

Buenos Aires, Mayo de 2000.

Sres.

De nuestra consideración:

Por la presente nos dirigimos a Ud. a fin de solicitarle tenga a bien considerar esta propuesta de educación y seguridad vial

Introducción

Uno de los mayores problemas que han estado soportando los países industrializados y en vías de desarrollo a lo largo del siglo XX es la elevada siniestralidad en el transporte terrestre.

El número de accidentes de tránsito producidos en Argentina la instalan en los primeros lugares de las estadísticas mundiales. Los accidentes de tránsito superan las causas de muerte por cáncer, sida, u otras enfermedades. Sumado a la situación indescriptible e incuantificable que supone la pérdida de una sola vida en forma tan absurda, se pierden millones de dólares anualmente en daños materiales como consecuencia de la utilización irresponsable de los vehículos.

Toda la sociedad esta involucrada en este complejo problema y es el conjunto de la misma quien deberá resolverlo.

Fundamentos

Los datos que disponemos indican que en la Argentina morirán entre 8.000 y 14.000 personas como consecuencia de accidentes de tránsito, en el transcurso del cte. año. Los datos varían según las fuentes, pero todas coinciden con la magnitud del problema. Tampoco nadie duda en afirmar que la principal causa de muerte en la población de 17-30 años es por los llamados "accidentes de tránsito. De esta última franja, el porcentaje de conductores con distintos grados de alcohol supera el 35%. (Un estudio publicado por la Secretaria de Prevención y Asistencia de las Adicciones de la Prov.de Bs.As., estimó que en el verano marplatense 40 de cada 100 personas que conducían en horario nocturno (3 a 7 hs.) lo hacían con distintos grados de alcoholización. Está comprobado que el 60% de los accidentes son en horario nocturno y se concentran los fines de semana.

También es de considerar – como ya lo señaláramos anteriormente- el enorme costo económico para la sociedad: daños ambientales, materiales, hospitalarios, mayores primas de las Cías. de seguros, etc. Según la Facultad de Ingeniería de la Univ. de La Plata, la pérdida generada por estos accidentes es de 4.500 millones de dólares anuales. Según otros estudios en lo que va del año se perdieron casi un millón y medio de pesos diarios.

Debemos reconocer que este problema no es exclusivo de nuestro País, sin embargo estamos lejos de las Campañas de Prevención y Educación que llevan adelante otros Países. En Argentina las muertes en relación a cantidad de vehiculos es el doble que en España y 10 veces mas que en Suecia o Finlandia.

Alcohol-related highway crashes are the leading cause of death for adolescents and young adults in the United States.

--- The U.S. Department of Transportation

Esta Campaña se basa en el liderazgo de jóvenes universitarios, se desarrolla entre “pares”, y se sustenta en un profundo análisis permanente de profesionales con años dedicados a la temática.

Urbano 2000 es una Asociación Civil, sin fines de lucro, conformada por un grupo multidisciplinario de profesionales que se constituye con el objetivo de emprender actividades que puedan contribuir a la reducción del número de víctimas ocasionadas por accidentes de tránsito, especialmente de los jóvenes, ya que a su vez serán los motores del cambio necesario para una nueva concepción de la convivencia en las calles. En conjunto con el *Programa de Derechos Humanos de la UBA*, se compromete a desarrollar este Programa a través de todas las Universidades Nacionales y Privadas, de todo el País. Entre ambos nos proponemos desarrollar en los últimos años de las Escuelas secundarias un profundo debate acerca de la conducción responsable y el uso (o abuso) del alcohol.

Programa

Actualmente nadie duda que el mejor método en la lucha contra los accidentes de tránsito consiste en una educación vial que comience en los primeros cursos del colegio y se prolongue en forma continuada a través de los años.

A esto apunta el programa Federal de Educación Vial, iniciativa conjunta entre el Consejo Federal de Cultura y Educación y del Consejo Federal de Educación Vial .

Sin embargo este programa sumamente valioso y fundamental para generar una nueva cultura del tránsito no tendrá efectos inmediatos ya que los conductores actuales no tendrán la posibilidad de recibir dichos contenidos.

La propuesta inicial de nuestro grupo es la de elaborar una campaña complementaria al programa antes mencionado que incluya a los actuales conductores.

Parece razonable comenzar la campaña de concientización por el grupo de conductores que generan la mayor cantidad de accidentes fatales en la Argentina.

Del análisis de las estadísticas de los accidentes de tránsito ocurridos en nuestro país surge que más del 40% de los mismos son producidos por la banda etaria 17-30 años. A su vez el 60% de los accidentes que se producen son debidos al consumo de alcohol.

Esta idea desarrollada en 1988 en los Estados Unidos ha sido rápidamente adoptada por muchas Universidades de distintos países del mundo. Al igual que en Argentina los jóvenes son los que protagonizan la mayoría de los accidentes de tránsito mortales causados por el alcohol. La campaña lanzada en 1991 parte de la premisa que es prácticamente imposible lograr la erradicación total del alcohol entre los jóvenes, por lo que se buscó una solución complementaria intentando reducir a cero los niveles de alcohol entre los conductores.

El programa "Conductor Responsable" consiste, en que un grupo de 3-4 personas que asistan a un bar o a una disco, cuenten con por lo menos un "Conductor Responsable", es decir una persona que voluntariamente se compromete a no ingerir Bebidas Alcohólicas y que es la encargada de conducir las a sus hogares cuando el resto del grupo si ha ingerido alcohol. A su vez el Conductor Designado cuenta con beneficios en todos los locales adheridos al programa. La implementación del programa es relativamente sencilla y logrado involucrar a Padres, Jóvenes, Universidades, Empresas, etc. en la prevención de los accidentes de tránsito relacionados con el consumo irresponsable de alcohol.

Este programa se complementa con los llamados "traslados seguros" que en cada comunidad se implementará de acuerdo a sus características, esto es "servicios gratuitos", para llevar de vuelta sanos y salvos a los chicos que hayan salido a divertirse.

Esta Campaña se caracteriza por su bajo costo, fácil implementación, y logra una participación social importante (padres, educadores, empresas, etc.)

Les saluda muy Atte.

