



16 IDEAS PARA LOS REPORTAJES



EN ESTE FOLLETO UTILIZAMOS UN FORMATO BÁSICO -CUÁL ES EL FONDO DEL ARTÍCULO, CON QUIÉN SE DEBERÍA HABLAR, QUÉ PREGUNTAR-, A FIN DE ORIENTAR A LOS PERIODISTAS A TRAVÉS DE DIVERSOS TIPOS DE REPORTAJES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL. ESTOS VAN DESDE LA SIMPLE COBERTURA INFORMATIVA DE UN ACCIDENTE DE TRÁFICO HASTA CRÓNICAS MÁS AMBICIOSAS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL ENTENDIDA COMO UNA CUESTIÓN CRUCIAL DE SALUD PÚBLICA. LA LISTA NO ES DE NINGUNA MANERA EXHAUSTIVA. SU FINALIDAD ES SEÑALAR A LOS COLEGAS EL BUEN CAMINO Y AYUDARLOS A PENSAR EN DISTINTAS FORMAS DE ENFOCAR LOS TRABAJOS PERIODÍSTICOS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL EN UN CONTEXTO MÁS AMPLIO.

CINCO CONSEJOS PARA PASAR DE LA INFORMACIÓN SOBRE ACCIDENTES DE TRÁFICO A LA INFORMACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

Subhendu Ray, Redactor,
Hindustan Times



Subhendu Ray fue redactor adjunto del *Hindustan Times* en Nueva Delhi. En esa función, pasó del ámbito de la policía de tránsito urbana al de la seguridad vial y publicó decenas de artículos de fondo sobre diversos temas relacionados con los traumatismos causados por el tránsito y la seguridad vial.

1. Una colisión vial no es meramente accidental: profundicen y averigüen por qué ocurrió.
2. Lleven un registro de sus artículos sobre accidentes de tráfico, reutilicen el material, establezcan vinculaciones, y miren más allá del mero hecho.
3. No consideren que un accidente mortal está “cubierto” solo porque hayan escrito al respecto cuando ocurrió. Sigán el asunto, y escriban sobre el tema hasta que se haya hecho una investigación exhaustiva sobre las causas del accidente.
4. No esperen a que ocurre un accidente; escriban sobre las tendencias y recaben la opinión de los expertos.
5. Al redactar un artículo, tengan presente que tanto ustedes como sus lectores son todos usuarios de la vía pública: lo que escriban sobre el tema concierne a todos.



Cuál es el fondo del artículo

→ Un accidente mortal

Con quién se debería hablar

→ Policía y servicios de socorro en el lugar del hecho; autoridades policiales.

Qué preguntar

→ ¿Qué provocó el accidente?
→ ¿Cuáles son los factores de riesgo relacionados con el accidente?
→ ¿Hay algo que podría haber evitado el accidente? → ¿Qué hace la policía de tránsito para prevenir estas situaciones?
→ ¿Cómo podría la policía actuar de otra manera? → ¿Qué tipo de sistemas de datos se utilizan para llevar un registro de accidentes? → ¿Están estos sistemas interconectados con los de otras entidades pertinentes?



Cuál es el fondo del artículo

→ El cumplimiento de la ley

Con quién se debería hablar

→ Oficiales superiores de policía, dirigentes políticos, juristas, expertos en seguridad vial.

Qué preguntar

→ ¿Se aplica sistemáticamente la legislación de seguridad vial?
→ En caso negativo, ¿por qué razón: falta de recursos como personal, equipo o financiación? ¿Corrupción? → ¿Puede la policía de tránsito hacer cumplir la normativa vial en condiciones de seguridad? → ¿Hay medidas en vigor para proteger al personal policial de sufrir traumatismos en el desempeño de sus funciones?



Cuál es el fondo del artículo

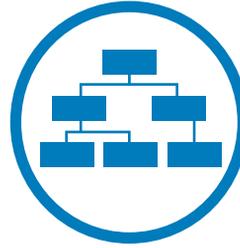
→ Un problema de seguridad vial concreto que haya determinado y una posible solución

Con quién se debería hablar

→ Funcionarios gubernamentales del organismo o ministerio competente en materia de transporte, expertos en seguridad vial del ámbito universitario o de ONG.

Qué preguntar

→ ¿Cómo define el problema?
→ ¿En qué pruebas se basa esa conclusión? → ¿Cómo se puede remediar el problema? → ¿Hay pruebas que respalden la solución propuesta? → ¿Qué han hecho los países vecinos? → ¿Cuáles son los obstáculos principales para resolver el problema?



Cuál es el fondo del artículo

→ Una presentación general de la gestión de la seguridad vial

Con quién se debería hablar

→ Funcionarios del ministerio de salud, interior o transporte; otros organismos competentes (p. ej. administraciones o juntas de seguridad vial).

