

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS

Hacia un tratamiento mediático responsable sobre seguridad vial

Los medios de comunicación desempeñan un papel significativo en la sociedad actual, al suministrar un amplio volumen de información en variedad de formatos y géneros. Ejercen una fuerte influencia sobre las actitudes, creencias y comportamientos de la comunidad y juegan un importante rol en la dinámica de los procesos sociales. Debido a esa influencia, los medios también pueden ser protagonistas activos en la difusión responsable de problemáticas y cuestiones que interpelan a la sensibilidad de la opinión pública.

Entendemos que la comunicación es una herramienta para el cambio y la integración social. La capacitación y la disponibilidad de recursos para comunicadoras y comunicadores pueden producir un impacto en la cantidad y calidad de las informaciones que se generan. En tal sentido, hemos elaborado una guía de buenas prácticas, las cuales ponemos a consideración de las y los emisores.

Particularidades de la problemática

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, ya sea como peatón/a, pasajero/a o conductor/a, a fin de usar correctamente la vía pública y prevenir los accidentes de tránsito. Depende de cuatro factores concurrentes: el factor humano, el vehículo, la infraestructura y el marco institucional, legal y de control.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) junto con la Organización Panamericana de la Salud (OPS) entienden que la seguridad vial refiere “a todas aquellas medidas adopta-

das para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito” y consideran que “a través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de América pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios”.

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU) cada año fallecen en el mundo aproximadamente 1,35 millones de personas como consecuencia de los siniestros viales y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales, entre las cuales, una parte padece alguna forma de discapacidad permanente. Estas consecuencias en la salud de las personas son consideradas actualmente como una epidemia.

En Argentina, según datos oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en el año 2018 perdieron la vida 5.493 personas y más de 100 mil resultaron lesionadas. Según datos de la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, las muertes por causa externa –donde se incluyen las defunciones por lesiones de tránsito– representan hoy en el país la cuarta causa de muerte, siendo la principal en personas de 15 a 34 años de edad. Si bien las y los ocupantes de automóviles explican la mayoría de las muertes por lesiones de tránsito, la tasa de mortalidad en ocupantes de motovehículos viene incrementándose en los últimos años y acentúa una problemática que afecta principalmente a las y los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

La mayoría de los siniestros viales y sus consecuencias pueden ser evitables si se actúa correctamente sobre sus determinantes. Esto es, si se interviene sobre los factores que incrementan la probabilidad de ocurrencia de un siniestro y las consecuencias del mismo una vez ocurrido, que abarcan desde la conducta humana hasta las condiciones del entorno, pasando por el estado del vehículo y el funcionamiento de sus dispositivos de seguridad. En lo que respecta a la inseguridad vial, también influyen los factores institucionales, tales como aquellos que se vinculan con la sociedad civil y las áreas de gobierno. Es por esto que en el año 2008 se creó la ANSV, mediante la sanción de la Ley 26.363, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad vial ocurrida en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.

La gestión de la seguridad vial implica el involucramiento de todos los actores (privados, gubernamentales y no gubernamentales) que forman parte de un tipo específico de sistema social y político que caracteriza a una nación. En este marco, se realizan acciones concretas o intervenciones que pretenden incidir en el comportamiento de las y los usuarios de las vías, en la incorporación de dispositivos de seguridad en los vehículos, o en la seguridad de la infraestructura, entre otras opciones.

Nuestro país cuenta con Ley Nacional de Tránsito, sancionada en 1994, que regula a nivel nacional la seguridad vial. Cada provincia puede tener su propia ley de tránsito, pero estas no deben ser contrarias a la nacional. Dicha ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueran con causa del tránsito.

Bajo estos lineamientos conceptuales, consideramos la necesidad de representaciones mediáticas que permiten reconocer los modos y procesos de constitución del pensamiento social, por medio del cual las personas construyen y son construidas por la realidad social. Pero, además, nos aproxima a la “visión de mundo” que las personas o grupos poseen, pues el conocimiento del sentido común es el que la gente utiliza para actuar o tomar posición ante los sujetos. Es decir, posibilita entender la dinámica de las interacciones sociales y aclarar los determinantes de las prácticas sociales, pues la representación, el discurso y la práctica se generan mutuamente.