Lic. Gustavo Panizza Christensen
Presidente
Asociación Civil Urbano 2000
Ins.en la Inspección Gral. de Justicia No.911

Gustavo Faskowicz
Director
Programa de Derechos Humanos
Universidad de Buenos Aires

Talleres de formación de agentes de prevención y líderes comunitarios

La estructuración de estos talleres es en módulos de 1 hora cada uno, completando así un total de 5 horas (preferentemente distribuidos en 5 días distintos).

Lo que sigue es una condensada descripción de los contenidos tratados en cada módulo.

- I. Que es un accidente? Estadísticas locales e internacionales. Son evitables los llamados accidentes de tránsito?
Consideraciones generales acerca de esta violencia que nos afecta a todos.
Análisis del comportamiento de los argentinos ante los accidentes de tránsito (no "choqué", "me chocaron").
- II. La prevención y la información: herramientas insustituibles. Descripción de normas básicas de seguridad vial para el manejo responsable y seguro.
Abordaje del problema a partir de la identificación de sectores y conductas de riesgo.
- III. Acerca del uso y abuso de sustancias. Efectos del alcohol en la conducción.
El alcohol en los menores. Problemas específicos del manejo entre los jóvenes.
Relaciones familiares: el auto, los padres, la libertad, la independencia, la comunicación.
- IV. Que se puede hacer para cambiar esta realidad que afecta a toda la comunidad: lograr la participación de la misma, de cada uno de nosotros. El poder de la prevención. Revisión de estadísticas a partir del enfoque preventivo.
Comprometer la mayor cantidad de gente en el desarrollo de actividades preventivas. Padres, educadores, principalmente jóvenes. Trabajar sobre la responsabilidad que compete a cada uno. (autoridades, empresas, etc.)
- V. El poder de la juventud en el cambio de la realidad. **La búsqueda de líderes** para esta transformación en nuestras costumbres. Como organizarse. La importancia de la tarea de los organismos no gubernamentales. Cómo es el Programa "Conductor Responsable". Estudiar la realidad social de cada localidad y no proponer recetas, sino adaptarse a esa realidad. Como hacer que este Programa sirva además para mejorar nuestra cultura, nuestro medio. Para generar empleo. Para que sea autosustentable en el tiempo.

Multas para los padres de adolescentes alcoholizados

Cipolletti: la Alianza presentó un proyecto que prevé sanciones en efectivo o en trabajos comunitarios para casos de ebriedad en la calle.

CIPOLLETTI.- Alejarse del alcohol o beber con moderación. Esa parece ser la consigna que, por ordenanza, se quiere imponer en esta ciudad del Alto Valle, donde se planea castigar a los padres por la borrachera de sus hijos.

Las sanciones curiosas abundan en este rincón del norte de la Patagonia. La semana última, tres camaristas de Neuquén condenaron a ocho personas que promovían la prostitución a pagar multas que superan los 10.000 pesos y además les fijaron un plan de facilidades de pago de hasta 36 meses.

Ahora, en Cipolletti, una ciudad rionegrina vecina a Neuquén, se discute un proyecto en el Concejo Deliberante que prevé castigar a los padres a pagar con dinero o con trabajos comunitarios si sus hijos no se controlan con la cerveza o con la caja de vino tinto.

Esta declaración de guerra al consumo del alcohol ataca sólo a los ebrios ambulantes, ya que castiga a las personas alcoholizadas que caminan por la calle o se reúnen en una plaza.

La iniciativa, impulsada por el bloque de concejales de la Alianza, penaliza los casos de alcoholismo en la vía pública y alcanza tanto a los menores de edad como a los adultos.

No cumplir con la sanción puede resultar una pesadilla: el proyecto de ordenanza dice que la municipalidad no renovará la licencia para conducir ni aceptará otros trámites si los padres no se hacen cargo de la multa.

El castigo para padres o tutores de menores sin antecedentes fija una sanción que va de los 100 a los 300 pesos; la reincidencia duplica el valor de la primera multa y la pena máxima establece un techo de 500 pesos.

"Es impresionante la cantidad de gente con problemas de alcoholismo, principalmente menores. Lo más grave es que éste es el paso previo al consumo de drogas", dijo a *La Nación* el concejal Jorge Badillo (Alianza), uno de los promotores del proyecto.

La propuesta no es original. Fue copiada de una ordenanza similar que rige en Caleta Olivia, Santa Cruz. Badillo dijo que allí lograron reducir en tres meses el número de personas alcoholizadas en la vía pública. Y que, además, cayó en un 30 por ciento la atención en hospitales de pacientes que presentaban enfermedades vinculadas con el consumo de bebidas alcohólicas.

El debate está lanzado. Pero la Alianza tiene un problema para transformar su iniciativa en ordenanza: cuenta con sólo tres concejales y el oficialista Frente para el Cambio, una fuerza local, puede hacer y deshacer con el peso de sus ocho representantes.

Gerardo Bilardo

Los accidentes de tránsito insumen el 1,5 % del PBI

Los costos astronómicos de la inseguridad vial

Demasiado: un experto en transporte del Banco Mundial opinó que, a pesar de los esfuerzos, el índice de siniestros es alto.

En la Argentina, los costos de los accidentes de tránsito son el 1,5 por ciento del Producto Bruto Interno; esto es, unos 4500 millones de dólares.

Así lo aseguró a *La Nación* Paul Guitink, delegado del Banco Mundial y especialista en transporte para la región de América latina y el Caribe.

"Este monto es importante si se compara con los aportes extranjeros que recibe el país - afirmó el experto-. Y es por eso que tenemos un interés especial en atacar el problema." Para Guitink, las cifras de muertos por accidentes de tránsito son "todavía muy altas, a pesar de las gestiones realizadas". Y agregó: "Los gobiernos no tienen un beneficio directo en dinero y es por eso que aún no están muy interesados en resolver el problema".

Durante su visita al país, Guitink mantuvo una reunión con los integrantes del Consejo Federal de Seguridad Vial y con representantes de las provincias, con quienes analizó proyectos de prevención.

El funcionario adelantó que sería conveniente un préstamo inicial de cinco millones de dólares del Banco Mundial.

Experiencia piloto

"Tiene que haber -dijo Guitink- continuidad en las tareas realizadas por las instituciones, como el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y los Consejos Provinciales, porque a través de la recolección de datos se podrán focalizar los problemas y solicitar al Banco un préstamo", argumentó.

