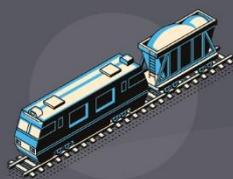


JST | SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE



ESTUDIO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Título: Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.
Encuesta a pasajeras/os 2021-2022

Fecha: junio 2022

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores

Argentina unida



Ministerio de Transporte
Argentina



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. Encuesta a pasajeras/os 2021-2022, Junta de Seguridad en el Transporte, 2022.

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



Índice

Presentación	4
Fundamentación	5
Objetivos	7
Metodología	7
Diseño de la muestra	8
Limitaciones del trabajo de campo.....	9
Distribución de la muestra.....	9
Perspectiva y herramientas para el análisis	12
Resultados	16
Uso del cinturón en micros de larga distancia.....	16
Uso del cinturón en otros vehículos	19
Condiciones del sistema	20
Viaje con niños/as.....	23
Creencias sobre el cinturón de seguridad.....	25
Conclusiones.....	28
Referencias bibliográficas	31



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 aquellas 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.

El presente informe es resultado de una investigación orientada a conocer las percepciones y prácticas de las personas usuarias de los servicios públicos de ómnibus de larga distancia relacionadas con el uso del cinturón de seguridad. Para ello, se obtuvieron datos cuantitativos a través de la aplicación de una encuesta. En este sentido, se trata del primer estudio en Argentina que permite conocer el uso autoinformado del cinturón de seguridad en este tipo de transporte y los determinantes asociados con la omisión de su uso. Asimismo, se busca conocer, desde la perspectiva del usuario, las condiciones del sistema con relación al cumplimiento de estándares de seguridad mínimos exigidos en el marco regulatorio (aplicación del Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano, disponibilidad y buen funcionamiento de cinturones de seguridad en las unidades, control y fiscalización del uso).



El estudio que se presenta aquí resulta relevante en tanto constituye el primero de estas características realizado en Argentina, con lo cual se espera que la información obtenida sirva de insumo para la generación de acciones estatales orientadas a incrementar la utilización de cinturones de seguridad y, en consecuencia, a reducir el impacto que los accidentes tienen en la vida de las personas.

Fundamentación

Distintas investigaciones sostienen que el transporte público masivo por automotor está expuesto no solo al riesgo de participar en un accidente de tránsito, sino también a maniobras repentinas, como frenadas o giros bruscos, que pueden alterar las condiciones normales de operación y provocar daños materiales y humanos (Elvik et al, 2009). En este tipo de servicios, el número de heridos y de víctimas fatales resultantes de un suceso pueden verse maximizados a medida que aumenta la cantidad de personas que cada unidad traslada (Ghaffari et al., 2020).

En este marco, resalta la importancia que tiene el uso del cinturón de seguridad para mitigar los efectos que los sucesos de tránsito pueden tener en las personas. Estos son elementos de seguridad pasiva diseñados primordialmente para prevenir o minimizar las lesiones que pueden sufrir las/os ocupantes de un vehículo automotor en caso de accidente. Están preparados para repartir la fuerza del impacto en las partes más duras del cuerpo y absorber la energía producida. Una de las principales funciones consiste en evitar que las personas sean eyectadas de sus asientos o de la unidad y prevenir la interacción entre los ocupantes, y entre estos y el interior del ómnibus (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)¹.

Estudios específicos indican que disponer de un sistema de retención en las unidades y tenerlo colocado de manera adecuada reduce la probabilidad de perder la vida en un suceso de tránsito (Afghari, et al., 2021). Esta probabilidad varía según las

¹ Elvik, Vaa, Hoye y Sorensen (2009) indican que el cinturón de seguridad no previene por igual la producción de distintos tipos de lesiones. Este dispositivo puede generar afectaciones en las áreas del cuerpo con las que entra en contacto (ej. moretones o rotura de costillas) o verse limitado en mitigar la generación de un traumatismo cervical. No obstante, un evento, cuya envergadura tiene como resultado este tipo de afectaciones, evidencia que el dispositivo actuó previniendo heridas que hubieran sido más severas de no utilizarse.

características de los vehículos, la velocidad de circulación y la posición ocupada por los/as conductores/as y los/as pasajeros/as en el habitáculo. Por ejemplo, utilizar el cinturón reduce entre un 40 % y un 50 % el riesgo de muerte entre los pasajeros de los asientos delanteros de un vehículo de cuatro ruedas y entre un 25 % y un 75 % la mortalidad entre los ocupantes de los asientos traseros (OMS, 2009; Ghaffari et al., 2020). En lo relativo a la efectividad de este dispositivo para el transporte en ómnibus de larga distancia, no existen estimaciones similares. Según Elvik, Vaa, Hoye y Sorensen (2009) estos porcentajes, aplicados al transporte pesado, pueden sufrir variaciones en su cálculo, dada la complejidad que presenta el traslado masivo de personas en vehículos de gran tamaño. No obstante, la evidencia confirma que el uso del cinturón sirve para mitigar los efectos que tienen los accidentes de tránsito y, en este sentido, la necesidad de mantenerlo colocado permanentemente durante el viaje.

Los datos existentes en Argentina sobre el uso de este dispositivo de seguridad en términos declarativos u observables también se limitan al transporte privado individual. Según un estudio sociocultural realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), el uso de cinturón de seguridad autoinformado representa el 75 % entre usuarios de automóviles particulares (DNOV, 2017). Sin embargo, un estudio observacional llevado a cabo por dicho organismo arrojó como resultado un 55 % de uso entre conductores de este tipo de vehículos (DNOV, 2019). Si bien los estudios mencionados no se centran en el transporte de pasajeros, estos ofrecen un marco de referencia para el análisis al advertir la distancia entre el uso observado y autoinformado de cinturón de seguridad. Que exista un porcentaje significativo de personas que no utiliza el cinturón, a pesar de que haya evidencia sobrada de su efectividad, plantea el interrogante sobre los factores que condicionan este comportamiento.

En este marco se torna un elemento imprescindible aproximarse a las creencias, disposiciones, actitudes y prácticas de las personas usuarias del transporte público automotor de pasajeros de larga distancia que pueden funcionar como determinantes del uso o de la omisión de uso del cinturón de seguridad por parte de estos.



Objetivos

Como objetivo general, este estudio se propone conocer las percepciones, creencias, disposiciones, actitudes y prácticas de las personas usuarias de los servicios regulares de ómnibus de larga distancia con relación al cinturón de seguridad durante la temporada de verano en Argentina correspondiente al periodo 2021-2022².

La consecución de esta meta está orientada por los siguientes objetivos específicos:

1. Caracterizar a las personas usuarias en sus atributos socio-demográficos y de uso del transporte público de larga distancia.
2. Distinguir percepciones y creencias en torno al riesgo y a la seguridad en el transporte en general.
3. Indagar la percepción que tienen las personas usuarias del cumplimiento de las normas relacionadas con el uso de cinturón de seguridad.
4. Conocer las prácticas de las/os pasajeras/os vinculadas al uso del cinturón de seguridad.
5. Identificar los factores que contribuyen al uso u omisión de uso del cinturón de seguridad en el transporte de pasajeras/os de larga distancia.

Metodología

El presente estudio fue diseñado a partir de una estrategia metodológica de tipo cuantitativo, mediante la aplicación de una encuesta como técnica de recolección de datos. El cuestionario se conformó de 28 preguntas cerradas, distribuidas en distintos núcleos temáticos que permitieron construir el perfil socio-demográfico y de uso del transporte de las personas usuarias; frecuencia y razones de uso del cinturón; percepciones de seguridad de distintos modos de transporte, tipos de vehículos y vías de circulación y reconocimiento de normas asociadas con el uso de cinturón de seguridad. La aplicación de la encuesta se realizó durante la temporada de verano del período 2021-2022 (diciembre 2021, enero y febrero 2022) mediante dos modalidades que se lanzaron de forma simultánea: un cuestionario en línea, autoadministrado y difundido en redes sociales institucionales, y un cuestionario

² La temporada de verano inicia el 15 de diciembre y finaliza el 15 de marzo.

aplicado de forma asistida y presencial en distintas terminales de ómnibus del país. Los datos de ambos registros fueron consistidos, procesados y analizados de forma conjunta mediante el programa estadístico SPSS.

