

JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



ESTUDIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Título: Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Un abordaje cualitativo.

Fecha: octubre 2022

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores



Autoridades

JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Julián Obaid

DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE SUCESOS AUTOMOTORES

Tomás Raspall

Autoras

Candela Hernandez

Julieta Pereiro

Equipo colaborador

Diana Goncalves

Florencia Meneghini

Jeremías Tosi

Soledad López

Agradecimientos

Lucía Aráoz De Cea

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361, piso 8

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

www.argentina.gob.ar/jst

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Un abordaje cualitativo. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte

El presente informe se encuentra disponible en la [página web oficial de la Junta de Seguridad en el Transporte](#)





ÍNDICE

PRESENTACIÓN	6
1. FUNDAMENTACIÓN	6
2. OBJETIVOS.....	8
2.1. OBJETIVO GENERAL	8
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	8
3. METODOLOGÍA.....	9
4. RESULTADOS	12
4.1. CREENCIAS SOBRE LA EFECTIVIDAD DE USAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	14
4.2. FACILITADORES DEL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD	15
4.2.1. ACCESIBLE, "PRESENTADO" Y EN BUEN FUNCIONAMIENTO.....	15
4.3. BARRERAS AL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	17
4.3.1. INACCESIBLE, NO "PRESENTADO" Y EN MAL FUNCIONAMIENTO	17
4.3.2. BAJA EFECTIVIDAD DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD DE DOS PUNTOS.....	19
4.3.3. FALTA DE PRECISIÓN EN EL MARCO REGULATORIO Y SU APLICACIÓN	19
4.3.4. FALTA DE INFORMACIÓN AL USUARIO	26
4.4. PRÁCTICAS Y DETERMINANTES EN TORNO AL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD	29
4.4.1. DETERMINANTES DE USO	29
4.4.2. DETERMINANTES DE LA OMISIÓN DE USO	32
4.5. NUEVAS ESTRATEGIAS	37



4.5.1. MECANISMOS DE COMUNICACIÓN.....	37
4.5.2. MECANISMOS DE RECORDACIÓN	40
4.5.3. MECANISMOS DE REGULACIÓN	41
5. CONCLUSIONES	44
6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL	47
7. BIBLIOGRAFÍA.....	49



PRESENTACIÓN

En el año 2019, al declararse la política de seguridad en el transporte como objeto de interés público nacional, se creó la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), organismo independiente y descentralizado que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación (Ley 27514).

El objetivo de la Junta es contribuir al desarrollo de políticas que aporten a consolidar un sistema de transporte seguro, eficiente y sustentable. Sus líneas de acción consisten en investigar con un carácter estrictamente técnico los factores relacionados con accidentes e incidentes sin condicionar ni prejuzgar a aquellos de índole administrativa o judicial, encontrándose prohibida la determinación de responsabilidades civiles o criminales. También cuenta con los recursos para realizar estudios orientados a profundizar la comprensión de diferentes dimensiones y componentes que hacen a la seguridad en el transporte. La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores (DNISAU) asume la responsabilidad de esta tarea para el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de Jurisdicción Nacional e Internacional.

Los resultados obtenidos de los estudios realizados constituyen insumos para producir Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO)¹, dirigidas a fortalecer los márgenes de seguridad en los que opera el sistema de transporte.

1. FUNDAMENTACIÓN

El transporte público masivo por automotor está expuesto no solo al riesgo de participar en un accidente de tránsito, sino también al de sufrir alteraciones de las condiciones normales de operación a partir de maniobras repentinas, frenadas o giros bruscos que pueden provocar daños materiales y humanos

¹ Las Recomendaciones de Seguridad Operacional son el objetivo de los estudios e investigaciones que realiza la JST y constituyen un instrumento orientado a incidir en el nivel de la organización y las políticas del sistema de transporte con el propósito de fortalecer la seguridad con la que operan los servicios.



(Elvik *et al.*, 2009; Ghaffari *et al.*, 2020). En este marco, resalta la importancia que tiene el uso del cinturón de seguridad para mitigar los efectos de los sucesos de tránsito sobre las personas.

Como se indicó en otros documentos elaborados por la DNISAU y en la bibliografía consultada, los dispositivos de retención colaboran en prevenir o minimizar las lesiones que pueden sufrir quienes ocupan un vehículo automotor en caso de accidente (OMS, 2018). Están diseñados para distribuir la fuerza del impacto en las partes más duras del cuerpo y absorber la energía producida. También colaboran en evitar que las personas sean eyectadas de sus asientos o de la unidad y previenen la interacción entre los ocupantes, y entre estos y el interior del ómnibus. Está comprobado que utilizar estos dispositivos de manera adecuada reduce la posibilidad de perder la vida en un suceso de tránsito (Chang, Guo, Lin y Chang, 2006; Simsekoglu y Lajunen, 2008; OMS - FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009; Elvik *et al.*, 2009; Ghaffari *et al.*, 2020; Afghari, *et al.*, 2021). Es por esta razón que la JST considera relevante conocer los determinantes de uso/no uso del cinturón de seguridad de las personas usuarias de micros de larga distancia.

El presente informe se propone como la continuación de un estudio previo realizado durante la temporada de verano 2021-2022, titulado *Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Encuesta a pasajeras/os 2021-2022*. En este se utilizó una estrategia cuantitativa que permitió generar evidencia empírica sobre los niveles de uso declarados de cinturón en micros de larga distancia y las razones asociadas con esta conducta. Uno de los resultados más relevantes fue que los niveles de uso del cinturón de seguridad autoinformados alcanzan solamente a 4 de cada 10 personas y que el olvido y la falta de hábito se encuentran entre los motivos principales para comprender el bajo nivel de uso.

En el presente documento se aborda la misma temática mediante una estrategia metodológica diferente. A través de la combinación de la técnica de grupos focales y entrevistas semiestructuradas se abordó la percepción que tienen las



personas usuarias, los conductores de las empresas prestatarias y los fiscalizadores del ente de control respecto del uso de cinturón de seguridad, las condiciones del sistema que incentivan o desincentivan su adopción y los motivos que fundamentan las prácticas asociadas con los dispositivos de retención.

La investigación realizada por la JST sobre los determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia resulta un aporte novedoso al combinar estrategias cuantitativas (primer estudio) y cualitativas (estudio presente) para el abordaje de un tema que en Argentina no había sido analizado de este modo. El propósito final es promover acciones estatales fundadas empíricamente y orientadas a incrementar el uso de los dispositivos de retención en el segmento de servicios analizado.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Conocer los determinantes de uso u omisión de uso del cinturón de seguridad de las personas usuarias de los servicios regulares de ómnibus de larga distancia en Argentina para el período 2021-2022, con el propósito de emitir Recomendaciones de Seguridad Operacional que contribuyan a incrementar su utilización.

2.2. Objetivos específicos

- 1) Reconocer valoraciones, creencias y razones asociadas al uso u omisión de uso del cinturón de seguridad en ómnibus de larga distancia.
- 2) Identificar los factores sistémicos que inciden en los niveles de uso de cinturón de seguridad en las personas usuarias de transporte de larga distancia.
- 3) Elaborar Recomendaciones de Seguridad Operacional orientadas a incrementar el uso de los dispositivos de retención.



3. METODOLOGÍA

El grupo focal es una técnica de recolección de datos cualitativa que consiste en la realización de una entrevista grupal semiestructurada y coordinada, la cual permite generar información a partir de las experiencias y argumentos que tienen las personas participantes con respecto al tema de investigación (Prieto Rodríguez y March Cerdá, 2002). Los grupos focales tienen la finalidad de promover y obtener creencias, expectativas, reacciones, actitudes y sentimientos diversos mediante la interacción entre quienes forman parte del encuentro (Escobar y Bonilla Jiménez, 2017).

Ejecutar una estrategia de estas características requiere de una planificación previa que permita elaborar una segmentación de los participantes para enriquecer el intercambio. Prieto Rodríguez y March Cerdá (2002) definen esta acción como el diseño de una muestra estructural que —aunque carece de representatividad estadística— permite construir, a partir de los atributos de las personas participantes, una delimitación válida de los perfiles que guarde correspondencia con el propósito de la investigación.

En el caso de este estudio, el diseño de los grupos focales se basó en la convocatoria de personas usuarias de servicios públicos de larga distancia y contempló una segmentación por nivel educativo, edad y frecuencia de uso autoinformada del cinturón de seguridad en la encuesta aplicada durante la primera fase de la investigación (JST, 2022). En este sentido, se buscó corroborar, profundizar o poner en discusión las tendencias que se presentaron en los resultados de la estrategia cuantitativa. En cada uno de los grupos focales se indagó sobre los siguientes temas: (a) percepción de riesgo en este tipo de viajes, (b) ventajas y desventajas de los dispositivos de retención, (c) razones de uso u omisión de uso, (d) barreras y facilitadores para su utilización, (e) grado de conocimiento respecto del marco que regula el uso del cinturón (f) estrategias percibidas como eficaces o posibles para incentivar su uso.



En esta investigación se desarrollaron 7 grupos focales de entre 6 y 8 integrantes cada uno, previéndose dos suplentes en caso de que no se contara con la asistencia de todas las personas convocadas. La propuesta de participar en los grupos focales se realizó telefónicamente entre quienes habían formado parte del estudio anterior. Para reforzar la convocatoria, se difundió la invitación por redes sociales, según los criterios establecidos, hasta cubrir la cuota de participantes considerados necesarios para cada perfil. La modalidad de las reuniones fue virtual, guiada y buscó favorecer el libre intercambio de opiniones y debates.

Complementariamente se desarrollaron una serie de entrevistas individuales a conductores de las empresas prestatarias de servicios de larga distancia de Jurisdicción Nacional y a fiscalizadores del ente de control. La recolección de datos a través de estas entrevistas tuvo como propósito profundizar en las percepciones que tienen los operadores de primera de línea sobre las condiciones del sistema que incentivan o desincentivan el uso del cinturón de seguridad, así como en las prácticas vinculadas a los dispositivos de retención por parte de las personas usuarias.

Las entrevistas fueron virtuales, semiestructuradas y orientadas a relevar en profundidad la perspectiva de las personas contactadas en torno a: (a) trayectoria laboral, (b) ventajas y desventajas atribuidas a los dispositivos de retención, (c) percepción sobre las prácticas de uso de las personas usuarias con sus razones asociadas, (d) barreras o facilitadores identificados para el uso de los dispositivos de retención, (e) responsabilidades atribuidas y posibles acciones para incrementar los niveles de utilización. En total se realizaron 5 entrevistas a conductores y 4 entrevistas a fiscalizadores. Esta cantidad permitió alcanzar la saturación teórica, momento en el cual la incorporación de nuevos contactos no aporta elementos desconocidos sobre los temas explorados (Marradi *et al.*,2012).

En todos los casos el procesamiento de la información incluyó la transcripción, codificación del material obtenido y la tabulación de la información mediante el



Software Atlas Ti. La información proveniente de los grupos focales y de las entrevistas a conductores y a fiscalizadores fue analizada por separado, reconociendo los ejes explorados para cada tipo de perfil. Posteriormente se efectuó una segunda instancia de análisis para cada eje temático de modo transversal con el fin de sintetizar los principales hallazgos en sus núcleos problemáticos más relevantes.