Aquí, la importancia de los medios de comunicación en informar y difundir sobre los distintos aspectos y dimensiones que presenta la problemática de la seguridad vial, que se encuentra directamente relacionada con cuestiones que atraviesan la salud pública nacional y mundial. Son instrumentos fundamentales para promover políticas de concientización y educación vial que permitan a las y los ciudadanos reflexionar acerca de las conductas y acciones viales en el espacio público.

Con el objetivo de consensuar buenas prácticas periodísticas y promover una comunicación responsable, ponemos a disposición de las y los emisores las siguientes re-

comendaciones para el tratamiento mediático de casos y situaciones que incluyan la seguridad vial.

Utilizar un vocabulario adecuado en materia vial cuando el hecho se refiera a violencia vial, siniestro, víctimas viales y delitos contra la seguridad vial. Se recomienda hablar de siniestro y no solo de “accidente”, ya que permite abordar la noción de delito vial y favorece a la comprensión de la violencia vial como un factor más que afecta a la seguridad de las y los ciudadanos en términos amplios e integrales (ver glosario).

Contextualizar la noticia vial. Una noticia se encuentra contextualizada cuando hay una información clara sobre los protagonistas, cuando se utilizan estadísticas, y cuando el acontecimiento al que suelen referirse las noticias aparece enmarcado, situado en una historia que lo incluye, pero que también lo excede, un antes (las causas) y un después en el tiempo.

Realizar un seguimiento de la noticia vial en el transcurso del tiempo. Es necesario un seguimiento de la noticia vial para dar a conocer las causas del siniestro, difundir la situación de las y los responsables, y evitar que las noticias viales caigan en el olvido y aparezcan como un conjunto de hechos aislados sin conexiones entre sí.

Dar a conocer aspectos legales y judiciales en caso de que sea necesario. En el caso de que haya elementos claros que demuestren la existencia de una o más muertes causadas por un siniestro, es relevante dar a conocer los procesos legales que supone una situación de estas características, así como también es muy importante referenciar a las y los responsables.

Encontrar el aspecto humano del relato. Generalmente, las noticias sobre accidentes de tránsito producen una deshumanización en la información, al dar lugar simplemente a las cifras, datos o estadísticas en detrimento de las y los protagonistas. Es importante hablar de las personas y no solamente de los números, ya que favorece a la percepción del peligro real que supone viajar en cualquier rodado y de la magnitud de este problema.

Difundir la tarea de asociaciones civiles y organizaciones sociales afines con la problemática. Tomar a las organizaciones de la sociedad civil como fuentes de consulta en

la construcción de la noticia vial resulta de vital importancia, ya que cuentan con la tarea desarrollada en materia de concientización y prevención. Luchemos por la Vida es una organización no gubernamental sin fines de lucro, de bien público, cuyo propósito es prevenir los accidentes de tránsito en nuestro país. También existen organizaciones como Compromiso Vial, que nuclean a familiares de víctimas y aportan otros relatos y visiones respecto de los episodios viales.

Divulgar las conductas viales que son penalizadas por la justicia permite promover la concientización vial. Hacer referencia a las acciones que son penalizadas por la justicia, tales como conducir alcoholizado, exceder la velocidad permitida, superar el número de pasajeros autorizado, actuar con “impericia”, no “circular con cuidado y prevención” y maniobrar bruscamente.

Tener presente que la seguridad vial es responsabilidad colectiva. La seguridad vial entendida como una responsabilidad colectiva supone sostener un trabajo conjunto entre diferentes actores y sectores que integran nuestra sociedad, con el principal objetivo de generar acciones que transformen colectivamente esta realidad de violencia urbana.

Promover la concientización en la población joven. Acentuar y recordar cada vez que sea posible que la franja joven de nuestra sociedad es la más afectada por la problemática vial. Concientizar e informar sobre los riesgos y consecuencias que implica el conducir en estado de ebriedad para prevenir accidentes de tránsito. Fomentar la figura del “conductor/a designado/a”, que implica designar una persona sobria al volante, quien asume el compromiso con antelación de no beber para asegurar que las y los acompañantes puedan llegar a salvo a sus viviendas.

