

Sistematización de los resultados del
II Concurso Nacional de Seguridad Vial

EXPERIENCIAS EXITOSAS CONTRA LA INSEGURIDAD VIAL



Coordinación general publicación: Pablo M. Carignano

Investigación, redacción y edición de textos: Tamara Apter

Corrección/revisión general: Verónica Heler

Fotos: Laura González / Las fotos correspondientes a las tres experiencias fueron provistas por cada una de ellas

Revisión técnica OPS/OMS: Luis Roberto Escoto

Revisión editorial OPS/OMS: Sebastián Oliel

Diseño OPS/OMS: Andrés Venturino

Este documento puede ser reproducido o citado en forma parcial o total sin permiso especial, pero mencionando la fuente de información.

Sistematización de los resultados del
II Concurso Nacional de Seguridad Vial

EXPERIENCIAS EXITOSAS CONTRA LA INSEGURIDAD VIAL

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento especial para todas las personas de las Municipalidades de Urdinarrain y Venado Tuerto, de la Escuela Parroquial La Piedad de la Ciudad de Buenos Aires y de la Comisión de Educación de la Asociación Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe, que brindaron información y tiempo y sobre todo, porque hicieron posible la concreción de estas experiencias.



CONTENIDO

Introducción	7
La inseguridad vial en la Argentina y las acciones de la Ciudad de Buenos Aires	9
Qué es el Concurso de Seguridad Vial	11
Objetivos de la sistematización	12
Metodología	13
Las experiencias	
a. Urdinarrain	15
b. Venado Tuerto	21
c. Buenos Aires	26
Palabras finales	32
Bibliografía utilizada	35





INTRODUCCIÓN

Los gobiernos del mundo, a través de la Asamblea General de las Naciones Unidas, han declarado al período 2011/2020 como la Década de Acción por la Seguridad Vial, con el objetivo de detener la creciente suba de muertes y heridas causadas por el tránsito.

Según la ONU, de no tomarse medidas esta problemática será la quinta causa de muerte en el 2030. Se trata de un problema de salud pública en tanto produce cerca de 1.300.000 muertes por año y 50.000.000 de heridos. Es la primera causa de muerte en niños y jóvenes entre 5 y 29 años, y casi la mitad de las muertes causadas por siniestros viales afectan a peatones, ciclistas y motociclistas.

En términos económicos, algunos estudios han logrado cuantificar el impacto de los siniestros de tránsito: "el costo anual de los siniestros de tránsito en países de ingresos bajos y medios asciende a más de USD 65 mil millones, superior a la cantidad total recibida en la ayuda al desarrollo, y representa de 1 a 1.5% del producto nacional bruto, lo que afecta el desarrollo sostenible de los países"¹.

Si bien más del 90% de los siniestros de tránsito ocurre en países en desarrollo, existen

numerosas experiencias dentro de esos países que han logrado reducir las cifras de mortalidad y accidentalidad a través de políticas y acciones claras y comprometidas.

Reconocerlas, dar visibilidad y socializar algunas de las más significativas es una estrategia que apunta a conocer mejor la magnitud del problema, brindando nuevas ideas y herramientas de gestión potencialmente replicables, para aquellos que enfrentan problemas similares. Recuperar y comunicar dichas experiencias significa un paso más en la producción, acumulación e intercambio de conocimiento sobre esta problemática.

En esa dirección, esta publicación, que se realiza con el apoyo de la OPS-OMS de Argentina, presenta la sistematización de las tres experiencias ganadoras del II Concurso Nacional de Seguridad Vial que organiza cada año la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

¹ Declaración de Moscú, 2009



LA INSEGURIDAD VIAL EN LA ARGENTINA Y LAS ACCIONES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Los siniestros de tránsito constituyen en Argentina uno de los principales factores de riesgo de su población. Según estadísticas oficiales,¹ durante el año 2008 murieron 4.222 personas en siniestros de tránsito y cerca de 100.000 resultaron heridas.

Pese a que la Ciudad de Buenos Aires es una de las jurisdicciones del país con menor tasa de muertes por siniestros de tránsito, entre los años 1997 y 2009 han fallecido en ella 1.800 personas por esa causa².

A partir de finales del 2007, la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno Porteño se planteó como objetivo reducir el número de muertos en el tránsito en un 20% al año. Para lograr este cometido se trabajó sistemáticamente en la prevención, el control y la sanción de las conductas de riesgo generadoras de los siniestros viales urbanos de mayor gravedad:

1. conducir bajo los efectos del alcohol
2. exceder la velocidad máxima permitida
3. no usar casco
4. no usar el cinturón de seguridad o dispositivos de retención.

En tal sentido se sancionaron las siguientes leyes clave:

¹ Datos provistos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial

² Datos provistos por la Policía Federal Argentina

1. creación del Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito
2. retención de vehículos que superan la velocidad máxima en 40 km/h o más
3. retención de vehículos cuyos conductores no superen el test de alcoholemia
4. quita provisoria de licencia ante infracciones graves, entre otras.

Asimismo, en el área de educación vial, se multiplicó la oferta de cursos y se construyó la pista de seguridad vial infantil más grande de la Argentina, con un circuito de 2kms², un microcine y aula móvil. Actualmente se está coordinando con el Ministerio de Educación de la Ciudad la incorporación de contenidos de Seguridad Vial en la currícula a nivel inicial, primario y secundario.

A partir del 15 de julio de 2010, la Ciudad de Buenos Aires también controla y sanciona el uso de drogas en conductores, lo que la coloca a la vanguardia del continente en esta práctica.

Estas medidas, entre otras, con un gran impacto en la prensa, generaron un descenso de víctimas fatales que superó la expectativa inicial: según las estadísticas oficiales de la Policía Federal Argentina, durante el 2009 fallecieron en la Ciudad de Buenos Aires 74 personas por siniestros viales, contra 148 en 2007, lo que significa un descenso del 48% en dos años.



QUÉ ES EL CONCURSO NACIONAL DE INICIATIVAS EN SEGURIDAD VIAL

El objetivo de este Concurso ha sido desde el inicio identificar, difundir y apoyar aquellas iniciativas (campañas o acciones de comunicación, prevención, control, participación ciudadana o comunitaria) que pudieran acreditar resultados exitosos y que fueran potencialmente replicables en otras comunidades. Este Concurso premia a aquellas experiencias innovadoras que han logrado una implementación exitosa en su región y que demuestran un componente de replicabilidad tal que puedan emularse por otros. Es un Concurso Nacional, porque la seguridad vial no debe tener fronteras en la Argentina y porque lo que ya se implementó con éxito en otra ciudad del país, puede servir como modelo para repensar otras realidades y visualizar nuevas soluciones.

En sus primeras dos ediciones se presentaron casi 70 experiencias de todo el país, representando acciones concretas de educación vial, velocidad, uso de casco, alcoholemia, peatones, cinturón de seguridad, entre otros. Han participado de este concurso gobiernos locales y provinciales, organizaciones de la sociedad civil, escuelas, instituciones de educación superior, empresas del sector privado, individuos y comunidades.

Como reconocimiento a estas buenas prácticas se otorgaron distintos premios: pasantías en la Dirección General de Tráfico de España, asistencias técnicas de los gobiernos de Nueva Zelanda y Australia, becas de estudios en Ciencias del Tránsito y esta publicación, entre otros.