Diseño de la muestra

El transporte público automotor de pasajeros interurbano de jurisdicción nacional es aquel que tiene por objeto satisfacer la prestación de los servicios con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos/as las/os usuarias/os. Aunque no existen marcados consensos sobre la delimitación de los servicios de larga distancia, se acepta que pueden incluirse dentro de este segmento aquellos que operan tramos entre los 60 km y los 100 km como piso mínimo entre su origen y destino (Parodi y Sánchez, 2021)³. Según datos para el año 2021 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), 110 empresas prestatarias transportaron a 11.436.862 pasajeros/as, objeto de este estudio.

Ante la imposibilidad de identificar los parámetros que distribuyen el universo de usuarios de transporte público de larga distancia, se optó por un diseño muestral de tipo no probabilístico por conveniencia, seleccionando a las personas que se encuentran en situación de espera dentro de las terminales de ómnibus de larga distancia. En la técnica de muestreo aplicada, no todas y todos las/os pasajeras/os tienen la misma posibilidad de ser seleccionados para conformarla, lo que hace que pierda su carácter representativo. Es por esta razón que los resultados obtenidos no son extrapolables al conjunto de quienes utilizan el transporte público Interjurisdiccional por lo que se remitirá siempre a las personas encuestadas. Como ventaja adicional, el criterio por conveniencia permite incluir todos aquellos casos que se mostraron accesibles a participar del relevamiento (Otzen y Manterola, 2017) y cuyas características son similares a las de la población objetivo (Casal y Mateu, 2003).

³ Únicamente un 2 % de los servicios se ubican en este rango. La porción mayoritaria recorre más de 100 km en sus trayectos.



En total se realizaron $n = 2414$ encuestas a pasajeras y pasajeros de micros de larga distancia. El 25,6 % de las respuestas corresponde a un cuestionario autoadministrado en línea y el 74,4 %, a encuestas recabadas de manera presencial en 15 terminales de ómnibus de aquellas provincias en las que la Junta de Seguridad en el Transporte tiene delegaciones: Bahía Blanca (Bs. As.), Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Terminales Dellepiane y Retiro), Comodoro Rivadavia (Chubut), Córdoba (Córdoba), Corrientes (Corrientes), Diamante (Entre Ríos), Mar del Plata (Bs. As.), Guaymallén (Mendoza), Monte Hermoso (Bs. As.), Paraná (Entre Ríos), Punta Alta (Bs. As.), Resistencia (Chaco), Rosario (Santa Fe), Salta (Salta).

Limitaciones del trabajo de campo

Es importante mencionar algunas limitaciones con relación al relevamiento de datos. Las terminales de ómnibus de larga distancia fueron seleccionadas a partir de un criterio de accesibilidad, es decir, se realizaron encuestas solo en aquellas terminales del país en las que por cercanía se contaba con personal de la JST que pudiera dedicar parte de su jornada de trabajo a esta tarea. Adicionalmente, el caudal de pasajeras/os es distinto en cada terminal y la regularidad de los servicios es variable. También, en algunas de estas terminales, el equipo de encuestadoras/es constató que las empresas de transporte solicitan a las/os pasajeras/os que concurran a la terminal con poca antelación respecto de la hora de salida. Esto fue así debido a la prolongación de medidas vinculadas al protocolo COVID-19, motivo por el cual la cantidad de encuestas difiere en cada localidad.

Distribución de la muestra

A los fines de este informe, se caracteriza la muestra en función de cuatro variables: identidad de género, edad, nivel educativo y antigüedad de las percepciones, cuyo indicador proxy es el año del último viaje realizado en un micro de larga distancia.

- Como se observa en la Figura 1, el 55,5 % de las personas encuestadas se identifican como mujeres y el 43,3 %, como varones. El 0,3 % se ubica dentro de otras identidades de género y el 0,9 % prefirió no responder.
- El promedio de edad es de 38 años. Poco más de dos tercios de las/os encuestadas/os se ubican en proporción similar entre los 18 y 29 años (35,1 %) y los 30 y 41 años (34,3 %). Les siguen aquellas/os que se ubican entre los 42



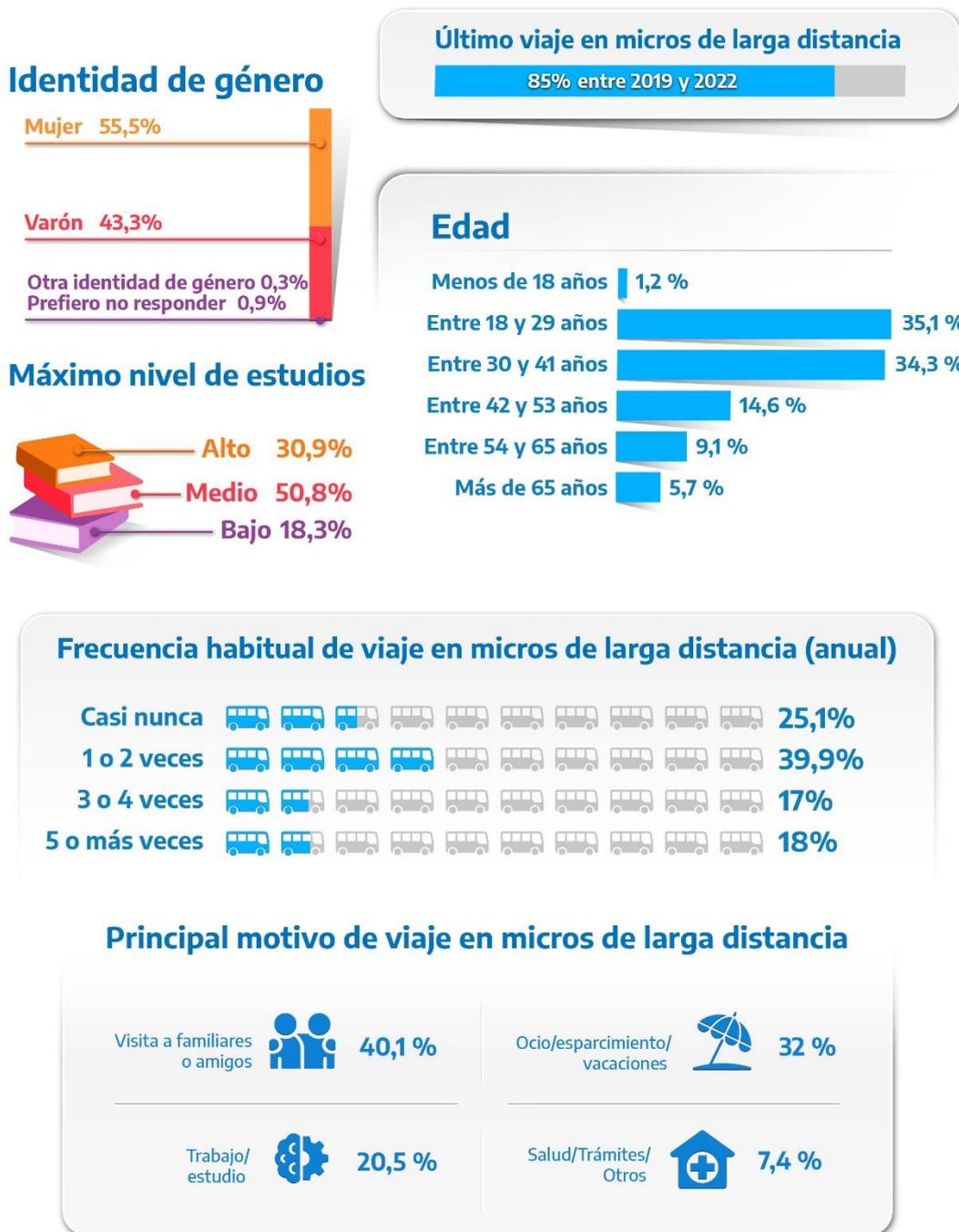
y 53 años (14,6 %) y entre los 54 a 65 años (9,1 %). Marginalmente, se registran casos en los extremos de la distribución, que son menores de 18 y mayores de 65 años.