Por otro lado, se anunció oficialmente que la Argentina -junto con Perú- participará de un programa piloto de seguridad vial de la Global Road Safety Partnership (GRSP). ¿La razón?: "El país tiene uno de los índices más altos de mortalidad en relación con la cantidad de habitantes", dijo Guitink.

El especialista señaló que, sin embargo, "la Argentina es uno de los países más comprometidos en solucionar el problema a través de sus gestiones".

En la GRSP participan compañías como Ford, Chrysler y General Motors, entre otros.

"El proyecto no prevé préstamos en efectivo sino ayuda para identificar business partners (socios comerciales) del sector privado en el país, o de sectores internacionales que apoyen las políticas tendientes a solucionar el problema", comentó Guitink.

El titular de la subsecretaría de Seguridad Vial, Ernesto Tenenbaum, el Consejo Federal y el GRSP firmaron un documento en el que aconsejan continuar con las políticas preventivas ya en marcha.

Allegados a Tenenbaum explicaron a *La Nación* que el acuerdo se debe a que existe un temor fundado de que la repartición que conduce el funcionario desaparecerá cuando la Alianza asuma el poder.

El costo de los accidentes

"Más de 6000 muertos anuales, heridos, discapacitados y altos costos materiales son el resultado de una sociedad que cree que los accidentes son producto de la fatalidad", dijo Tenenbaum.

Entre la gran cantidad de proyectos presentados, sólo tres son los considerados "firmes". El primero habla de una red de capacitación entre las provincias. El segundo, de un sistema de premios similar al de los Estados Unidos, que apoya con dinero a los estados que bajan sus estadísticas en mortalidad, por ejemplo, El tercer plan se expide sobre la concreción de proyectos presentados por particulares -ya sean organismos no gubernamentales,

universidades u otras instituciones- que se puedan trasladar al ámbito nacional y cuya relación costo-beneficio pueda ser probada.

Al ser consultado por *La Nación* respecto del balance de su gestión, Tenembaum comentó: "Hubo un desarrollo progresivo en las políticas empleadas y los resultados marcan un estancamiento de los índices de accidentes, pero con tendencia a la baja".

El funcionario agregó: "Faltan muchas fases por desarrollar, pero hay que continuar y profundizar los programas. Y en eso, la sociedad debe tener una activa participación".

Adriana Linares

Secuelas

Los accidentes viales en todo el mundo causan un millón muertos por año y dejan un saldo de entre 10 y 15 millones de heridos. Muchos de ellos, partir del siniestro quedan discapacitados.

Estos datos surgen de una estadística realizada por la GRSP el Global.

Si bien los países en vías de desarrollo sólo tienen el 32% de los vehículos, son responsables del 75% de las fatalidades causadas por choques en calles y rutas.

Más de 163 mil muertos y 1,5 millones de heridos son menores de 15 años.

El costo global de los accidentes de tránsito está calculado en 500 mil millones de dólares por año.

Los países en vías de desarrollo pierden más de 100.000 millones de dólares por año, por accidentes de tránsito. El doble de lo que gastan en desarrollo.

Copyright © 1999 La Nación | Todos los derechos reservados

PROYECTO DE INVESTIGACION

0.- DATOS DE IDENTIFICACION DEL ESTUDIO.

- ORGANISMO PROMOTOR : UBA. Programa DDHH
- UNIDAD RESPONSABLE : Asociación Civil Urbano 2000
- TITULO PROVISIONAL DEL ESTUDIO :

INFORME TÉCNICO SOBRE " ACCIDENTES DE TRÁFICO Y JUVENTUD' ("Alcohol y otras sustancias")

- CODIGO DEL CAMPO CIENTÍFICO AL QUE SE REFIERE EL ESTUDIO :
(Según la Clasificación Internacional de la UNESCO)

Código I I I

- SECTOR/ES AL/LOS QUE VA DIRIGIDO :

- | | | | |
|--------------------------|---|--------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> | 1.- JUVENTUD | Código | <u> I I I </u> |
| <input type="checkbox"/> | 2.- SALUD | Código | <u> I I I </u> |
| <input type="checkbox"/> | 3.- MEDIO AMBIENTE | Código | <u> I I I </u> |
| | 4.- Otros (especificar): EDUCACION Y TRANSITO | | |

OBSERVACIONES :

1' / Los códigos correspondientes al nombre del organismo promotor y al campo científico del estudio serán cumplimentados por la

Secretaría de la comisión de Estudios y Estadística.

2' / Los nombres de los Sectores a los que van dirigidos los estudios y los respectivos códigos son los que constan en la metodología de Estadísticas de Acción social y de Servicios sociales de la Universidad de Bs.As. (ver anexo).

3' / Cuando el desarrollo de los puntos concernientes al proyecto de estudio no se acomode al espacio reservado para el mismo según el modelo, se utilizarán las hojas adicionales que sean necesarias.

1. - OBJETO DEL ESTUDIO.-

Breve reseña sobre el problema que se va a investigar, con los conceptos teóricos en que está planteado científicamente o que constituirán el marco de referencia del estudio.

- . Elaboración de un Informe Técnico, con el máximo de actualización posibles de datos acerca de "Accidentes de Tráfico y Juventud".

- . Especial consideración de causas y variables que coinciden en los momentos, días o situaciones de siniestralidad fuera de lo normal.

- . Tiempo libre, movilidad juvenil y siniestralidad : vacaciones, fines de semana y feriados.

2.- CAMPO DE ESTUDIO.

-Referencia al ámbito en que se desarrollará tanto el trabajo de campo como el análisis de los datos.

- . Siniestralidad , activa y pasiva entre los jóvenes (ciudadanos con más de 15 y menos de 30 años) en todo el territorio de la Ciudad.

3.- OBJETIVOS DEL ESTUDIO.

Metas que se pretenden conseguir, conocimientos que se quieren obtener.

- 1.- Obtención de un informe de situación objetiva, a partir de fuentes estadísticas disponibles (D.G.Tráfico, Policía Federal, etc.) con el máximo detalle de datos acerca de siniestralidad (activa y pasiva) de jóvenes en/con//por causa de vehículos a motor.
- 2.- Análisis y recapitulación sistemática de materiales de WWW sobre "Accidentes de tráfico de los/as jóvenes".
- 3.- Aislamiento sistemático de las variables específicas que caracterizan la siniestralidad juvenil relacionada con el tráfico. Definición de perfiles y frecuencias y localización espacio-temporal.
- 4.- Subculturas juveniles/empleo del tiempo libre: pautas específicas de conducta relacionadas con el uso de vehículos a motor.
- 5.- Realidad y leyenda en hábitos de consumo y ocio juvenil: las Picadas, y otras rutas alternativas. Perfil de usuarios, descripción de usos y costumbres, alcance del fenómeno y mecánicas de participación.
- 6.- Tendencias generales del fenómeno y vías de posible intervención.

