

# DÍA DE LA SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO

Desafíos para la  
Seguridad Vial  
¿Por qué nos arriesgamos?



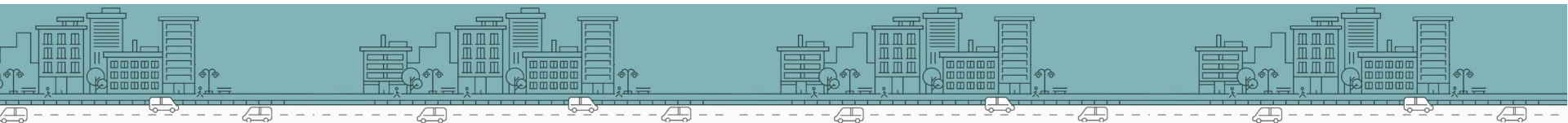


# Lic. María Cristina Isoba

Directora de Investigación y Educación Vial

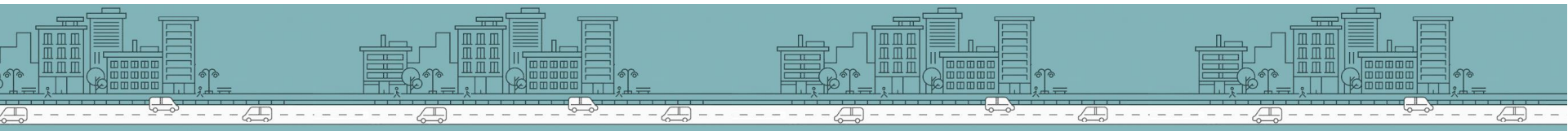


**Luchemos  
por la Vida**  
Asociación Civil



# Argentina 2019

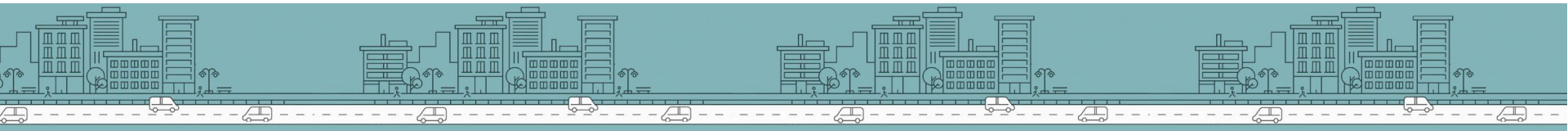
Este video fue difundido en las redes sociales por su protagonista, David Dlugovitsky, el 31 de diciembre pasado.



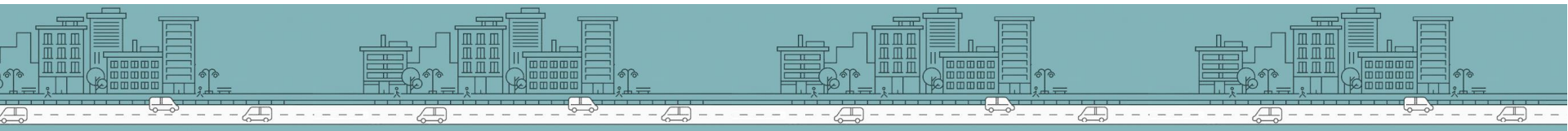




Esta persona, dos meses después, el 6 de marzo, en una calle de la ciudad de Rosario, chocó con otro auto a más de 100 km/h, matando al conductor.

