

Una aproximació teòrica al periodisme de servei especialitzat en trànsit i seguretat viària

*A theoretical approach to service journalism specialized
in traffic and road safety information*

Sonia González Molina¹

Professora ajudant del Departament de Ciències de la Comunicació
de la Universitat Jaume I, Castelló de la Plana.
smolina@uji.es

Una aproximació teòrica al periodisme de servei especialitzat en trànsit i seguretat viària

A theoretical approach to service journalism specialized in traffic and road safety information

RESUM:

La informació sobre trànsit i seguretat viària és una especialització centrada en la informació de servei, igual que el temps o la borsa. Malgrat la utilitat que aquest tipus de continguts té per a la ciutadania, són escasses les propostes acadèmiques que se n'ocupen. I això que el trànsit s'ha convertit en un espai habitual en els mitjans del país. Aquesta proposta repassa les principals fites d'aquesta àrea informativa, en presenta les característiques definidores a partir de la seva base teòrica i apunta línies de futura renovació gràcies a les possibilitats que la irrupció de la tecnologia digital hi aporta en el context de la convergència.

PARAULES CLAU:

trànsit i seguretat viària, informació de servei, utilitat informativa, convergència, entorn mòbil, web 2.0.



A theoretical approach to service journalism specialized in traffic and road safety information

Una aproximació teòrica al periodisme de servei especialitzat en trànsit i seguretat viària

ABSTRACT:

Traffic and road safety information is a specialization of service journalism, just like weather and stock exchange information. Despite the utility of this information and the fact that it regularly appears in our country's news programmes, however, few academic studies have focused on it. This paper reviews the principal milestones in the development of this journalistic field, discussing its defining traits in connection with its theoretical basis and suggesting some lines of future renewal based on the possibilities provided by digital technology within the context of media convergence.

KEYWORDS:

traffic and road safety information, service journalism, informational utility, media convergence, mobile environment, Web 2.0.

1. Introducció²

El periodisme de servei és un model informatiu que, pel seu plantejament teòric, se situa en el nucli de les necessitats dels usuaris amb l'objectiu genèric de satisfer-les de la millor manera possible. Malgrat la importància que li atorgaria aquesta centralitat, podem qualificar de minoritàries les propostes acadèmiques que exploren els temes, fonts, recursos i continguts propis d'aquesta especialitat periodística, més enllà de l'essencial aportació de Diezhandino (1994) a mitjan dècada dels noranta del segle passat. Una orientació que l'actual escenari comunicatiu, marcat per la digitalització i la convergència, demana actualitzar, ja que la noció de *servei* s'expandeix gràcies a atributs com la ubiqüitat, l'accessibilitat, la rapidesa i l'impuls a la participació ciutadana que hi aporten les noves tecnologies.

La informació sobre trànsit i seguretat viària és una de les variants incloses dins l'especialització del servei, també gairebé inèdita tant a Catalunya com a la resta d'Espanya des del punt de vista del seu plantejament teòric, descripció dels actors informatius i tractament de continguts. De fet, la recerca sobre trànsit sol estar enfocada des de la psicologia o l'enginyeria tècnica, que són els àmbits als quals tradicionalment s'adscriuen els experts en aquesta matèria.³ Si busquem una producció més orientada cap a la informació periodística especialitzada, les poques aportacions existents a Catalunya daten de mitjan dècada passada, quan l'element digital no tenia l'indubtable protagonisme que té avui. Dues d'aquestes propostes examinen les fortaleses i debilitats d'aquest tipus d'informació (Broadcaster, 2004; Peinado, 2006) i la tercera proposa solucions en forma de manual d'estil (Broadcaster, 2006). Els diversos estudis impulsats en els mateixos anys des de la mateixa Administració catalana a través del Servei Català de Trànsit (SCT) complementen l'anterior perquè tracten aspectes relacionats amb les campanyes internacionals sobre trànsit i seguretat viària (Carat, 2005), la percepció ciutadana sobre l'activitat de l'organisme (Metraseis, 2005) i la repercussió de les seves activitats comunicatives (Inforpress, 2005). Més interès pel nostre objecte d'estudi té la celebració de la Jornada Tècnica sobre la Informació Viària (SCT, 2005), que va aprofundir en les carències i característiques d'aquesta especialitat informativa, però que no es va tornar a repetir.

A escala nacional, tampoc s'han detectat investigacions acadèmiques centrades en el trànsit i la seguretat viària com a informació periodística especialitzada⁴ i, pel que fa a l'Administració espanyola, els informes que elabora la Direcció General de Tráfico (DGT) se centren en aspectes més tècnics (acceptació i ús de sistemes de seguretat passiva tipus cadiretes infantils, etc.) o valoratius (de campanyes i accions específiques, com l'entrada en vigor del permís per punts). Els baròmetres sobre seguretat viària que elabora periòdicament tampoc recullen qüestions vinculades a la informació de trànsit. El panorama internacional tampoc ofereix gaires més opcions més enllà de propostes esporàdiques sobre informació de servei (Metzler, 1986; Eide i Knight, 1999).

