Seguridad Vial. A diferencia de los modelos anteriores que privilegiaban optimizar la movilidad en el

tránsito, éste considera que no es ético aceptar que la gente muera o sea herida gravemente dentro del sistema del tránsito como un precio a pagar para tener movilidad. Siguiendo otros modelos de seguridad, como el de la aviación, la Visión Cero determina que se debe trabajar para lograr que no haya ningún muerto en el tránsito.



2019





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

Esta concepción trae aparejados 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 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.

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, u 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.





2019

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 e la ley, realizando controles sistemáticos y sancionando severamente a los transgresores, sin excepciones,** revierte las ventajas para el transgresor 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 o manipulando el 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.**

De esta manera, la revolucionaria inclusión 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.

2019