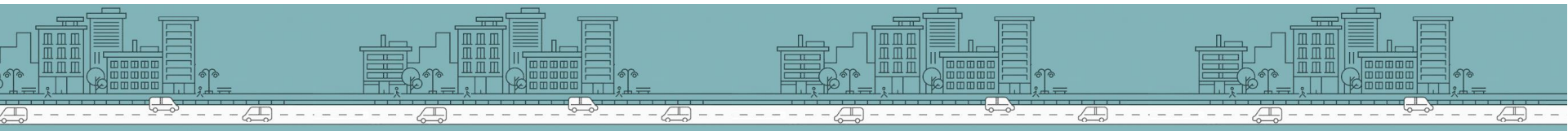


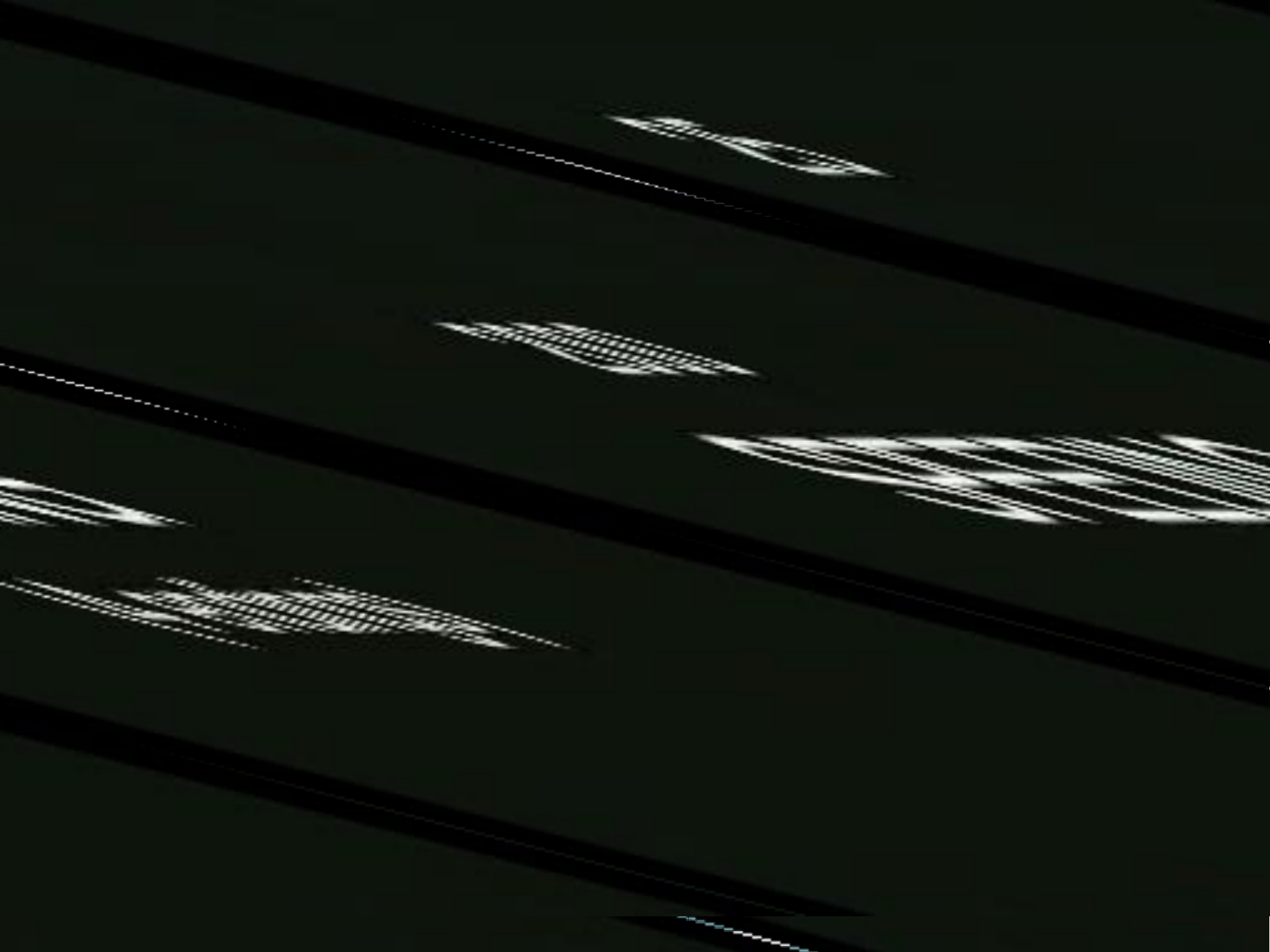
Hay muchos más potenciales criminales como este.  
Pero además de estos extremos potenciales asesinos, a muchas personas comunes y "normales" les encanta la velocidad, y en la primera oportunidad aceleran por encima de los límites permitidos.



# ¿Por qué se comportan de esta manera?

Tienen diferentes razones, que Luchemos por la Vida investigó profundamente antes de producir el siguiente spot y campaña.





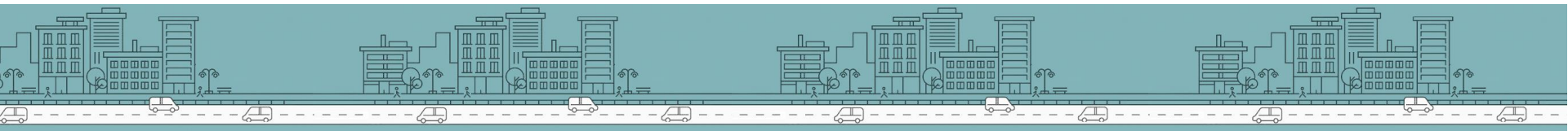


# ¿Cuáles son las motivaciones para acelerar?

## **Beneficios percibidos:**

- Disfrutar la velocidad.
- Disfrutar el vehículo y su potencia.
- Llegar antes a destino.