És l'escassetat acadèmica abans exposada el que justificaria l'elaboració d'aquest article, que es proposa dos objectius principals. El primer i més evident passaria per pal·liar la poca producció científica existent en aquest sentit i, el segon, derivat de l'anterior, seria cartografiar el periodisme especialitzat en trànsit i seguretat viària a partir de la seva història, fonaments conceptuals, fonts informatives i tendències futures en un context genèric de transformació del periodisme per la irrupció de l'element digital. Es prendrà com a coordenada geogràfica i temporal la irrupció i evolució de la informació de trànsit a Catalunya des de finals de la dècada dels vuitanta, sense renunciar a les referències que hi pugui haver a escala espanyola. El marc teòric que planteja el text per al fenomen del trànsit i seguretat viària es construeix, doncs, a partir dels postulats del servei fent una panoràmica que recorre aquesta especialització des dels seus inicis fins a arribar a les transformacions que la convergència hi desencadena.

2. La utilitat informativa, en la base del periodisme de servei

Si es vol tractar la informació sobre trànsit i seguretat viària com uns continguts adscrits a la informació periodística especialitzada, és necessari començar el recorregut acadèmic per la disciplina que els fonamenta teòricament. Aquesta base la trobem a la teoria general de sistemes enunciada per Bertalanffy (1968), el principal objectiu de la qual és el d'establir els vincles que es donen entre les diferents parts que formen un sistema. En el cas del periodisme especialitzat, aquesta teoria és la que permet explicar l'adaptació del coneixement global i específic a les necessitats del públic perquè a) analitza una determinada àrea de la realitat de manera que b) la situa en un context més ampli tot proporcionant c) un missatge entenedor i comprensible d) que s'adequa al que demana l'audiència (Fernández del Moral, 1983 i 1997; Fernández del Moral i Esteve Ramírez, 1993). Per a Borrat (1993) i Fontcuberta (1997), el que defineix que un text sigui especialitzat és la seva coherència interna més enllà del vocabulari especial, el públic al qual s'adreça o la secció temàtica a què s'adscriu. Calen, doncs, uns professionals que en dominin la matèria i mètodes de treball propis del tema de què parlen (Gallego, 2003) i sàpiguen usar fonts d'informació específiques. És a dir, que la informació periodística especialitzada demana un tractament propi i diferenciat.

L'especialització en què s'enquadren els continguts sobre trànsit i seguretat viària és la del servei, una àrea periodística que va néixer formalment als Estats Units de mitjan segle XX, quan es consolida la moderna societat del benestar amb necessitats vinculades a l'oci i la qualitat de vida. Per satisfer aquestes necessitats, els mitjans van començar a oferir continguts centrats en la salut, el medi ambient, l'alimentació o els viatges (Armentia *et al.*, 2002; Armentia i Caminos, 2003) amb

l'objectiu de donar una resposta pràctica i útil als problemes del dia a dia dels lectors (Diezhandino, 1994). La noció fonamental que dóna sentit a totes aquestes propostes i que les agrupa sota un denominador comú és la d'*utilitat informativa*, una característica que defineix tots aquells continguts que es proposen ajudar el públic a afrontar i superar els obstacles de la vida quotidiana (Metzler, 1986). Per a Diezhandino (1994: 84-85), es tracta de propostes que generen entre els lectors una expectativa de benefici intangible, bé perquè li aporten diferents visions dels fets de què parlen o bé perquè es refereixen a una realitat que li resulta propera. La mateixa autora enumera set trets que identifiquen els textos informatius de servei, que són les descripcions, les llistes o enumeracions, la concreció, l'oportunitat, les recomanacions, les instruccions i la informació de contacte.

Per altres autors, el que diferencia el periodisme de servei de la resta d'especialitzacions informatives és la seva capacitat per informar d'aquelles realitats que representen una injustícia o un risc i la seva voluntat d'oferir consells o estratègies per reduir-ne les conseqüències (Eide i Knight, 1999). Com que facilita pautes d'actuació, el servei es vincula amb la informació mobilitzadora, que és la que fa arribar al lector elements perquè reaccionin i s'activi (Lemert, 1983: 121-128). Malgrat la seva disparitat aparent, els consells de bellesa, les receptes de cuina, o les dades sobre la celebració d'una manifestació o prova esportiva encaixarien dins d'aquest patró mobilitzador. No deixen de ser propostes que connecten amb la idea que els ciutadans poden participar en tot tipus d'assumptes; per tant, el periodisme de servei també enllaçaria amb el cívic o de servei públic. En aquest context, individus i mitjans participen de manera conscient i responsable en la vida democràtica del país (Dahlgren, 2006), un procés que les noves tecnologies han contribuït a accelerar. Gràcies a les xarxes socials, per exemple, la societat pot implicar-se en l'elaboració, transmissió i discussió de les notícies, cosa que acabaria formant una opinió pública 2.0 amb múltiples veus, vigilant i amb usuaris que actuarien com a líders d'opinió virtuals (Casero, 2010a). El concepte d'*utilitat informativa* també s'ha enriquit amb l'aportació de models limítrofs amb el servei com és el cas del periodisme de consumidor (Lieberman, 1994), de precisió (Meyer, 1993) i, més recentment, del denominat *lifestyle journalism* (Hanusch, 2012).