El objetivo final es proporcionar a todos los actores participantes (gobiernos locales, organismos no gubernamentales, empresas, instituciones educativas y comunidad) la posibilidad de compartir ideas y proyectos en el ámbito de la seguridad vial, de tal modo que puedan aprender los unos de los otros e inspirarse acerca de cómo mejorar la problemática sufrida en este ámbito.



OBJETIVOS DE LA SISTEMATIZACIÓN

El objetivo central de esta sistematización es obtener de las tres experiencias elementos que puedan ser replicables en otros contextos, para mejorar las políticas y las acciones de seguridad vial que realizan los gobiernos locales y otras instituciones.

Asimismo, producir más conocimiento transferible que pueda ser compartido e intercambiado con otras experiencias similares, para que no sea necesario siempre partir de cero.

“No sistematizamos para informarnos de lo que sucede y seguir haciendo lo mismo, sino para mejorar, enriquecer, transformar nuestras prácticas”¹.



¹ Jara, Oscar. Para sistematizar experiencias. Una propuesta teórico práctica. 1994.

METODOLOGÍA

Como primer paso metodológico tomamos una definición de la sistematización como un proceso ordenado de¹:

- Reconstrucción de las experiencias.
- Generación de conocimientos a través de la reflexión crítica de los actores que participan en ellas.
- Comunicación de los aprendizajes resultantes, tanto hacia adentro del programa como hacia su entorno.

En segundo término, cabe aclarar que las tres experiencias sistematizadas fueron seleccionadas por haber sido las ganadoras del II Concurso de Iniciativas en Seguridad Vial.

Como tal, se las considera experiencias exitosas, es decir "iniciativas o prácticas en las cuales es posible demostrar los logros, su alcance, los indicadores intermedios o de proceso, una capacidad de sostenibilidad, y un potencial de transferabilidad a contextos similares en el nivel nacional e internacional"².

¹ Guía Metodológica de Sistematización, Programa Especial para la Seguridad Alimentaria PESA en Centroamérica, FAO, 2004

² Plan Nacional de Salud Pública, 2007-2010 Una reconstrucción colectiva, Serie Buenas Prácticas en Salud Pública, OPS Oficina Regional Bogotá, Colombia, 2009

La sistematización que se presenta a continuación se hizo de forma retrospectiva, respetando el recorte temporal (noviembre 2009) definido por la participación de dichas experiencias en el Concurso.

Como eje de análisis, se utilizaron los aspectos específicos o innovadores que permitieron que estas experiencias resultaran exitosas, buscando identificar los actores participantes y los factores que favorecieron o limitaron el desarrollo del mismo. Se recolectó información sobre los antecedentes, contexto y la experiencia misma, como los planes de acción, informes y evaluaciones, artículos de prensa y otros documentos relacionados con el tema.

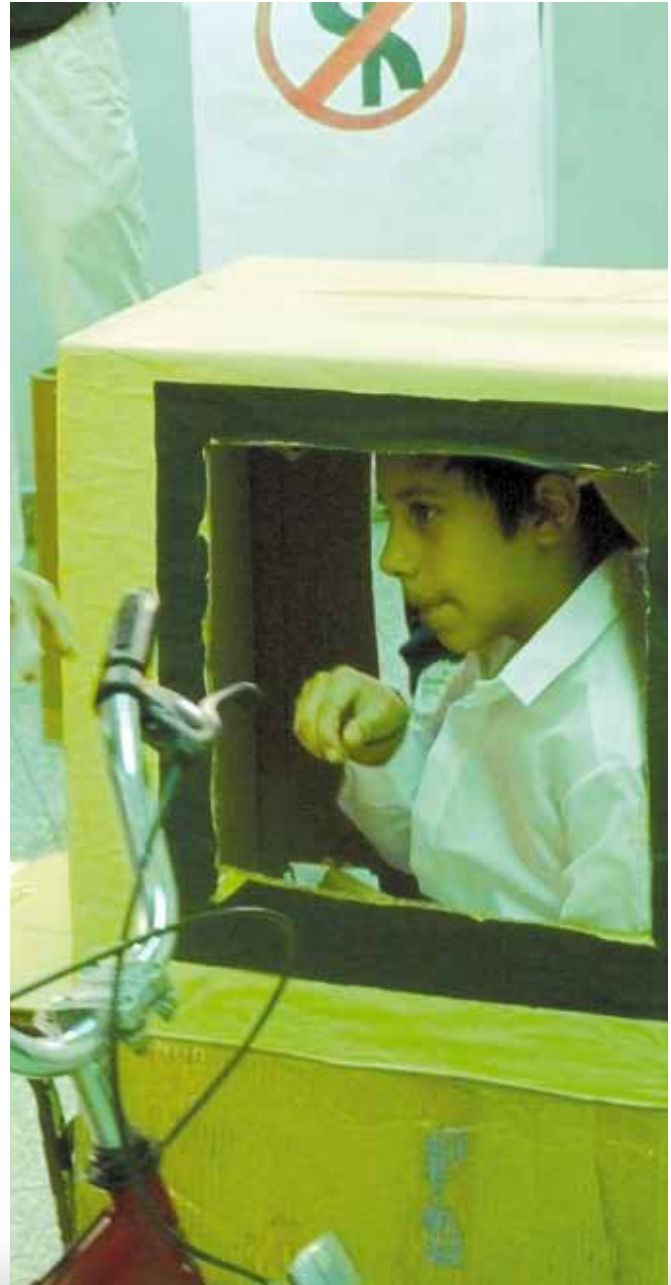
Además, se realizaron entrevistas semiestructuradas a diferentes actores participantes del proceso: directores de tránsito, policías, bomberos, directoras de escuelas y docentes, directores de hospitales, directivos de empresas de seguros y otras organizaciones. Se realizaron talleres de grupo en los casos de Urdinarrain y del Proyecto Antorcha.

Para realizar el análisis se tuvo en cuenta la información de las diferentes fuentes y actores a fin de reconstruir la experiencia, identificando los momentos clave a la luz del eje de análisis. Se hizo un análisis cuantitativo y cualitativo de la documentación relevada y de los artículos de prensa.

Como producto del trabajo, esta publicación

presenta a cada experiencia en forma separada, utilizando el siguiente formato: en la primera parte se incluyen los antecedentes y el contexto, en la segunda la reconstrucción de la experiencia a partir del proceso de intervención, en la tercera los resultados y logros y una última sección con las lecciones aprendidas y las conclusiones.

Por último, se incluyen algunas palabras finales, con consideraciones generales que se desprenden de las tres experiencias.



EXPERIENCIA SALVAVIDAS URDINARRAIN

Categoría: Cascos

Urdinarrain es una ciudad ubicada al sur de la provincia de Entre Ríos, en el departamento de Gualeguaychú. Tiene una población de 9.000 habitantes y sus principales actividades económicas son la agricultura, la ganadería y la agroindustria.

1. Descripción y reflexión crítica sobre la situación inicial y su contexto

En el año 2001, en la ciudad de Urdinarrain se observaba una problemática creciente en materia de seguridad vial, siendo una de las principales causas la originada por la circulación de motocicletas conducidas tanto por mayores como por menores de edad.