4. RESULTADOS

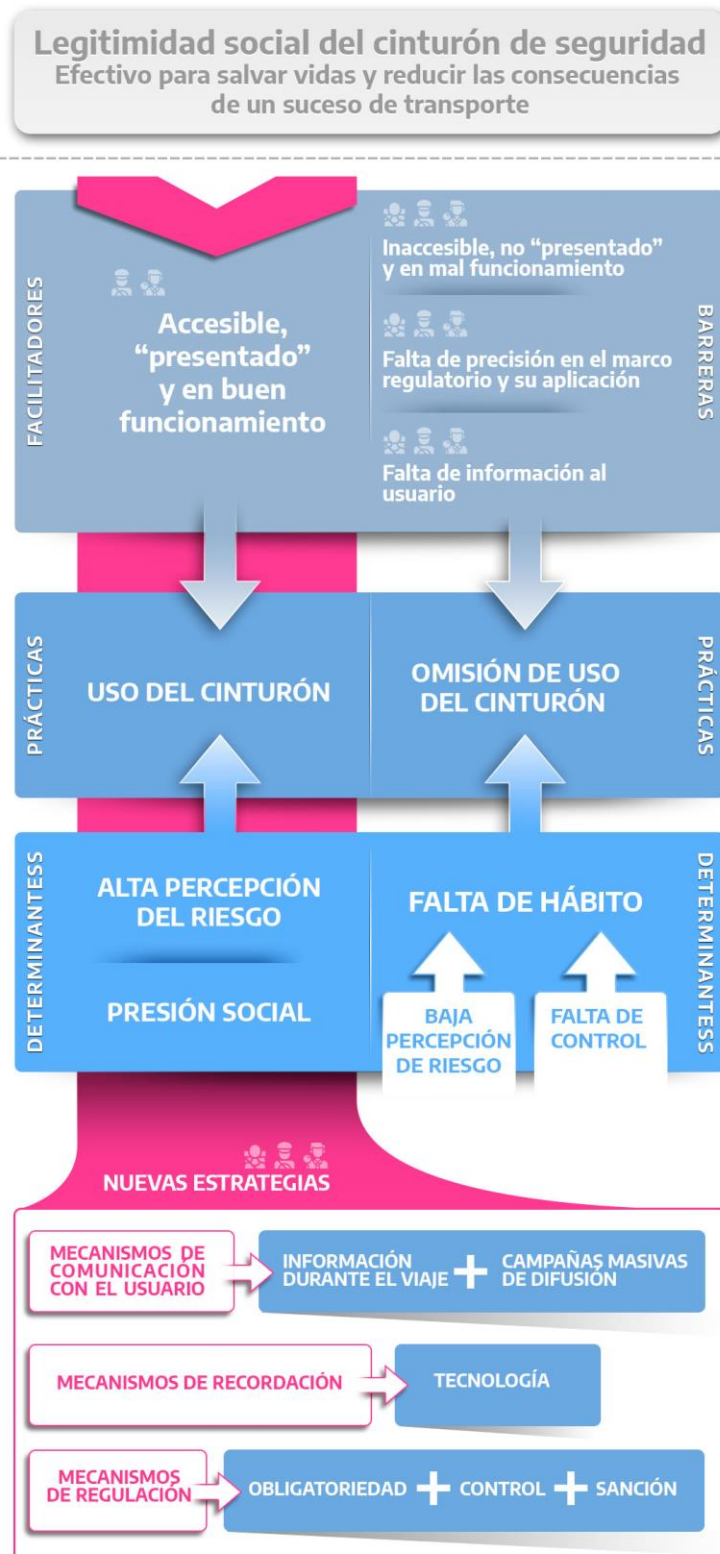
En los siguientes apartados se presenta el análisis de la información, organizada por ejes temáticos, integrando los resultados de las tres instancias del trabajo de campo.

En correlato con la Figura 1, el documento está organizado en distintas secciones que responden a los diferentes niveles construidos para la producción y comprensión de los resultados. En la primera sección se describen las valoraciones en torno al cinturón de seguridad, las cuales actúan como marco contextual de las representaciones exploradas. En la segunda, se analizan los facilitadores y las barreras para el uso u omisión de uso de los dispositivos de retención al nivel del sistema. Los facilitadores refieren a las condiciones de prestación del servicio percibidas, que actúan en la definición de una situación favorable al uso de los dispositivos de retención en micros de larga distancia. Por el contrario, las barreras son aquellas que lo desincentivan. En el nivel subsiguiente se ubican las prácticas vinculadas con los dispositivos de retención durante el viaje (uso u omisión). Este nivel intermedio se ve afectado por las condiciones del sistema y por los determinantes subjetivos que fundamentan una u otra práctica, ubicados en uno de los niveles inferiores. Por último, se presentan las distintas estrategias propuestas por quienes participaron de las diferentes instancias, para facilitar e incentivar el uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia. En todos los casos, a lo largo del documento se ilustran los principales hallazgos con citas textuales de las personas entrevistadas.

Cabe aclarar que, al procesar y analizar la información obtenida de la instancia de grupos focales, se puso de manifiesto que los resultados en torno a las percepciones y opiniones en las distintas dimensiones relevadas fueron transversales a todos ellos, sin destacarse ninguna variación relevante en función de la edad y el nivel educativo de quienes participaron.



Figura 1. Principales hallazgos según niveles de análisis

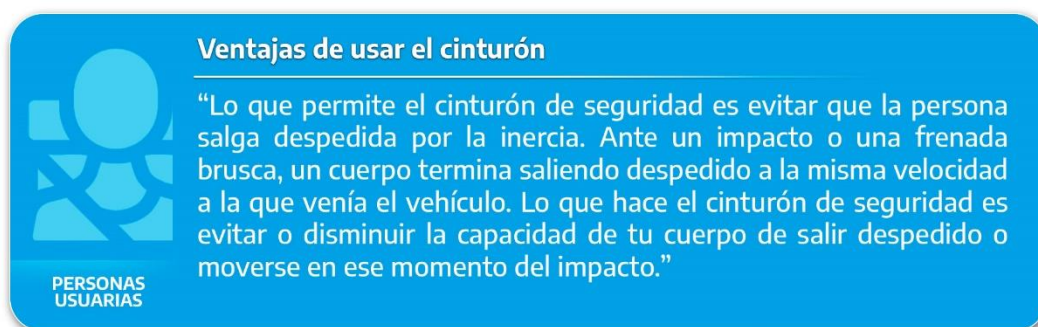


Fuente: JST, 2022

4.1. Creencias sobre la efectividad de usar cinturón de seguridad

Las personas usuarias, conductores y fiscalizadores entrevistados coinciden mayoritariamente con las nociones social y científicamente difundidas respecto de la funcionalidad y efectividad que tienen los dispositivos de retención.

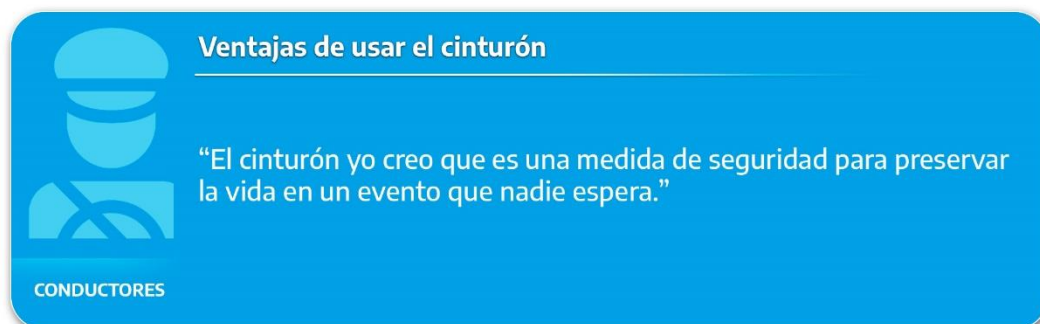
Figura 2. Ventajas percibidas de uso del cinturón de seguridad. Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

También consideran que el cinturón de seguridad sirve para prevenir que las personas se golpeen al interior de la unidad o salgan despedidas hacia el exterior del vehículo en caso de que ocurra un accidente. Este dispositivo es percibido como práctico y sencillo de usar al evaluarse como ventaja la probabilidad de preservar la vida en el caso de un suceso de tránsito.

Figura 3. Ventajas percibidas de uso del cinturón de seguridad. Conductores



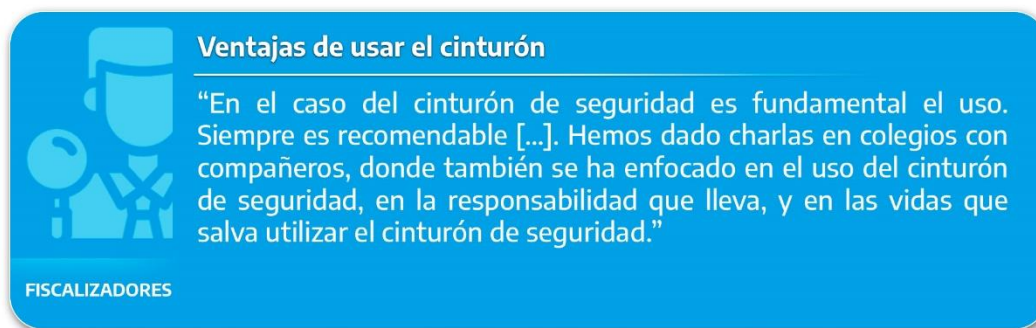
Fuente: JST, 2022



Específicamente en lo que hace a la funcionalidad de los dispositivos de retención para la tarea del conductor, reconocen su efectividad no solo en los casos extremos, sino también frente a cualquier maniobra evasiva o defensiva que puedan realizar durante el viaje.

Las creencias que aluden a la efectividad de este dispositivo en cuanto a su capacidad para proteger a las personas cuando ocurre un accidente constituyen un aspecto compartido por los distintos entrevistados.

Figura 4. Ventajas percibidas de uso del cinturón de seguridad. Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022

En forma minoritaria aparece como una desventaja del cinturón la posibilidad de que se trabe y deje a las personas atrapadas dentro de la unidad, demorando la evacuación de la formación siniestrada.

4.2. Facilitadores del uso de cinturón de seguridad

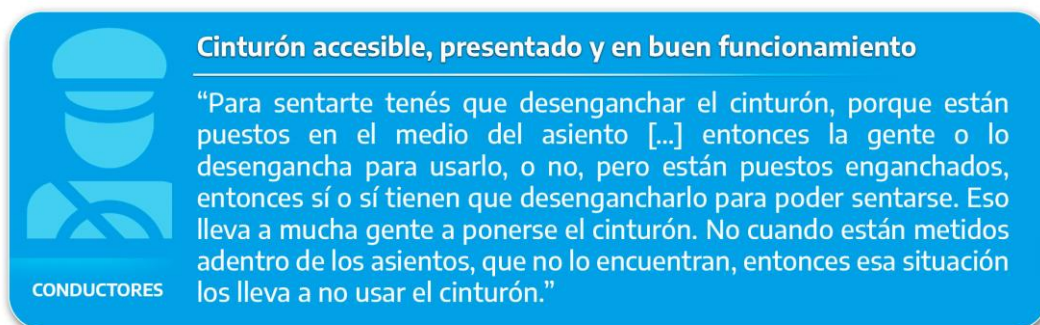
4.2.1. Accesible, “presentado” y en buen funcionamiento

En las entrevistas realizadas a conductores y fiscalizadores, la accesibilidad, “presentación” y buen funcionamiento del cinturón de seguridad son percibidas como condiciones que incentivan el uso de los dispositivos de retención por parte de las personas usuarias.

La presentación del cinturón refiere a la acción de la empresa de dejarlo abrochado y visible sobre la butaca para, de este modo, constatar su correcto

funcionamiento, favorecer su uso y garantizar que las personas lo encuentren fácilmente al ocupar su asiento. Para los conductores, tener que desabrocharlo para poder sentarse cómodamente funciona como un elemento de recordación y facilitador de uso. Al respecto, refieren que dentro de su jornada de trabajo tienen como rutina revisar los cinturones de seguridad para, en caso de ser necesario, remitir el vehículo a reparaciones y que la butaca quede disponible con el dispositivo de retención operativo.