3. El trànsit com a informació de servei

Habermas (1994) va definir l'*esfera pública* com un espai de lliure accés on és possible l'intercanvi d'idees i la discussió sobre diferents qüestions. Es tracta d'un model social de comunicació propi de les societats capitalistes que emergeix de la combinació de l'experiència privada i el poder públic (Manning, 2001: 5). Dos elements que limiten i modelen la informació sobre trànsit, entesa com un servei públic gestionat per l'Administració i articulat al voltant de la noció d'*utilitat informa-*

tiva que hem explicat en l'anterior epígraf. La informació sobre trànsit es veu obligada a combinar d'una banda l'objectiu de les autoritats públiques de garantir una mobilitat fluida i segura amb el fet que els ciutadans puguin decidir quan i per on es mouran, ja sigui per oci o feina (Delort, 2005). Això obliga a examinar els continguts sobre trànsit des d'una doble perspectiva, no sempre coincident: la de les institucions i organismes que generen i distribueixen aquesta informació, aquí sense cap cost, i la del públic que la consumeix. Segons això, la informació de trànsit satisfà una necessitat social en la mesura que l'Administració la proporciona en funció d'uns determinats criteris de funcionalitat i eficiència: la reducció d'accidents, la minimització de retencions i l'oferta d'itineraris de viatge a partir de l'estat de la circulació, entre d'altres (Fernández, 1992).

Per tant, des del punt de vista tècnic, el trànsit es relaciona amb dos nocions: la de *gestió de la circulació* i la de *seguretat viària*. La primera té a veure amb el fet de facilitar al viatger les dades necessàries perquè es desplaci, ja sigui abans o durant la ruta (ECMT, 1995). Aquesta informació pot ser de tipus general (com ara la normativa legal o els procediments administratius), però també quin dia i per quines vies és millor desplaçar-se per no trobar embussos o consells preventius o missatges que eduquen en una conducció més segura (Fernández, 1992). La segona, amb les estratègies educatives i sancionadores dissenyades per l'Administració per reduir les víctimes i regular la *mobilitat*, entesa com un espai de convivència social (Riu i Manso, 2005), i definida com la possibilitat que les persones o les mercaderies es moguin o siguin transportades per una àrea geogràfica determinada (Termcat, 2000). En canvi, *circulació* es refereix al desplaçament de vehicles, vianants o animals per una via determinada (Termcat, 2000). Així, mobilitat, circulació, educació i sanció s'engloben en un mateix àmbit, el del trànsit i la seguretat viària. I complirien les dues condicions principals per pertànyer al model de servei: formarien els ciutadans en uns determinats valors preventius i li facilitarien dades útils amb què afrontar les seves activitats quotidianes.

Com s'aplica el que s'ha explicat anteriorment a l'especialització periodística? Des d'aquest punt de vista, el trànsit s'ubica clarament en la categoria d'informació de servei. Aquesta etiqueta s'aplica normalment a les dades específiques sobre mobilitat, com és el cas de carreteres tallades (totalment o parcialment), retencions o altres circumstàncies que afectin la circulació; és a dir, les denominades *incidències viàries* o continguts sobre desplaçaments, de les quals se sol parlar en les tradicionals cròniques sobre trànsit. Amb tot, també es poden referir a altres continguts, més relacionats amb els successos (sinistralitat), campanyes preventives o d'educació, multes i sancions, etc., que se solen agrupar sota l'epígraf de *seguretat viària* i que se serveixen en notícies o reportatges específics. Els periodistes que se n'ocupen formen part de la secció de «Societat», una de les àrees d'especialització informativa definides per Fontcuberta (1997) o Gallego (2003). No obstant això, també es pot abordar el trànsit des de les àrees que tracten informacions més properes als lectors com ara «Local» (Gallart, 1996). Amb independència de la solució

adoptada pel mitjà, els informadors agrupats sota aquesta especialitat no només informen sobre embussos sinó que també ho fan sobre accidents, reformes legislatives o matriculacions, i, a més, ofereixen consells preventius, faciliten dades concretes sobre operatius especials, com els d'estiu o setmana santa, etc. Continguts, en definitiva, que incideixen en la vida quotidiana de l'usuari al qual espera ser útil en facilitar informació que li permet actuar en un sentit o un altre, planificar el seu temps de desplaçament, corregir una conducta inadequada al volant o estar al cas sobre la normativa en vigor sobre aquest tema.