En ese momento, un gran número de motocicletas de competición de alta cilindrada - especialmente tipo Motocross- transitaban por la ciudad manejadas en su mayoría por adultos de familias de altos ingresos, que incurrían en infracciones de tránsito por exceso de velocidad, picadas y maniobras indebidas que generaban riesgos a terceros. Las motos tenían escapes reformados o libres y generaban también incidencias por ruidos molestos en horas de descanso de la población. Esto se producía principalmente los fines de semana, acrecentándose durante las noches como así también en los horarios

de ingreso a las instituciones educativas.

Las conductas desarrolladas en el manejo de dichos vehículos se trasladaban a motos de menor cilindrada, conducidas por menores de edad que intentaban replicarlas. Algunos padres compraban motocicletas a sus hijos antes de constatar si éstos tenían edad suficiente para manejar y obtener su licencia de conducir. Esto lanzaba a la vía pública motociclistas sin edad reglamentaria y faltos de experiencia, que además adquirían los malos hábitos de los motociclistas mayores y en consecuencia resultaban lesionados en incidentes de tránsito.

La circulación en contramano y la falta de uso del casco eran habituales. Asimismo, la falta de condiciones de seguridad de muchos rodados generaba riesgos permanentes. A todo esto se sumaba que la mayoría de los conductores no tenía seguro para sus vehículos o, en caso de tenerlo, las compañías no respondían por no cumplir con la edad mínima requerida. Además, al momento de aplicar la medida, era difícil adquirir cascos en Urdinarrain debido a que los comerciantes de motocicletas no apoyaban esta medida.

La falta de un control sistemático en el Municipio generó una falsa idea: la creencia que las normas de tránsito no eran obligatorias para este tipo de rodados. La situación motivó gran preocupación en el

personal de Tránsito, que afrontaba también dificultades tales como falta de herramientas, de recursos y de decisión política.

La comunidad en general evidenciaba un problema potencial para todos los usuarios de la vía pública y la necesidad urgente de encontrar una solución a las problemáticas generadas a partir de la imprudencia de los conductores, la irresponsabilidad de los padres y la ausencia del Estado en la prevención y el control de estas prácticas.

2. Descripción y reflexión crítica sobre el proceso de intervención y su contexto

El problema de los incidentes de tránsito donde intervienen motociclistas y la conducción imprudente es una problemática nacional. El Municipio de Urdinarrain se adelantó más de un lustro al resto del país en sus políticas de seguridad vial, específicamente en el control de uso de casco, destacándose por la implementación de medidas de prevención, control y sanción de manera ininterrumpida durante nueve años a través de su programa **Salvavidas**.

Los primeros esfuerzos se concentraron en lograr que los conductores tomaran conciencia de los riesgos que implica el manejo imprudente de motocicletas y en dotarlos de información que les permitiera entender los beneficios que el uso del casco tiene en la prevención de lesiones o muerte de motociclistas.

La meta fundamental fue lograr el cumplimiento de las normas para prevenir incidentes de tránsito. Para alcanzar este objetivo, se comenzó en primera instancia con una campaña de información y educación vial para poder luego, una vez comunicada la información adecuada a la población, modificar el contexto desfavorable a través de la aplicación de sanciones y medidas previstas por la ley.

La problemática fue analizada por el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo del Municipio, por la propia Dirección de Tránsito y en debates en los medios de comunicación con participación de la comunidad.

En el desarrollo del programa **Salvavidas** estuvieron involucrados directa e indirectamente diferentes actores sociales: la Municipalidad de Urdinarrain a través de su Dirección de Tránsito, el Concejo Deliberante, la Policía de Entre Ríos, instituciones educativas de nivel primario y secundario, el hospital local y también empresas de seguros. Esto provocó un debate sobre la prioridad de las medidas a implementar, sobre las responsabilidades de cada uno de los actores sociales, y de cada persona tanto en la vía pública como en su vida privada.

Las medidas instrumentadas en este proceso se basaron en cuatro aspectos fundamentales: educación, concientización, control y sanción.

A partir de estas cuatro premisas, se implementaron:

- Charlas de Educación Vial

Charlas en establecimientos primarios y secundarios de la ciudad y de la zona, con el objetivo de formar y concientizar a los niños y adolescentes sobre las normas básicas en el uso y cuidado de la vía pública, sobre la eficacia de los elementos

de seguridad en la prevención de lesiones y también sobre las reglas que ordenan el tránsito. Las mismas fueron dictadas por el personal de la Dirección de Tránsito Local y por especialistas invitados para profundizar en temáticas relacionadas con el uso de los elementos de seguridad y la problemática del alcohol y las drogas en la conducción.

Para trabajar con los alumnos de escuelas primarias se diseñaron actividades especiales con videos y propuestas lúdicas que les permitieran aprender jugando. La "Lotería Vial" ha sido una acción que tuvo gran éxito entre los niños de esa ciudad. A través de la misma, fue posible acercar a los chicos conocimientos sobre las señales de tránsito y las normas que regulan el uso de la vía pública, como así también conceptos que luego pudieran trasladar a los adultos. También generó en estudiantes y docentes un mayor interés sobre la educación vial, más seguridad durante la salida de las escuelas y un mejor comportamiento de los niños en la vía pública.

- Operativos de control de documentación y uso de elementos de seguridad

Fueron llevados a cabo con el objetivo de constatar conductas imprudentes y disuadir infracciones que pusieran en riesgo la seguridad de los motociclistas y demás usuarios del espacio público.

El personal de Tránsito desarrolló sus tareas diariamente en la vía pública con el fin de educar, controlar y sancionar a los motociclistas de manera equitativa y sin preferencias, reforzando esa actividad con operativos en conjunto con la policía local en los horarios donde se generaban los mayores problemas.

- Campañas de concientización masivas y entrevistas en medios de comunicación

Se realizaron con el objeto de dar a conocer las ventajas del uso del casco para preservar la salud de los conductores, comunicar las medidas a instrumentar y las sanciones previstas.

Se desarrolló una primera campaña comunicacional, basada en la formación, educación y concientización vial durante un período de tres meses previos a la implementación de las medidas de control y sanción. Durante el resto del proceso se implementaron distintas campañas y acciones de comunicación para acompañar la aplicación y las repercusiones de las nuevas medidas.



El 90% de los motociclistas -cuando chocan- golpean la cabeza contra el asfalto o con el otro vehículo.

**CUIDATE
USÁ EL CASCO**
Es lo único que te puede salvar.
Evitá lesiones graves.

No lleves a tu familia en moto, todos corren riesgos serios.
**CUIDALOS,
NO LOS PONGAS
EN PELIGRO.**

A pesar de que en el país la seguridad vial no era un tema prioritario y este tipo de medidas todavía no se habían implementando, los medios de comunicación locales respaldaron ampliamente al programa **Salvavidas**.

También las compañías de seguros brindaron su apoyo. A partir del año 2007 incorporaron seguros para vehículos de 50cc, que anteriormente no ofrecían en la ciudad.

3. Descripción y reflexión crítica sobre la situación final y su contexto

Durante el proceso de intervención, el parque de motovehículos que circulaban en Urdinarrain se incrementó en un 233%, pasando de 300 unidades en el año 2001 a 1.000 unidades en 2009.