Se recomienda difundir la existencia de la línea telefónica 149, opción 2, “Centro de atención a las víctimas de siniestros viales”, cuando se informe sobre el acaecimiento de un siniestro en la vía pública. Esta línea brinda asistencia y acompañamiento tanto a las y los damnificados como a familiares de víctimas de accidentes de tránsito. Es de cobertura nacional, gratuita y atiende las 24 horas.

Consideraciones finales

Entendemos que la profundización de la participación ciudadana de nuestras sociedades exige fortalecer el derecho a la comunicación. Además, esto comprende el derecho a la información y a la libertad de expresión, y supone una comunicación accesible, respetuosa y de calidad sobre aquellas temáticas que atañen a todos los grupos sociales que interactúan en la dinámica de nuestra sociedad actual.

Convivimos con acontecimientos que deben ser nombrados y visibilizados para garantizar derechos; es fundamental entonces que organismos especializados en diferentes temas sean los encargados de desarrollar materiales sólidos con información y contenidos conceptuales, pero que, además, puedan ofrecer pautas, sugerir caminos, estimular cuestionamientos, efectuar preguntas y facilitar soluciones para que otros y otras puedan abordar sus notas, informes y coberturas periodísticas.

Para reflexionar

La seguridad vial en el mundo

En el “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial”, elaborado por la OMS y publicado en 2015, se destacaron las siguientes diez conclusiones que a la hora de informar serán de utilidad para los y las profesionales de la comunicación social:

1. Los traumatismos por accidentes de tránsito son un problema de salud pública a nivel mundial.
2. Las y los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones/as, ciclistas, conductores/as o pasajeros/as de vehículos motorizados de dos y tres ruedas) representan la mitad de todas las muertes por accidentes de tránsito.
3. El control de velocidad reduce los traumatismos por accidentes de tránsito.
4. La conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de sufrir un accidente.

5. El uso de casco de buena calidad puede reducir el riesgo de muerte por accidente de tránsito.
6. El uso de cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre las y los ocupantes de los asientos delanteros y traseros.
7. El uso de dispositivos apropiados de retención para niños y niñas reduce de forma considerable el riesgo de traumatismos graves entre estos y estas.
8. El acceso a una atención de emergencia eficaz y oportuna tras un accidente de tránsito salva vidas y reduce el riesgo de discapacidad entre los lesionados.
9. Los vehículos que se venden en el 80% de los países no cumplen las normas básicas de seguridad.
10. Una infraestructura vial insegura aumenta el riesgo de sufrir accidentes.

La seguridad vial en América

En el informe “Seguridad vial”, elaborado por la OMS y la OPS en 2019, se destacaron los datos que se detallan a continuación:

- El 90% de las muertes por accidentes de tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medios.
- Casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones/as, ciclistas y motociclistas.
- Peatones/as, motociclistas y ciclistas son las principales víctimas fatales a causa del tránsito en todas las subregiones, excepto Norteamérica, donde las principales víctimas son las y los ocupantes de los automóviles.
- Las y los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como peatones/as, motociclistas y ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente.

- Los hombres corren mayor riesgo de morir por los traumatismos causados por el tránsito que las mujeres.
- De los 32 países intervinientes, 21 tienen legislación integral sobre el uso de cinturones de seguridad.

La seguridad vial en Argentina

En el “Informe Siniestralidad Vial 2020”, elaborado por el Observatorio Vial Nacional (OVN) dependiente de la ANSV, se describió la siguiente situación nacional:

- En 2020, se registraron 2.784 siniestros fatales en los que 3.138 personas perdieron la vida.
- Un promedio diario de 8,6 víctimas fatales por día. La tasa de siniestralidad fatal cada 100 mil habitantes fue de 6,1. Mientras que la tasa de mortalidad alcanzó el 6,9 y la tasa de fatalidad cada 10 mil vehículos registrados fue de 1,2.
- 6 de cada 10 víctimas fatales corresponden a usuarias y usuarios vulnerables de las vías (ocupantes de motos, peatones/as y ciclistas).
- El mayor número de víctimas se concentra en jóvenes de 15 a 34 años.
- La tasa de fatalidad en motos es más del doble que la de automóviles.
- En el marco de la ASPO, la exposición al riesgo se redujo considerablemente, lo que implicó un descenso directo de la siniestralidad. Mientras que en el período de la DISPO se observa un incremento de la siniestralidad.
- La siniestralidad fatal se concentró principalmente en la zona urbana, considerando la sumatoria de los datos en calles y avenidas.