4. Vint anys de trànsit a Catalunya

Quan el Servei Català de Trànsit (SCT) va fer el seu desè aniversari, a finals de 2010, un magazín de Televisió de Catalunya va reunir diversos periodistes que, en algun moment de la seva carrera, havien informat sobre circulació en aquesta emissora. Aquests «homes del trànsit» van recordar que quan va néixer la principal font institucional catalana existent actualment en aquest àmbit, TV3 ja feia deu anys que parlava sobre mobilitat.⁵ De fet, la irrupció de la informació de trànsit a Catalunya data de finals dels anys vuitanta del segle passat de la mà de la pionera Ràdio Tràfic, que va ser seguida per les principals emissores radiofòniques i televisives del país a l'hora d'incloure cròniques sobre circulació de manera habitual. Coincideix, doncs, amb la gran irrupció del periodisme especialitzat en servei a Espanya, just quan naixien els primers mitjans electrònics i es passava del model d'audiència massificada i passiva al de selectiva i fragmentada (Tuñón, 1993). Va ser aquest pas el que va propiciar el context adequat per a la consolidació del trànsit com a informació especialitzada, perquè va permetre l'aparició d'una audiència cada cop més activa a l'hora de demanar i buscar respostes informativament útils a les seves demandes en qüestions vinculades amb el seu dia a dia.

Les primeres experiències informatives sobre trànsit es van donar a la dècada dels vuitanta. El 1982, Antena 3 Ràdio va inaugurar un espai inèdit on s'informava sobre l'estat de la circulació gràcies a un helicòpter propi que sobrevolava la xarxa viària. Un any més tard, i només durant la setmana santa, la Prefectura de Trànsit de Barcelona va facilitar als mitjans per primera vegada de manera regular dades sobre mobilitat. També a Catalunya, Radio Tràfic, que va funcionar entre 1987 i 1991, es va animar a oferir una programació musical on s'intercalaven blocs d'informació específics sobre trànsit i transport públic. Caldrà esperar, però, fins a començaments dels anys noranta per trobar una oferta variada i estable. Això no va ser possible fins que les administracions no van començar a distribuir amb freqüència dades i imatges sobre trànsit, fet que, unit a una progressiva demanda social en aquest sentit, va acabar propiciant l'eclosió d'aquesta especialitat informativa. El pas fonamental va arribar quan es van crear a Barcelona el Centre d'Informació de

Trànsit (dependent de la Direcció General de Tràfic, DGT) i el Centre de Control de Trànsit de l'ajuntament d'aquesta ciutat (Peinado, 2006: 9). A partir d'aquest moment, les ràdios i les televisions es van plantejar emetre regularment cròniques sobre l'estat del trànsit: existien tant les condicions tècniques per fer-ho com un públic que demanava aquesta informació.

Així doncs, als anys noranta, Televisió de Catalunya va emetre les primeres cròniques televisives sobre trànsit, el divendres i el diumenge, amb ajuda de les poques càmeres de l'Administració disponibles llavors i d'uns mapes, elaborats amb el concurs del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), on se situaven les retencions. Aquesta última entitat, el RACC, va crear en aquella mateixa època el servei «Info-trànsit», encarregat de confeccionar cròniques sobre l'estat del trànsit a les ràdios que ho demanessin, tot i que també facilitava informació a la resta de mitjans si era necessari. En 1992, Catalunya Informació, el canal d'informació contínua de Catalunya Ràdio, va començar a funcionar i va incloure una decidida aposta pels continguts de servei com a pilar fonamental de la seva oferta. També a mitjan anys noranta i durant un breu temps, el circuit català de Televisió Espanyola va informar sobre trànsit. Però va ser TV3 i el canal 3/24 els que van fer l'aposta definitiva, ja que des de començament de la primera dècada del segle XXI informen regularment sobre mobilitat.

En desembre de l'any 2000 va entrar en funcionament el gabinet de premsa de l'SCT, un cop es van haver acabat de transferir les competències de trànsit a tot Catalunya. Les seves periodistes, totes dones, van assumir la tasca de confeccionar cròniques per a aquelles ràdios (i després i durant un temps a televisions com Antena 3 Catalunya i CNN+) que ho demanessin. Van substituir en aquesta funció els treballadors del centre de control que fins aquell moment no només facilitaven informació sobre accidents sinó que també gravaven o emetien cròniques en directe per a les emissores radiofòniques interessades. No es tractava d'una novetat: a la DGT també es va funcionar d'aquesta manera fins que es va crear el servei de ràdio, als anys noranta, en aquest cas per a tot Espanya. Un any més tard, el 2001, la concessionària d'autopistes Acesa va idear un servei informatiu similar als anteriors, Ràdio Pista (anteriorment Ona Pista) (Acesa, 2001), que posteriorment va tancar.

Actualment, el pes informatiu del trànsit a Catalunya recau en les emissores de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals (CCMA), Televisió de Catalunya i Catalunya Ràdio. Totes dues mantenen espais específics a TV3 (el programa *Els matins* emet cròniques tots els matins laborables), al canal 3/24 (només divendres i diumenge a la tarda) i a Catalunya Informació i Catalunya Ràdio (les cròniques de l'equip viari, que s'emeten cada quart d'hora en moments de màxima mobilitat i cada mitja hora la resta del dia), i elaboren de manera regular notícies i reportatges sobre aquesta temàtica. La resta d'emissores radiofòniques obtenen les seves cròniques sobre l'estat del trànsit a través de l'SCT i del RACC, mentre que concentren altres informacions en moments específics, com ara les operacions especials o cam-

panyes preventives o sancionadores. És en aquests moments quan, a més, els mitjans solen destinar espais específics a la mobilitat, normalment coberts des de la secció de «Societat».