**Pero hay otros comportamientos de riesgo por parte de los conductores.**



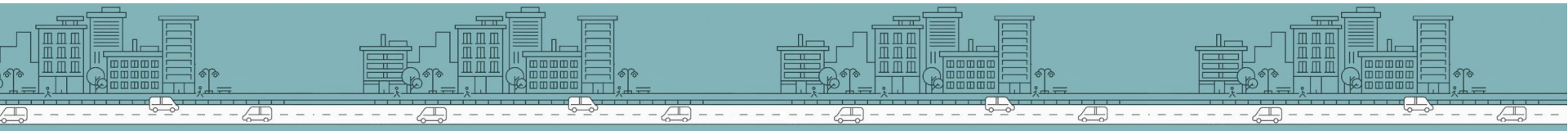


# Pocos conductores respetan la prioridad peatonal

**Solo 6% de los conductores otorga la prioridad peatonal**

		<b>SÍ</b>	<b>NO</b>
<b>628</b>	<b>Vehículos que circulan en línea recta por una avenida/calle que los peatones intentan cruzar por la esquina o senda peatonal (sin semáforo)</b>	<b>2%</b>	<b>98%</b>
<b>522</b>	<b>Vehículos que giran hacia la esquina o senda peatonal que los peatones intentan cruzar.</b>	<b>11%</b>	<b>89%</b>

*Investigación realizada en la Ciudad de Buenos Aires, en días lunes a viernes, en horario de 08:00 a 18:00 Hs., en el mes de junio de 2012, sobre un total de 1150 situaciones vehículo-peatones. Son todos casos en los que el conductor del vehículo podía decidir entre detenerse o no para darle la prioridad a los peatones, y en los que los peatones habían iniciado el cruce, excluyéndose situaciones equívocas.*

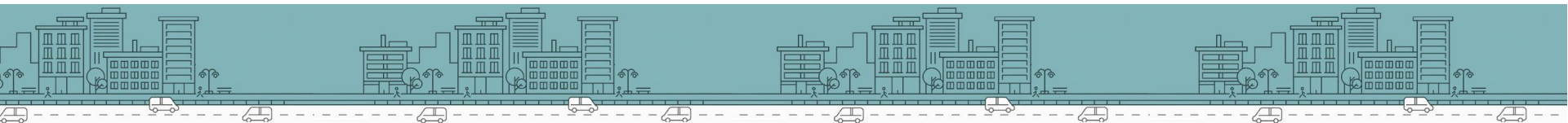


# Los peatones también se arriesgan

## Cruces con semáforo (luz roja prohibiendo el cruce)

Situación de cruce	Total de peatones cruzando	Cruzan correctamente	Bajan a la calzada para tratar de cruzar aunque no puedan*	Cruzan en rojo	No cruzan por la esquina o senda peatonal
Calle/calle	544	6%	17%	48%	29%
Calle en intersección con avenida	1119	16%	14%	61%	9%
Avenida	1259	52%	21%	16%	11%

\* La mayoría no cruza por impedírselo el flujo de vehículos.

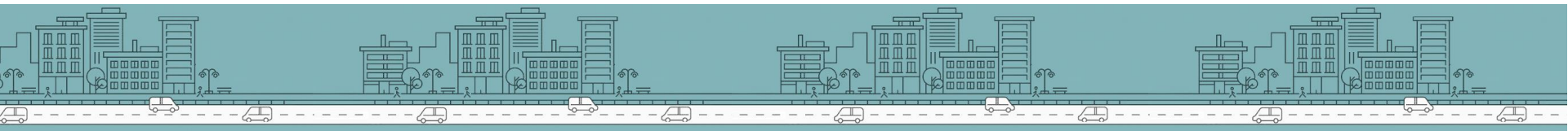




## ¿Por qué nos arriesgamos?

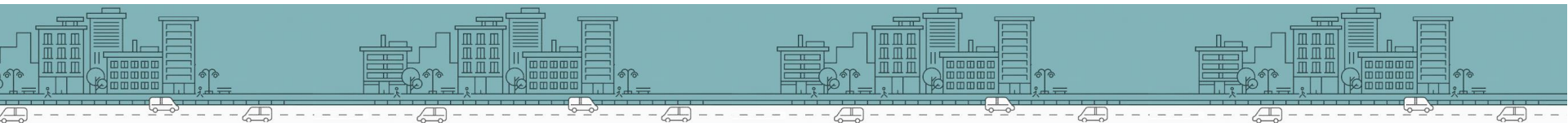
**Beneficios percibidos por los peatones para cruzar por cualquier parte:**

- a) ahorrar tiempo,
- b) caminar menos,
- c) siempre lo hicieron de esa manera, y nunca antes les pasó nada.