A pesar del importante crecimiento del número de motocicletas, las infracciones por no uso de casco se redujeron notoriamente: en el año 2001 se constataba un acta cada 1.64 motos y en el 2009, un acta cada 12.34. Las contravenciones por no uso de casco se redujeron de 2001 a 2009 un 125% y en la franja de menores de 21 años un 242%. Asimismo, las lesiones que se registran se dan desde el cuello hacia abajo, reduciéndose la probabilidad de muertes o discapacidad en los involucrados.

El Municipio de Urdinarrain se planteó como meta final el desarrollo de una nueva cultura vial que valore especialmente el respeto por la vida. Bajo esa consigna continuó trabajando de manera ininterrumpida, acentuando el control en los meses de primavera y verano donde el calor podría generar un menor uso del casco.

La planificación constante, la comunicación y la continuidad en la implementación de las medidas lograron en 2009 un 99 % de uso de casco en el microcentro de la ciudad y un 95% en las zonas de la periferia, ésta última con menor control debido a la falta de recursos humanos. Las cifras muestran un gran crecimiento en comparación a las correspondientes a los controles previos a la implementación de las medidas: a fines de 2001, en la zona de mayor control el uso del casco era de un 80% y se reducía al 70% en las zonas más alejadas o de menor control. En la actualidad la continuidad de la medida ha

Los jóvenes y las motos

- Ponete y abrochate bien el casco, vos y tu acompañante.
- Si vas a conducir, no tomés alcohol. Y si tu amigo bebió, no lo dejes conducir.
- Si vas a usar el celular, estacioná donde esté permitido.
- Respetá las velocidades máximas, señales y normas de tránsito.
- Reducí la velocidad al 50% en intersecciones y rotondas.
- Verificá el tránsito antes de girar o realizar cualquier maniobra.
- Indicá a los otros conductores las maniobras que vas a realizar.
- Adelantate a los vehículos sólo por la izquierda del mismo.
- Si vas conduciendo en grupo, recordá que deben hacerlo uno detrás del otro.
- Controlá el funcionamiento correcto de las luces y usalas.
- De noche, en la ruta, usá chalecos o chaquetas reflectivas de identificación visibles a la distancia.
- La Licencia de Conducir es un documento público. Respetala y valorá la confianza que todos depositamos en vos.

CUMPLIR LA LEY SALVA VIDAS

120 MUNICIPALIDAD DE 200 U URDINARRAIN

generado un nivel de concientización que promueve una actitud más prudente y responsable.

Las claves para el éxito del programa **Salvavidas** fueron la decisión del Municipio en cumplir el objetivo, la persistencia en la iniciativa y la continuidad de las políticas en el tiempo, planteadas como un proceso ininterrumpido.

Se ha generado un escenario distinto para los nuevos y futuros motociclistas, quienes se forman en un contexto donde el uso de casco es considerado necesario para circular en motocicletas.

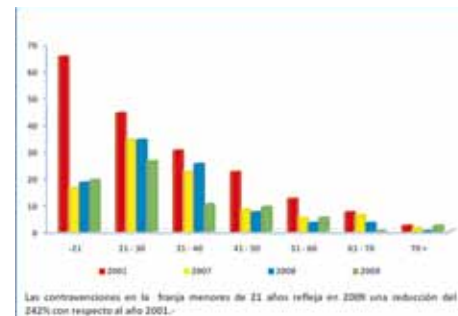
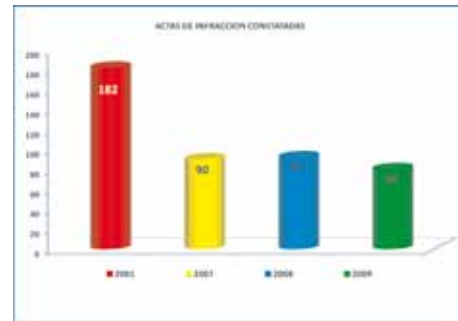
Los resultados de la iniciativa se midieron a partir del registro diario y permanente realizado por el personal de control de la Dirección de Tránsito. Los datos fueron tomados de las actas de contravención labradas por los agentes correspondientes como así también de los operativos de control llevados a cabo en colaboración con la policía local. Las empresas aseguradoras fueron otra fuente de información en referencia a lesiones, cobertura de seguros y otras incidencias vinculadas a los siniestros de tránsito.

Desde su inicio la medida fue altamente acatada por los motociclistas.

En definitiva:

- Se han reducido los riesgos de incidentes con lesiones graves y se han evitado muertes de motociclistas.
- Se ha logrado adecuar el parque motovehicular a las condiciones de seguridad reglamentarias que establece la ley.
- Se ha reducido drásticamente la conducción sin licencia de conducir y de menores de edad.
- Se han retirado de la vía pública los vehículos de competición que eran conducidos de manera imprudente y generaban un mal ejemplo para los conductores de rodados de menor cilindrada.

- Los motociclistas cuentan con una adecuada formación vial que les permite tomar conciencia acerca de los riesgos que implican la no utilización de casco y las conductas imprudentes.



4. Lecciones aprendidas y conclusiones

La experiencia ha puesto de manifiesto que la falta de conciencia vial y la falta de control eran las principales causas de las conductas imprudentes de los motociclistas.

El enfoque educativo y preventivo realizado al comienzo de la aplicación de las medidas favoreció la concientización y la colaboración de toda la comunidad y fue un primer paso para la aplicación posterior de sanciones y retención de rodados. El proceso continuo de educación vial y de control y sanción, ha

hecho posible que los nuevos conductores de motocicletas, formados en una cultura de mayor respeto por la vida y por las normas, valoren y cuiden su vida y la de los demás.

El programa **Salvavidas** ha puesto en evidencia que la decisión política es un requisito indispensable para la implementación y continuidad de las medidas, y para lograr sostener aquellas acciones que crean resistencia en un primer momento.

Esta experiencia confirma también que sin una campaña de comunicación previa, no es posible instalar controles y sanciones en una comunidad acostumbrada a que éstos no se hagan o no se respeten. Salir a la calle, hablar con los vecinos y los conductores de motocicletas, instalar el debate en los medios de comunicación, difundir la información estadística sobre la aplicación de la medida e ir a las escuelas para dialogar con toda la comunidad educativa, fueron elementos clave para el éxito de esta iniciativa.

“Estoy convencido que la responsabilidad, equidad y vocación de servicio con que cumplimos la función, incide diariamente en la nueva conducta vial más prudente y responsable que advertimos en el motociclista y que ello es clave en la reducción de infracciones, siniestros y lesiones”, señaló Daniel Ayende, Director de Tránsito de Urdinarrain.

La experiencia de Urdinarrain demuestra la importancia de articular medidas de educación, formación, prevención, control y sanción, involucrando a todos los actores sociales participantes: instituciones educativas, medios de comunicación, familias e instituciones de la salud, entre otros.