- El nivel educativo de las personas encuestadas fue recabado en 7 categorías. Para el análisis, se reagruparon en tres niveles que presentan la siguiente distribución: alto 30,9 %, medio 50,8 % y bajo 18,3 %⁴.
- Al consultar a las personas encuestadas por la fecha de su último viaje, la mayoría declaró haberlo realizado entre los años 2019 y 2022 (85 %). La porción más importante de respuestas se concentró en los dos últimos años (2021-2022) (66 %). Este dato permite sostener que la información relevada, vinculada al último viaje, guarda correspondencia con las condiciones actuales de prestación de los servicios y con percepciones de los encuestados cercanas en el tiempo.
- Respecto de la frecuencia de viaje, la porción mayoritaria corresponde a usuarias/os esporádicas/os del servicio de micros de larga distancia. El 65 % lo utiliza como máximo dos veces al año. Le sigue el 18 %, con una alta frecuencia de traslados que alcanzan las cinco veces o más por año, y el 17 % que viaja entre tres o cuatro veces.
- El principal motivo de viaje entre las personas encuestadas es la visita a familiares o amigos (40,1 %). Luego, los desplazamientos vinculados al ocio o esparcimiento (32 %). En menor medida, manifiestan utilizar micros de larga distancia por trabajo/estudio (20,5 %). Marginalmente, lo hacen por cuestiones vinculadas a la salud, trámites u otras razones (7,4 %).

⁴ El nivel educativo alto agrupa Posgrado y Terciario/universitario completo. El medio reúne Terciario/Universitario Incompleto y Secundario completo. El bajo incorpora Secundario incompleto, primario completo, primario incompleto/sin estudios.



Figura 1. Distribución de la muestra



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes de las variables género, edad, último viaje realizado en micros de larga distancia, frecuencia de viaje anual y principal motivo de los desplazamientos en este servicio de las personas encuestadas. Fuente: elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022.

Perspectiva y herramientas para el análisis

Esta investigación sitúa su perspectiva analítica en el enfoque de sistema seguro. En este marco, abordar problemáticas vinculadas a la seguridad vial y operacional requiere reconocer la falibilidad y vulnerabilidad humana y poner la mirada en el sistema para prevenir los errores, reducirlos al mínimo y/o mitigar sus consecuencias. En la actualidad, esta concepción va ganando espacio en la forma de elaborar políticas públicas para fortalecer la seguridad en el transporte.

Los principios sobre los que se sustenta son:

- Las personas cometen errores que pueden provocar accidentes de tránsito.
- El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada para tolerar la fuerza del impacto antes de que el daño ocurra.
- Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, administran y usan las vías de tránsito y los vehículos. También con aquellos que brindan atención con posterioridad al accidente para evitar que este tenga resultado de muerte o de lesiones graves.
- Todas las partes del sistema deben ser fortalecidas para multiplicar sus efectos para que, si una de éstas falla, las personas usuarias de la vía pública aún continúen protegidas (FIT, 2017).

El modelo sistémico también puede aplicarse a la investigación de accidentes e incidentes y a la generación de estudios en temas específicos. Adoptarlo supone identificar los componentes que delimitan un campo de estudio, las principales relaciones que entre estos se establecen y las jerarquías con que estas lo estructuran (García, 2006). Como enfoque, la perspectiva sistémica está orientada al abordaje de sistemas como objeto de estudio. El transporte público masivo es uno de ellos (Salmon y Lenné, 2015). Este constituye un sistema sociotécnico complejo resultante de la articulación de aspectos físicos, sociales, económicos y políticos que lo define y que crea condiciones que organizan su dinámica de funcionamiento. Estas condiciones pueden hacerse observables tanto en la infraestructura vial como en las prácticas de los actores sociales intervinientes en su producción y consumo (los



organismos de fiscalización y control, las empresas prestatarias, los trabajadores de primera línea y las/os usuarias/os, entre otros).

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas (OMS, 2021) establece lineamientos orientados a la elaboración de planes de seguridad vial a escala local. Estos están expresados en cinco pilares básicos que funcionan de manera integrada: transporte multimodal y planificación del uso del territorio, infraestructura vial segura, vehículos seguros, uso seguro de las vías de tránsito y respuestas tras accidentes. En este marco, la pregunta que orienta el estudio tiene un doble carácter, al enfocar no solo en lo que las personas hacen para incrementar los márgenes de seguridad como usuarias del sistema de transporte, sino también en las condiciones que establece el sistema para el desarrollo de estos comportamientos. En otras palabras, esto supone indagar en las condiciones latentes y en las debilidades de las defensas del sistema⁵ al nivel de las creencias, disposiciones, actitudes y prácticas de las/os usuarias/os de los servicios de transporte vinculadas al cinturón de seguridad. Además, el análisis debe tener en cuenta las interacciones que ocurren entre estas condiciones y otras variables que juegan en distintos niveles del orden social, como por ejemplo, los atributos socio-demográficos de las personas (nivel educativo, género y edad).

La bibliografía aplicada a este campo de estudio (Simsekoglu y Lajunen, 2008; Naevestad et al, 2019; Ghaffari et al.,2020; Afghari et al., 2021) sugiere dimensiones que, articuladas con perspectivas provenientes de distintas disciplinas como la psicología, la teoría política y la sociología, permiten identificar aquellos factores que contribuyen o que obstaculizan el desarrollo de una cultura de la seguridad operacional. Esta puede definirse como el conjunto de regulaciones formales e informales y disposiciones orientadas a construir un marco de entendimiento en el que se promueven acciones destinadas a incrementar los márgenes de seguridad con los que operan los servicios de transporte.

⁵ Las condiciones latentes refieren a un conjunto de Factores Humanos (FFHH) y Organizacionales (FFOO) que inciden sobre los niveles de seguridad del sistema y coadyuvan a la producción de fallas inmediatas. Las defensas son las herramientas elaboradas dentro del sistema para impedir o mitigar la influencia de las fallas inmediatas y garantizar la seguridad de las personas y los bienes.



La dimensión institucional formal refiere a regulaciones escritas que estabilizan expectativas sociales y estructuran comportamientos (Acuña y Chudnovsky, 2013), es decir, al cuerpo normativo que actúa en los distintos niveles del sistema. En este estudio, se trata de aquellas regulaciones y procedimientos estandarizados relativos al uso del cinturón de seguridad en los servicios de transporte público de larga distancia.

La dimensión institucional informal puede funcionar de modo complementario o contradictorio con la anterior. Esta opera en la producción de entendimientos compartidos que establecen el límite de lo posible en determinado contexto y que no necesariamente refieren a normas o leyes establecidas (Acuña y Chudnovsky, 2013). En la construcción de una cultura de la seguridad operacional, este tipo de institucionalidad interviene en la forma en que se construyen en los hechos las condiciones de seguridad de los servicios, delimitando el horizonte de las acciones que pueden o se espera sean realizadas. En el plano individual, se manifiesta en la percepción que tienen las personas de la presión social que existe para actuar de determinada forma, como en la evaluación de los recursos y capacidades de las que disponen para accionar de una u otra manera (Ajzen, 1985, 1991; Conner y Sparks, 1996, Simsekoglu y Lajunen, 2008). En este estudio se traduce en la forma en que se concibe colectivamente el riesgo, las condiciones de seguridad de los servicios y las creencias en torno al uso del cinturón.

El resultado de la interacción entre la institucionalidad formal e informal conforma un marco de referencia que modela las disposiciones y actitudes. Esta dimensión puede estar en estado incorporado (observable en los hábitos de seguridad y cuidado) o manifestarse en una evaluación racional entre riesgos y beneficios (tomar una medida de seguridad frente a un potencial accidente para mitigar sus resultados) (Simsekoglu y Lajunen, 2008; Aberg, 2001; Furian et al, 2021). En este estudio, un elemento importante que se conforma a partir de la interacción de la institucionalidad formal e informal es la percepción del riesgo, que se refiere al sentimiento de seguridad/inseguridad en el transporte en relación con el miedo de las personas a verse involucradas en un accidente (Hyden, 2016). En este sentido, es una disposición determinada por una gran variedad de factores internos y externos, como 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. Asimismo, el riesgo participa de la evaluación de beneficios y barreras percibidas para adoptar comportamientos de cuidado.