4.- HIPÓTESIS DE PARTIDA.

Formulaciones que, con el estado actual de conocimiento que se tiene sobre el problema, es posible hacer y que se someterán a comprobación en la investigación-

No se plantea ninguna en especial, al tratarse de un Informe Técnico con propósito de primera aproximación sistemática al fenómeno por parte del Programa CR.

El informe señalará, en su caso, vías de acción concreta, que, entre otras, pueden pasar por la necesidad de realizar un estudio específico de los hábitos y conductas de los titulares jóvenes de permiso de conducción.

Si parece relevante tener en cuenta, por el momento, aparte de las observaciones que puedan obtenerse en la recapitulación sistemática de datos, objeto del presente informe, las consideraciones o evidencias empíricas siguientes:

- Uno de los colectivos con tasas de siniestralidad más altas, entre los conductores de vehículos a motor, es el de sujetos con menos de 25 años.

- Los hábitos sociales y las pautas de consumo de bebidas alcohólicas entre los jóvenes señalan coincidencias muy amplias, localizadas en idénticos segmentos de espacio y tiempo, entre ingestión alcohólica y conducción de vehículos a motor.
- El control escasamente efectivo de la venta y consumo de bebidas alcohólicas y la práctica inexistencia de límites horarios para su oferta han producido una dispersión expansiva generalizada de los momentos de riesgo asociados a los excesos de ingestión: de hecho, el fenómeno-síndrome "fin de semana" tiende a iniciarse el jueves por la noche y finalizar en la madrugada del lunes siguiente, sin interrupción.
- El parque de vehículos a motor propiedad de los jóvenes, por limitaciones financieras del colectivo, concentra máximos de vehículos potencialmente inseguros o problemáticos desde el punto de vista mecánico (viejos, mal revisados, en mal estado, incumpliendo normas de Ley. etc.)

5.- METODOLOGIA.

- a) Orientación general que se da al abordar el problema desde la perspectiva científica o comprobación empírica.
- b) Explicitación de la o de las TECNICAS que van a utilizarse con los detalles y especificaciones propias (unidades de análisis, número de las mismas que se selecciona para su observación, márgenes de error, etc.,)

El informe técnico, para conseguir todos y cada uno de los objetivos señalados en el punto 3, globalizará en un documento único, tras las necesarias operaciones de análisis-valoración-síntesis de los datos y referencias que vaya obteniendo, las informaciones derivadas de los mismos. Al informe-síntesis final se le añadirán debidamente ordenados, los materiales anexos que se considere de interés, y, en todo caso, los que fundamenten afirmaciones o conclusiones de trabajo, o las tablas y cuadros estadísticos que los apoyen.

Necesariamente, el informe habrá de considerar, como mínimo, tres líneas de fuentes:

- a) UBA-INDEC Referencias-marco derivadas de los "Informes Juventud", (demografía juvenil, equipamiento doméstico, hábitos de uso del tiempo, etc.)
- b) DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO. Referencias específicas.
- c) PRENSA Y BIBLIOGRAFÍA ESPECIALIZADA. Incluyendo materiales de la UBA y de los Ministerios de Salud e Interior.

6.- EQUIPO QUE REALIZARÁ EL ESTUDIO.

(En caso de no estar determinado, sistema que se va a utilizar para su determinación)

- Profesionales con experiencia acreditada en el tratamiento del fenómeno en cuestión.
- Contratación directa.

7.- CALENDARIO.

Adecuación del tiempo al desarrollo del proceso de investigación.
Especial referencia al momento del trabajo de campo.

Entrega de trabajo finalizado: seis meses (máximo) a partir de la fecha.

8.- RECURSOS ECONÓMICOS.

Valoración de los costos y sistema de financiación.

Importe total del trabajo por todos los conceptos (IVA incluido):

ANEXO

- Relación de sectores y códigos respectivos

- 01- CONJUNTO DE TODA LA POBLACION
- 02- FAMILIA
- 03- INFANCIA
- 04- JUVENTUD
- 05- MUJER
- 06- TERCERA EDAD
- 07- MINUSVALIDOS (FISICOS, PSIQUICOS Y SENSORIALES)
- 08- PRESOS Y EX-RECLUSOS
- 09- MINORIAS ETNICAS
- 10- MARGINADOS (TRANSEUNTES, ETC.)
- 11- TOXICOMANOS (ALCOHOLICOS Y DROGADICTOS)
- 12- REFUGIADOS Y ASILADOS
- 13- EMIGRANTES
- 14- COLECTIVOS EN SITUACION DE NECESIDAD.

Introducción

• • • • •

Si entramos en el tercer milenio con luz verde ganamos todos.

En nuestro país los llamados ‘accidentes de tránsito’ provocan aproximadamente ocho mil muertes anuales (de las cuales más de la cuarta parte ocurren en la provincia de Buenos Aires) dejan una secuela mucho mayor de mutilados y ocasionan fuertes perjuicios económicos. Estos hechos son tratados por los medios masivos y “opinados” en proporción directa a su espectacularidad y la notoriedad de su “víctima” o “victimario”. **No resulta transparente**, en cambio, el **sufrimiento** que **imprime** la **violencia vial** (genere o no accidentes) en la **vida cotidiana** de **todos**, sin fronteras de edad, género o condición social.

Es decir, el momento en que nos toca vivir y ejercer el “oficio” de enseñar y aprender, nos enfrenta a situaciones violentas como la transgresión sistemática de las normas, la corrupción, la delincuencia y el “terror blando” impuesto por la exclusión, cuyo carácter evidente impide registrar una violencia que estraga la convivencia en los aún llamados ‘espacios públicos’. *Evidente y obvio* significan etimológicamente lo que está sobre los ojos y es sabido que el ojo humano no alcanza a divisar lo que se encuentra sobre él. Quizás por esta razón la violencia vial no resulte percibida como tal por los mismos individuos que la generan y padecen. Si este tipo de violencia ocurre algún beneficio debe proporcionar, pero, es difícil establecer en qué consiste el beneficio, por el contrario, todos la padecen (mos) aunque este sufrimiento sea percibido como natural, también por todos.