Para mayores datos sobre la experiencia, por favor comunicarse con:

Dirección de Tránsito Municipio de Urdinarrain

Dirección: J. C. Patriarca 1058 - (2826) Urdinarrain -
Provincia de Entre Ríos - Argentina

Teléfono: (03446)15549399

Fax: (03446)-480020 int. 210

Email: transito@urdinarrain.gov.ar

www.urdinarrain.gov.ar



EXPERIENCIA TOLERANCIA CERO VENADO TUERTO

Categoría: Alcoholemia

Venado Tuerto es una ciudad ubicada al sur de la provincia de Santa Fe, en el departamento de General López. Tiene una población de aproximadamente 100.000 habitantes y es un importante centro económico en la región, tanto por su producción agropecuaria como por su desarrollo industrial.

1. Descripción y reflexión crítica sobre la situación inicial y su contexto

Venado Tuerto es una ciudad en crecimiento. Muchos de sus habitantes han nacido y crecido en localidades vecinas con poblaciones menores a las 8.000 personas.

En los últimos cinco años, la cantidad de vehículos en circulación en las calles de la ciudad aumentó considerablemente, debido a la situación económica favorable y a las facilidades para la compra de motocicletas y automóviles. A raíz de ello, la cantidad de incidentes de tránsito y de víctimas fatales aumentaron. Por su impacto, esta problemática comenzó a afectar no solamente a los conductores y a sus acompañantes sino también a la comunidad en general.

La mayoría de los incidentes de tránsito con víctimas fatales se producían en los horarios de salidas nocturnas, observándose la presencia de conductores con graduación alcohólica superior a la permitida. Esto se acrecentaba durante los fines de semana debido a la distancia entre los locales bailables y la ciudad (entre 5 y 8 km.).

Los incidentes de tránsito en la ciudad generaron la pérdida de muchas vidas, especialmente de gente joven. El 48% de las víctimas en el año 2008 y el 60% en el 2007 eran menores de 30 años.

Previo a la implementación del programa **Tolerancia Cero**, se habían evaluado diferentes medidas para mejorar la seguridad vial de la ciudad; se elaboraron nuevas ordenanzas municipales y se trabajó en el cumplimiento de las vigentes. Sin embargo, se trataron de medidas aisladas y no se obtuvieron resultados relevantes.

2. Descripción y reflexión crítica sobre el proceso de intervención y su contexto

En diciembre del 2007 las autoridades de la nueva gestión municipal de Venado Tuerto establecieron la necesidad de contar con políticas municipales que permitieran disminuir los incidentes de

tránsito y la cantidad de víctimas fatales. Establecieron la prioridad de diseñar una intervención sistemática del Municipio sobre esta problemática.

Como primera medida y con el objeto de contar con un diagnóstico inicial se analizó la información disponible y los datos estadísticos provistos por la Asociación de Bomberos Voluntarios de Venado Tuerto. A partir de lo anterior fue posible detectar los puntos críticos comunes en la ocurrencia de incidentes fatales en la ciudad.

Se procesó la información referida a los incidentes de tránsito de los años anteriores a través de lo cual fue posible identificar las zonas, días y horarios de ocurrencia y el tipo de vehículos involucrados en los siniestros. Se pudo determinar de este modo que la mayoría de los incidentes ocurría en la madrugada del domingo y en muchos casos, la presencia de bebidas alcohólicas en los vehículos delataban los altos grados de alcohol en los conductores.

Fue a partir de esta delimitación del problema que se elaboró el programa **Tolerancia Cero**, el cual establecía diferentes estrategias tendientes a disminuir los incidentes con víctimas fatales debido al manejo con consumo de alcohol. Se establecieron acciones con impacto a corto, mediano y largo plazo.

El programa planteaba como principal objetivo disminuir la cantidad de incidentes de tránsito producidos por el consumo de alcohol, para lo cual proponía trabajar sobre su principal causa, el factor humano y su falta de respeto por las normas viales. En esa dirección, definía la necesidad de aunar los esfuerzos de los diferentes actores sociales, proponiendo simplemente que cada sector cumpla con las funciones que le correspondían.

El Municipio de Venado Tuerto, a través del

programa **Tolerancia Cero**, estableció tres líneas de trabajo complementarias: controles en vía pública, educación vial y concientización, y evaluación y seguimiento, subrayándose la necesidad de asegurar la continuidad de todas ellas.

Paralelamente se conformó la **Junta Municipal de Tránsito**, integrada por diferentes actores relacionados de manera directa o indirecta con el tránsito, incluyendo tanto a organismos gubernamentales como no gubernamentales. El objeto de proponer una mesa intersectorial donde estuvieran representados todos esos actores era posibilitar la discusión de los problemas y de las soluciones en forma mancomunada y responsable.

En relación a las medidas de control, se desarrollaron las siguientes acciones:

- Operativos especiales con controles de alcoholemia:

Se realizaron en días, horarios y zonas donde habían ocurrido incidentes con víctimas fatales en años anteriores.

El Municipio de Venado Tuerto adquirió un equipo de última generación para el control de alcoholemia. Se realizaron tanto controles fijos como móviles.



- Controles diarios continuos:

Llevados a cabo en las calles de la ciudad y rutas de ingreso a la ciudad.

- Formación y capacitación de los inspectores de Tránsito:

Los mismos participaron en capacitaciones internas, conferencias internacionales, charlas técnicas, cursos especiales de seguridad vial y uso de instrumental técnico específico, entre otros, con el objetivo de actualizar sus conocimientos técnicos y jurídicos.

- Aumentos de los requisitos para la obtención de la licencia de conducir:

Además de los cambios requeridos para su obtención, se dictaron charlas de seguridad vial previas a la evaluación teórica, que también fue modificada.

- Cambios normativos y técnicos:

Se llevaron a cabo tareas de colocación de semáforos, señalización en calles y reductores de velocidad con el fin de mejorar la infraestructura vial.



En relación a las campañas de educación vial y concientización, se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Educación Vial a niños, jóvenes y adultos:

A través de charlas en diferentes establecimientos educativos de nivel medio, primario e inicial, que involucraron también a padres, personal docente y no docente, se logró llegar a 15.500 personas. Los materiales utilizados como así también la metodología de trabajo se adecuaron a la edad de los participantes.



- Preparación del libro "Manual del Buen Conductor":

Se redactó un libro de 67 páginas, con contenidos humanísticos y el aporte de diferentes actores relacionados con la seguridad vial, con la intención de integrarlo a la actividad educativa e influir en las conductas a partir de consejos viales (la presentación y difusión del libro aún no se han concretado).



- Campañas de concientización a la población:

Se realizaron distintas campañas de prevención como así también el envío periódico de consejos de seguridad vial a diferentes medios de prensa para su difusión.

Con respecto a la evaluación y al seguimiento de las medidas implementadas, el Municipio trabajó de manera continua con los datos estadísticos de la Asociación Bomberos Voluntarios de Venado Tuerto, la Dirección de Tránsito y otras instituciones de la ciudad. Se elaboraron gráficos y tablas que permitieron el conocimiento, ponderación y evaluación continua de los incidentes de tránsito y de las víctimas fatales en la jurisdicción local.

La **Asociación de Bomberos Voluntarios de Venado Tuerto** fue creada hace 53 años y cumple una doble función en relación a la seguridad vial del Municipio: participa activamente brindando ayuda inmediata al producirse incidentes de tránsito y lleva un registro estadístico del tipo de siniestros con información sobre vehículos y peatones. Realiza un registro fotográfico y en video de los incidentes producidos.