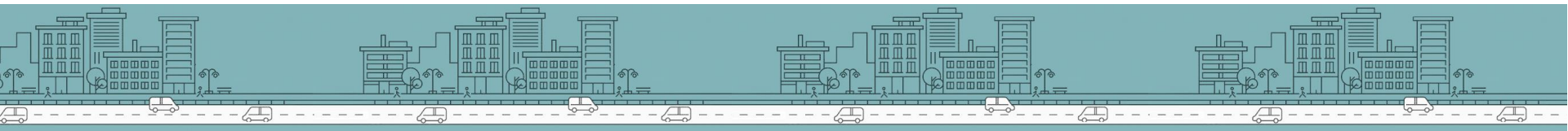
**En la Ciudad de Buenos Aires, el 44%  
de las víctimas mortales en el tránsito,  
en 2018, fueron peatones.**



## Las conductas mencionadas:

- Conducción a exceso de velocidad o velocidad inadecuada
- No respeto de la prioridad peatonal
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados o con semáforo en contra para ellos

Son **ejemplos de comportamientos de riesgo** en el tránsito que **acarrearán muertos y heridos**



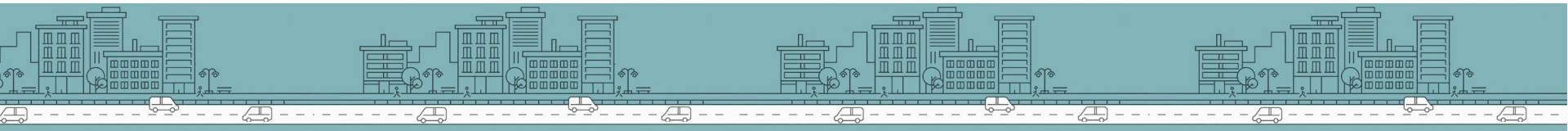
# Psicología del tránsito

## El riesgo elegido

**Las personas se mueven en el tránsito  
en función de evaluaciones de riesgo-beneficio.**

Saben que se están arriesgando,  
pero lo hacen igual porque:

- **Creen que el riesgo es ínfimo**
- **Piensan que tomar ese riesgo  
los beneficia**



# Psicología del tránsito

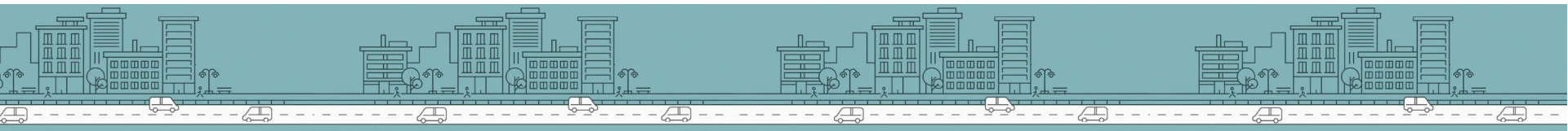
## El riesgo elegido

**GERALD WILDE, lo llamó:**

**“TEORÍA DE LA HOMEOSTASIS DEL RIESGO”**

### **LAS PERSONAS ACEPTAN UN CIERTO RIESGO**

- (PARA SU SALUD, SEGURIDAD, ETC.)
- EN UNA ACTIVIDAD
- A CAMBIO DE BENEFICIOS ESPERADOS.



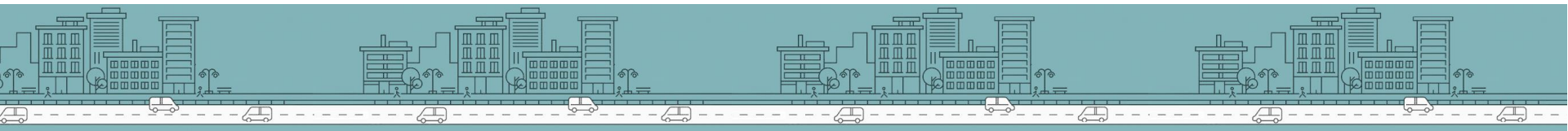
# **Psicología tránsito**

## **El riesgo elegido**

**Baja percepción del riesgo:  
Los conductores, pasajeros y peatones se  
arriesgan porque:**

- Creen tener todo bajo control.
- Porque tienen experiencia.
- Nada va a pasarles porque nada les ha pasado antes.