La figura del accidente –ocurrido a otros, sobre todo si afecta a *ricos y famosos*– rompe por un instante esta naturalización, que vuelve a reinstalarse casi inmediatamente.

Si el accidente es *opinado* en tanto fenómeno ajeno, pero, el propio malestar se registra como natural, la pregunta que surge es: ¿qué es un accidente?

Nuestro **primer** capítulo analizará un conocido accidente vial (marítimo) para aislar algunas de las “causas” manifiestas y encubiertas que lo explican, así como recorrer la metodología cuantitativa con que suelen abordarse estos fenómenos.

En efecto, el criterio cuantitativo que mide la siniestralidad vial resulta sin duda útil para establecer primas de seguros, así como el relevamiento de sus “causas” lo es al dispositivo jurídico en el momento de establecer culpabilidades o inocencias. Sin embargo, ¿qué aporta a la resolución del problema la contabilización de muertos y mutilados? Si pudieran hacerlo, ellos dirían que tal medida no cambia en nada su suerte.

Sin descartar la importancia de contar con nociones de primeros auxilios y otras medidas para intervenir sobre accidentes ya acaecidos resulta incontrovertible la productividad de prevenirlos.

En el campo de la medicina quedó demostrado que la prevención primaria (destinada a impedir que se produzca una enfermedad) resulta menos onerosa desde el punto de vista macro y micro económico (incluido un ahorro de sufrimiento) que la secundaria (para mitigar efectos patógenos) y ésta que la terciaria (reparadora).

Ahora bien, en nuestro medio se llevan a cabo campañas que tienen en cuenta este criterio económico de la **prevención**, la mayoría de las cuales se dirigen al potencial **causante directo** de accidentes a quien le transmiten las normas vigentes y/o le advierten sobre los efectos indeseables de conductas desaprensivas.

Sin embargo, los atentados a la convivencia **no** se explican por el **desconocimiento de las normas** sino por su **incumplimiento** por parte de una serie de **actores sociales responsables directa o indirectamente de accidentes**: el estado, el peatón, el conductor y, hasta los distintos individuos que participan en la fabricación y el mantenimiento de un automotor, ya que los llamados 'factores mecánicos' de siniestralidad no son otra cosa que síntomas humanos por acción u omisión. Es decir, una falla mecánica o en la señalización de una ruta responden a un descuido, error o transgresión humana.

Por otro lado, la advertencia sobre las consecuencias de "actos irracionales" se lleva a cabo mediante dos metodologías. La primera, que acá llamamos '**adaptativa**' se propone modificar las conductas de individuos a los que califica de: *temerarios, exhibicionistas, negligentes, coléricos, distraídos, vanidosos*, etcétera. La segunda, a la que denominamos '**piadosa**' persigue el mismo objetivo mediante la exhibición de escenas cruentas que suelen generar una ansiedad promotora de efectos contrarios a los buscados.

En síntesis, si bien el criterio preventivo resulta preferible al reparatorio, su instrumentación en campañas de seguridad vial se soporta sobre una lógica **evitativa** cuando, por ejemplo, en el campo laboral quedó demostrado que el criterio tradicional de Seguridad e Higiene (cuyo fin es **evitar** accidentes y enfermedades laborales) no alcanza los resultados que se obtienen mediante el mejoramiento de las condiciones y del medio ambiente de trabajo.

Tránsito por la vida, se propone, en consecuencia, transmitir principios positivos al servicio de una **convivencia respetuosa** de la **alteridad** y **responsable del cumplimiento** de las **reglas de juego**. La prevención de accidentes constituirá un efecto añadido, pero necesario, de este objetivo.

De este modo, el primer apartado versará sobre un modelo de **prevención** a la que llamaremos '**simbólica**' para diferenciarla de la adaptativa y de la piadosa. Esta metodología de intervención no intenta ofrecer soluciones preestablecidas para todos los problemas, sino proporcionar recursos de pensamiento para que quienes se encuentran involucrados en ellos puedan resolverlos.

A este fin, nuestro primer destinatario serán los docentes para, posteriormente, ampliar la transmisión a otros agentes de cambio. En todos los casos se brindarán **herramientas conceptuales** que permitan una transmisión capaz de **responsabilizar** (no culpabilizar y menos discriminar) a los **sujetos** (en primer lugar a las jóvenes generaciones) de las **consecuencias de sus actos**.

Ahora bien, los alcances de la responsabilidad ética del sujeto exceden a los establecidos en la ley social, lo cual impone una serie de preguntas:

- ✓ *¿Cuál es la relación que se establece entre lo subjetivo y lo social?*
- ✓ *¿Qué capacidad tienen los agentes sociales para interrumpir (o disminuir) los síntomas que producen y padecen?*
- ✓ *¿Alcanza la información para revertir este proceso?*
- ✓ *¿Se trata de describir los fenómenos o de pensar las condiciones que hacen a su emergencia?*
- ✓ *¿Cómo se explican conductas que a nadie benefician y perjudican a todos?*

Nuestro **segundo** capítulo intentará responder a estos interrogantes desde el punto de vista **epistemológico** y el **tercero** lo hará desde el **histórico**.

El **cuarto** capítulo apelará a las condiciones que hacen a la **constitución** del sujeto y de la **subjetividad** para recorrer algunas **mutaciones** que caracterizan a la actual modernidad tardía. Estos cambios, estructuralmente inadvertidos por quienes están tomados por ellos, se manifiestan ostentosamente en los accidentes viales y de modo sordo en el malestar que atraviesa la vida cotidiana (a saber, no hay otra) de todos. Los conceptos de **pulsión**, **sujeto**, **yo**, **narcisismo** y **rivalidad** permitirán avanzar sobre la función de la **Ley** para transmitir un criterio **ético** que renuncia a hacer el “bien” para sostenerse en el bien-hacer.