Paralelamente al apoyo brindado por diferentes actores de la sociedad -escuelas, compañías de seguros, Asociación de Bomberos Voluntarios y Policía, entre otros-, algunos grupos se manifestaron en contra de las medidas.

Fue así como se registraron incidentes por parte de jóvenes infractores que amenazaron a agentes de tránsito.

A pesar de ésta y otras dificultades se siguió trabajando con la convicción de que la continuidad en las medidas junto con los resultados obtenidos eran los mejores argumentos para legitimar las acciones.

3. Descripción y reflexión crítica sobre la situación final y su contexto

La implementación del Programa **Tolerancia Cero** durante casi dos años ininterrumpidos- de diciembre de 2007 a octubre de 2009- produjo resultados muy alentadores:

- Disminución en un 74% de siniestros viales con víctimas fatales entre 2008 y 2009. Disminución en un 45% en relación a los años 2007 y 2006, un 33% menos que en 2005 y un 40% menos que en 2004.
- Se produjeron 24 incidentes menos que en el 2007, a pesar del gran crecimiento del parque vehicular (más de 5.500 vehículos patentados el último año).

18 ■ LOCALES ■ LA GUÍA REGIONAL ■ MIÉRCOLES 20 DE FEBRERO DE 2008

La "tolerancia 0" desató la ira de varios jóvenes

Agredieron a agentes de tránsito, dañaron un vehículo y arrojaron piedras a la Municipalidad. Portaban un arma blanca. La discordia comenzó con sólo cinco personas, pero después se sumaron muchas más.

- Durante el 2009, se produjo 1 incidente de tránsito con víctima fatal en el rango horario de 0 a 8 horas, que anteriormente era la franja con más cantidad de incidentes.
- Se logró el apoyo de los medios gráficos, radiales y televisivos, quienes realizaron un gran aporte a la difusión del programa **Tolerancia Cero**, acompañando las acciones desarrolladas y destacando periódicamente los resultados obtenidos.
- Se jerarquizó la labor de los inspectores de tránsito, que comenzaron a ser considerados como preventores de incidentes y no sólo como agentes de control.

“Poder salvar una vida, es en definitiva como medimos el éxito de nuestro trabajo”, manifestó Daniel Virelaude, Director de Tránsito del Municipio de Venado Tuerto.



4. Lecciones aprendidas y conclusiones

A partir de la implementación del Programa **Tolerancia Cero**, quedó de manifiesto la importancia de la decisión técnico-política y del desarrollo de acciones con continuidad en el tiempo para lograr una disminución de incidentes y víctimas fatales.

Asimismo, contar con información precisa y con un mapa de la accidentalidad vial de la ciudad permitió la toma de decisiones con mayor precisión para así poder planificar más eficientemente los recursos, escasos por definición.

Durante el desarrollo del programa, fue central asimismo no remitirse sólo al diagnóstico, sino efectuar un seguimiento y evaluación constante de lo realizado. Esto permitió mover los controles y focalizar los recursos en las áreas con mayor cantidad de incidentes.

La conformación de una mesa intersectorial fue clave para la construcción de un espacio que articulara efectivamente la participación ciudadana como así también para administrar de modo más eficiente los recursos existentes y definir una división del trabajo.

Por último, la diferenciación de objetivos a corto, mediano y largo plazo, fue un gran ejercicio de planificación. La obtención de resultados en el corto plazo y su difusión, fueron fundamentales para poder sostener las medidas en el tiempo.

Para mayores datos sobre la experiencia, por favor comunicarse con:

Dirección de Tránsito Municipio de Venado Tuerto

Dirección: San Martín 889 (S2600KUQ) - Venado Tuerto - Provincia de Santa Fe - Argentina

Teléfono: (03462) 421417 int. 238

Email: transito@venadotuerto.gov.ar

PROYECTO ANTORCHA DE COMPROMISO SOCIAL POR LA VIDA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Categoría: Peatones

El Proyecto **Antorcha de Compromiso Social por la Vida**, es una propuesta de la Comisión de Educación de la Asociación de Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe (www.tragediadesantafe.com.ar). Como tal, puede ser tomada por cualquier institución educativa y adaptada a las diferentes necesidades y características.

Eso hizo la Escuela Parroquial La Piedad, la cual, a través de su docente de Educación Física, y con el apoyo de la dirección de la escuela y del resto de los maestros, llevó adelante la experiencia que aquí se presenta.

La Escuela Parroquial La Piedad es una institución de educación privada, ubicada en el barrio de Congreso de la Ciudad de Buenos Aires. Sita en pleno centro de la ciudad, la diversidad cultural se reproduce en sus aulas, reuniendo niños y niñas de distintos países.

1. Descripción y reflexión crítica sobre la situación inicial y su contexto

Esta propuesta educativa de seguridad vial de la Asociación de Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe surge ante la necesidad de concientizar a los jóvenes sobre la importancia

del compromiso con el cumplimiento de las normas viales, ya que éstas posibilitan la vida.

La Asociación de Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe nace luego del siniestro de tránsito ocurrido el 8 de octubre de 2006 en la ruta 11 de Santa Fe, en el que murieron 9 chicos y una profesora de la Escuela Ecos de la Ciudad de Buenos Aires, que regresaban de un viaje solidario en el Chaco.

A raíz de la tragedia, un grupo de familiares y amigos de las víctimas se propuso trabajar para que la seguridad vial sea política de Estado y para que la sociedad tome conciencia de que es un tema que compete a todos. Considerando a la educación vial como un tema de vida o muerte y a la educación como un eje indispensable para posibilitar un cambio cultural, buscaron mediante esta propuesta construir una mirada solidaria hacia el otro -peatón, ciclista, conductor de automóvil, motocicleta, micro y camión- y lograr un cambio de actitud que tenga en cuenta el respeto por la vida propia y la de los otros.

Partiendo de la importancia de trabajar con el sentido y la importancia de las normas, lo llevaron al ámbito escolar e identificaron algunas de las problemáticas en el manejo de los chicos dentro de las escuelas:

- Los alumnos corren, bajan escaleras apurados y usan mochilas que dificultan el tránsito.
- El ingreso de los padres en horarios escolares puede dificultar a veces la tarea escolar.
- El uso habitual del teléfono celular en las escuelas plantea también la necesidad de estipular normativas claras.

En el análisis, detectaron que muchas situaciones cotidianas escolares dificultan el tránsito escolar e inclusive en algunos casos se producen incidentes evitables, como los que ocurren con puertas de vidrio, alumnos que se lastiman en el recreo o que juegan a la pelota en lugares con riesgo de romper vidrios.

Notaron además que en muchos casos no se realiza una reflexión analítica sobre estas actitudes sino que solamente se las observa puntualmente. Como consecuencia, se han ido prohibiendo situaciones particulares en el ámbito escolar pero no se ha realizado un trabajo más general con la ley en sí misma y con el tránsito escolar como una problemática que atañe a toda la escuela y no únicamente a situaciones particulares.

Asimismo, quedó de manifiesto que este problema se repite también en el manejo de los chicos fuera de la escuela. Ideas tales como “no es para tanto” o “no pasa nada” son características comunes en la transgresión a la Ley de Tránsito, instalando conductas en los niños desde que son pequeños.

A raíz de lo anterior, se planteó como eje fundamental del proyecto comenzar a hablar de una ley común, de todos y para todos; una ley como una forma de cuidado.