5. Característiques i dificultats de la informació de trànsit

Com a informació enquadrada dins del servei, el trànsit ha de complir una sèrie de requisits perquè pugui ser pres en consideració pel públic. Bàsicament, els continguts han de ser verços, actuals, clars i concisos. Un missatge erroni o un consell ofert amb retard no només ocasionen un greu perjudici a l'usuari sinó que repercuteixen en la credibilitat del servei que facilita l'Administració, que és l'entitat que normalment proporciona aquestes dades (Fernández, 1992). Conte (2005) redun-da en aquesta idea quan posa l'accent en la necessitat de difondre unes dades creïbles i comprensibles per al ciutadà. Per aconseguir-ho, aposta per explicar rigo-rosament què passa, on i quan, en temps real i amb el menor desfasament possible entre la detecció del problema i la seva difusió. Però també aposta per utilitzar un llenguatge intel·ligible, que defugui la terminologia tècnica, habitualment poc con-creta, imprecisa i molt diversa, que en dificulta la correcta comprensió.

Les característiques d'aquesta informació així com les habilitats que caracterit-zen el perfil del periodista especialitzat es recullen en el primer, i de moment únic, manual d'estil sobre informació de trànsit existent al país, obra de la productora Broadcaster. Es tracta d'un estudi inèdit, no publicat, la importància del qual des-cansa en el fet que per primera vegada es planteja una guia per elaborar notícies sobre mobilitat amb l'objectiu que siguin clares, útils i ajustades a les necessitats del públic en funció del gènere i del tipus de mitjà. No obstant això, el fet d'haver estat redactada just abans de la gran eclosió del web 2.0 i els mitjans socials obliga a fer-ne una necessària renovació. Més enllà d'això, el text sí que resulta pertinent per fonamentar les rutines bàsiques del periodista de trànsit i explorar les produc-cions informatives tradicionals. A l'hora de definir-ne el perfil professional, la publi-cació destaca que el periodista de trànsit ha de tenir:

1. Coneixement de la xarxa viària, les fonts d'informació específiques que tenen al seu abast i altres qüestions normatives relatives a la circulació per informar-ne amb coneixement de causa i correcció.
2. Capacitat per traduir el llenguatge tècnic a un altre de més comprensible per al públic, perquè resulti útil una informació que, a més, adquireix caràcter divulga-tiu.
3. Voluntat de comprovar sempre que sigui possible les incidències viàries amb els seus propis mitjans per garantir la veracitat, actualització i qualitat de la infor-mació emesa.

4. El compromís d'oferir la informació de trànsit en directe per evitar la difusió de cròniques desfasades que no resultarien útils per al públic, cosa que també redunda en una informació de major qualitat.

Aquestes normes s'ajusten clarament als criteris fonamentals que hauria de seguir qualsevol periodista especialitzat a l'hora de confeccionar una notícia: accedir a la informació que faciliten les fonts especialitzades i exclusives, desxifrar les dades, contextualitzar-les i entendre-les, per després ser capaç de comunicar-les a la resta de la societat de manera senzilla i divulgativa (Quesada, 1998). I, alhora, encaixen amb els postulats d'utilitat informativa plantejats des de l'òptica del servei.

El gènere informatiu per excel·lència de la informació de trànsit és la crònica. Aliada amb la ràdio, és el gènere que millor permet al periodista articular una narració en contacte directe amb els fets que explica a l'audiència, ja sigui perquè està a peu de carretera o perquè els pot presenciar amb els seus propis ulls. Aquesta és la característica principal de les intervencions que els periodistes de Televisió de Catalunya i Catalunya Ràdio efectuen per narrar les incidències viàries quotidianes i la resta d'informadors, les que es produeixen en virtut d'una operació especial de trànsit (per exemple, la de setmana santa) o un incident greu. Malgrat la centralitat de la crònica, el trànsit i la seguretat viària admeten altres gèneres com la notícia, l'entrevista i el reportatge. La taula 1 en recull les característiques principals a partir del que exposa el manual abans citat.

Com que no inclou l'element digital (més enllà de citar-lo), el manual no aporta novetats significatives quant a la concepció clàssica dels gèneres, però sí en relació amb el tractament de la informació, on es valoren elements com ara la diferència

Gènere	Característiques aplicades al trànsit i seguretat viària
Notícia	Dóna el què, on, quan, circumstàncies i font fiable del fet Explica el que ha passat de manera directa i clara Enfocada cap a l'última hora en ràdio i previsió i anàlisi en premsa
Crònica	Parteix del contacte directe del periodista amb la realitat dels fets; si pot ser, des del mateix punt Necessita contextualització ubicativa (so ambient, imatges...)
Entrevista	Informativa i explicativa d'una determinada situació Facilita previsions sobre com evolucionarà el fet Enfocada a resoldre dubtes pràctics: quan durarà la incidència, rutes alternatives de circulació, etc.
Reportatge	Serveix per a prevenir el ciutadà o explicar-li com es prepara un esdeveniment tipus operació especial Aprofundeix més en l'aspecte de servei públic d'aquesta informació

Taula 1. Característiques de les informacions sobre trànsit i seguretat viària segons els gèneres informatius