Sobre esta matriz conceptual se soportará el recorrido de los problemas específicos que hacen a la seguridad vial:

- ⇒ **Leyes de tránsito. Resultados comparados de medidas implementadas en distintos países:** criterios de castigo, normas para la obtención y la conservación del registro, formación del conductor y del peatón, etcétera.
- ⇒ **Derechos y obligaciones** del transeúnte: peatón; conductor de distintos rodados; acompañante; prestador y usuario de un servicio público; minusválidos, niños y ancianos.
- ⇒ **Conducción responsable** o segura y “conducción defensiva”.
- ⇒ Nociones de **primeros auxilios**.
- ⇒ **Señalizaciones**.
- ⇒ Importancia del **uso adecuado** de los **dispositivos de seguridad**.
- ⇒ Efectos del **alcohol** y de distintos **medicamentos**.
- ⇒ Relación **velocidad**, distancia y tiempo.
- ⇒ Importancia del **estado del automotor**.
- ⇒ **Seguros:** recursos prácticos, etcétera.

La condena social.

Nos referiremos con el termino de condena social a aquella expresion de repulsa moral por parte de un grupo que recae sobre aquel cuya accion es considerada negativa para el mantenimiento de la convivencia comunitaria.

Por lo tanto, no excluye las sanciones legales que pudieran corresponder. Por el contrario, para el caso que aqui planteamos, -la convivencia vial- creemos que lejos de sustituir a las instituciones especificas, una opinion publica participativa es el complemento ideal de la representatividad democratica y la vigencia de sus normas.

Creemos importante destacar que no consideramos a la condena social como un mecanismo que sea intrinsecamente democratico o intrinsecamente autoritario. En la cuestion que aqui nos ocupa, intentaremos desarrollar un marco conceptual desde el cual las interpelaciones que se hagan a la sancion social sean en funcion de ampliar el concenso social respecto a las normas vigentes.

Ante todo, aventaremos ciertas cuestiones que hacen a nuestra historia civica. Y es el lugar desde el cual se invoca "el orden". El autoritarismo muchas veces ha manipulado a la opinion publica, incluso movilizandola desde los prejuicios, de forma tal de imponerle a la sociedad que la unica forma de seguridad posible es la coercion. Y que el orden y el pluralismo son terminos antagonicos.

Para ello se basa en un "sentido comun" que naturaliza el malestar social, haciendolo inevitable tragedia. De esta forma, realimenta el arraigo paternalista, en que si los problemas vienen "de arriba", las soluciones a los mismos han de provenir verticalmente. Posicion que deja a la ciudadania impotente de soluciones posibles a la par que favorece la desresponsabilizacion de los ciudadanos respecto a las cuestiones publicas.

La forma actual de esto es el sercenamiento y control privado de los espacios y via publica.

Tambien es pertinente mencionar que parte de los fondos publicos son gastados en concesiones para el ordenamiento vehicular. Y que, para disfrutar de este, las mas de las veces tiene que ser abonado en forma particular.

Por el contrario, nuestra aspiracion, que creemos dista de ser una utopia, es que la propia sociedad tome conciencia de la necesidad de respetar las normas vigentes. En diversas ciudades del mundo esto es una realidad cotidiana.

Sus habitantes gozan asi de una mejor calidad de vida.
Y sus fondos publicos son mejor administrados.

PROYECTO PILOTO: ALUMNOS RESPONSABLES.

RELEVAMIENTO PREVIO.

Presencia/Ausencia de senalización. Acatamiento de la normativa. Que tipo de faltas? (No implica abandono del aula, desde experiencia cotidiana)

Presencia/Ausencia de autoridad policial. INFORMACION A aquellos acercados a la comunidad escolar (padres, vecinos infractores recurrentes)

GRUPO Discucion grupal acerca de la necesidad o no de senalización en la zona de influencia. Peticionar a autoridad competente en caso de su necesidad.

DELEGADO Rotativo. Tiene la funcion de disuadir sobre posibles contravenciones (conductor o peaton) y prevenir accidentes entre los mas pequenos. Al respecto, creemos que el ambito educativo es un medio propicio para el desarrollo de experiencias piloto. Desde alli, a traves de la transversalizacion de contenidos, los alumnos pueden aprender a ejercer sus derechos como ciudadanos a la par que fortalecer el sentido de responsabilidad democratica. Entre otras, la funcion rotativa del delegado hace a la cuestion del aprendizaje que, en democracia, los cargos no son propiedad de los hombres, sino que son estos los que los ejercen a traves de una representacion delegada. Tambien hace a la posibilidad de que a cada alumno tenga que enfrentarse a situaciones en que deba apereibir a alguien afectivamente proximo a el. Al menos esto seria lo esperable ya que la ley, en tanto pretencion de justa y por lo tanto, universal, ha de ser aplicable sin excepciones. Esta situacion es sumamente importante, ya que enfrenta al sujeto a una eleccion entre su "obligacion" y el beneficio propio o de un ayegado. De esta forma se logra tambien una mayor implicacion de los usuarios del espacio publico en el programa. Esto coerciona a una accion consecuente en aquellos implicados con la comunidad escolar. A pasar de la peticion de respeto, a su ejercicio. Lo contrario es caer, para el propio sujeto, en el develamiento de su hipocresia, exponiendose como sujeto que demanda derechos solo para el usufructo propio. Esta operacion, en terminos racionales, lo excluye de la palabra consecuente de demandar justicia le invalida la palabra pudiendo llegado el caso, quedar invalidada la palabra del padre frente al hijo, del comerciante vecino respecto a la autoridad escolar (que medidas?) Al peticionar se; al autoridades, democracia. y a las autoridades politicas actuar conforme a lo representantes que son.

Urbanus 2000 es un equipo interdisciplinario de **profesionales** que investiga, interviene y forma (sobre todo a docentes y otros agentes de cambio) sobre síntomas sociales que generan malestar en el tránsito y en la vida cotidiana.

Formación, diagnóstico y asistencia institucional tendientes a la prevención en materia de convivencia urbana (tránsito) y Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (CyMAT).