**“Aprendizaje de probabilidades”**



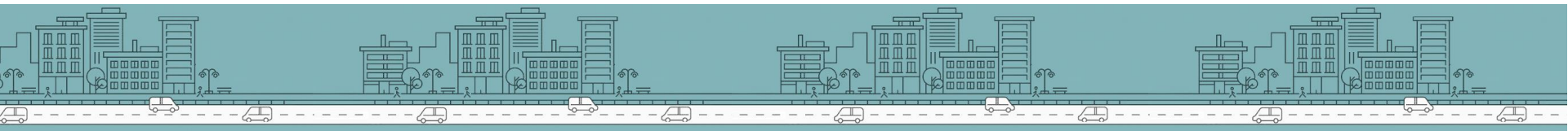


# Psicología del tránsito

## El riesgo elegido Una construcción personal y social

### ¿Qué es la percepción del riesgo?

"Es una construcción psicológica compleja determinada por variables como la edad, el sexo, el área de residencia, la experiencia del sujeto, la educación, las actitudes y los comportamientos de los padres y la comunidad".



# Psicología del tránsito

## El riesgo elegido

En el tránsito:

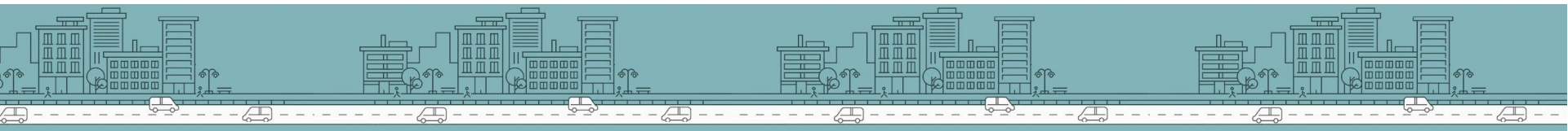
**1) PERCEPCIÓN DEL RIESGO DISMINUÍDA**

**+**

**2) PERCEPCIÓN DEL BENEFICIO PERSONAL**

**=**

**COMPORTAMIENTO RIESGOSO**



# **PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO**

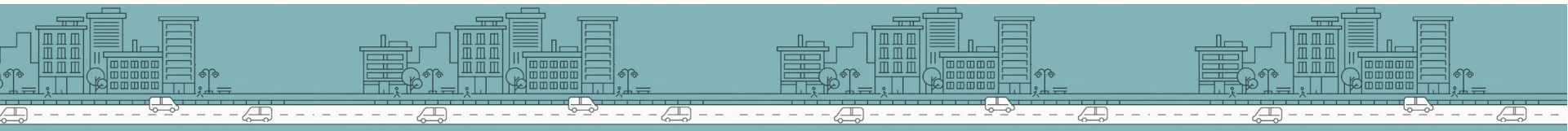
## **¿CÓMO SE CONSTRUYE LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO?**

- A Las experiencias pasadas en el tránsito por la persona, y su entorno.**
- B El cálculo de la persona del potencial de colisión en 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 percepción, toma de decisiones y control del vehículo (estimación de la propia capacidad).**

# PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

**¿Qué puede hacerse, en el campo del comportamiento humano, para revertir esta situación y reducir los muertos en el tránsito?**

Sabemos que **informar** acerca de las normas de tránsito y las conductas seguras, **es condición necesaria, pero no suficiente**, para lograr **cambios de actitudes y comportamientos** en pro de la seguridad vial y la prevención de siniestros.

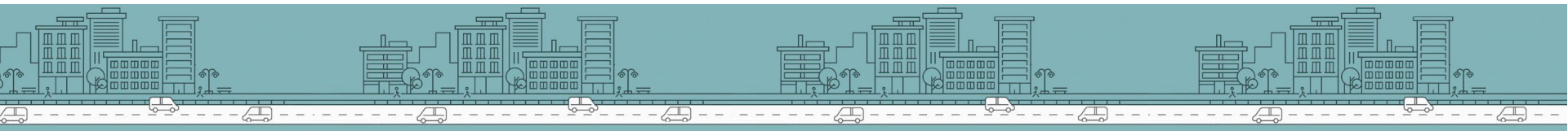


# PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

**Es necesario:**

**Reducir la distorsión entre el riesgo subjetivamente percibido y el riesgo objetivo.**

- Campañas de concientización masiva por radio y TV.
- Difusión en los medios de noticias sobre siniestros y estadísticas.
- Espacios educativos de reflexión y discusión grupal, sobre riesgos y beneficios de la prevención (Cultura motivadora de la salud y la seguridad).





# PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

Es necesario:

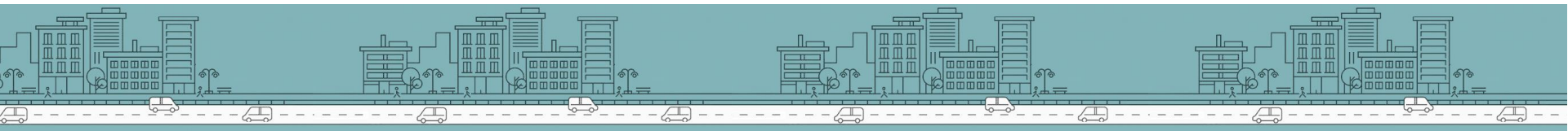
**Aumentar la percepción del beneficio personal de conducir seguro.**

**Incrementar el beneficio percibido de la conducta segura. Incentivos positivos**

(Ej: descuentos en los costos de los seguros, premios a los choferes profesionales, etc.).

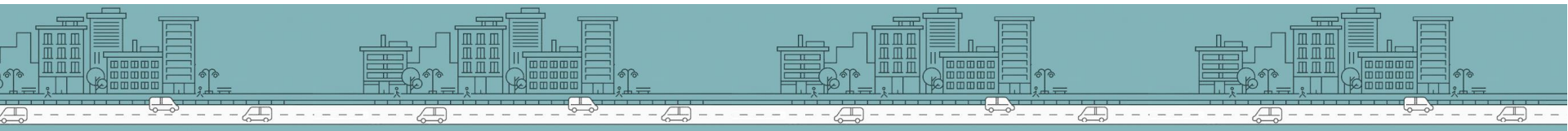
**Incrementar el costo o perjuicio percibido de la conducta de riesgo. Punciones**

(controles sistemáticos y sanción efectiva y severa a los transgresores, o sea, aplicación de la ley).



# PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO

**Educar,  
controlar  
y sancionar  
es motivar para un  
cambio de  
comportamiento.**



# **Contribuir a mejores elecciones**

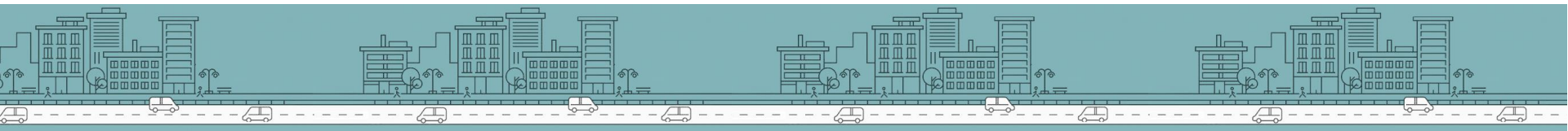
## **Visión Cero**

### **Una visión humanística de la seguridad vial**

La Visión Cero provee una respuesta comprensiva al problema. Pone el eje en la persona humana teniendo en cuenta:

- la fragilidad del cuerpo humano,
- los límites psicológicos.

**No es ético aceptar que la gente muera o sea herida en el sistema del tránsito.**

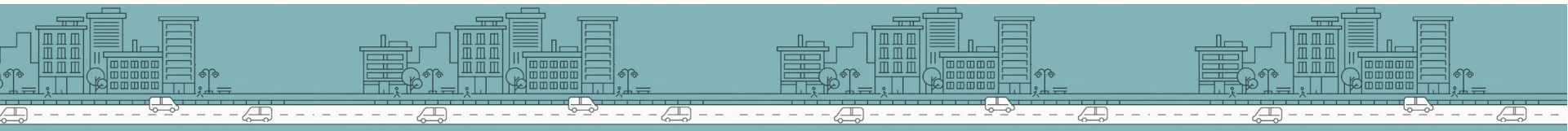


# **Contribuir a mejores elecciones Visión Cero**

## **Una visión humanística de la seguridad vial**

**Las autoridades gubernamentales a cargo del sistema de tránsito tienen la responsabilidad de lo que sucede dentro de él.**

Deben proporcionar educación, cumplimiento de normas y entornos seguros en el tránsito para prevenir lesiones, especialmente para aquellos que no son totalmente capaces o son más vulnerables.



# Visión Cero

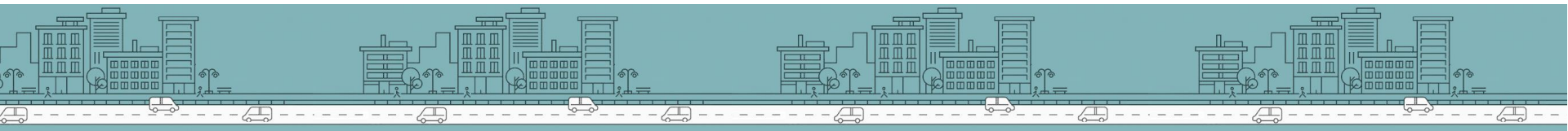
## Decenio de Acción para la Seguridad Vial

### Usuarios de vías de tránsito más seguros

Implica:

- Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito.
- Concientizar y educar.
- Controlar y sancionar el cumplimiento de las leyes del tránsito.