Font: Elaboració pròpia a partir de Broadcaster (2006).

entre l'habitual i l'excepcional, el previsible i l'imprevisible, la mobilitat obligada i la d'oci, i també característiques vinculades amb l'actualització constant o la periodicitat i durada no prefixada de la informació. Aquí destaca el protagonisme de la notícia i la crònica d'última hora, tant a la ràdio com als mitjans digitals, per explicar les novetats en la situació del trànsit, i de les informacions amb previsions, a llarg i mitjà termini i en casos de situacions excepcionals predictibles, per a la premsa i la televisió. Guanya també presència la infografia, un recurs òptim per explicar l'evolució dels fets de manera visual, sintètica i comprensible, però que, ben elaborada i especialment en un entorn virtual, podria suportar perfectament tot el pes informatiu per ella mateixa.

L'estil de totes aquestes informacions ha d'estar marcat per atributs com la concisió, la precisió, la claredat i la brevetat que, s'ha explicat abans, casen a la perfecció amb els postulats teòrics que hi ha a la base de la informació sobre trànsit i seguretat viària. Han de ser informatives i capaces d'explicar sense confusions el que passa, com evoluciona el fet i quina previsió hi ha en relació amb algun assumpte determinat. I ho han de fer d'una manera pràctica, amb les necessitats del públic en ment. Cal fer, doncs, una correcta tria del vocabulari per construir un discurs comprensible i ajustat a la realitat. Però també estructurar-lo de manera que es pugui assimilar correctament. No sempre és així: s'abusa de les paraules poc concretes i es tendeix a jerarquitzar poc una informació que conté moltes dades en poc temps (SCT, 2005; Broadcaster, 2004). Per això, fonts, experts, tècnics i periodistes proposen unificar criteris i incloure altres dades com el temps de recorregut, rutes alternatives, previsions sobre possibles incidents, etc., per fer la informació més útil i interessant (Cuní, 2003; Broadcaster, 2004; Peinado, 2006). Des de les associacions de víctimes, s'hi introdueix un altre matis: la conscienciació cívica. Fruit d'aquesta inquietud, neix el decàleg per al tractament de la violència viària als mitjans de comunicació, elaborat de manera conjunta per l'associació Stop Accidentes, l'SCT i el Col·legi de Periodistes de Catalunya (Stop Accidentes, 2007).

6. El (fals) pes de les fonts institucionals

A l'hora de parlar sobre informació viària, és inevitable referir-se a les veus que, en algun moment, poden facilitar dades sobre aquesta matèria. El mapa de fonts que es pot dibuixar respecte a això (vegeu la taula 2) inclou tant els organismes, de naturalesa pública o privada, que serveixen material de producció pròpia, com persones (físiques i jurídiques) o associacions localitzades pel mateix mitjà de comunicació i que inclouen ciutadans en general i usuaris de la xarxa viària en particular (Broadcaster, 2006). Dins de les primeres, tenim les diverses institucions i cossos policials que s'ocupen de la mobilitat, que treballen normalment amb els seus propis mecanismes de producció, gestió i distribució d'informació sobre trànsit. Com

Fonts oficials	
Institucionals	Estatals: DGT
	Autonòmiques: SCT, DT
	Policials: Guàrdia Civil, Mossos d'Esquadra, Guàrdia Urbana i policies locals
	Govern: Ministeri de l'Interior i de Foment, Conselleria d'Interior i de Territori i Sostenibilitat, ajuntaments i diputacions
	Mèdiques: serveis d'emergències i hospitals
No institucionals	Concessionàries d'autopistes
	RACC
Fonts no oficials	
Associacions	De víctimes: Stop Accidentes, Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)...
	De mobilitat: Promoció del Transport Públic (PTP), Catalunya Camina
Altres	Experts en temes de mobilitat
	Testimonis

Taula 2. Mapa de fonts de la informació sobre trànsit i seguretat viària⁶

Font: Elaboració pròpia.

que es tracta d'organismes oficials, de reconegut prestigi, se les suposa mereixedores d'una elevada credibilitat. Si es tracta d'una organització pública, la seva informació pot ser requerida per tots els mitjans perquè assoleix la categoria de servei públic. Els exemples més paradigmàtics són les institucions com la Direcció General de Tráfico (DGT) a tot Espanya, el Servei Català de Trànsit (SCT) a Catalunya i la Direcció de Tráfico (DT) del País Basc: totes tres disposen de centres de control de trànsit que arpleguen la informació que els cossos de seguretat (Guàrdia Civil, Mossos d'Esquadra i Ertzaintza) obtenen sobre mobilitat, la completen amb la seva pròpia, la gestionen i difonen públicament. En aquesta categoria de fonts oficials també podem incloure les policies abans esmentades més les de caràcter local, i també els bombers o els equips d'assistència sanitària o mèdica del tipus Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM) català o Servicio de Asistencia Municipal de Urgencia y Rescate (SAMUR) de Madrid. En definitiva, aquells actors que, per la seva feina, poden facilitar informació sobre afectacions viàries, característiques dels accidents, estat de les víctimes o causes dels sinistres.