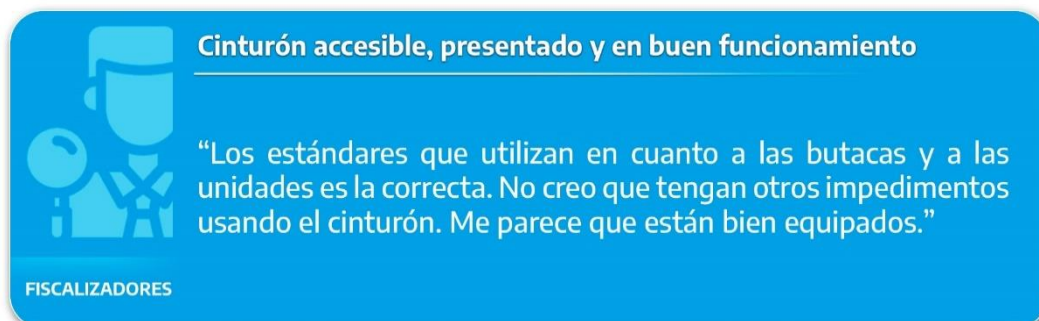
Figura 5. Percepción accesibilidad, presentación y buen funcionamiento del cinturón de seguridad como facilitador de uso. Conductores



Fuente: JST, 2022

La contracara de esta acción reside en la fiscalización del ente de control a las empresas para que los cinturones de seguridad estén en buen estado de funcionamiento y al alcance de las personas usuarias. En este aspecto, los fiscalizadores indicaron que en líneas generales los cinturones suelen estar disponibles y en buen estado de funcionamiento.

Figura 6. Percepción accesibilidad, presentación y buen funcionamiento del cinturón de seguridad como facilitador de uso. Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022.

Las personas usuarias no mencionaron acciones o elementos que se perciban como facilitadores para el uso de cinturón, a pesar de haber preguntado explícitamente sobre esta cuestión.

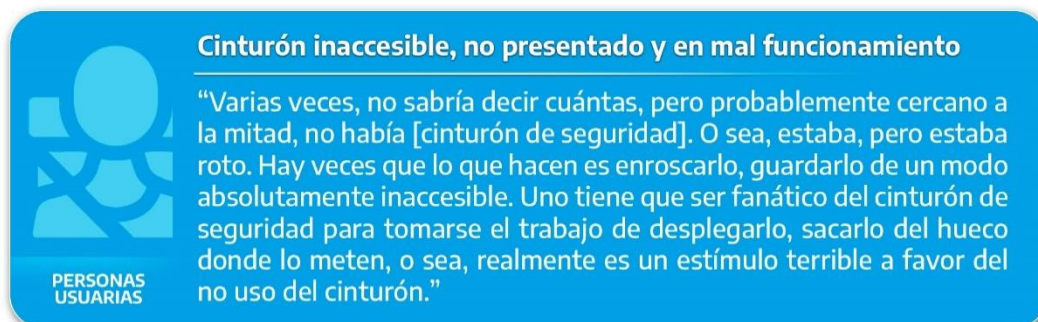
4.3. Barreras al uso del cinturón de seguridad

4.3.1. Inaccesible, no “presentado” y en mal funcionamiento

En oposición a lo indicado por conductores y fiscalizadores, las personas usuarias entrevistadas reconocen como problemas de los dispositivos de retención su inaccesibilidad y mal funcionamiento. Mayoritariamente se hizo mención a situaciones en las que percibieron que los cinturones se encontraban en el interior de las butacas entre el respaldo y los asientos, inhabilitados por esta condición para su uso.

También manifestaron que los cinturones de seguridad no funcionaban en su enganche o estaban sin la posibilidad de adaptarlos a las necesidades físicas de las personas usuarias para lograr una correcta sujeción.

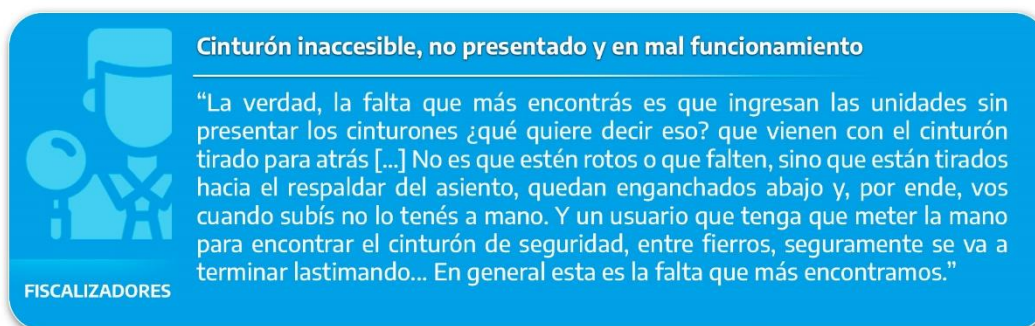
Figura 7. Percepción inaccesibilidad, no presentación y mal funcionamiento del cinturón de seguridad como barrera al uso. Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

También los fiscalizadores indicaron que en algunas ocasiones detectaron que los cinturones funcionaban correctamente, pero no estaban accesibles o “presentados” en las butacas al iniciar el servicio para que las personas usuarias pudieran fácilmente utilizar los dispositivos de retención.

Figura 8. Percepción inaccesibilidad, no presentación y mal funcionamiento del cinturón de seguridad como barrera al uso. Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022

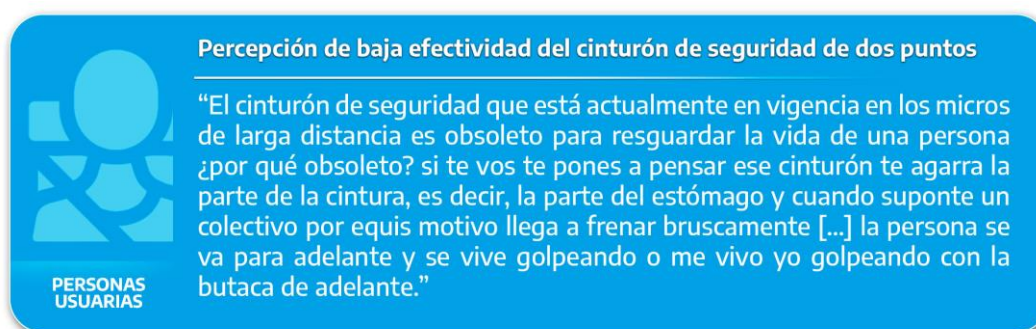
Lo expuesto por las personas entrevistadas, si bien no permite constatar el estado de los dispositivos de retención respecto de su accesibilidad, presentación y funcionamiento, contribuye a reconocer que en el campo de la percepción estas variables funcionan en la definición de un contexto de

operación que puede actuar como incentivo o desincentivo para la adopción de medidas de seguridad por parte de quienes utilizan este servicio de transporte.

4.3.2. Baja efectividad del cinturón de seguridad de dos puntos

En una porción minoritaria de los grupos focales aparece como desincentivo al uso de los dispositivos de retención la creencia de que los cinturones de dos puntos (aquellos que sujetan la cadera) son poco efectivos, en comparación con los cinturones de tres puntos (aquellos que suman a la sujeción el hombro de las personas).

Figura 9. Percepción de baja efectividad del cinturón de seguridad de dos puntos.
Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

Lo expuesto en torno a la funcionalidad y niveles de seguridad que provee este tipo de cinturón para mitigar los resultados de un potencial suceso de tránsito actúa en detrimento de la necesidad de uso.

4.3.3. Falta de precisión en el marco regulatorio y su aplicación

El marco normativo que regula la disponibilidad y uso del cinturón de seguridad está integrado por diferentes regulaciones. La Ley de Tránsito 24449 establece en su artículo 40 que quienes ocupan los vehículos de transporte automotor deben utilizar los dispositivos de retención disponibles en la unidad como requisito indispensable para la circulación. En el Anexo C de su Decreto reglamentario 779/95 se establece para la habilitación de los vehículos de



categoría M2 y M3 que prestan servicio de pasajeros que dispongan de correaes de sujeción de tipo pélvico (abdominal o cintura), únicamente en los asientos de las primeras filas y en aquellos de las últimas filas, ubicados frente al pasillo de tránsito. También se detallan las exigencias técnicas que deben cumplir los dispositivos de retención para lograr la sujeción adecuada. En el año 2006 la Secretaría de Gestión del Transporte, por Resolución 757, estableció que los vehículos de pasajeros de larga distancia deben disponer en la totalidad de los asientos destinados al traslado de personas de dispositivos de retención acordes con los estándares internacionales de certificación.

Por su parte, el Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano (implementado por Resolución 149/19) recomienda la aplicación de cinturones de seguridad de tres puntos retráctiles en los asientos de los buses 0 kilómetro. Complementariamente, la Resolución 23/21 de la Secretaría de Gestión del Transporte deroga la Resolución 757 mencionada y establece la obligatoriedad de instalar dispositivos de dos puntos (pélvico) con enrollamiento inercial en todos los asientos, previendo como fecha de vigencia seis meses a partir de la publicación en el Boletín Oficial. Además, establece la obligatoriedad de que las unidades cuenten con cinturones de tres puntos con enrollamiento inercial en todos los asientos, indicando como plazo máximo para la adopción de esta medida 24 meses, también a partir de la publicación en el Boletín Oficial, ocurrida el 7/10/21.

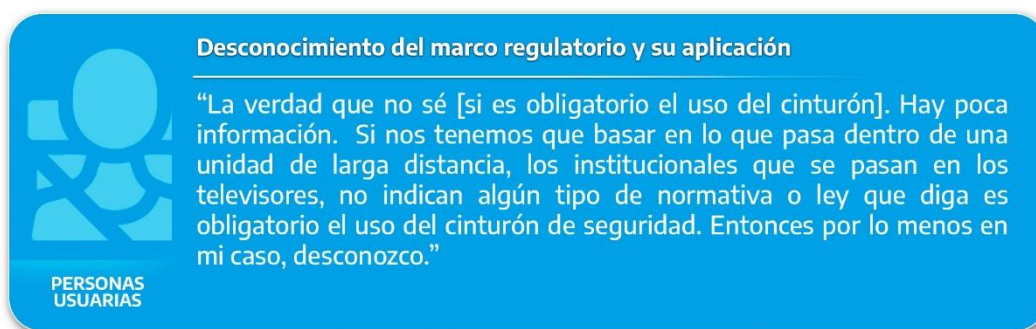
Asimismo, el Protocolo de Seguridad de 2019 también establece que las empresas operadoras de estos servicios deben verificar que las personas usuarias dispongan de los cinturones de seguridad y los utilicen debidamente abrochados como condición indispensable para dar inicio al servicio (art.1). También establece para los operadores el deber de brindar información sobre las condiciones de seguridad de las unidades, entre las que se encuentran los dispositivos de retención. Como mecanismos de difusión, se aclara que pueden transmitir un video en los televisores de los vehículos, proveer de cartillas informativas o transmitir verbalmente la información en caso de que no cuenten



con los recursos mencionados. En este sentido, si bien la obligatoriedad de usar cinturón está presente en la Ley Nacional de Tránsito para todas las personas que circulen en vehículos automotores, en el transporte interurbano el responsable de garantizarlo es el operador del servicio. Sin embargo, los mecanismos de control y sanción no están especificados en los textos normativos.

Entre las personas usuarias entrevistadas, emerge el desconocimiento respecto del marco de institucionalidad formal que regula la práctica de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. En algunos casos se informó conocer la obligatoriedad de uso. En otros se sostuvo la creencia de que no es obligatorio. Nadie pudo afirmar con certeza la existencia de una regulación. La mayoría aclaró no estar segura de lo que establece la normativa al respecto.