Finalmente, las disposiciones y actitudes intervienen en el carácter que asumen las prácticas: en este caso, aquellas vinculadas a la gestión de la seguridad mediante dispositivos de retención y sus implicancias en todos los niveles del sistema relativos a la prestación y consumo de los servicios.

Figura 2. Modelo conceptual de la Cultura de Seguridad Operacional



Fuente: JST, 2022

Resultados

En las secciones siguientes se presentan los resultados obtenidos, organizados en cinco núcleos temáticos donde se destacan los principales hallazgos de la investigación.

Uso del cinturón en micros de larga distancia

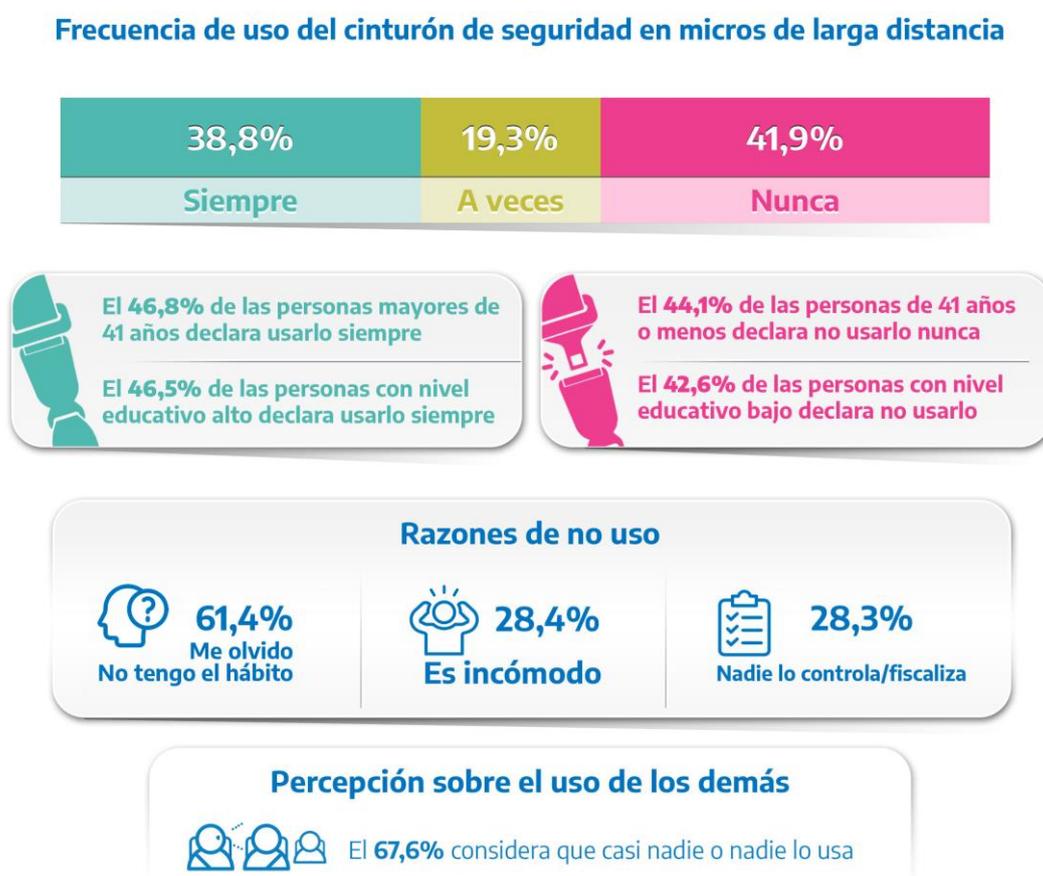
Respecto de la frecuencia con la que las personas encuestadas informan utilizar el cinturón de seguridad en los viajes en micros de larga distancia, el 38,8 % manifiesta usarlo *siempre*. De estos, la mayoría (94,1 %) sostiene mantenerlo puesto durante toda la duración del viaje, salvo en los momentos en que dejan su butaca para ir al baño, buscar un refrigerio, entre otras razones. En el otro extremo, una proporción levemente mayor de encuestados dice no utilizarlo *nunca* (41,9 %). El 19,3 % restante informó utilizarlo *a veces* (Figura 3).

Al consultar a las personas encuestadas las razones por las cuales no utilizan siempre el cinturón de seguridad (es decir, aquellas que respondieron utilizarlo *a veces* o *nunca*), la porción mayoritaria declaró que no lo hace porque se olvida o no tiene el hábito (61,4 %). Les siguen como razones que el cinturón de seguridad resulta incómodo y que nadie controla o fiscaliza su uso. Estos dos últimos casos obtuvieron la misma frecuencia de respuesta con el 28 %. Marginalmente, las personas encuestadas respondieron que el cinturón de seguridad no es obligatorio (7,4 %), no es necesario (3,5 %) y no es efectivo (2 %). La escasa elección de estas últimas dos razones permite tentativamente rechazar una hipótesis vinculada a percepciones negativas sobre la funcionalidad y efectividad del cinturón como dispositivo de seguridad. Cabe aclarar que en esta pregunta las personas encuestadas tenían la posibilidad de elegir más de una opción, motivo por el cual el porcentaje total de respuestas excede el 100 %, al calcularse en relación con la cantidad de casos (Figura 3).

Complementariamente al análisis de las razones de omisión de uso del cinturón, se indagó en la percepción de riesgo en rutas y autopistas. Se preguntó a las personas encuestadas en qué medida creían necesario utilizarlo en las distintas vías y se

analizaron estos resultados según el uso autoinformado en micros de larga distancia. Independientemente de la disposición para utilizar los dispositivos de retención, el conjunto de encuestados considera en alta proporción que es muy necesario usar el cinturón de seguridad en las rutas. Estos resultados permitirían descartar la baja percepción de riesgo como una hipótesis de la omisión de uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia, aunque es válido aclarar que estas respuestas podrían estar asociadas a un reconocimiento de la presión social respecto del uso de cinturón de seguridad en autos particulares y no específicamente en micros.

Figura 3. Uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes de la frecuencia de uso del cinturón de seguridad y su variación respecto de la edad y el nivel educativo; las razones de no uso y la percepción sobre el uso de las/os demás pasajeras/os. Fuente: elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

Como se observa en la figura antecedente, la disposición para utilizar el cinturón de seguridad por parte de las personas encuestadas varía según la edad y el nivel educativo. Al dividir la primera variable en dos grupos etarios que parten la muestra (hasta 41 años y 42 y más), las personas encuestadas del rango de edad superior

que indican utilizar *siempre* el cinturón constituyen la categoría que más cantidad de casos concentra (46,8 %). En cambio, las del rango etario inferior concentran las respuestas en la categoría que refiere a no utilizarlo *nunca* (44,1 %). Con respecto al nivel educativo, los datos evidencian que con mayor nivel de instrucción las personas tienden a utilizarlo *siempre* cuando viajan en micros de larga distancia (46,5 %) alejándose de la frecuencia de uso general (38,8% siempre).