Qué preguntar

→ ¿Quién es responsable de la seguridad vial en el país?
→ ¿Cómo se gestiona la seguridad vial? → ¿Cómo se coordina el organismo responsable con las instituciones oficiales pertinentes? → ¿Qué es preciso mejorar? → ¿Qué tipos de sistemas de datos se utilizan? → ¿Están interconectados, p. ej. cómo se registran los traumatismos y las víctimas mortales? → ¿Quién tiene acceso a la información?
→ ¿Cómo se utilizan los datos para mejorar la seguridad en las vías de tránsito?



Cuál es el fondo del artículo

→ Grupos específicos de usuarios de la vía pública

Con quién se debería hablar

→ Organizaciones de usuarios de la vía pública del país, como ciclistas, peatones, conductores de taxis, funcionarios de tránsito. Además, las personas que presencian el problema como los vendedores callejeros.

Qué preguntar

- ¿Qué peligros o riesgos corre un grupo específico de usuarios?
 - ¿Qué los diferencia de otros usuarios de la vía pública?
 - ¿De qué datos se dispone sobre este grupo? → ¿Es posible proteger a estos usuarios por alguna normativa o infraestructura concreta? → ¿Cuáles son las mejoras prácticas en este ámbito?
 - ¿En qué pruebas se fundan?
 - ¿Son las mejores prácticas aplicables a la realidad del país?
 - ¿Cómo y por qué?
-



Cuál es el fondo del artículo

→ La seguridad vial como cuestión de salud pública local

Con quién se debería hablar

→ Administradores de hospitales y clínicas, ministerio de salud, oficiales superiores de policía y expertos en seguridad vial.

Qué preguntar

- ¿Qué porcentaje de los ingresos en el hospital o la clínica de que se trate corresponde a traumatismos causados por el tránsito? → ¿Qué tipo de tratamiento necesitan las personas lesionadas en accidentes de tráfico? → ¿Cuánto tiempo pasan en promedio en el establecimiento? → ¿Cuál es el costo medio de la atención? → ¿Qué pasa con los pacientes una vez que dejan el establecimiento? → ¿Qué recursos se necesitan para atender el problema: camas, especialistas, quirófanos, aparatos de rayos X, unidades de emergencias, unidades de recuperación?
-



Cuál es el fondo del artículo

→ Servicios de atención después del accidente

Con quién se debería hablar

→ Centros de rehabilitación y fisioterapia y víctimas y asociaciones de víctimas.

Qué preguntar

→ ¿Qué porcentaje de los pacientes atendidos corresponde a personas lesionadas en accidentes de tráfico? → ¿Qué problemas físicos afrontan? → ¿Cómo cambia su vida después de sufrir un traumatismo grave? → ¿Qué pasa con los pacientes una vez que dejan el establecimiento? → ¿Cuál es el costo y la duración medios de los servicios prestados a una persona lesionada? → ¿Qué exigencias implica el trabajo con personas gravemente lesionadas en accidentes de tráfico?



Cuál es el fondo del artículo

→ Servicios de emergencias

Con quién se debería hablar

→ Personal y administradores de los servicios médicos de emergencias, tanto públicos como privados, personal de la planta de emergencias de los hospitales.

Qué preguntar

→ ¿De qué servicios de emergencias se dispone en el país? → ¿Qué servicios faltan? → ¿Quién paga? ¿Cuáles son los pros y contras de cada tipo de servicio y de los servicios privados y los públicos? → ¿Qué dice el personal de la planta de emergencias de los hospitales acerca de la calidad de los servicios de emergencias locales? → ¿Qué complicaciones se producen cuando las víctimas de una colisión son trasladadas al hospital por personas no cualificadas? → ¿Hay leyes que protejan contra posibles acciones judiciales a los legos que voluntariamente ayudan a los damnificados en un accidente de tráfico?



Cuál es el fondo del artículo

→ Las normas y la tecnología como parte de la solución

Con quién se debería hablar

→ Expertos industriales y universitarios, personal de las plantas de ensayo, personal del NCAP mundial, grupos de consumidores, funcionarios policiales y expertos en seguridad vial.

Qué preguntar

→ ¿Cuáles son las soluciones técnicas más recientes para prevenir ciertos comportamientos o para cumplir con la legislación? → ¿Qué fabricantes de vehículos tienen los mejores historiales de seguridad? → ¿Hay leyes que prescriban dispositivos de seguridad para los vehículos? → ¿Hay leyes sobre normas de equipamiento de seguridad, como los cascos? → ¿En qué medida la normativa local refleja las normas internacionales? → ¿Están las normas a disposición de todos, son accesibles a todos y se exige su cumplimiento tanto a la industria como a los usuarios?



Cuál es el fondo del artículo

→ La disponibilidad y asequibilidad de medidas o intervenciones de seguridad

Con quién se debería hablar

→ Organizaciones de consumidores, organismos de investigación de mercados, minoristas, organizaciones internacionales como el NCAP mundial.