Figura 10. Falta de precisión en el marco regulatorio. Desconocimiento. Personas usuarias

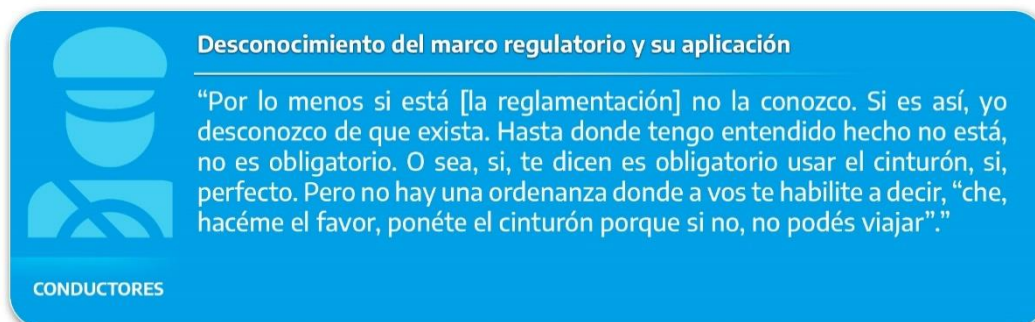


Fuente: JST, 2022

El desconocimiento respecto de los marcos regulatorios también emerge entre los operadores de primera línea de los servicios. En este caso señalan la falta de un instrumento normativo que permita establecer el uso del cinturón de seguridad como una práctica obligatoria.

Figura 11. Falta de precisión en el marco regulatorio. Desconocimiento.

Conductores

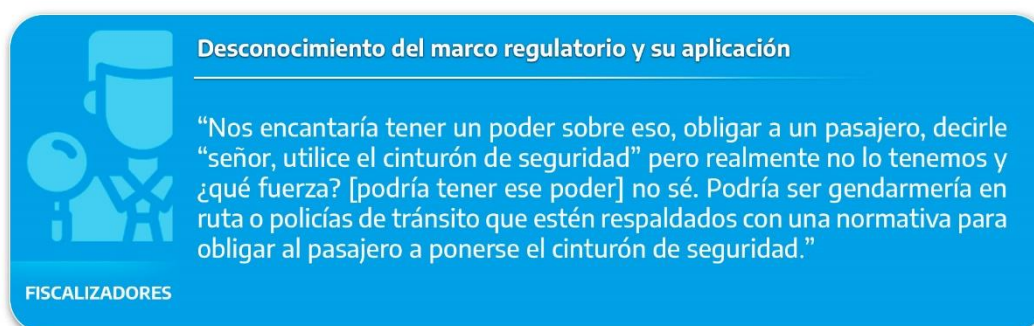


Fuente: JST, 2022

Para los fiscalizadores, las regulaciones que conocen están vinculadas estrictamente con el desarrollo de sus tareas y con el alcance que estas tienen para garantizar las condiciones de seguridad de los vehículos. Refieren no disponer del poder de control y sanción respecto de las prácticas de las personas usuarias relacionadas con el uso de cinturón.

Figura 12. Falta de precisión en el marco regulatorio. Desconocimiento.

Fiscalizadores



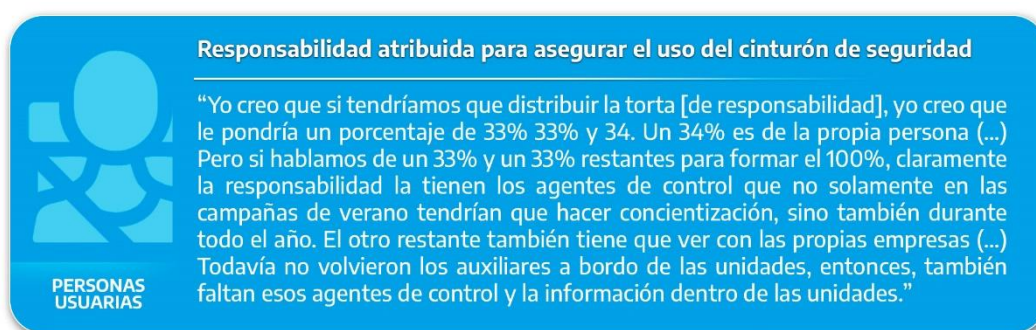
Fuente: JST, 2022

Para profundizar en el conocimiento del marco regulatorio y su aplicación, se indagó también en las opiniones acerca de las responsabilidades de cada actor del sistema para asegurar el uso del cinturón de seguridad. En este caso, emerge con fuerza la creencia sobre la responsabilidad individual de las personas usuarias en la decisión de usar o no usar el cinturón. No obstante, puede



identificarse que dicha práctica debe ejercerse en condiciones de operación que garanticen la disponibilidad de estos elementos de retención. Es decir, la percepción de las personas usuarias es que son responsables por sí mismas de utilizar el cinturón de seguridad, pero en la medida en que quienes ejecutan las tareas de prestación y control asuman la responsabilidad de garantizar su accesibilidad y buen funcionamiento.

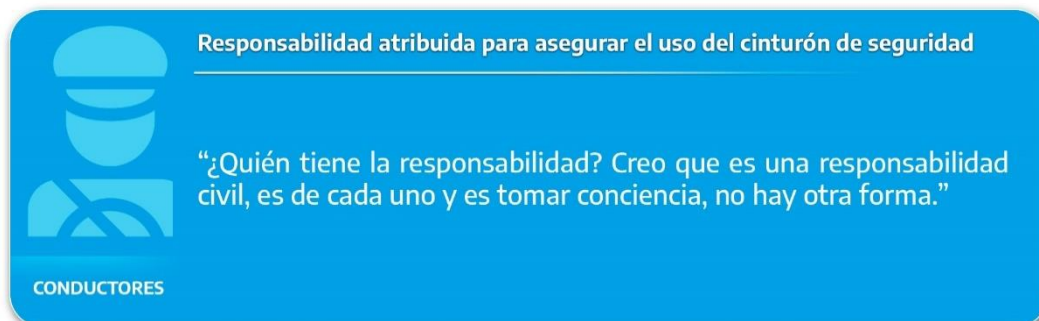
Figura 13. Falta de precisión en el marco regulatorio. Responsabilidad atribuida para asegurar el uso del cinturón de seguridad. Personas usuarias



Fuente: JST, 2021

Entre los conductores la dimensión de la responsabilidad adquiere un matiz al señalar la responsabilidad de las personas usuarias y quitar la responsabilidad que puedan tener como trabajadores de la empresa. En este caso delimitan sus funciones a las tareas que entienden están involucradas en su actividad laboral (conducción y gestión de equipaje). Igualmente, aunque no consideran como parte de sus obligaciones tener que indicar el uso de cinturón de seguridad, en algunos casos manifiestan hacerlo.

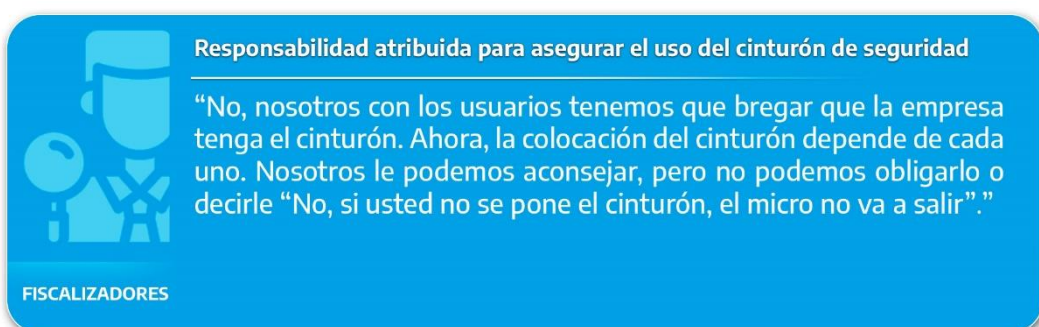
Figura 14. Falta de precisión en el marco regulatorio. Responsabilidad atribuida para asegurar el uso del cinturón de seguridad. Conductores



Fuente: JST, 2021

Por su parte, los fiscalizadores refuerzan esta lectura. Desde su función refieren que deben garantizar que las empresas pongan a disposición los cinturones de seguridad en condiciones para ser utilizados de manera adecuada, pero que la decisión final de utilizarlo o de omitir el dispositivo queda en las personas usuarias.

Figura 15. Falta de precisión en el marco regulatorio. Responsabilidad atribuida para asegurar el uso del cinturón de seguridad. Fiscalizadores



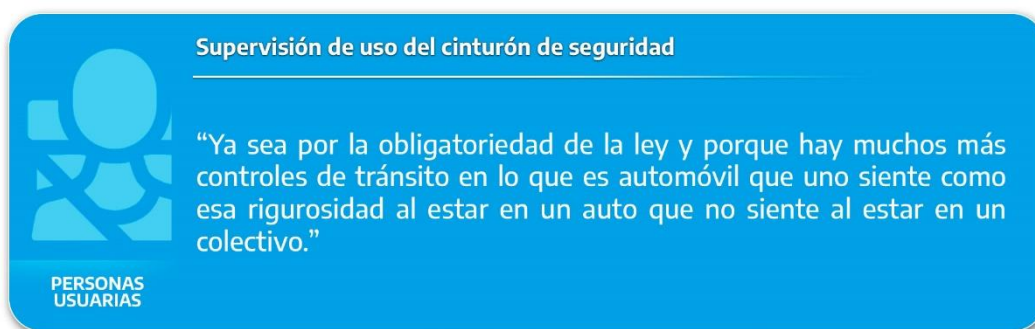
Fuente: JST, 2022

Por último, se consultó a las personas usuarias si durante los viajes realizados previamente fueron supervisadas en el uso de cinturón por parte del personal de la empresa o de algún agente de control estatal. Al respecto se puso de manifiesto que no es usual el control o fiscalización de uso, ni por parte de los



conductores u otro personal de la empresa prestataria ni por parte de entes reguladores. La falta de control, vinculada a la falta de precisión sobre la responsabilidad en el marco regulatorio, constituye una barrera para incentivar el uso generalizado de cinturón de seguridad. También se percibe como un problema que los servicios ya no cuenten con personal auxiliar a bordo, el cual podría ejercer la función de brindar información y supervisar la adopción de medidas de seguridad.

Figura 16. Falta de precisión en el marco regulatorio. Percepción de supervisión de uso del cinturón de seguridad. Personas usuarias

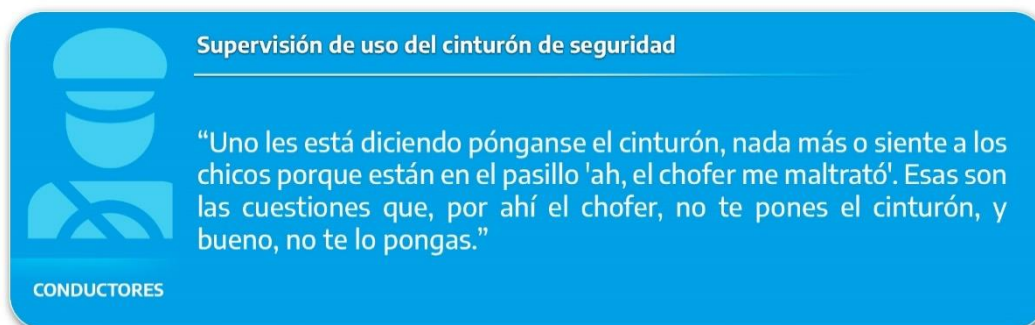


Fuente: JST, 2022

Los conductores manifiestan tener dificultades para dar indicaciones a las personas usuarias sobre el uso de medidas de seguridad y que estas sean adecuadamente recibidas y ejecutadas. Los operadores de primera línea sostienen que los bajos niveles de riesgo percibidos impactan en las acciones proyectadas para incentivar el uso de cinturón, dado que los sucesos de tránsito son concebidos como poco probables, lo cual se traduce en la resistencia de las/os pasajeras/os a los mensajes y acciones de supervisión de los conductores.