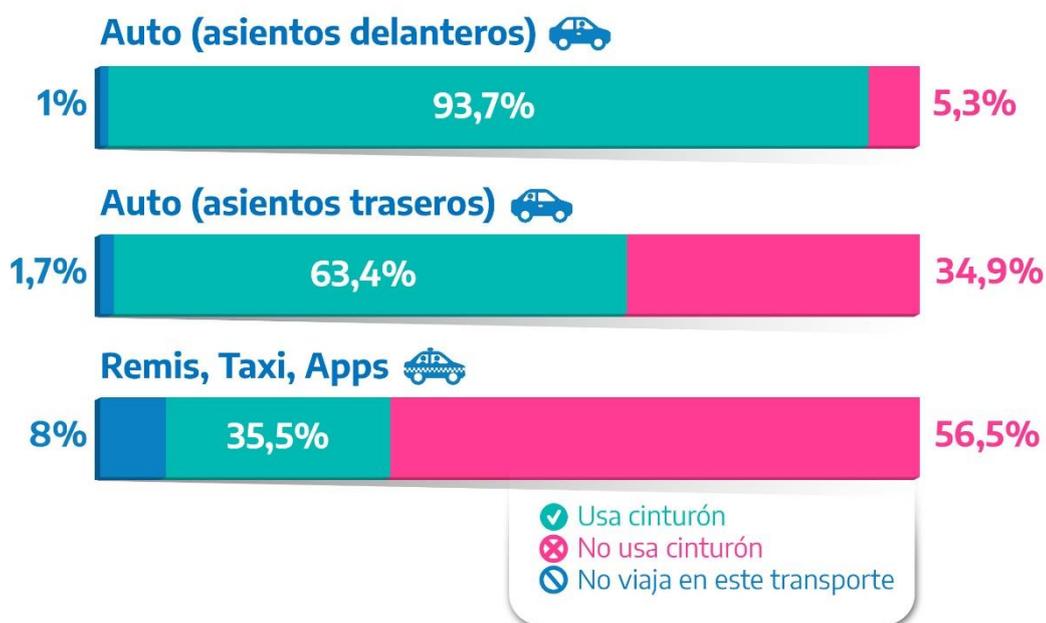
Al consultar a las personas encuestadas sobre su percepción respecto del uso de cinturón por parte de otras/os usuarias/os, un 67,6 % respondió que casi nadie o nadie lo usa al viajar en micros de larga distancia. Por otra parte, el 28 % respondió que lo utilizan solo algunos. Marginalmente, las/os encuestadas/os dijeron que todos o la mayoría lo usan (4,4 %). Asimismo, los datos muestran que a medida que aumenta la frecuencia anual de viajes en micros de larga distancia, se incrementa la percepción sobre la falta de utilización del dispositivo de retención en las y los demás pasajeros.

Es interesante destacar la falta de correspondencia entre el uso autoinformado del cinturón de seguridad de las personas encuestadas (41,9 % no lo usa nunca) y lo que estas refieren observar sobre la frecuencia de uso de otras/os pasajeras/os (67,6 % nadie o casi nadie lo usa). Esta distancia entre ambos valores permite hipotetizar dos lecturas. La primera refiere a cómo el contexto opera en la disposición a utilizar el cinturón. La percepción de que su uso está poco extendido entre las personas con las que se comparte el viaje tiende a disminuir la presión social a usarlo (Fishbein y Ajzen, 2010). En este sentido, los datos muestran que quienes no utilizan el cinturón de seguridad perciben que el resto de las personas mayoritariamente tienen un comportamiento similar al propio. La segunda lectura refiere a posibles sesgos en las respuestas. Por una parte, podría existir una sobrerrepresentación de aquellas que contienen un sesgo de deseabilidad social, es decir, respuestas que refieren a utilizar siempre el cinturón de seguridad porque la norma formal indica su obligatoriedad, aunque estas no sean representativas de sus prácticas. También se puede estimar que este sesgo esté operando en su dimensión involuntaria (“auto-engaño”) al creer que realmente usan más el cinturón que el resto de las personas.

Uso del cinturón en otros vehículos

Además de preguntar por la frecuencia de uso de cinturón de seguridad en micros de larga distancia, se indagó este hábito entre las personas encuestadas en otros vehículos automotores (auto particular, en asientos delanteros y traseros y remis/taxi/apps)⁶. Entre estas opciones, la que concentra mayor porcentaje de uso de cinturón de seguridad es el auto particular, en asientos delanteros (93,7 %) y en asientos traseros (63,4 %). El comportamiento de esta variable cambia en el caso del remis, taxi o apps, dado que no utilizar el cinturón de seguridad es la categoría que mayor cantidad de respuestas concentra (56,5 %).

Figura 4. Uso autoinformado del cinturón de seguridad en otros vehículos automotores



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes de uso autoinformado del cinturón de seguridad en autos particulares (asientos delanteros y traseros) y remis, taxis y apps. Fuente: Elaboración propia con base a datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

⁶ También se consultó por el uso de cinturón de seguridad en combis. Estos casos fueron eliminados del análisis dado que la mayoría de las personas indicó no utilizar este modo de transporte.



Los datos muestran que existe un consenso social con respecto al uso de cinturón de seguridad en los asientos delanteros de los vehículos particulares que no se hace extensivo a los otros modos de transporte. Es posible hipotetizar que las diferentes campañas de concientización sobre el uso de cinturón de seguridad dirigidas a usuarias/os de autos particulares y las instancias de control y fiscalización pueden haber tenido cierta influencia al menos en las prácticas declaradas⁷ de uso de cinturón en este tipo de vehículos. También los desarrollos tecnológicos en materia de seguridad pasiva que incorporaron sensores capaces de identificar si el cinturón está abrochado o desabrochado y de emitir alarmas para recordarle al usuario la obligatoriedad de su uso.

Cuando se analiza el uso autoinformado del cinturón en los distintos vehículos automotores según nivel educativo, se observa una tendencia similar a la que existe en micros de larga distancia: es más frecuente que las/os pasajeras/os de nivel educativo alto declaren usarlo siempre, en comparación con quienes se ubican en el nivel medio o bajo, quienes declaran menor frecuencia de uso.

Condiciones del sistema

Una de las acciones que deben realizar las empresas prestatarias vinculadas con el uso de cinturón de seguridad es ofrecer información sobre el dispositivo antes de iniciar el viaje. Al indagar esta cuestión a través de las percepciones de las personas encuestadas, se mencionaron explícitamente las formas posibles en que esta información podría haber sido transmitida (cartilla informativa, video, explicaciones por parte del personal). Cabe mencionar que el Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano (implementado a partir de la Resolución 149/2019 de la Secretaría de Gestión de Transporte) establece el deber de las empresas operadoras de los servicios interurbanos de jurisdicción nacional de brindar a los y las usuarias información sobre el correcto uso del cinturón de seguridad, entre otras medidas.

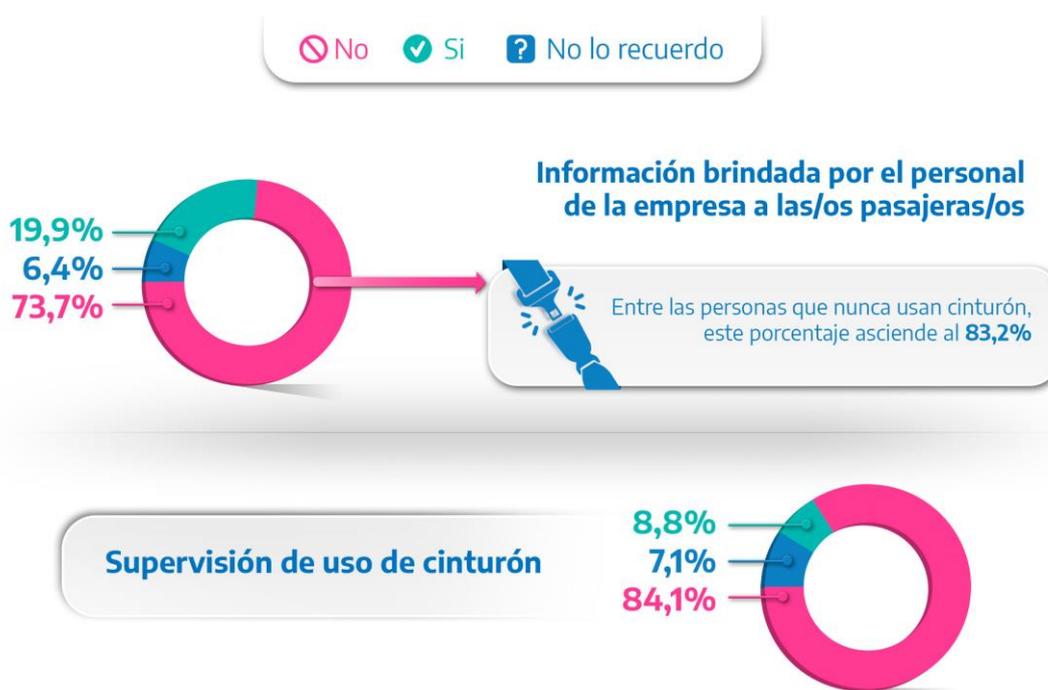
Como se observa en el primer gráfico de la figura 5, el 73,7 % de las/os pasajeras/os manifiesta no haber recibido información sobre los elementos de seguridad del

⁷ Resulta pertinente reponer que existe una brecha de 20 puntos porcentuales entre el uso declarado y el uso observado del cinturón de seguridad en detrimento del uso efectivo (DNOV, 2019).

vehículo en su último viaje. Esta percepción aumenta entre quienes manifiestan que nunca usan el cinturón (83,2 %). Este resultado podría explicar que entre las personas que declaran usarlo existe una disposición a recibir esa información y, por ende, a estar más atentas. También podría pensarse que este resultado apoya la utilidad de que las empresas lleven adelante el protocolo de seguridad. Es decir, al parecer, cuando la información sobre seguridad está disponible, las personas usan más el cinturón.