Qué preguntar

→ ¿De qué se dispone en el mercado? → ¿Los productos del mercado, como cascos y sistemas de retención para niños, cumplen las normas legales? → ¿Qué piensan los consumidores sobre estos productos? → ¿Qué dicen los estudios de investigación del mercados acerca de las actitudes de los consumidores respecto de estos productos y del comportamiento del consumidor?



Cuál es el fondo del artículo

→ La seguridad vial como prioridad de política y desarrollo

Con quién se debería hablar

→ Políticos de distintos partidos representativos, especialmente en periodos electorales, o candidatos, principalmente en periodos electorales; funcionarios de los organismos oficiales competentes, expertos en seguridad vial y ONG que se ocupan de seguridad vial.

Qué preguntar

→ ¿Algún político local o nacional ha hecho de la seguridad vial una prioridad de política? → ¿Qué cuestiones están planteando y por qué piensan que debieran ser prioritarias? → ¿Qué justificación tiene que la seguridad vial se considere una prioridad de desarrollo? → ¿En qué pruebas se basa? → ¿Hay datos que apoyen la argumentación en favor de que la seguridad vial sea una prioridad de desarrollo?



Cuál es el fondo del artículo

→ El transporte alternativo como solución más segura y ecológica

Con quién se debería hablar

→ Ambientalistas u organizaciones de defensa del medioambiente, planificadores urbanos, especialmente los que trabajan en relación con la movilidad sostenible o los modelos de transporte alternativos.

Qué preguntar

→ ¿Cuáles son las alternativas de transporte viables en su ciudad? → ¿Hay alguien que promueva esas alternativas? → ¿Cuáles son los beneficios económicos y sanitarios de esas formas alternativas de transporte? → ¿Hay una relación entre vías pública más seguras y ciudades más vivibles? → ¿Qué es “movilidad sostenible”, y qué relación tiene con la seguridad vial?



Cuál es el fondo del artículo

→ Vías de tránsito más seguras y mejor infraestructura de transporte

Con quién se debería hablar

→ Ingenieros de seguridad vial, especialistas en infraestructura, en particular los del Banco Mundial, el IRAP y la Comisión Europea.

Qué preguntar

→ ¿Cómo podemos construir vías de tránsito que sean a la vez seguras y eficaces? → ¿Cuánto cuesta incluir la seguridad en la construcción vial? → ¿Hay estadísticas conexas? → ¿Quién decide qué normas de seguridad se han incluir y de qué manera? → ¿La normativa local exige que las nuevas vías incorporen dispositivos de seguridad? → ¿Qué grado de equidad tienen el entorno vial y del tráfico y la infraestructura? → ¿Tienen en cuenta las características y necesidades de los usuarios vulnerables?



Cuál es el fondo del artículo

→ Un análisis económico costobeneficio de la seguridad vial

Con quién se debería hablar

→ Economistas, sobre todo los especializados en costos sanitarios y desarrollo, organizaciones internacionales, ministerios, inversores y empresarios, especialistas en desarrollo.

Qué preguntar

→ ¿Qué relación guarda el costo de la prevención con el de la atención? → ¿Qué incidencia tienen los traumatismos y decesos causados por el tránsito en PIB? → ¿Cómo se calculan los costos indirectos? → ¿Hay una correlación entre los traumatismos causados por el tránsito y la pobreza? → ¿Un pobre historial en materia de seguridad vial desalienta a los inversores y enlentece el desarrollo económico?



Cuál es el fondo del artículo

→ La legislación en materia de seguridad vial

Con quién se debería hablar

→ Juristas, legisladores, grupos interesados en la seguridad vial, policía, organizaciones de investigación e investigadores especializados en seguridad vial.

Qué preguntar

→ ¿Qué falta o no es correcto en la legislación del país?
→ ¿Qué países tienen las mejores leyes de seguridad vial? → ¿Qué hace falta para que una ley sobre seguridad vial sea buena, y por qué? → ¿Dónde puedo encontrar información sobre las mejores prácticas? → ¿Se deberían buscar soluciones de compromiso para conseguir que las leyes se apliquen y se pueda exigir su cumplimiento en un país determinado? → ¿Cómo se utilizan las aportaciones de las partes interesadas en la elaboración de la legislación? → ¿Se revisan y actualizan las leyes sobre seguridad vial? → ¿Con qué frecuencia? → ¿Cómo se notifica al público las modificaciones?

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD

**Departamento de Manejo de las Enfermedades No Transmisibles, Discapacidad,
Violencia y Prevención de Lesiones**

20 Avenue Appia

1211 Ginebra 27

Suiza

Tel: +41 22 791 2392



**Organización
Mundial de la Salud**

 **Pulitzer Center**

Este documento ha sido producido gracias a una donación de Bloomberg Philanthropies.

www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/

WHO/NMH/NVI/15.4