2. Descripción y reflexión crítica sobre el proceso de intervención y su contexto

En el Proyecto **Antorcha de compromiso social por la vida** está presente la idea de un compromiso por la vida que se trasmite al modo de antorcha. La **Ley de Tránsito Escolar** se construye a partir del análisis de la realidad y siguiendo los pasos necesarios para la elaboración de una ley, a través de una construcción colectiva con la intención de aprender a valorar, respetar y cumplir la ley.

Este proyecto educativo se llevó a cabo en la Escuela Parroquial La Piedad, entre los meses de mayo y diciembre de 2008. La experiencia se articuló en conjunto con un proyecto sobre las Olimpiadas que tuvieron lugar ese año.

Los principales objetivos de la confección de una Ley de Tránsito Escolar, la elaboración de señales de tránsito y la ubicación de las mismas de acuerdo a distintas zonas en la escuela tienen como principales objetivos:

- Identificar las causas que originan los incidentes de tránsito escolar
- Valorar el respeto por las normas
- Transferir lo aprendido del ámbito escolar al espacio general de tránsito en las calles.

El trabajo se desarrolló en tres etapas:

En un **primer momento**, se realizaron tres charlas introductorias, dividiéndose a los chicos de acuerdo a sus edades; de primer a tercer grado, cuarto y quinto grado por otra parte y finalmente sexto y séptimo.

En esas primeras charlas se trabajó el concepto de antorcha y se mostró una réplica de la antorcha olímpica. Se profundizó sobre su significado, la vida, para luego conducir la charla al tema del tránsito fuera de la escuela. Se desarrolló asimismo la temática de las señales de prohibición (rojo), de prevención (amarillo) y de información (azul) en el tránsito. Se trasladaron estos conceptos al “tránsito escolar”, analizando qué se puede y qué no se puede hacer.

Realizando un estudio del espacio escolar, se identificaron las zonas de riesgo, los lugares prohibidos para circular, las áreas con mucho caudal de gente, los espacios restringidos y los permitidos y los horarios específicos de funcionamiento de determinados lugares, como por ejemplo el kiosco. Se reflexionó en conjunto acerca de cuáles deberían ser las soluciones a las necesidades para un tránsito óptimo, se observaron los riesgos y cómo resolverlos.

Luego de identificar las zonas, se llegó a un acuerdo y se escribió la ley siguiendo los lineamientos de las señales de tránsito general.

En un **segundo momento**, los alumnos volvieron a reunirse, se recordó lo conversado y trabajado anteriormente sobre las señales de tránsito y el cuidado de la vida.



Esta segunda etapa se centró en la elaboración por parte de los alumnos, de señales de tránsito aplicadas a la escuela.

Se elaboraron tres tipos de señales de tránsito aplicadas a la escuela –prohibición, prevención e información–, utilizando colores para los carteles acordes a los de Vialidad Nacional.



Estas fueron comunicadas a todos los miembros de la comunidad educativa, se las ubicó en los lugares correspondientes y se trabajó para su respeto y cumplimiento.

Una vez finalizada esta consigna, se les propuso a los alumnos elaborar una señal sobre el cuidado de la vida y se les pidió a los alumnos que trabajen sobre la idea de cómo cuidar la vida. La mayoría de los grupos asociaron el cuidado con la antorcha olímpica y denominaron sus trabajos **“ANTORCHA DE VIDA”**.



Las actividades se realizaron en conjunto con otras áreas de la escuela: tecnología, inglés, informática, y música, participando docentes y alumnos de todos los niveles de enseñanza.

El **tercer momento**, de cierre de las actividades, consistió en una muestra de todos los trabajos con la presencia de los padres.

Se les propuso a los alumnos que asuman un compromiso y que puedan ser portadores de este mensaje a sus familias. Esto se realizó a modo de una antorcha que se pasa para comprometerse con la vida. Se trabajó especialmente el significado de la palabra compromiso.

Grupos de alumnos de diferentes grados explicaron las actividades realizadas en relación a las señales y se exhibieron carteles impresos realizados previamente con las frases:

Me comprometo a:

- No manejar si tomé alcohol
- Respetar las velocidades máximas
- Usar cinturón de seguridad
- Llevarme en el asiento de atrás y con cinturón
- Usar casco si vas en moto
- Cumplir las normas de tránsito y exigir que se cumplan
- No hables por celular mientras manejas

Se realizó una promesa final:
"Nos comprometemos a cuidar nuestra vida y la de los otros"

3. Descripción y reflexión crítica sobre la situación final y su contexto

Los alumnos elaboraron la **Ley de Tránsito**

Escolar y se comprometieron al finalizar el proyecto con el cumplimiento de las normas viales como utilizar cinturón de seguridad, ir en el asiento de atrás del auto, usar casco en las motocicletas y también otras normas que comprometen a los adultos.

De acuerdo a las expresiones de los alumnos, fue significativo para ellos –especialmente para los alumnos mayores- el ver que la ley no era impuesta en este caso como algo ajeno sino que los involucraba. También fue muy valorado por ellos el comprometerse con la solución.

Se destacó la necesidad del compromiso de todos y cada uno, ya que si algunos alumnos cumplían la ley pero otros no, estos últimos podían generar dificultades y posibles incidentes.

Las docentes evaluaron las producciones orales y gráficas de los alumnos, así como el nivel de incorporación de los contenidos y su utilización en la vida cotidiana y escolar.



Durante el proceso de sistematización, se tuvo la oportunidad de compartir un espacio con los alumnos, donde fue posible comprobar cómo es-

tos habían interiorizado los conceptos centrales, así como las normas básicas de tránsito y de respeto. Más aún, se mencionaron medidas que estaban por lanzarse en la ciudad, lo cual indica además una actualización y un interés por la temática.

El éxito de la implementación del proyecto **Antorcha de Compromiso Social por la Vida** se observó en las reflexiones, análisis, comentarios y conclusiones de los diferentes alumnos. Muchos de ellos plantearon la necesidad de seguir buscando alternativas y soluciones a esta problemática.

La sencillez del proyecto posibilitó su implementación en todos los niveles escolares.

El seguimiento constante y la posibilidad de ir trasladando lo que sucede en el espacio escuela al espacio ciudad son dos elementos claves en esta experiencia.

En definitiva, los resultados más importantes del proyecto **Antorcha de compromiso social por la vida** fueron:

- La elaboración colectiva de la ley, que se llevó a cabo con gran compromiso de los alumnos
- La problemática fue interiorizada dentro de la comunidad escolar en su totalidad, tanto por alumnos, docentes y directivos.
- La construcción de las señales de tránsito escolar, que se realizó con una gran participación y entusiasmo de los alumnos
- A través de la actividad de cierre, se pudo trabajar también con los padres. Es así que el mensaje logró transmitirse e ir llegando a distintos actores sociales. Los docentes lo transmitieron a los alumnos, los alumnos a sus padres, familiares y amigos.
- Al asumir los alumnos un compromiso, incorporaron el valor del respeto a la ley y la necesidad

también de hacerla cumplir para poder prevenir tragedias.

Si bien hay resultados que pueden ser observados en lo inmediato, la asimilación del valor de la ley es algo lento y paulatino, que se va integrando a los valores personales.