Con respecto a las acciones de control por parte del personal de las empresas prestatarias sobre el uso del cinturón de seguridad, en el segundo gráfico de la figura siguiente, se evidencia que la mayoría de las personas indicó que en el último viaje no hubo supervisión de uso de cinturón de seguridad (84,1 %).

Figura 5. Condiciones del sistema para el uso de cinturón de seguridad (información a las personas usuarias y supervisión de uso).



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes de las percepciones de las/os pasajeras/os respecto de la información brindada por la empresa relativa a medidas de seguridad y la supervisión de uso del cinturón por parte del personal. Fuente: Elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

Por último, es de destacar que cerca de un tercio de las personas encuestadas (32,1 %) manifestó haber querido utilizar el cinturón de seguridad en alguna

oportunidad al viajar en micros de larga distancia y no haber podido porque no funcionaba correctamente o no estaba disponible en el asiento. Entre quienes nunca utilizan el cinturón de seguridad, el 94,5 % no registró esta situación o no lo recuerda (Figura 6).

Figura 6. Situación de no disponibilidad o mal funcionamiento del cinturón de seguridad.



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes de las percepciones de las/os pasajeras/os respecto a la no disponibilidad o mal funcionamiento de los dispositivos de retención en los asientos.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

La mayoría de quienes manifestaron encontrar una dificultad con el dispositivo optó por viajar igual sin cinturón y no realizó ningún reclamo a la empresa ni a los entes reguladores con competencia en el tema. El trabajo de Hernández y Pérez (2021) señala que entre las/os usuarias/os del transporte existe un marcado desconocimiento de los canales de reclamo de los que disponen para viabilizar su disconformidad con las condiciones de prestación de los servicios. A su vez, quienes conocen cuáles son los medios disponibles para efectuar un reclamo, descreen de que la vía institucional sea efectiva para solucionar los problemas que afectan sus condiciones de viaje. Esto se traduce en una débil cultura de reclamo y una normalización de las condiciones de viaje, en este caso, de aquellas vinculadas a la seguridad.

Viaje con niños/as

En Argentina, si bien la Ley Nacional de Tránsito 24449 establece que en los vehículos no deben viajar más pasajeros que las plazas declaradas y que todas las personas deben trasladarse con los correajes de seguridad abrochados, las empresas de transporte de larga distancia ofrecen la posibilidad de que los niños menores de 6 años no abonen pasaje y solo paguen un seguro de responsabilidad civil establecido en la Resolución 25429/97 de la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN). De esta forma, los niños menores de 6 años, al no pagar un boleto completo, pierden el derecho a ocupar un asiento y normalmente viajan sobre la falda del adulto acompañante.

Al consultar a las personas encuestadas si durante el último año viajaron en micros de larga distancia con menores 6 años a su cargo, solamente el 12 % respondió afirmativamente. Entre estos, la mayoría de las/os niñas/os viajó sin cinturón de seguridad (54 %), sea en un asiento o en el regazo del adulto responsable. Al consultar por el pago del pasaje, el 56 % del total de las/os encuestadas/os manifestó haber pagado el boleto completo del niño/a. Los datos permiten observar que el pago del boleto de la niña o el niño incrementa la posibilidad de que utilicen el cinturón de seguridad (59,5 %). En una lectura contraria, la no utilización de este dispositivo domina en quienes no abonan el boleto del menor de 6 años (70,5 %) (Figura 7). Aunque este último dato guarda relativa coherencia con el hecho de que en estos casos el niño o la niña no tiene derecho a un asiento para sí mismo/a, las empresas de transporte tienen la posibilidad de ofrecer un cinturón de seguridad supletorio que funciona acoplándolo al del adulto responsable, garantizando de este modo la seguridad de todas las personas que viajan. El alto porcentaje de no uso de cinturón referido entre quienes no abonaron pasaje del niño/a indicaría que, en estos casos, además de no tener asiento asignado, tampoco se proveen dispositivos de seguridad supletorios.

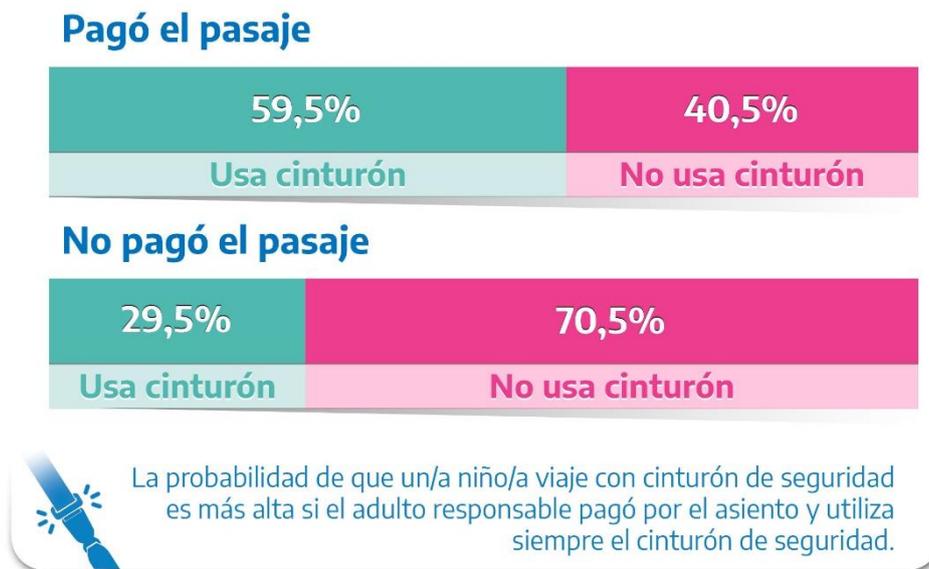
Por otro lado, se destaca el obstáculo que la accesibilidad económica⁸ impone para que las y los niños que viajan en micros de larga distancia puedan hacerlo en iguales

⁸ Las barreras económicas refieren a las restricciones que tienen las personas para acceder por falta de dinero a los recursos que habilitan su movilidad. En este caso, a aquellos que les permiten viajar



condiciones de seguridad que el resto de las personas usuarias del servicio. En este caso, en lo que refiere a la disponibilidad del cinturón de seguridad.

Figura 7. Uso informado del cinturón de seguridad de los menores de 6 años según pago del boleto



Nota: la figura presenta la distribución en porcentajes del uso del cinturón de seguridad en los menores de 6 años informado por los adultos responsables según pago de boleto. Fuente: elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

Otro dato relevante que surge del análisis de la información está vinculado al 40,5 % que informó haber pagado el boleto del menor, pero indicó que este no utilizó el dispositivo de seguridad durante el viaje. Puede observarse que existe una marcada relación entre el comportamiento que los adultos responsables tienen para sí mismos respecto del uso del cinturón y cómo esto se traduce en las condiciones de viaje de los menores. La probabilidad de que un/a niño/a viaje con cinturón de seguridad es más alta si el adulto responsable pagó por el asiento y lo utiliza siempre en forma personal (87,8 %). En cambio, las personas adultas que, aun habiendo pagado el asiento del niño, no lo usan para sí mismos, tampoco garantizaron que los/as niños/as lo hicieran (69,6 %).

de manera más segura en el transporte público evidenciando el modo en que la desigualdad social opera en este ámbito (Mansilla, 2018).