En las entrevistas con los conductores emerge la percepción de enojo y molestia de las personas usuarias frente a las indicaciones dadas por el personal de las empresas y la imposibilidad percibida de insistir en las indicaciones de seguridad brindadas. Esto genera una situación de desaliento en los trabajadores para dar información y supervisar a las personas en el contexto de viaje.

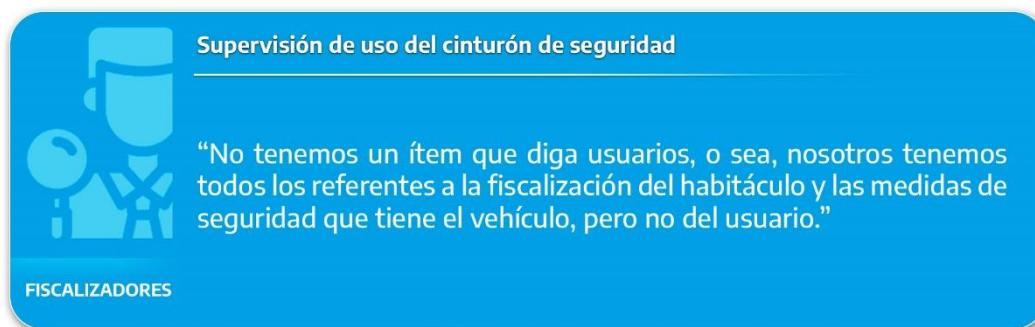
Figura 17. Falta de precisión en el marco regulatorio. Percepción de supervisión de uso del cinturón de seguridad. Conductores



Fuente: JST, 2022

Los fiscalizadores indican que su función está orientada a la fiscalización de las condiciones de seguridad de las unidades, pero que no tienen atribuciones para controlar las medidas de seguridad que adoptan las personas que viajan.

Figura 18. Falta de precisión en el marco regulatorio. Percepción de supervisión de uso del cinturón de seguridad. Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022

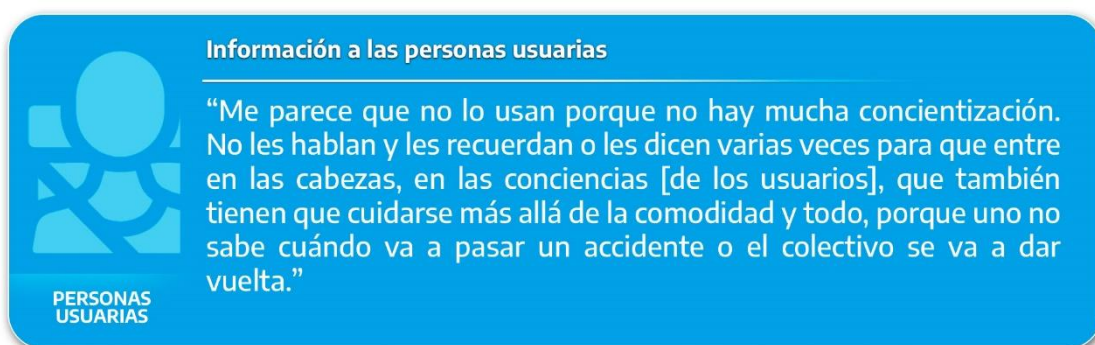
4.3.4. Falta de información al usuario

Las personas usuarias perciben bajos niveles de información durante el viaje relacionada con las medidas de seguridad. También refieren no recordar campañas masivas de comunicación sobre este tema. En lo que respecta al uso de los dispositivos de retención indican que por ninguna vía se comunica su relevancia, funcionalidad ni necesidad de utilizarlo.



Mayoritariamente negaron haber recibido información sobre las condiciones y medidas de seguridad de los vehículos previo al inicio del viaje a través de las pantallas de la unidad o de cartillas informativas como lo indica la mencionada Resolución 149/2019. Tampoco recordaron el video, ni aun después de transmitírselos en el grupo focal. El recurso audiovisual fue positivamente valorado como un canal para la difusión de información relevante al interior de las unidades.

Figura 19. Percepción de las personas usuarias sobre la información recibida

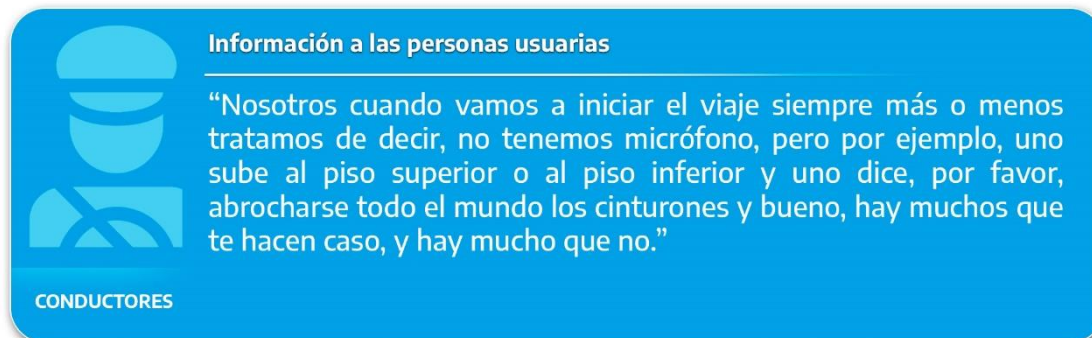


Fuente: JST, 2022

A diferencia de lo anterior, los conductores identifican al menos tres modos por los cuales en la actualidad consideran que se comunica información sobre las medidas de seguridad durante el viaje a las personas usuarias: carteles, videos y comunicación directa por parte de los conductores.

Según describen, los carteles se encuentran al interior de la unidad y pueden contener tanto información general sobre medidas de seguridad como información específica sobre el uso de los dispositivos de retención. En algunos casos consideran que la presencia de esta cartelería es poco efectiva para incentivar el uso del cinturón de seguridad. También sostienen que los conductores suelen hablar con las personas usuarias para brindarles información sobre las medidas de seguridad en micros de larga distancia, aunque no lo consideran una obligación como trabajadores de la empresa.

Figura 20. Percepción sobre la información brindada a las personas usuarias.
Conductores

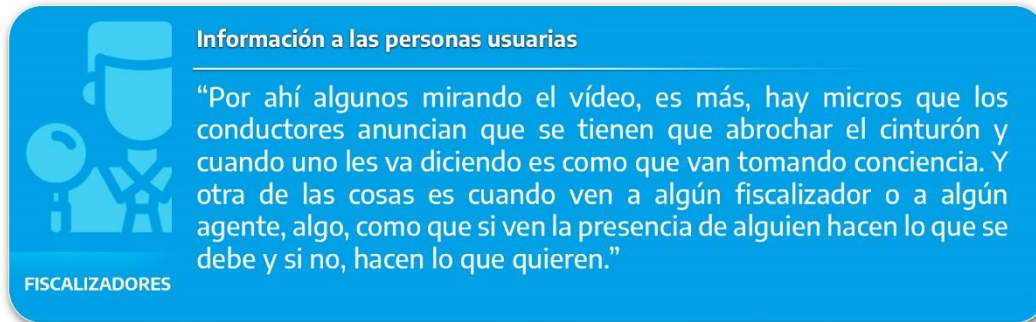


Fuente: JST, 2022

También indican que antes de que el vehículo deje la terminal se transmite en los televisores de su interior un video a partir del cual se brinda información sobre los elementos de seguridad del vehículo y, en particular, sobre el uso del cinturón de seguridad. En un solo caso se informa que durante la transmisión de las películas en las pantallas regularmente se indica a las personas que se coloquen el cinturón. En ningún caso los conductores entrevistados mencionaron explícitamente que este video institucional formara parte de lo establecido en el Protocolo de Seguridad para la operación de los servicios de transporte de pasajeras/os de larga distancia (Resolución 149/19).

Por su parte, los fiscalizadores indicaron que las acciones que realizan para incentivar el uso de cinturón de seguridad se ven limitadas por el momento en que desempeñan sus tareas. En la mayoría de los casos, la actividad de fiscalización se realiza en la terminal antes de que las personas suban a la unidad, con lo cual no tienen oportunidad de comunicarse con las personas usuarias. En aquellos casos en que realizan la fiscalización en ruta, todos los agentes afirman que suelen transmitir la importancia de usar cinturón, aunque aclaran que no es posible obligarlos.

Figura 21. Percepción sobre la información brindada a las personas usuarias.
Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022

4.4. Prácticas y determinantes en torno al uso de cinturón de seguridad

Las prácticas de uso y sus determinantes son resultado de la interacción entre elementos formales e informales que construyen la institucionalidad en torno a las condiciones de seguridad en transporte de larga distancia (JST, 2021). En este sentido, los facilitadores y barreras que el sistema de transporte ofrece para la adopción de comportamientos de cuidado constituyen un marco de referencia para comprender en profundidad los determinantes subjetivos de las prácticas en torno al uso de cinturón. En las secciones siguientes se analizan los determinantes identificados de uso y de omisión de uso, según los discursos de las personas usuarias y la perspectiva de los operadores de primera línea y los agentes de control de los servicios.

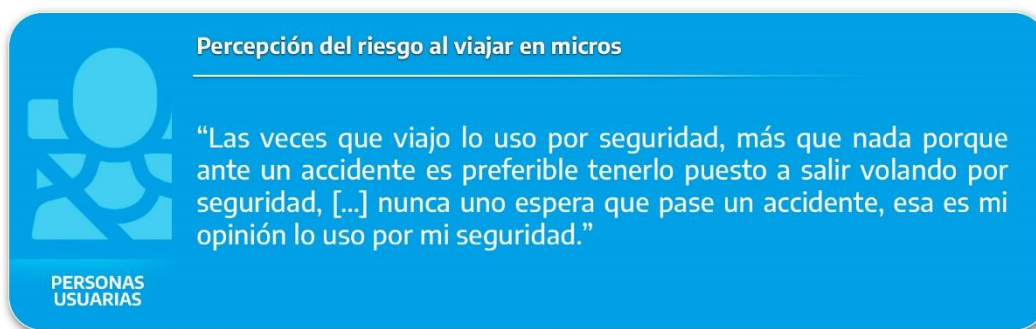
4.4.1. Determinantes de uso

Entre las personas usuarias, son dos las razones que emergen como fundamento del uso del cinturón de seguridad: percepción de riesgo y de presión social. Ambas se ubican detrás del comportamiento de cuidado que adoptan al viajar en micros de larga distancia.

La percepción de riesgo está vinculada con la posibilidad de adoptar una medida de prevención en función de cómo este es subjetivamente experimentado en una

situación (Trógolo, Ledesma y Medrano, 2019). En este caso se trata del peligro potencial de sufrir un accidente en un viaje en un micro de larga distancia. La experiencia subjetiva de los/as pasajeros/as de percepción de los riesgos asociados a este tipo de viajes depende de una gran variedad de factores internos y externos, como son la experiencia personal, la observación e interpretación de las situaciones de tránsito, las normas sociales, los rasgos de personalidad, el nivel de información, la infraestructura y el entorno construido, etc. (JST, 2022).

Figura 22. Determinantes de uso del cinturón de seguridad. Percepción de riesgo. Personas usuarias

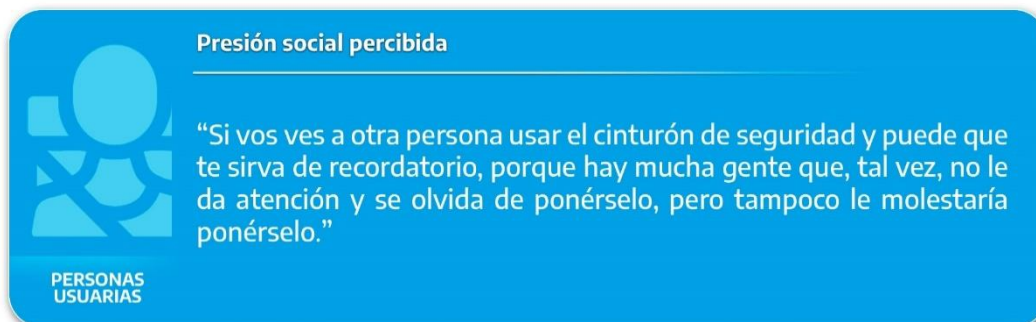


Fuente: JST, 2022

La presión social o norma subjetiva (Fishbein y Ajzen, 2010) está vinculada con la lectura del contexto de operación y la percepción de lo que otras personas hacen y aprueban. En este caso implica la posibilidad de recibir una sanción social por parte de terceros cuando el cinturón de seguridad no es utilizado. Esta cuestión emerge como un elemento para considerar en las estrategias que buscan incrementar el uso de cinturón, dado que tienen un efecto multiplicador de la práctica. Este marco es considerado por las personas usuarias como un potencial incentivo al uso del cinturón de seguridad.