Durante el siglo que estamos a punto de despedir, la *siniestralidad* vial ocasionó –y lo sigue haciendo– más muertes que todos los conflictos bélicos (incluidas las dos guerras mundiales). En nuestro país los accidentes de tránsito cercenan alrededor de ocho mil vidas por año, dejan una secuela mucho mayor de mutilados e imponen fuertes cargas económicas. A esta cifra se suma el daño ocasionado por los accidentes de trabajo y domésticos, pero, importa ahora tener en cuenta que; además del acontecimiento puntual, espectacular y *siniestro* denominado ‘accidente’; la **convivencia** urbana imprime a la **vida cotidiana** de todos (sin distinciones de edad, género o condición social) de novedosos tipos de **violencia**. Esta violencia, si no resultara naturalizada por el imaginario de la época, se revelaría como **irracional** para los **mismos individuos** que la **producen** (mos) y **padecen** (mos).

Ahora, si bien el síntoma es social el malestar que engendra se arraiga siempre en un sujeto, simplemente, porque el sufrimiento es una categoría de lo psíquico, lo cual impone algunos de los **interrogantes** que nuestro programa se propone recorrer.

☛ *¿Cómo se explican conductas que a nadie benefician y perjudican a todos?*

☛ *¿Qué potencia tienen los agentes sociales para interrumpir (o disminuir) los síntomas que originan y padecen?*

Las campañas preventivas en materia de seguridad vial y laboral se dirigen al potencial causante directo de accidentes e incidentes a quien le transmiten las normas vigentes y le advierten sobre los efectos indeseables de conductas irracionales.

Sin embargo, los atentados a la convivencia no se explican por el desconocimiento de las normas, sino por su incumplimiento por parte de una serie de actores sociales: estado; peatón; conductor; trabajador; empleador; fabricante de medios de locomoción, herramientas, artículos domésticos, etcétera. Del mismo modo, la exhibición de escenas cruentas con que se pretende conmover la fantasmática subjetiva genera una ansiedad promotora de efectos contrarios a los buscados. Nuestro programa, en cambio, no juzga la irracionalidad de un síntoma, para buscar junto a quienes lo originan y padecen, la racionalidad que lo explica.

La lógica en que se basa nuestra intervención, entonces, no es evitativa, sino que apuesta a la **convivencia responsable** basada en la **ética del bien hacer** respetuoso de las reglas de juego, en tanto éstas no pueden transgredirse sin salir de aquél. El efecto añadido, pero necesario, de este criterio (al que llamamos ‘prevención simbólica’ para diferenciarla de la adaptativa) será la reducción de los accidentes y del malestar que estraga la convivencia urbana y laboral.

Nuestra intervención no se propone ofrecer soluciones preestablecidas para todos los problemas, sino proporcionar herramientas de pensamiento para que quienes se encuentran involucrados en ellos puedan resolverlos.

PROGRAMA DE PREVENCIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

URBANO 2000 es una Asociación Civil sin fines de lucro que investiga, e interviene en las comunidades de jóvenes en la Prevención del Manejo con Alcohol .

Su misión es reducir la alta siniestralidad de los llamados accidentes de tránsito y por ende salvar vidas, heridos, y daños por causa de accidentes totalmente evitables, a través de Programas de Prevención sobre el uso (abuso) del alcohol entre los jóvenes y de Programas de Conducción Responsable. Colecta, analiza y difunde información sobre la naturaleza del problema y ofrece su colaboración a Empresas, Organismos, Asociaciones que estén interesadas en los mismos objetivos.

Programas:

I. “*Programa del Conductor Responsable*”, en conjunto con el Programa de DDHH de la Universidad de Buenos Aires.

Este programa se basa en el liderazgo de jóvenes, quienes son los más indicados para transmitir los mensajes sobre el daño que el abuso del alcohol ocasiona y los riesgos del manejo bajo sus efectos.

Está asistido por un equipo interdisciplinario de profesionales con más de 10 años de experiencia en el tema, convencidos de que la Educación y la Prevención son las herramientas adecuadas para ir reduciendo – al menos- la alta siniestralidad que el alcohol provoca entre los jóvenes al conducir.

Su organización es a través de redes de voluntarios organizados por zonas;
Medios de difusión: Internet, gráfica (posters, folletos, volantes, boletines), medios masivos de comunicación: radios, diarios, programas de TV, etc.

Del análisis de las estadísticas surge que más del 40% de los mismos son producidos por la banda etaria 17-30 años. A su vez el 60% de estos accidentes están relacionados con un consumo elevado de alcohol. Estas cifras no hablan de vidas reales, muchas veces truncas por accidentes totalmente absurdos. Es de tener en cuenta también los altos costos que estos accidentes provocan, según cálculos privados, estos ascienden a más de 4.500 millones de dólares anuales, que terminan siendo una pesada carga para el conjunto de la sociedad a través de impuestos, tasas más caras de las aseguradoras, etc.

II. "Programa de Prevención sobre el uso del alcohol entre menores de edad"

- Folleto a Padres y Educadores
- Folleto para estudiantes (últimos años de la secundaria)
- Propuestas a legisladores sobre sanciones a quienes venden alcohol a menores.
- Proponer mayores controles de alcoholemia.

III. Programa de Seguridad Vial (Jóvenes)

Nuestro proyecto de investigación consiste en analizar las conductas humanas, actitudes y comportamientos que conducen o contribuyen a producir accidentes de tránsito.

Nuestro foco esta centrado en el rol que juegan los conductores, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas en la seguridad vial.

Intentamos detectar los problemas básicos que aumentan la inseguridad vial y la relevancia de los mismos en la producción de accidentes.

Contenido

- I. Perjuicio del Alcohol en el manejo
- II. Perjuicio de las drogas en el manejo
- III. Protección de los ocupantes de los vehículos
- IV. Velocidad y otras acciones de la Conducción insegura
- V. Seguridad de peatones y ciclistas
- VI. Conductores mayores de edad
- VII. Conductores Jóvenes
- VIII. Fatiga
- IX. Varios

VII. Conductores jóvenes

Los accidentes de tránsito constituyen en nuestro país la principal causa de muerte de personas entre 15 y 24 años.

Los conductores jóvenes contribuyen en gran medida a la inseguridad vial en todo el mundo. Sin embargo al mismo tiempo, poseen un gran potencial para cambiar ciertos comportamientos y mejorar la seguridad en el tránsito.

La adolescencia es un periodo que definimos como la etapa previa al crecimiento definitivo en el cual existen numerosas inquietudes acerca de los cambios físicos y psicológicos que se están experimentando. Los límites de la adolescencia no son iguales para todos los individuos y varían sustancialmente de acuerdo al medio de desarrollo. Por lo tanto estos límites

cronológicos serán diferentes para los jóvenes que habiten zonas rurales y para los que habiten en un medio urbano.