**Luchemos por la Vida** contribuye con diferentes acciones.

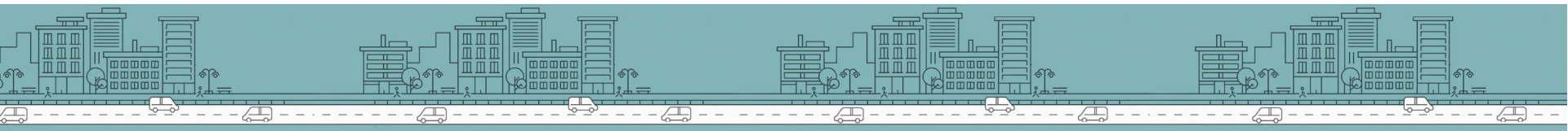




# Visión Cero

## Decenio de Acción para la Seguridad Vial

**Este plan de Naciones Unidas (2011-2020) reconoce la importancia de la participación de las organizaciones no gubernamentales, sociedad civil y sector privado en el desarrollo y ejecución de las actividades tendientes a la reducción de muertos y heridos en el mundo.**

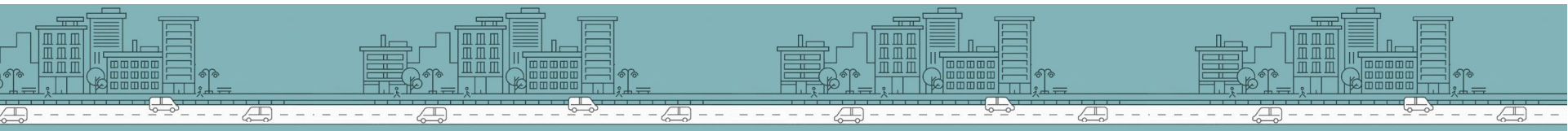


## Contribuciones de Luchemos por la Vida Campaña de Concientización



Las campañas permanentes, en el aire desde hace más de 28 años, buscan incrementar la conciencia de los usuarios de la vía pública en relación con el tránsito como un sistema que cada uno hace y en el que dependemos todos unos de otros.

En cada una de ellas, se promueven comportamientos seguros en el tránsito partiendo del sistema de creencias del grupo a quien van dirigidas.

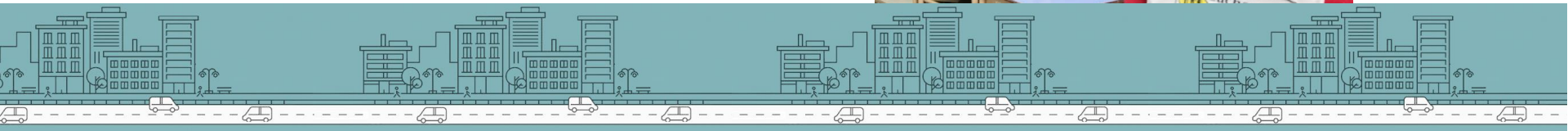


# Contribuciones de Luchemos por la Vida

## Educación vial

### Programas educativos:

- Talleres de Seguridad Vial en escuelas primarias y secundarias.
- Cursos de formación para docentes.
- Cursos de conducción segura.
- Cursos para funcionarios públicos.



# Contribuciones de Luchemos por la Vida

## Educación vial

### Curso Online de Educación Vial para jóvenes.

El sitio

[www.conduciendoporlavida.com](http://www.conduciendoporlavida.com)

ofrece un Curso Online gratuito sobre movilidad segura en el Sistema de tránsito y conducción responsable.

La velocidad y sus efectos es un módulo de este curso.



