

Psicología del tránsito

LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO Y EL RIESGO ELEGIDO

CONDUCTORES ADOLESCENTES... Y NO TANTO ¿POR QUÉ SE ARRIESGAN?

¿Por qué un muchachito inteligente, saludable y sensible, afectuoso y considerado con su familia, buen compañero y amigo, alegre y ocurrente, decidió esa noche, a pesar de las recomendaciones de sus padres, tomar varias cervezas en el boliche, sabiendo que tenía que conducir un auto y acercarse a su novia, de 17 años, igual que él, y a dos amigos, a sus casas?

¿Por qué no usaba el cinturón de seguridad y manejaba a 110 km/h por la Avda. del Libertador, cuando se estrelló a las 7 de la mañana del domingo?

Muchos se preguntaron por qué lo hizo: ¿Por inconciencia? ¿Por temeridad? ¿Por desapego a la vida? ¿Como un desafío? ¿Por las presiones del grupo?

Lo cierto es que su comportamiento temerario terminó en muerte para él y sus amigos. Este tipo de hechos suceden con demasiada frecuencia en la Argentina, e involucra a conductores adolescentes. Aunque no sólo a los jóvenes.

¿Por qué la mamá, que pasa a recoger a su pequeño hijo del jardín de infantes con el auto, lo lleva sentado, suelto, en el asiento delantero? ¿Acaso no quiere a su hijito? ¿Por qué esa otra mamá cruza por mitad de la calle, con su hija a la rastra, esquivando colectivos y autos? ¿Por qué un padre corre y zigzaguea a 140 km por la ruta, con toda la familia a bordo? ¿Los odia? ¿Quiere destruirse?

Muchas de estas situaciones, que se repiten por millones en nuestro país, terminan en tragedias. Pero sería simplificar el problema, querer encontrar una sola causa para estos comportamientos. Si lo pensamos desde un punto de vista individual, el tipo de personalidad, las presiones internas y externas, etc., nos

perdemos el componente social; pero si lo analizamos desde el punto de vista social, la violencia imperante, el virtual estado de anarquía en las calles, la crisis económica y social, etc. desconoceremos el importante componente de la decisión individual. Sin embargo, existe un enfoque que nos permite comprender mejor por qué actuamos como lo hacemos.

En realidad, en la calle, así como en la casa o en el trabajo, **las personas vivimos exponiéndonos a riesgos evitables**. Sabemos que nos estamos arriesgando pero lo hacemos igual, porque creemos que el riesgo es ínfimo, y sentimos que tomar ese “pequeño riesgo” nos beneficia. La resultante de esta combinación entre una **percepción del riesgo disminuida**, es decir, que minimiza el riesgo objetivo, y la **percepción del beneficio personal** por la toma de este riesgo, genera **un comportamiento riesgoso**. En lo concreto, es posible que el joven conductor haya escuchado los mensajes de Luchemos Por La Vida en torno a que “el alcohol al volante mata” y sus padres le pedían que no bebiera. También sabía que la velocidad en una avenida no es 110 y para qué sirve el cinturón

de seguridad. Sin embargo, él se sentía capaz y saludable, muy lejos de la muerte, y por datos de su corta e “insuficiente” experiencia, en la cual otras veces bebió, corrió y no le pasó nada, haya pensado que podía controlar la situación, creencia reforzada por un comportamiento social similar por parte de muchos miembros de su grupo de pares, pero también de familiares y amigos “adultos” (**percepción del riesgo disminuida**). Por otra parte, el placer de beber alcohol con los amigos, y después lucir sus “habilidades” de conductor de un auto, reforzaba su autoestima y sentimiento de ser ya casi un adulto (**beneficio personal percibido**). La posibilidad de ser detenido y que se le labrara una infracción (que implicaría un nuevo riesgo percibido) es casi inexistente, por lo que el resultado es un joven alegre, despreocupado, alcoholizado y fatigado, conduciendo hacia la muerte.

El mismo análisis puede hacerse observando la cantidad de personas que no usan el cinturón de seguridad; los jóvenes sin casco en moto argumentando todo tipo de razones; los casos de quienes conducen a velocidad excesiva, violan los semáforos rojos, etc. Los resultados son los altísimos índices de morbi-mortalidad que se registran.





CONTRIBUIR A MEJORES ELECCIONES

Entonces, si resulta que la gente se arriesga por elección, ¿Qué puede hacerse, en el campo del comportamiento humano, para revertir esta situación y reducir los accidentes de tránsito?

Informar acerca de las normas de tránsito y las conductas seguras, es condición necesaria, pero no suficiente, para lograr cambios de actitudes y comportamientos en pro de la seguridad vial y la prevención de accidentes.

ES NECESARIO:

1. Reducir la distorsión entre el riesgo subjetivamente percibido y el riesgo objetivo,

para que cada persona logre una percepción del riesgo más realista, para la adaptación de su comportamiento en el tránsito. Para ello, existen múltiples recursos entre los que cabe destacar:

- a. Campañas de concientización masiva, que por medio de mensajes inequívocos, especifiquen cuáles son los comportamientos seguros y las desagradables consecuencias de los riesgosos.
- b. Difusión en los medios de comunicación de noticias sobre accidentes focalizada en las causas de los mismos y sus efectos.
- c. Generación de espacios educativos de reflexión y discusión grupal sobre el problema de los accidentes y sus causas,

con especial énfasis en la realidad significativa de los grupos, (educación vial en escuelas, para conductores, etc).

2. Aumentar la percepción del beneficio personal de conducir seguro por medio de:

- a. Incentivos positivos. Ej.: descuentos en los costos de los seguros por ausencia de siniestros, premios a los choferes profesionales por la misma causa).
- b. Desalentar los comportamientos de riesgo, por parte de las autoridades de aplicación de la Ley, **realizando controles sistemáticos y ejecutando sanciones severas a los transgresores, sin excepciones**, por parte de un Estado que de este modo sostiene y jerarquiza la existencia de la Ley como factor valioso para el bienestar de la comunidad y como marco de una convivencia armónica y segura entre los integrantes de la sociedad.