A pesar de esto podemos dividir a la adolescencia en tres periodos diferenciados por sus inquietudes:

1. 12-14: Se experimentan muchos cambios físicos, no hay conciencia del cuidado de sí mismos y su interés está centrado en conseguir mejoras para los individuos de su misma edad.
2. 15-18: Manejan un universo más simbólico, existe la creencia de inmortalidad y exigen una oportunidad para cambiar el mundo.
3. 19-24: Esta etapa de adolescencia tardía se da principalmente en el medio urbano. En esta etapa los individuos son más permeables al concepto de riesgo y las consecuencias de no adoptar conductas sanas. Para ayudar a los jóvenes a entender las responsabilidades y peligros inherentes a la conducción de un automóvil, proponemos el desarrollado de material informativo específicamente diseñado para los nuevos conductores así como también para sus padres.

El proyecto consta de dos fases:

1. Definir los factores que contribuyen a producir accidentes entre los conductores jóvenes,
2. Diseñar medidas y estrategias eficientes con el objeto de reducir y/o contrarrestar esos factores de riesgo.

1. Factores de riesgo

Falta de habilidades y experiencia; desarrollo de nuevos sistemas de otorgamiento de licencias: (programas y métodos de entrenamiento para nuevos conductores)

Influencia del alcohol

Fatiga

Bicicletas

Conductas de manejo juvenil de alto riesgo

Influencia de drogas

Motocicletas

Cantidad y tipo de manejo

Conductas y habilidades

Los conductores jóvenes frecuentemente tienen problemas para mantener la atención y es probable que no adquieran la información que necesitan para una conducción segura, como por ejemplo reconocer potenciales riesgos mientras están aún a una distancia segura para tomar una decisión rápida. Ellos tienden a subestimar el peligro en ciertas situaciones de riesgo y sobrestimarlo en otras.

También el alto riesgo entre los conductores jóvenes viene de comportamientos inapropiados, por ejemplo: tomar deliberadamente acciones de riesgo, buscar estimulación, manejar a altas velocidades, y manejar cuando es peligroso. Pasan más veces con luz amarilla, eligen manejar a mayor velocidad y más cerca de otros vehículos, se meten por los pequeños espacios del tránsito sin dejar los márgenes adecuados de seguridad, y tienen una confianza irreal en sus habilidades.

Sin embargo, mejorar la habilidad para manejar no necesariamente tiende a disminuir la cantidad de accidentes. A veces los conductores habilidosos tienen más confianza en su manejo y se exponen a mayores situaciones de riesgo. Por lo tanto, debe existir una fuerte motivación en los conductores para reducir los riesgos de accidentes.

Pocos conductores toman una acción de riesgo si saben que va a resultar en un accidente. Las elecciones riesgosas se deben a una pobre percepción del riesgo y a la falta de habilidad para detectar el peligro, asociado con la sobrestimación de la confianza.

2. Medidas y estrategias

Exposición : La campaña debe contactar a la audiencia específica en lugares estratégicos y transmitir un mensaje simple, honesto y creíble.

Focalizar: el producto es la seguridad para un determinado segmento

Simplicidad: el mensaje debe ser extremadamente simple sin dictámenes negativos " no beba" etc. sino un camino positivo que el individuo pueda tomar.

Posicionar: es fundamental ocupar un lugar en la mente de los jóvenes con un mensaje atractivo, evitando en lo posible cualquier punto que lo discrimine del grupo.

Creatividad: Utilizando investigaciones de mercado como punto de partida diseñar todo tipo de material gráfico.

Consenso: transmitir mensajes y conceptos no controversiales con amplio consenso social evitando ir en contra de cualquier organización o empresa.

*Lic. Gustavo Panizza Christensen
Presidente
Asociación Civil Urbano 2000*

3. *Propuestas:*

- I. Curso para docentes de E.G.B. y Polimodal.: 30 hs. con puntaje. Manual para docentes, con material ad-hoc (leyes de tránsito, señales, instrumentos para aplicar en la enseñanza, planillas para estadísticas en cada lugar, etc.)
- II. Cursos para agentes que otorguen licencias de conducir, como así también a agentes de control del tránsito (policías, inspectores)
- III. Manuales para estudiantes de escuelas primarias con criterios modernos didácticos, y gráfica con normas nemotécnicas para aprender las normas de conducción.(ver hoja "Fascículo....")
- IV. Juegos didácticos (según edades) aprender jugando: ver Proyecto Juego Vía Libre en VHS y Proyecto en CD Rom.
- V. Material para los chicos, a compartir en flia., relativo a la temática.(juegos, preguntas a los padres, cuestionarios, etc.)

*Lic. Gustavo Panizza Christensen
Presidente
Asociación Civil Urbano 2000*

Integrantes de Urbano 2000.

Equipo transdisciplinario convocado por el Lic. *Gustavo Panizza Christensen*.

Lic. En Administración, Economista, Pte. Asoc. Civil *Urbano 2000*.

Coordinadora Lic. *Alicia Le Fur*

Psicóloga. Master en Ciencias Sociales. Docente Cátedra Etica y DDHH. Consejo del Menor y Flia. Posgrado en DDHH (alto Comisionado de la ONU). Titular *Psicología Social Univ. Atlántida. Analista institucional.*

Lic. *Canan, Aida*. Psicóloga. Docente UBA Etica. Cursos Formación docentes ciclo Polimodal. Docente Escuela de formación.

Lic. *Cánepa, Ana María*. Socióloga. Encuestadora.

Lic. *Costas, Ernesto*. Educador. Director Escuela Técnica de Berazategui.

Lic. *del Valle, Guillermo*. Comunicador Social. Psicólogo.

Lic. *González, Ana Inés*. Psicóloga. Mediadora comunitaria. Coord. de grupos.

Lic. *Gutiérrez, Carlos*. Psicólogo. Prevencionista. Docente UBA. Consejo Menor y Flia.

Lic. *Mijalovsky, Diana*. Socióloga. Profesora de Sociología. Docente.

Arquitecto Alejandro Folcia.

Dr. *Sívori, José Luis*. Doctor en química.

Dra. Diana Ostrosky. Abogada

Ingeniero Carlos Garrido. Miembro CAI, Especialista en Ing. Vial.