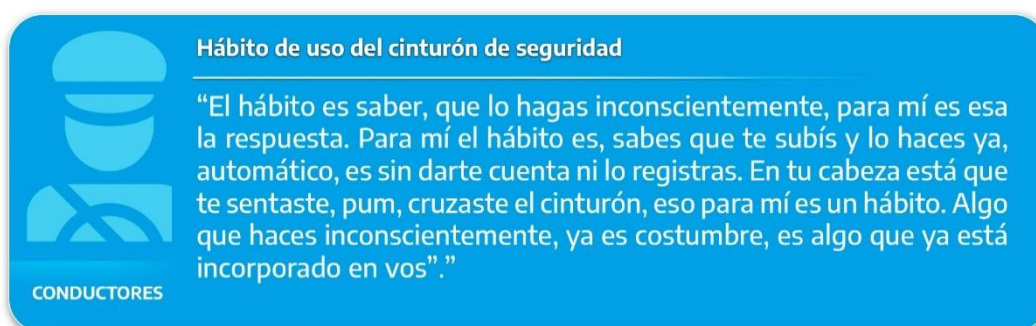
Figura 23. Determinantes de uso del cinturón de seguridad. Presión social percibida. Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

En el caso de los conductores entrevistados, independientemente de la percepción de riesgo o presión social, resalta en sus discursos como razón de uso de los dispositivos la incorporación del hábito producto de la obligatoriedad, la fiscalización en ruta y la sanción en caso de incumplimiento. Actualmente, utilizar el dispositivo de retención al tomar servicio es una práctica que indican tener incorporada entre las medidas de seguridad que ejecutan en la operación de los servicios.

Figura 24. Determinante de uso del cinturón de seguridad. Hábito. Conductores



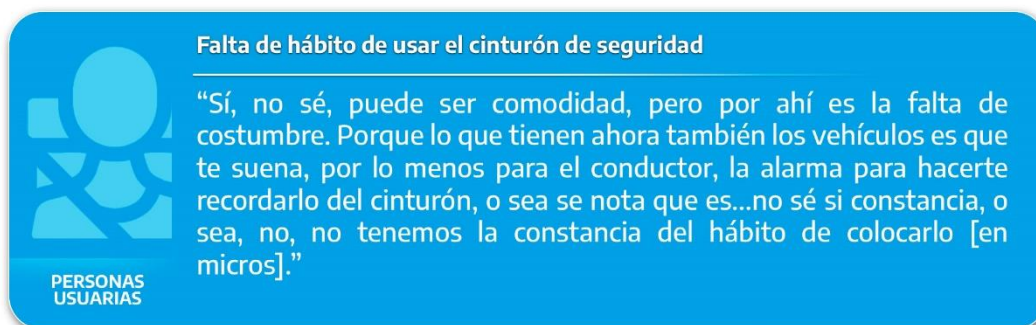
Fuente: JST, 2022



4.4.2. Determinantes de la omisión de uso

En línea con los resultados de la fase cuantitativa de la presente investigación, donde el uso autoinformado de los dispositivos de retención alcanza a 4 de cada 10 personas por olvido o falta de hábito (JST, 2021), nuevamente este motivo emerge como el principal determinante en la omisión del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. La perspectiva cualitativa permite captar con mayor profundidad las bases de esta razón.

Figura 25. Determinantes de omisión de uso del cinturón de seguridad. Falta de hábito. Personas usuarias




Fuente: JST, 2022

Puede observarse que esta práctica actúa junto a otros dos motivos que son la baja percepción de riesgo y la falta de control. Por una parte, la articulación de estos elementos permite observar que el hecho de que las personas usuarias no tengan incorporado colocarse los dispositivos de retención al momento de viajar se ve reforzado por considerar que existe una baja probabilidad de que ocurra un suceso de transporte.



Figura 26. Determinantes de omisión de uso del cinturón de seguridad. Baja percepción del riesgo. Personas usuarias



Baja percepción de riesgo en viajes en micro


“Para la gran generalidad de las personas es como estar sentado en un sillón de tu casa y que te lleven. Uno a veces no está pensando en que puede chocar o capaz que no chocan del lado que estás vos, capaz, que no es de la gravedad con la que se puede llegar a sufrir un accidente estando en los primeros dos asientos de adelante en la parte de arriba, en la cual podés salir despedido o directamente el acoplado del camión puede llegar hasta vos, eso uno no lo va pensando., Generalmente uno se sube, se reclina y viaja como si estuviera mirando una película en la casa.”

PERSONAS USUARIAS

Fuente: JST, 2022

Por otra parte, la percepción que tienen respecto del contexto de operación en el que identifican mecanismos de fiscalización ausentes o débiles para supervisar el uso del cinturón colabora con que la falta de hábito se mantenga como una razón constante de la omisión del uso cinturón. De este modo, las condiciones del sistema no colaboran con incentivar el uso de los dispositivos de retención como una práctica regular.

Figura 27. Determinantes de omisión de uso del cinturón de seguridad. Percepción sobre la falta de control. Personas usuarias



Falta de control sobre el uso del cinturón de seguridad

“Somos hijos del rigor. Tomamos conciencia cuando empiezan a haber controles y multas, la persona que viene y te reta como si tuvieras cinco años. Por ahí a una pantalla, si me ponés la propaganda, yo no le doy bolilla, pero en general pienso que si no hay un hombre enfrente que le diga “Señor, señora, tiene que ponerse el cinto de seguridad” [...] somos un poco hijos del rigor, creo yo no en general [...] Lo mismo para mí pasa con el uso obligatorio, como bueno, no pasa nada, nadie me va a decir nada, entonces lo tomo como opcional.”

PERSONAS USUARIAS

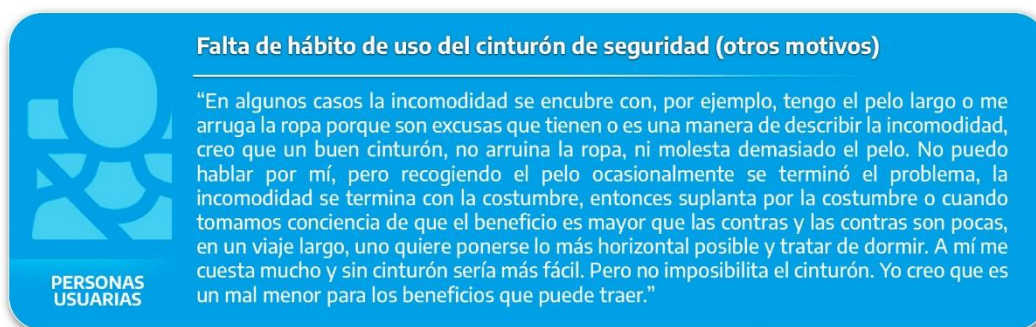
Fuente: JST, 2022

Como se vio en muchos casos, la falta de costumbre es mencionada explícitamente. En otros, esta disposición puede leerse asociada a otras razones.

Entre las personas usuarias emergen justificativos diversos como intentos de racionalizar un comportamiento sobre el que no se reflexionó previamente. Este es el caso de los motivos que se presentan distanciados de la utilidad percibida respecto del uso del cinturón.

También es relevante mencionar que, aunque en forma minoritaria, la incomodidad en algunos casos es presentada como una razón de peso para no usar el cinturón de seguridad. Al contraponer esta idea con el consenso acerca de la efectividad de los dispositivos, es posible también interpretarla como observable de la baja percepción de riesgo en este tipo de viajes.

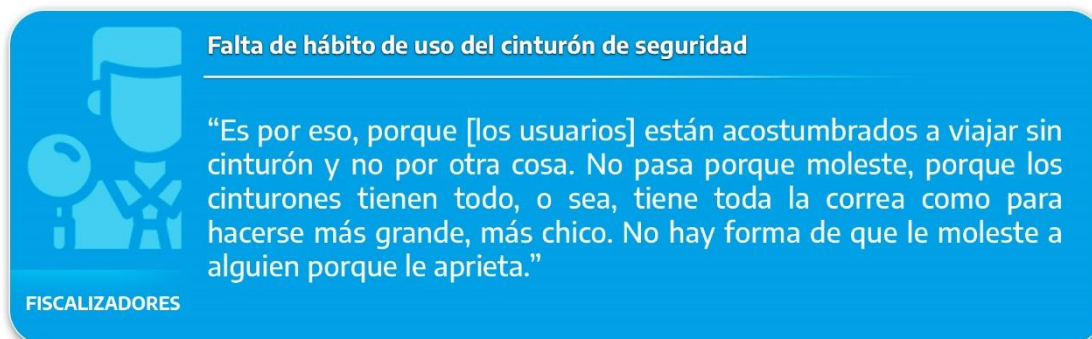
Figura 28. Determinantes de omisión de uso del cinturón de seguridad
Percepción de otros motivos vinculados a la falta de hábito. Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

Los agentes de control coinciden en su percepción con la de las personas usuarias. Refieren que estas no suelen utilizar cinturón por tres motivos: falta de hábito, baja percepción de riesgo y falta de regulación sobre su uso.

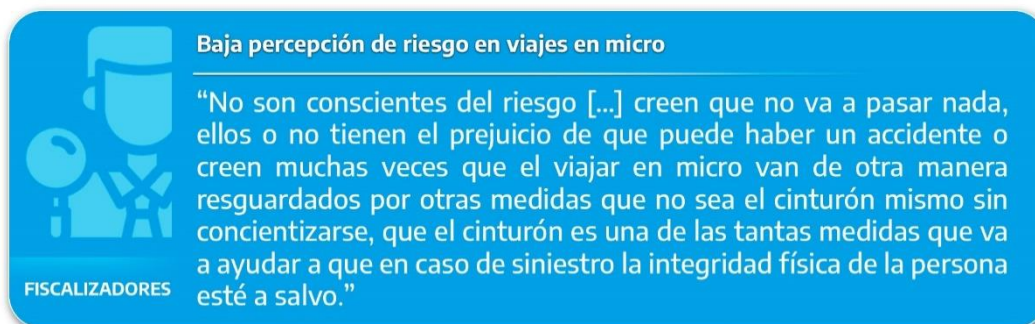
Figura 29. Percepción sobre la falta de hábito de uso del cinturón de seguridad de las personas usuarias. Fiscalizadores



Fuente: JST, 2022

Respecto de la falta de costumbre, la mayoría de los fiscalizadores refieren que existen algunas razones que los pasajeros expresan ante la omisión de uso de cinturón (incomodidad, miedo a quedar atrapado) que podrían ser excusas que revelan una falta de hábito o baja percepción de riesgo.


Figura 31. Baja percepción del riesgo de las personas usuarias. Fiscalizadores.



Fuente: JST, 2022



Figura 30. Percepción sobre la falta de control de uso del cinturón de seguridad de las personas usuarias. Fiscalizadores.



Falta de hábito de uso del cinturón de seguridad


“Para mí como nunca nadie tuvo alguna sanción por no utilizarlo y todo, o sea, está bien, ‘no me lo pongo yo, pero aquel...’ no podés estar enseñándole a las personas, ‘usted tiene que tener el cinturón puesto todo el viaje’ porque vos no vas a estar 24 horas en el viaje con la persona.”