Bona part d'aquestes institucions, a més, generen un conjunt d'activitats preventives (jornades, congressos, campanyes sancionadores, etc.) i de material estadístic, informes tècnics o documents legislatius i normatius que també constitueixen una excel·lent matèria primera per elaborar informació sobre seguretat viària. Per això, també és necessari afegir en aquest bloc de fonts informatives un organisme

com el RACC: tot i que no disposa d'un sistema propi de recollida de dades sobre trànsit (més enllà del que puguin facilitar-li els seus socis i el seu sistema de grues), sí que té capacitat de confeccionar estudis tècnics i estadístiques que difon públicament i que són considerats referencials, com passa per exemple amb el programa EuroRAP,⁷ sobre sinistralitat a la xarxa viària.

De fet, per confeccionar la seva informació sobre mobilitat diària, el RACC no només consulta altres fonts oficials, tipus SCT, sinó també veus que pertanyen al segon bloc d'informadors citats al començament d'aquest epígraf (Gallart, 1996). Això acaba configurant tot un ecosistema format per persones físiques o jurídiques (un testimoni d'un accident, un expert provinent del món universitari...), associacions diverses (de víctimes d'accidents de trànsit, de foment del transport públic, etc.), comerços (benzineres a peu de carretera) i, en general, qualsevol individu o col·lectivitat que treballi en una feina que tingui contacte amb el món de la mobilitat o bé pugui aportar la seva experiència concreta al voltant d'un succés, ja sigui perquè l'ha viscut, l'ha presenciada o en coneix les víctimes, per posar un exemple. La casuística pot ser molt variada, però el cas més paradigmàtic és el del testimoni, el de l'afectat (per un accident o una retenció) que aporta la seva visió particular del que ha passat més enllà del que pugui afirmar la font oficial sobre el fet. La principal aportació d'aquestes veus és que ajuden a trencar amb la tradicional dependència dels periodistes envers les fonts oficials, una de les principals senyes d'identitat del periodisme especialitzat (Quesada, 1998). El servei viari de Catalunya Informació va decidir incorporar aquesta filosofia a les seves rutines quan, al setembre de 2010, va ampliar-lo amb la informació que poguessin aportar els oients des dels punts conflictius de les principals vies catalanes a través del correu electrònic, el telèfon o via SMS. Com expliquen al web corporatiu de l'emissora, l'objectiu és facilitar informació sobre el trànsit en aquelles zones de la xarxa viària on no hi ha càmeres de vigilància i que, per tant, quedaria fora de l'abast de la seva font oficial principal.⁸ No és un sistema nou, ja que la BBC britànica també ha optat per la fórmula d'incorporar la informació dels oients, més concretament a través del seu servei «Report an incident».⁹ Amb la irrupció de les xarxes socials, per definició ubiqües i participatives, aquesta possibilitat es multiplica exponencialment, cosa que implica una nova realitat que el periodista de trànsit ha de saber gestionar. A continuació, abordem aquest aspecte que s'acaba d'anunciar en el marc del conjunt de canvis que l'element digital ha introduït en el món de la comunicació.

7. El periodista de trànsit davant el repte digital

En els últims vint anys, l'ecosistema comunicatiu ha experimentat una immensa mutació, encara en marxa, provocada per la irrupció de l'element digital. Els processos de digitalització de la informació i la posterior convergència han modificat

bona part de les esferes tecnològiques, empresarials, professionals i editorials dels mitjans de manera que eines, espais, mètodes i llenguatges que abans convivien distanciats ara tendeixen a confluïr (Salaverría, García-Avilés i Masip, 2010). Els periodistes es tornen més polivalents (Micó, 2006) al mateix temps que aprenen a relacionar-se amb un públic cada cop més actiu i present en l'experiència informativa. Paral·lelament, les empreses periodístiques exploren tímidament un nou model de negoci amb la intenció d'explotar de manera plena les potencialitats d'aquest nou escenari comunicatiu encara en transformació (Casero, 2010b), on irrompen dos elements que es presenten interrelacionats i que expandeixen la noció de *servei*: l'entorn mòbil i les xarxes socials. Aquest panorama en constant mutació també afecta els periodistes especialitzats en trànsit i seguretat viària, tant els que exerceixen la seva feina en l'interior d'empreses periodístiques com els que ho fan de l'interior d'institucions centrades a gestionar la mobilitat.