Creencias sobre el cinturón de seguridad

A partir de las sugerencias provenientes de la bibliografía consultada (Ghaffari et al, 2020), se indagó en la percepción de las personas encuestadas respecto de la efectividad, necesidad y condiciones de uso del cinturón de seguridad en los micros de larga distancia. Mediante una escala de tres categorías, se les solicitó que indicaran su grado de acuerdo con las afirmaciones mencionadas a continuación. La ventaja de emplear este tipo de preguntas reside en que la personas interpretan que las distintas proposiciones son dichas por otros, generando una sensación de menor compromiso al manifestar su grado de acuerdo con una u otra (Marradi, Archenti y Piovani, 2012).

Las frases utilizadas fueron:

- 1) “Los vehículos de gran tamaño y estructura son seguros, por eso no utilizo el cinturón”.
- 2) “El cinturón de seguridad sirve para que en un accidente las personas no salgan despedidas de sus asientos o de la unidad”.
- 3) “Es cómodo usar el cinturón de seguridad durante el viaje”.
- 4) “En un accidente, el cinturón de seguridad puede salvarme la vida”.
- 5) “No es necesario usar el cinturón de seguridad porque es poco probable que ocurra un accidente”.
- 6) “El cinturón de seguridad es fácil de usar”.
- 7) “Usar el cinturón de seguridad es incómodo”.

Figura 8. Grado de acuerdo con afirmaciones vinculadas al cinturón de seguridad

Afirmaciones	En desacuerdo	Algo de acuerdo	Muy de acuerdo	Ns/Nc
“Los vehículos de gran tamaño y estructura son seguros por eso no utilizo el cinturón”.	75,5%	14,7%	5,1%	4,7%
“El cinturón de seguridad sirve para que en un accidente las personas no salgan despedidas de sus asientos o de la unidad”.	2,7%	17,4%	78,3%	1,6%
“Es cómodo usar el cinturón de seguridad durante el viaje”.	29,9%	34%	26,5%	9,6%
“En un accidente, el cinturón de seguridad puede salvarme la vida”.	1,4%	14%	83%	1,6%
“No es necesario usar el cinturón de seguridad porque es poco probable que ocurra un accidente”.	83,2%	9%	4%	3,8%
“El cinturón de seguridad es fácil de usar”.	3,6%	18,8%	74,7%	2,9%
“Usar el cinturón de seguridad es incómodo”.	37,7%	31,4%	23,7%	7,2%

Nota: en esta figura se presenta la distribución en porcentajes del grado de acuerdo de las personas encuestadas con siete frases asociadas a distintas creencias sobre el cinturón de seguridad. Fuente: elaboración propia con base en datos de la encuesta a pasajeras/os de micros de larga distancia sobre uso de cinturón, 2022

Como muestra la Figura 8, la mayoría de las respuestas presentan un rotundo acuerdo o desacuerdo con el contenido de las proposiciones, al situarse la mayor cantidad de los casos en los extremos para cada una de ellas.

En el primer grupo se ubican principalmente las vinculadas a la efectividad del uso de cinturón. Destaca el hecho de que las personas encuestadas manifiestan estar muy de acuerdo con que el cinturón de seguridad puede salvarles la vida (Frase 4). En esta variable, es la categoría que presenta mayor afinidad, dado que concentra el 83 % de los casos, en contraposición con los otros dos niveles de acuerdo.

Una relación similar ocurre al consultar sobre la funcionalidad del cinturón para evitar que las personas salgan despedidas de sus asientos o de la unidad producto de un accidente (Frase 2). La categoría “muy de acuerdo” alcanza al 78,3 % de las respuestas de este caso. Lo mismo ocurre con la facilidad de uso atribuida al cinturón de seguridad (74,7 %) (Frase 6).



Tanto en relación con la efectividad como con la funcionalidad del cinturón de seguridad, los datos muestran que, aunque ambas son percepciones generalizadas, el grado de acuerdo tiende a presentarse con mayor intensidad entre las personas que utilizan siempre el cinturón de seguridad.

En el extremo de los desacuerdos, las proposiciones relevadas también refuerzan lo antedicho. Estos concentran un mayor porcentaje de respuestas de discrepancia en aquellas frases que manifiestan una relación inversa con la necesidad de uso de cinturón. Al consultar por el grado de acuerdo que tienen las/os encuestados con la frase que indica que no es necesario utilizarlo por la baja probabilidad de que ocurra un suceso de tránsito (Frase 5), el 83,2 % contestó estar en oposición respecto de los demás niveles de acuerdo. Lo mismo ocurre al atribuir la condición de seguridad a la estructura de los vehículos como razón suficiente para no usar el cinturón (75,5 %) (Frase 1).

Como pudo observarse en las razones de uso ocasional o no uso del cinturón, la percepción de comodidad de este dispositivo presenta mayores controversias. Con respecto a este tema, en cada caso la distribución tiende a dividirse en tercios. En el caso de la comodidad (Frase 3), las respuestas ganan cierto peso en la categoría central: un 34 % respondió estar “algo de acuerdo”. Respecto de la incomodidad (Frase 7), tiende a pesar el desacuerdo con esta percepción (37,7 %). Más allá de las características de la distribución, ambas respuestas por oposición tienden a reforzar el concepto de comodidad por sobre el de incomodidad del dispositivo, aunque es posible que esta última opere como una barrera en las disposiciones y actitudes que orientan las prácticas de seguridad (Simsekoglu y Lajunen, 2008).

Los hallazgos destacados permiten hipotetizar que existe un marcado consenso en torno a que el cinturón de seguridad es, por su facilidad de uso atribuida, un dispositivo accesible a las personas usuarias de este servicio de transporte y que es relativamente cómodo. También que constituye un instrumento altamente valorado como mecanismo de preservación de la vida, al mitigar las resultantes de un accidente o incidente que pueda provocar el desplazamiento de las personas dentro del vehículo o hacia afuera de la unidad.

La literatura especializada en el estudio de los condicionantes del uso del cinturón de seguridad muestra que no siempre existe una relación directa entre el grado de acuerdo con la efectividad y su frecuencia de uso (Chliaoutakis et al., 2000; Knapper et al., 1976; Loo, 1984). Los resultados ya referidos en la Figura 3 muestran que solo el 38,8 % de las personas usuarias declara utilizarlo a pesar de que las frases que refieren a su efectividad como medida de seguridad tienen amplia aceptación.

Estos resultados confirman la preponderancia que tienen las disposiciones en este comportamiento, consideradas como la articulación de creencias y hábitos que operan en estado incorporado, en detrimento de la evaluación racional de costos y beneficios. Las prácticas no se construyen únicamente sobre aquello que está formalmente institucionalizado, sino también a partir de entendimientos y expectativas compartidas que definen los comportamientos posibles, aunque, como en este caso, entren en contradicción directa con acuerdos expresados en normas formales.

Conclusiones

La presente investigación se propuso conocer las disposiciones, actitudes y prácticas de las personas usuarias de los servicios regulares de ómnibus de larga distancia en relación con el cinturón de seguridad durante la temporada de verano 2021-2022. Con este propósito, se indagó en la percepción del riesgo en distintos vehículos automotores y vías de circulación, creencias y prácticas en torno a dispositivos de retención y condiciones de seguridad en la prestación de los servicios. El interrogante transversal estuvo centrado en construir conocimiento respecto de cuáles son los determinantes de uso u omisión de uso del dispositivo de seguridad analizado para este segmento del transporte.

La perspectiva sistémica adoptada permitió disponer de herramientas de abordaje que corren el foco de la responsabilidad individual y que enmarcan el comportamiento y las creencias de los usuarios de las vías de tránsito en los distintos niveles del sistema de transporte para establecer las condiciones que actúan sobre el uso del cinturón de seguridad. Esto constituye un paso necesario para el desarrollo de estrategias orientadas a fortalecer la seguridad operacional, mediante el desarrollo y consolidación de defensas capaces de prevenir o corregir las deficiencias del sistema.