Glosario

Violencia vial: se define como aquello que se origina en el no cumplimiento de las normas de tránsito, y tiene como efecto la puesta en riesgo de la vida propia y ajena.

Siniestro: es entendido como el resultado de una cadena causal de hechos y circunstancias en la que el sujeto siempre puede intervenir para evitar o mitigar sus consecuencias.

Accidente: refiere a un suceso eventual o acción que resulta daño involuntario para las personas o las cosas, pero cuya carga de sentido generalmente implica que no puede ser evitado.

Siniestro vial: cualquier hecho de tránsito no deseado con implicación de al menos un vehículo en movimiento que tenga lugar en una vía pública (camino, calle, avenida, ruta, autovía o autopista) o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso. Solemos referirnos al siniestro vial como un accidente de tránsito, pero recuerde que, si pudo evitarse, no es un accidente.

Víctima vial: cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial.

Fallecidos: se considera la definición avalada por organismos internacionales de “víctima fatal” de siniestro de tránsito como aquella persona que fallece de inmediato o dentro de los 30 días siguientes como consecuencia de un traumatismo causado por el siniestro (se exceptúan los suicidios).

Lesionados: cualquier persona que, como consecuencia de un siniestro vial con víctimas, no resulte muerta en el acto o dentro de los 30 días siguientes, pero sufra lesiones. Normalmente, estas lesiones requieren tratamiento médico. Se excluyen los intentos de suicidio.

Delitos viales: refieren a ciertos comportamientos que atentan gravemente contra la seguridad vial y la vida de las personas en la vía pública. Aunque no hayan causado concretamente accidentes de tránsito con muertos o heridos, constituyen delitos que integran los códigos penales. En Argentina, los delitos viales mantienen las agravantes previstas

en el actual Código Penal para homicidio imprudente en siniestros viales, de conformidad con la Ley 27.347. Se eleva el máximo de la escala penal cuando la o el conductor se da a la fuga o no intenta socorrer a la víctima, cuando la o el conductor está bajo los efectos de estupefacientes o alcohol, cuando hubo exceso de velocidad, cuando la o el conductor participó de una “picada” o violó la señalización del semáforo o las señales de tránsito. Se incorporan dos delitos de peligro abstracto, sancionados con pena de inhabilitación y multa (medida en días multa) que tipifican la conducción a una velocidad superior en 60 kilómetros por hora a la máxima permitida, y la conducción bajo los efectos de estupefacientes o con determinado nivel de alcohol en sangre. Además, se tipifica la conducta de la o el conductor que se niegue a someterse a las pruebas establecidas para comprobar las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Bibliografía y legislación de consulta

- Ley Nacional de Servicios de Comunicación Audiovisual N° 26.522. [Texto completo.](#)
- Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. [Texto completo.](#)
- Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363 (modificaciones a la Ley N° 24.449). [Texto completo.](#)
- Ley Nacional N° 23.347 (modificaciones al Código Penal). [Texto completo.](#)
- Agencia Nacional de Seguridad Vial/Observatorio Vial Nacional, “Situación de la seguridad vial en Argentina 2018”. [Texto completo.](#)
- Agencia Nacional de Seguridad Vial/Observatorio Vial Nacional, “Informe Siniestralidad Vial 2020”. [Texto completo.](#)
- Compromiso Vial, “Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito”. [Texto completo.](#)

- Dirección Nacional de Observatorio Vial, “Glosario de términos y definiciones relativas a la seguridad vial 2021”. [Texto completo.](#)
- Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires, “Glosario”. [Texto completo.](#)
- Organización Mundial de la Salud, “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015”.
- Organización Mundial de la Salud, “Informar sobre la seguridad vial, guía para periodistas 2017”. [Texto completo.](#)
- Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud, “Seguridad vial”. [Texto completo.](#)