FISCALIZADORES

Fuente: JST, 2022

Desde la perspectiva de los conductores, las personas usuarias tienen una baja percepción del riesgo al viajar en micros de larga distancia, condición que actúa en detrimento del uso del cinturón de seguridad. Esto se torna observable en comportamientos inseguros en contexto de viaje, como circular permanentemente por la unidad, utilizar constantemente las escaleras entre pisos o sentarse en lugares indebidos dentro del vehículo, como los apoyabrazos o respaldos. En torno a estos comportamientos, los conductores manifiestan su preocupación por posibles maniobras repentinas que deban realizar durante el trayecto y que resulten en personas heridas.

Figura 32. Baja percepción del riesgo de las personas usuarias. Conductores



Baja percepción de riesgo en viajes en micro

“Yo creo que es algo de ‘a mí no me va a pasar nada’ o ‘no nos va a pasar nada. No sé, cada cual por su creencia o por lo que fuere, o porque está confiado en la empresa que contrató. Pero la cuestión es como yo siempre digo: no todo depende de vos, porque vos podés conducir muy bien, estar muy con todos los sentidos puestos, pero no todo depende de vos. Se despista uno de enfrente y te pega y vos lo podés esquivar hasta por ahí nomás y quizás en la maniobra hasta te puede volcar el micro, porque depende con lo que vos te impactes.”

CONDUCTORES

Fuente: JST, 2022



Los conductores perciben una sobreconfianza basada en la baja probabilidad de sufrir un suceso de tránsito, lo cual se traduce en la prescindencia de medidas de seguridad, como el uso de dispositivos de retención.

4.5. Nuevas estrategias

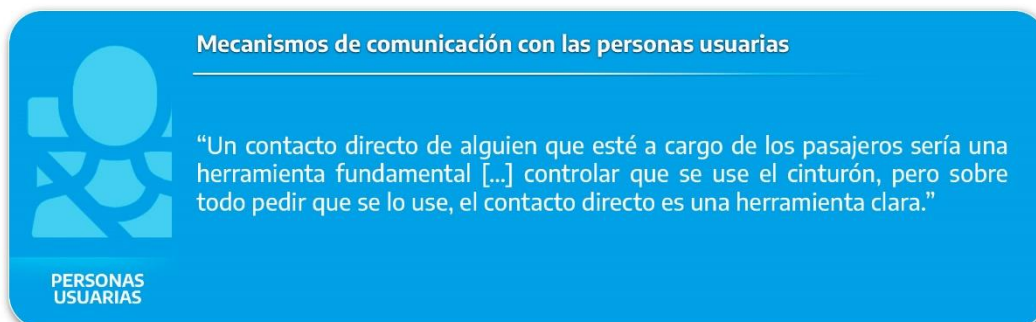
La información relevada en este estudio brindó insumos para identificar estrategias que los actores que ejercen la función de prestación, consumo y fiscalización de los servicios consideran que podrían actuar como facilitadores para incrementar los niveles de uso del cinturón de seguridad. Estas pueden organizarse en grupos que apuntan a implementar o fortalecer tres mecanismos: comunicación con las personas usuarias, recordación de uso y regulación.

4.5.1. Mecanismos de comunicación

La difusión de información sobre las condiciones de seguridad en la que se prestan los servicios constituye un insumo imprescindible para colaborar en la evaluación y percepción de riesgo que involucra una operación de transporte y la relevancia que tiene el uso del cinturón de seguridad frente a un potencial suceso de tránsito. También en este contexto, puede actuar como recordatorio y refuerzo del hábito de utilizar el cinturón, que aún no está incorporado de manera generalizada en las personas que viajan en micros de larga distancia. En este sentido, implementar distintas estrategias de comunicación, educación y concientización contribuye a sensibilizar a las personas respecto de las medidas de seguridad y a otorgarle recursos cognitivos que aporten en la construcción de una disposición favorable a adoptar comportamientos de cuidado y en la práctica efectiva de uso de los dispositivos de retención.

Respecto de esta cuestión, las personas usuarias refieren a la convergencia de distintos dispositivos para la difusión de información. Entre estos destaca el requerimiento de mantener una comunicación verbal directa, personalizada y fluida con los operadores de primera línea para que les brinden la información necesaria sobre las medidas de seguridad.

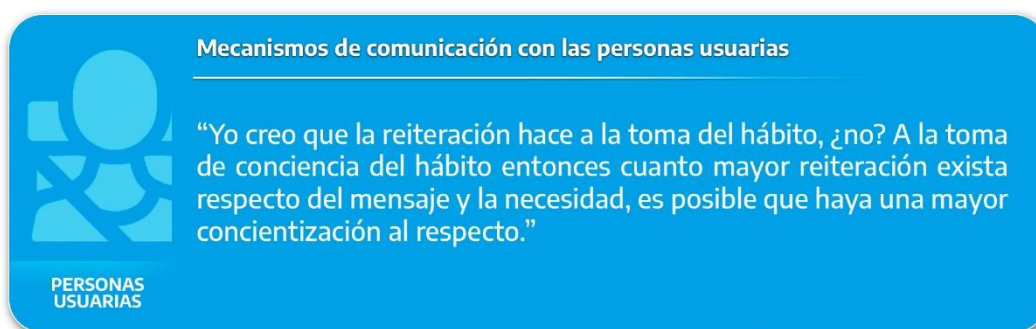
Figura 33. Mecanismos de comunicación sobre condiciones de seguridad.
Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

Como complemento para garantizar la paulatina incorporación de la información, mencionan la difusión de mensajes a través de pantallas, folletería entregada en mano, mensajes auditivos y cartelería tanto dentro de las unidades como en las terminales. La reiteración constante y la convergencia de distintos métodos de transmisión de la información emerge como un mecanismo considerado efectivo para contribuir a incrementar los niveles de registro y percepción del mensaje, tendientes a generar el hábito de usar los cinturones de seguridad.

Figura 34. Mecanismos de comunicación sobre condiciones de seguridad.
Personas usuarias

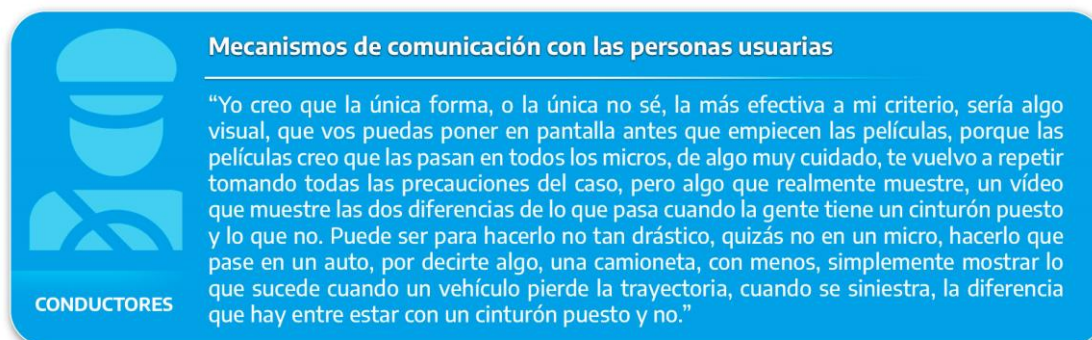


Fuente: JST, 2022

En todas las instancias del estudio se hizo mención a la necesidad de producir campañas integrales orientadas a dar a conocer las medidas de seguridad en los micros de larga distancia. Se menciona la posibilidad de que los medios de

difusión no se circunscriban al ámbito de operación de los servicios, sino que puedan sumarse distintos espacios públicos y diferentes vías de transmisión.

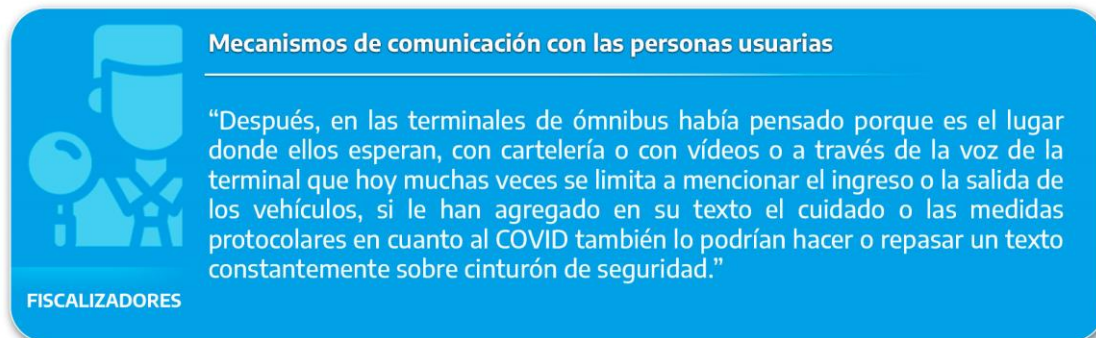
Figura 35. Mecanismos de comunicación sobre condiciones de seguridad. Conductores



Fuente: JST, 2022

No pudo identificarse un criterio homogéneo con respecto al modo en que las campañas deberían interpelar a las personas para concientizarlas sobre los resultados que un suceso de tránsito puede tener sobre las condiciones de vida. Las opiniones se dividen entre aquellas que sugieren mostrar “crudamente” los resultados de un suceso de tránsito en micro de larga distancia y lo que ocurre al interior de la unidad, frente a aquellas que proponen suavizar la forma en que se transmite esta información, para no condicionar la experiencia de viaje. Esta preocupación tiene mayor presencia entre los conductores entrevistados.

Figura 36. Mecanismos de comunicación sobre condiciones de seguridad.
Fiscalizadores

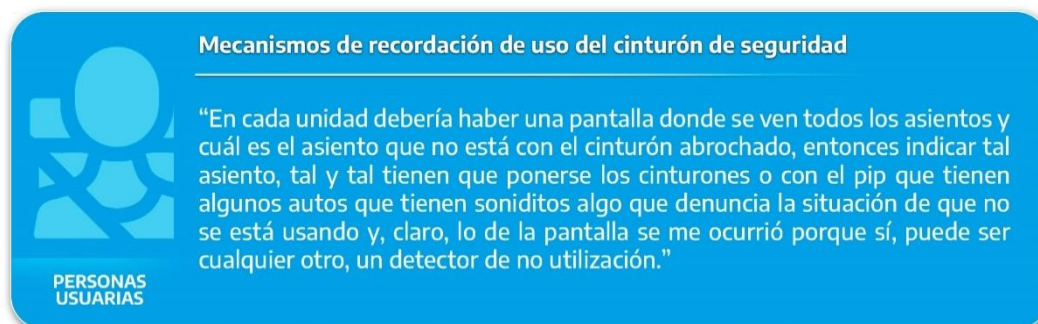


Fuente: JST, 2022

4.5.2. Mecanismos de recordación

Complementariamente a las estrategias vinculadas a proveer información sobre riesgos y medidas de seguridad en los servicios de transporte, entre las personas usuarias se indica la necesidad de disponer de mecanismos de recordación que colaboren con incentivar el uso del cinturón previo a la salida de la unidad de la terminal. Análogamente a los automóviles particulares que tienen sensores que registran el uso u omisión de uso de los dispositivos de retención y emiten una alarma para recordar al usuario que debe colocárselo, sugieren incorporar esta tecnología a los vehículos que transportan pasajeros/as de manera masiva. De este modo, los conductores podrían identificar quién no utiliza el cinturón y solicitar que así lo haga.