Los hallazgos realizados pueden ordenarse en dos grandes núcleos. Entre las personas encuestadas usuarias de micros de larga distancia, existe un consenso respecto de la efectividad y funcionalidad que tiene el cinturón de seguridad para mitigar los resultados de un potencial suceso de tránsito. En especial, esta percepción tiene un fuerte arraigo en lo que respecta a los automóviles particulares. En el caso de los servicios de larga distancia, los datos obtenidos permiten establecer que este marco de entendimiento común no se traduce en una práctica efectiva, dado que los niveles de uso autoinformado se ubican en una porción minoritaria de la muestra estudiada. Esta tendencia general encuentra matices al correlacionar con el nivel educativo y la edad, intensificando o relativizando las relaciones planteadas. En este sentido puede concluirse que son las personas encuestadas con mayor nivel educativo y de más edad aquellas que tienen una probabilidad más alta de utilizar el cinturón de seguridad durante el viaje.

Las razones relevadas entre quienes omiten utilizar el cinturón de seguridad refieren, por un lado, a una disposición de los usuarios al olvido o falta de costumbre del uso de cinturón y, por otro, a la falta de mecanismos de control del cumplimiento de la norma prescriptiva. Esta última razón podría funcionar de forma complementaria a la primera, dado que su ausencia impide el fortalecimiento del hábito.

El segundo núcleo de hallazgos está articulado con las condiciones percibidas del sistema para contribuir al uso del cinturón de seguridad. La Resolución 149/2019 establece la obligatoriedad para las empresas operadoras de incluir un video institucional antes del inicio de cada viaje en el que se mencionen las condiciones de seguridad del servicio. En caso de ser necesario, este recurso puede ser reemplazado por una explicación brindada oralmente o mediante la distribución de folletos informativos. Respecto de esta dimensión, la mayoría de las personas encuestadas indicó no haber recibido información relativa a los elementos de seguridad o prácticas de cuidado durante el viaje. También negaron haber recibido controles por parte del personal de la empresa vinculados al uso del cinturón de seguridad. En este caso, también existen matices en los datos: son aquellas personas que tienen una mayor disposición a utilizar el cinturón de seguridad las que perciben con más intensidad la información brindada por las prestatarias. También son las que tienen una probabilidad más grande de detectar la ausencia o alguna falla en los dispositivos de retención en las unidades.



Los resultados presentados permiten concluir que abordar la percepción del riesgo y las prácticas de cuidado desde la planificación pública supone ir más allá de la norma que estipula la obligatoriedad de uso de cinturón de seguridad, para considerar opciones que dialoguen con las prácticas concretas y con aquellos entendimientos comunes que las sustentan. Entre ellas pueden mencionarse el fortalecimiento de los mecanismos de aplicación de los protocolos y medidas de seguridad en todos los niveles del sistema, el control y fiscalización al usuario y a las empresas de transporte, y el desarrollo de campañas de comunicación que promuevan el uso de cinturón en este tipo de transporte. Como sostienen Letirand y Delhomme (2005), estas últimas son un recurso efectivo siempre y cuando refuercen actitudes positivas por sobre las negativas.

Esta investigación también puso en relevancia la necesidad de tener en cuenta el perfil de la población objetivo para orientar las distintas acciones, en este caso, el nivel educativo y la edad de las/os pasajeras/os de los servicios regulares de transporte automotor de larga distancia. Además, las políticas públicas que se desarrollen para favorecer el uso de cinturón de seguridad deben considerar las barreras percibidas para adoptar comportamientos de cuidado.

Por último, se espera que esta investigación constituya un punto de partida para desarrollar estrategias de corte cualitativo que se orienten a profundizar el conocimiento respecto de estos emergentes obtenidos en relación con el uso de cinturón de seguridad y percepción del riesgo. La relevancia de continuar esta línea de trabajo mediante nuevos métodos de recolección de datos está fundamentada en la complejidad que reviste el tema analizado, al ubicarse en un plano que articula normas formales e informales, aspectos psicosociales relacionados con la definición de comportamientos de riesgo y de cuidado y construcciones discursivas que reproducen las prácticas colectivamente.

Referencias bibliográficas

- Aberg, L. (2001). Attitudes. In P. E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today* (pp. 119–137). Kluwer Academic Publisher.
- Acuña, C. y Chudnovsky, M. (2013). Cómo entender las instituciones y su relación con la política: lo bueno, lo malo y lo feo de las instituciones y los institucionalismos. En Acuña, C. (comp.), *¿Cuánto importan las instituciones? Gobierno, estado y actores en la política argentina*. Siglo XXI Editores.
- Afghari, A. et al., (2021). Disentangling the effects of unobserved factors on seatbelt use choices in multi-occupant vehicles. *Journal of choice modelling*, 41, 1-16.
- Casal, J., y Mateu, E. (2003). Tipos de muestreo. *Revista de epidemiología y medicina preventiva*, 1, 3-7.
- 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.
- Chliaoutakis, E. et al. (2000). Modelling the factors related to the seatbelt use by theyoung drivers of Athens. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 815–825.
- Covello, A. y Muro, M. (2020). *Análisis Sistémico de la Pandemia del Coronavirus. Un accidente normal*. Libro digital, EPUB.
- DNOV (2017). Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial. ANSV. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_sociocultural_sobre_seguridad_vial.pdf
- DNOV (2019). Estudio Observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos motorizados de 4 (o más) y 2 ruedas. ANSV. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estudio_observacional_2018.pdf

- Elvik, R. et al. (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald.
- Fishbein, M., y Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. Taylor & Francis.
- FIT/OCDE (2017). Cero Muertes y Lesiones de Gravedad por Accidentes de Tránsito: Liderar un cambio de paradigma hacia un Sistema Seguro. Éditions OCDE, París. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1787/9789282108253-es>
- Furian, G., Kaiser, S., Senitschnig, N., Soteropoulos, A. (2021). Subjective safety and risk perception. ESRA2 Thematic report Nr. 15. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Vienna, Austria Austrian Road Safety Board KFV.
- García, R. (2006). *Conceptos básicos para el estudio de sistemas complejos. Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Gedisa.
- Ghaffari, M. et al. (2020). Determinants of Bus Seat Belt Usage Behavior: A Qualitative Study. *Journal of Population and Social Studies*, 28(3), 191-209.
- Hernandez, C. y Pérez, V. (2021). El porvenir de la movilidad como derecho social. Reflexiones sobre la configuración de un espacio en construcción. *POSTData. Revista de Reflexión y Análisis Político*, 26, 47-69.
- Hyden, C. (2016). Urban Safety and Traffic Calming. In: G. Tiwari & D. Mohan (Eds.): *transport planning & traffic safety: making cities, roads, and vehicles safer*. CRC Press. Taylor & Francis Group: Boca Raton, London, New York, 263-284.
- Knapper et al. (1976). Attitudinal factors in the non-use of seat belts. Accident. *Analysis and Prevention*, 8, 241–246.
- Letirand, F., y Delhomme, P. (2005). *Speed behaviour as a choice between observing and exceeding the speed limit*. *Transportation Research*, 8, 481–492.
- Loo, R. (1984). Correlates of reported attitudes towards and use of seat belts. *Accident Analysis and Prevention*, 16, 417–421.

Marradi, A. Archenti, N. y Piovani, J. (2012). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Cengage Learning.

Naevestad, T. et al. (2019). Safety Culture among Private and Professional Drivers in Norway and Greece: Examining the Influence of National Road Safety Culture. *Safety*, 5(20), 1-33.

FIA 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.

Organización Mundial de la Salud (2009) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*, Ginebra.

Organización Mundial de la Salud (2021), *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030*. Recuperado de:

<https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

Otzen, T. y Manterola C. (2017). Técnicas de muestreo sobre una población a estudio. *Int. J. Morphol.*, 35(1), 227-232.

Parodi, E. y Sánchez, J. (2021). *¿Qué hacemos con los ómnibus regulares de larga distancia? Arriesgando respuestas a la luz de lo que dicen los especialistas*.

Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires.

Reason J. (2010). *La gestión de los grandes riesgos*. Modus Laborandi.

Salmon, P. y Lenné, M. (2015). Miles away or just around the corner? Systems thinking in road safety research and practice. *Accident Analysis and Prevention*, 74, 243–249.

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.