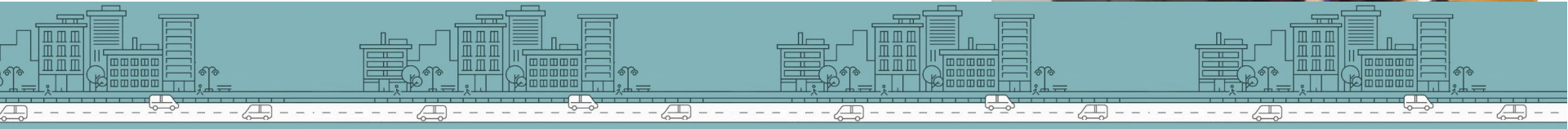




# Contribuciones de Luchemos por la Vida

## Propuestas a las autoridades

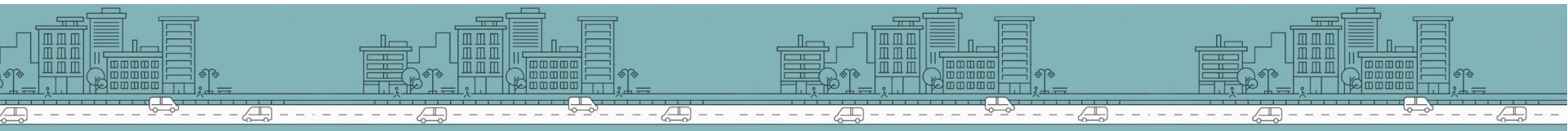
Se presentaron nuevas propuestas de legislación a las autoridades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a los legisladores nacionales y a las autoridades de la Ciudad de Buenos Aires y otras provincias.



# Contribuciones de Luchemos por la Vida

## Propuestas a las autoridades

- Nueva Ley para reducción de velocidades máximas.
- Infraestructura para reducir velocidades y la protección de peatones.
- Promulgación de “Delitos contra la Seguridad Vial” (desde 2009), incluido en el proyecto de nuevo Código Penal.

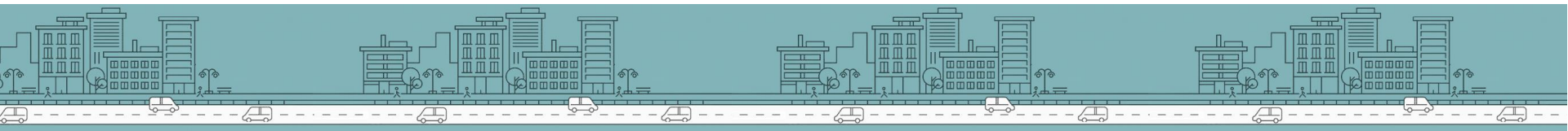


# Contribuciones de Luchemos por la Vida

## Propuestas a las autoridades

Propuesta (desde 2009) de un nuevo delito contra la seguridad vial, castigado con pena de cárcel:

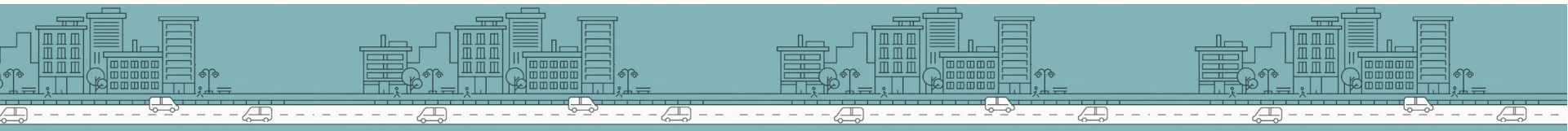
**"Acelerar más de 40 km / h sobre el límite de velocidad máxima".**



# Conclusión

La Psicología del Tránsito, la Ingeniería, la salud y otras disciplinas, han contribuido científicamente a la construcción de un nuevo paradigma en Seguridad Vial, el cual ha sido tomado por **Naciones Unidas** en sus **propuestas de Acción para reducir el 50% de los muertos en el mundo en el actual Decenio.**

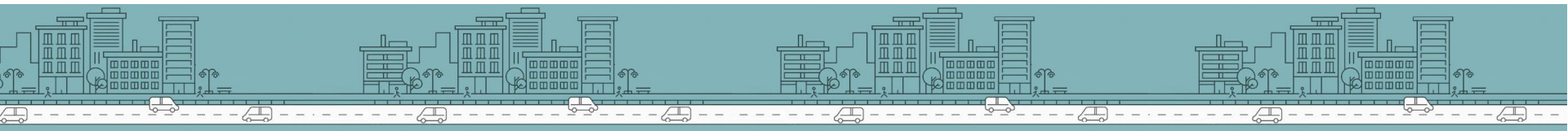
**Este objetivo no se ha cumplido en absoluto en Argentina.**



# Conclusión

**Se sabe lo que hay que hacer** como nunca antes en la historia de la Seguridad Vial.

En nuestro país, **una política de Estado que contemple estas propuestas e incluya a las ONGs y la sociedad civil comprometida** en ella, resultan **indispensables** para lograr usuarios más seguros, vehículos e infraestructura **para reducir los muertos y heridos en el tránsito.**





*Muchas gracias por su atención.*



**Luchemos  
por la Vida**

Asociación Civil