Figura 37. Mecanismos de recordación de uso del cinturón de seguridad.
Personas usuarias



Fuente: JST, 2022

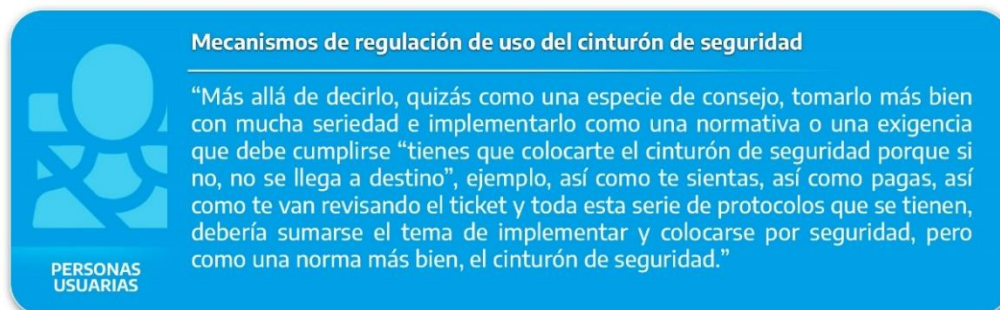
4.5.3. Mecanismos de regulación

Otras estrategias emergen de manera transversal en los distintos tipos de entrevistados y pueden ser conceptualizadas como mecanismos de regulación. En estos mecanismos están articulados tres elementos: la obligatoriedad, el control y la sanción en relación con el uso de cinturón de seguridad de las personas usuarias de servicios públicos de larga distancia.

En concordancia con la ambigüedad identificada en las percepciones acerca de las normativas existentes sobre la obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad y los mecanismos de su aplicación (apartado 5.3.3.), al consultarles a los distintos actores entrevistados por nuevas estrategias que incrementen el uso de cinturón, todos ellos coinciden en que debería ser obligatorio. La obligatoriedad estipulada en normas formales aparece como un instrumento que sirve a la construcción de un hábito.



Figura 38. Mecanismos de regulación de uso del cinturón de seguridad.
Personas usuarias




Fuente: JST, 2022

Vinculado al punto anterior, emerge como complemento de la obligatoriedad la cuestión de la fiscalización. Particularmente los conductores y fiscalizadores manifiestan como estrategia posible que el personal de las fuerzas de seguridad que realiza el control en ruta incorpore a sus tareas la supervisión del uso del cinturón de seguridad por parte de las/os pasajeras/os. Según algunos de los relatos, la posibilidad de que una autoridad externa a la producción del servicio de transporte sea la que ejerza la función de control permitiría crear un vínculo de complicidad entre los conductores y las personas usuarias para dar y recibir instrucciones al respecto, favoreciendo indirectamente su uso. También, desde su percepción, esta medida evitaría dispersar las tareas de los conductores durante la prestación del servicio, una opinión que difiere de la de las personas usuarias, las cuales tienden a visualizar a los conductores como los responsables de la función de supervisión.



Figura 39. Mecanismos de regulación de uso del cinturón de seguridad.
Conductores



Mecanismos de regulación de uso del cinturón de seguridad


“Mucha gente era muy reacia, inclusive todavía ahora no se lo quieren poner, pero por ahí uno va y le dice que está gendarmería o CNRT, que es una obligación por su seguridad también, se lo tienen que poner. Por ahí si uno no los amenaza con que va a subir a alguien, no se lo ponen, capaz que se lo ponen todos y después capaz muy poca gente es la que realmente usa el cinturón, así que por ahí no sé cómo se podría hacer como para obligarlos, para que todo el mundo use el cinturón, que por ahí es importante.”

CONDUCTORES

Fuente: JST, 2022

Como tercer punto, en los relatos puede identificarse la acción que consideran debiera ser el resultado de la aplicación de la obligatoriedad y la fiscalización: la multa a las personas usuarias frente a los incumplimientos. Articulada con lo anterior, nuevamente emerge la consideración de que de este modo puede contribuirse a la construcción de un hábito.

Figura 40. Mecanismos de regulación de uso del cinturón de seguridad.
Fiscalizadores



Mecanismos de regulación de uso del cinturón de seguridad

“Creo que el usuario desde el momento en que se lo multe o se le haga un acta y se lo responsabilice por la situación de no tener en cuenta o no ser consciente de que no está cumpliendo con medidas de seguridad y vamos a lograr de que alguna manera todos estemos en un pie de igualdad en cuanto a ser responsables y comprometidos con la situación .”

FISCALIZADORES

Fuente: JST, 2022



5. CONCLUSIONES

Esta investigación permite sostener que una proporción muy baja de personas usuarias viajan protegidas. Utilizar el cinturón de seguridad es una práctica poco frecuente en micros de larga distancia.

Como se mencionó al comienzo, el informe resultante de la primera etapa de investigación concluyó que solamente 4 de cada 10 personas informaron utilizar siempre el cinturón de seguridad al viajar. La falta de hábito destaca como la principal razón para omitir el uso de los dispositivos de retención como práctica de cuidado. De este modo, el consenso social respecto de la efectividad del cinturón de seguridad es puesto en tensión en la práctica.

La segunda etapa de este estudio, cuyos hallazgos están desarrollados a lo largo de este documento, contribuyó a explorar en profundidad de qué modo en el campo de la representación se configuran condiciones que debilitan la incorporación de medidas de seguridad en las personas usuarias, al confluir barreras sistémicas y determinantes subjetivos que desincentivan su adopción.

En ambos estudios, adscribir a una perspectiva sistémica como marco de análisis requirió inscribir las acciones de cuidado que las personas realizan al viajar en las condiciones estructurales que ofrece el sistema, teniendo en cuenta cómo interactúan distintos elementos instituidos formal o informalmente. Entre estos pueden mencionarse los mecanismos relativos al cumplimiento de los derechos y obligaciones que poseen las personas que viajan y las responsabilidades que deben asumir otros actores involucrados para garantizar la disponibilidad de elementos de seguridad en el contexto de la operación.

En este marco los principales resultados de la investigación permiten indicar que el bajo riesgo atribuido a los viajes en micros de larga distancia junto con la debilidad de los mecanismos regulatorios e informativos percibida por los usuarios contribuyen a que la falta de hábito sea el determinante de omisión de uso regularmente observado.



El marco regulatorio en torno a esta práctica se presenta con poca precisión al analizar la adecuación entre lo que prescribe la norma y los mecanismos de fiscalización existentes. La Ley Nacional de Tránsito obliga a todas las personas usuarias de vehículos automotores a utilizar cinturón de seguridad, pero en el caso del transporte público de larga distancia no se fiscaliza ni sanciona de forma individual. Paralelamente, el Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano indica que la empresa operadora del servicio es responsable de verificar el uso de cinturón antes de iniciar el viaje, pero no existen mecanismos de control sobre esta acción, sin perjuicio de que esta medida resulta insuficiente para garantizar el uso del dispositivo durante todo el trayecto.

También la difusión de información aparece en las narrativas como un mecanismo que colabora a construir disposiciones y actitudes en las personas. Las debilidades percibidas en los mecanismos de comunicación aparecen asociadas a una situación de desconocimiento generalizado de quienes utilizan los servicios de transporte respecto de los riesgos, las medidas de seguridad y el marco regulatorio vinculado a este tema.

En ambos casos, las condiciones descriptas se traducen en un bajo incentivo al uso de los dispositivos de retención que coopera con la falta de hábito que refieren tener las personas usuarias respecto de esta práctica.

Los distintos actores del sistema de transporte pueden asumir un rol activo en la definición de medidas combinadas que se traduzcan en la incorporación de nuevos recursos cognitivos y materiales para fortalecer el uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. La implementación de campañas de comunicación puede resultar una estrategia efectiva si tienen en cuenta las representaciones sociales emergentes de la conversación entre las personas usuarias y los relatos acerca de las fortalezas y debilidades que presenta la actividad desde la perspectiva de conductores y fiscalizadores.



Prospectivamente se advierten dos líneas de acción posibles para incrementar los niveles de uso del cinturón de seguridad en transporte de larga distancia que apuntan a la generación y fortalecimiento de hábitos de cuidado. Estas se detallan en la sección siguiente como Recomendaciones de Seguridad Operacional.



6. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte, a partir del estudio Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia y en sus aproximaciones cuanti-cualitativas, emite las siguientes Recomendaciones de Seguridad Operacional destinadas a la Secretaría de Gestión del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

RSO-AU-21-22

Destinatario: Secretaría de Gestión del Transporte

Establecer la obligatoriedad por parte de los operadores de las terminales de ómnibus de Jurisdicción Nacional de exhibir cartelera visible que recuerde la importancia del uso de cinturón de seguridad en los ómnibus de larga distancia.

RSO-AU-22-22

Destinatario: Secretaría de Gestión del Transporte

Establecer la obligatoriedad por parte de los operadores de las terminales de ómnibus de Jurisdicción Nacional de reproducir recurrentemente mensajes que recuerden la importancia del uso de cinturón de seguridad a través del sistema de audio de la terminal.

RSO-AU-23-22

Destinatario: Secretaría de Gestión del Transporte

Promover la difusión de información sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad a través de cartelera, sistemas de audio y video en todas las terminales del país.



RSO-AU-24-22

Destinatario: Secretaría de Gestión del Transporte

Establecer la obligatoriedad por parte de las empresas de transporte interurbano de pasajeros de disponer en el interior de las unidades cartelería visible desde cada uno de los asientos con mensajes que recuerden la importancia uso del cinturón de seguridad en ómnibus de larga distancia.

RSO-AU-25-22

Destinatario: Secretaría de Gestión del Transporte

Establecer la obligatoriedad por parte de las empresas operadoras de transporte interurbano de pasajeros de presentar el cinturón de seguridad abrochado encima del asiento previo al momento de ascenso de los pasajeros.

RSO-AU-26-22

Destinatario: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Incluir en las campañas que se desarrollen para medios de comunicación masivos las distintas representaciones sociales en torno a los hábitos de seguridad de las personas usuarias de ómnibus de larga distancia para fomentar el uso del cinturón de seguridad.



7. BIBLIOGRAFÍA

- Afghari, A., Imani, A., Papadimitriou, E., Gelder, P., Hezaveh, A. (2021). Disentangling the effects of unobserved factors on seatbelt use choices in multi-occupant vehicles. *Journal of choice modelling*, 41, 1-16.
- Chang, W. Guo, H. Lin, H. y Chang, Y. (2006). Association between major injuries and seat locations in a motorcoach rollover accident. *Accident Analysis and Prevention*, 38(5), 949-953.
- Covello, A. (2021). Investigación sistémica de accidentes. Modelo para el transporte y la gestión de riesgos en sistemas complejos. Ediciones CICUSS.
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Emerald.
- Escobar, J. y Bonilla Jiménez, F. (2017). Grupos Focales: una guía conceptual y metodológica. Cuadernos hispanoamericanos de psicología, 9(1), 51-67.
- Fishbein, M., y Ajzen, I. (2010). Predicting and changing behavior: The reasoned action approach. Taylor & Francis.
- Foundation for the Automobile and Society (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Londres.
- Ghaffari, M., Rakhshanderou, S., Mehrabi, Y., Soori, H., Simsekoglu, O., Harooni, J. (2020). Determinants of Bus Seat Belt Usage Behavior: A Qualitative Study. *Journal of Population and Social Studies*, 28(3), 191-209.
- Marradi, A. Archenti, N. y Piovani, J. (2012). Metodología de las Ciencias Sociales. Cengage Learning.
- Organización Mundial de la Salud (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Ginebra (Suiza).



Prieto Rodríguez, M. y March Cerdá, J. (2002). Paso a paso en el diseño de un estudio mediante grupos focales. *Aten Primaria*, 29(6), 366-373

Simsekoglu, O. y Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model, *Transportation Research*, 11, 181-191.

Trógolo, M. A., Ledesma, R. D., & Medrano, L. A. (2019). Adaptación de la Aversion to Risk Taking Scale en Conductores Argentinos. *Psyche*, 28(1), 1-16.