4. Lecciones aprendidas y conclusiones

La valoración del trabajo conjunto, de la necesidad de consenso y de la búsqueda de acuerdos para la elaboración de una ley fueron los principales aprendizajes de los niños, a través de su paso por la experiencia **Antorcha de compromiso social por la vida**. El trabajo con todos los integrantes de la comunidad educativa ayudó a ver la importancia de la colaboración de todos para su solución. El grado de compromiso de los alumnos fue importante a pesar de las diferencias de edades. Poder ver y poner en práctica el modo en que se trabaja en la elaboración de leyes –de la misma manera que lo hacen los legisladores–, ayudó a entender cómo se incorporan los valores democráticos de respeto por la ley, por la opinión del otro y la necesidad de llegar a un acuerdo común.

Asimismo, conocer las señales de tránsito y aplicarlas a la realidad escolar, permitió que los niños incorporaran normas de convivencia, de respeto y de solidaridad. De esta manera, los niños aprendieron a valorar las leyes de tránsito a través del trabajo sobre la comprensión de que éstas existen para cuidar la vida de todos.

Al finalizar el proceso, los chicos manifestaron que incorporaron la antorcha como símbolo de la paz y del fuego de la vida y plantearon la importancia de conducir a conciencia, "cuidando nuestra vida y la de los demás".

La profesora Silvina Parenti, responsable de la implementación del proyecto **Antorcha de compromiso social por la vida** en la Escuela Parroquial La Piedad, expresó la importancia del trabajo conjunto de las diferentes áreas de la escuela para poder así percibir, conocer y anticipar situaciones cotidianas y crear hábitos de cuidado que faciliten la prevención de incidentes.

La Lic. Alejandra Cucien y la Lic. Lucila de la Serna, de la Comisión de Educación de la **Asociación Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe**, fueron quienes desarrollaron esta propuesta. Ellas plantearon que "es importante que lentamente se llegue a asimilar y valorar que el cumplimiento de la ley va a posibilitar el respeto y el cuidado propio y de los otros. Es por ello indispensable que todos respeten y hagan cumplir la ley".

Esta propuesta se basa en la idea que a corto plazo la problemática de la seguridad vial se puede ir mejorando con control y sanción adecuados, pero que a largo plazo, sólo la educación puede producir cambios más estables y permanentes en este ámbito.

Es posible aplicar esta experiencia en cualquier realidad escolar independientemente de las características específicas de cada escuela, siendo una propuesta educativa que puede flexibilizarse para diferentes grupos. Puede implementarse en diferentes realidades, a través de la creatividad de cada escuela y cada docente de acuerdo a las realidades de cada comunidad educativa.

Para mayor información acerca de este proyecto, por favor comunicarse con:

Comisión Educación
Asociación de Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe

www.tragediadesantafe.com.ar

Lic. Alejandra Cucien: acucien@hotmail.com

Lic. Lucila de la Serna: luciladelaserna@gmail.com

ME COMPROMETO A:

- No manejar si tomé alcohol.
- Respetar las velocidades máximas.
- Usar cinturón de seguridad.
- Llevar a los chicos en el asiento de atrás y con cinturón.
- Usar casco si voy en moto.
- Cumplir las normas de tránsito y exigir que se cumplan.
- No hablar por celular mientras manejo.

**YO ME COMPROMETO
CON LA VIDA!**



**CONDUCIENDO
A CONCIENCIA**
FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS
DE LA TRAGEDIA EN SANTA FE
www.tragediadesantafe.com.ar

RED SOLIDARIA

PALABRAS FINALES

Hay claramente muchas más similitudes entre las dos experiencias llevadas adelante por gobiernos locales, con responsabilidades y obligaciones que surgen de la propia ley, que con la que realizó la escuela, que fue un proyecto voluntario y extracurricular. Sin embargo, en todas las experiencias se evidencia una gran voluntad y visión de las personas que las llevaron adelante, así como el fuerte respaldo institucional de los intendentes en el caso de los municipios y de la dirección en el caso de la escuela.

También es posible emitir algunas consideraciones generales, todas ellas presentes de alguna forma en las tres experiencias. La falta de conciencia vial y la falta de control son las principales causas de las conductas imprudentes de todos los usuarios de la vía pública, sean conductores, peatones o controladores. Esto mismo se observa en el tránsito escolar.

Por otro lado, ha quedado manifiesta la importancia de la información y de una comunicación sostenida como medida fundamental tanto para poder instalar controles y sanciones en una comunidad acostumbrada a que éstos no se realicen o no se respeten, como para que, en un ámbito más pequeño como el escolar, los niños puedan entender, aprender e interiorizar el valor del respeto de las normas.

Las tres experiencias hablan de la importancia de articular medidas de educación, formación, prevención, control y sanción, pero también de integrar a todos los actores sociales que participan del espacio que se está queriendo transformar, sea una ciudad o la escuela.

Y claramente, sin sostenibilidad ni continuidad en el tiempo, sólo pueden obtenerse resultados a corto plazo, sin llegar a producirse reales modificaciones en la conducta o cambios significativos. Los resultados a corto plazo de ciertas medidas de control, son generalmente medibles y también argumentos fundamentales para poder sostener las acciones. Si bien no siempre es posible medir en el corto plazo los efectos de un proyecto de educación vial o de una campaña de concientización, no por ello los resultados son menos importantes. Al contrario, asimilar y valorar que el cumplimiento de las normas o de la ley posibilitará el respeto y el cuidado propio y el de los otros es tan esencial como complementario a las medidas de control y sanción.

Como lo demuestra la experiencia de Urdinarrain, aquellos que se formaron durante diez años de educación vial y campañas sostenidas, hoy conducen sus motocicletas con el casco puesto "naturalmente". O en Venado Tuerto, aquellos que obtuvieron su licencia de conducir con una previa y

correspondiente formación en seguridad vial, manejan con hábitos y conductas distintas a los conductores que no contaban antes con esta formación.

Como afirman las impulsoras del Proyecto Antorcha, a corto plazo la problemática de la seguridad vial se puede ir mejorando con control y sanción adecuados, pero a largo plazo, sólo la educación puede producir cambios más estables y permanentes en este ámbito.

Es sumamente importante que estas tres experiencias tuvieron éxito en sus contextos y que son totalmente replicables, adaptándolas a las diferentes realidades con creatividad y decisión.

Creemos que a través de estas páginas podrán encontrar recetas, sugerencias e información acerca de cómo enfrentar en diferentes ámbitos la inseguridad vial producida por la no utilización de casco y por el manejo bajo los efectos del alcohol, como así también sobre la importancia de concientizar a niños y jóvenes acerca del respeto a las normas viales y a la vida.





BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

Declaración de Moscú - Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar. Moscú, 19-20 de noviembre de 2009

Jara, Oscar. Para sistematizar experiencias. Una propuesta teórico práctica. 1994

Guía Metodológica de Sistematización, Programa Especial para la Seguridad Alimentaria PESA en Centroamérica, FAO, 2004

Plan Nacional de Salud Pública, 2007-2010. Una reconstrucción colectiva, Serie Buenas Prácticas en Salud Pública, OPS Oficina Regional Bogotá, Colombia, 2009

"Si es evitable, no es accidente"

www.buenosaires.gob.ar