Parlem d'*entorn mòbil* per referir-nos a continguts i mitjans que es poden consultar en qualsevol lloc i moment a través de dispositius que tenen la virtut d'accelerar els processos de captació, elaboració i difusió informativa al mateix temps que faciliten la participació de l'usuari (Cebrián Herreros i Flores Vivar, 2011). El context mòbil es defineix per la seva elevada accessibilitat, ubiqüitat i personalització (Aguado i Martínez, 2008). Tradicionalment lligats a l'oci i l'entreteniment, és la capacitat d'integrar Internet que tenen aquests terminals el que propicia la seva funció informativa (Canavilhas, 2009) que, al seu torn, es modela a partir de la intervenció del públic que consumeix la informació. La noció *mòbil 2.0* respon a aquest patró perquè representa el punt d'unió entre el paradigma de la mobilitat i el de la participació a través de les eines del web 2.0, entre les quals podem destacar els *mitjans de comunicació social (social media)* (Aguado i Martínez, 2008; Pardo, Brandt i Puerta, 2008). Goggin (2011) recorda que el caràcter tecnològicament interactiu de la Xarxa facilita que el públic pugui crear de manera ràpida i senzilla, mentre fan el seu dia a dia, continguts que poden ser ràpidament distribuïts a través de les xarxes socials. El *contingut generat per l'usuari (user generated content)* al·ludeix a aquest procés en què qualsevol persona pot contribuir amb les seves aportacions al procés informatiu (Hermida i Thurman, 2008). Determinar en quina mesura aquest nou context transforma el paper del periodista de trànsit només es pot fer a través d'aproximacions, donada l'escassetat de propostes acadèmiques que s'ocupen d'aquesta especialització des del punt de vista de la digitalització. Però sí que es poden detectar unes tendències a tenir en compte que aquest professional especialitzat ha d'aprendre a gestionar de cara al futur. Són les següents, plantejades no tant com una realitat sinó com una possibilitat a tenir en compte pels professionals que treballen en trànsit, com a periodistes de mitjans o a les institucions:

— Des del punt de vista de la producció de la informació, la participació de l'usuari altera el mapa de fonts per donar més protagonisme al conductor, al viantant o a l'expert que està en disposició de generar continguts noticiables. Això

demana un esforç suplementari al periodista de trànsit per localitzar noves fonts i verificar-les adequadament. Per contra, per al professional que treballa a les institucions que gestionen la mobilitat pot arribar a representar una amenaça, ja que es tracta d'una posició alternativa a l'oficial i, per tant, perden capacitat de control del flux informatiu. Hi ha més veus, cosa que implica més missatges i més versions. El repte és com integrar-ho en la informació resultant. Això és especialment rellevant en casos de grans emergències, en els primers moments, quan hi ha confusió i pocs periodistes sobre el terreny.

— L'entorn digital propicia uns continguts més personalitzats i actualitzats: teòricament és possible i existeix la tecnologia perquè sigui així. Utilitats com la geolocalització permeten adaptar la informació al context de consum, cosa que, portada al terreny del trànsit, multiplica exponencialment la seva utilitat. La ubiqüitat i accessibilitat dels dispositius mòbils no només afavoreix l'última hora sinó també la producció informativa contínua. La possibilitat que el conductor/vianant participi en aquest discurs fragmentat però constant en el temps acosta el trànsit al denominat *ambient journalism* (Hermida, 2010). Encaixa amb les característiques de la mobilitat, ja que el trànsit és un fenomen en constant canvi i obert als fets inesperats, com els accidents. Van en aquest sentit aplicacions com Waze, que informa sobre retencions de trànsit a partir de les dades proporcionades per altres conductors per després proposar rutes alternatives a les congestions detectades.

— El que s'ha explicat anteriorment obliga a canviar la jerarquització de les dades que es poden presentar en funció del gustos de l'audiència. En els mitjans tradicionals, el temps i l'espai obligaven a fer una selecció informativa en funció del que el periodista considerés més significatiu. En un entorn digital mòbil on l'usuari pot estar en qualsevol lloc, aquesta jerarquia no és útil: la informació pertinent serà aquella que encaixi amb les seves necessitats concretes. La capacitat d'emmagatzematge de la Xarxa facilita augmentar el volum d'informació a disposició de l'usuari. És vital, doncs, millorar la hipertextualitat d'aquestes propostes, encara força embrionària en entorns mòbils, per permetre la màxima personalització dels continguts i una navegació satisfactòria (Canavilhas i Cavallari, 2011).

— Des del punt de vista de l'estil i l'expressió, ara més que mai és necessària una informació clara, intel·ligible, sintètica i directa. Sobretot perquè està en disposició d'arribar quan ja s'està en marxa en forma de múltiples missatges que informen dels progressius canvis en l'estat del trànsit. En aquest estadi, no seria sobrer valorar la incorporació d'altres recursos com la fotografia i petits vídeos que ajudin a la correcta comprensió del que està passant.

A partir del que s'ha explicat, és fàcilment deduïble que la transformació a *priori* més significativa té a veure amb la informació que es consumeix just abans de circular i, especialment, quan s'està circulant. Si fins ara només la ràdio satisfieia aquesta necessitat per motius evidents, avui qualsevol mitjà amb presència a Internet que distribueixi la seva informació a través dels dispositius mòbils i les xarxes socials pot assumir aquesta funció.

8. Conclusions

La informació especialitzada en trànsit i seguretat viària no ha gaudit d'una excessiva atenció acadèmica malgrat ser una de les pedres angulars del denominat *periodisme de servei*. La seva centralitat descansa en la seva utilitat, ja que és precisament aquesta voluntat la que converteix aquests continguts en eines fonamentals en el dia a dia del ciutadà, conductor, vianant o usuari del transport públic. Poques propostes, especialitzades o no, poden dir el mateix. El que sí que és cert és que la seva irrupció i posterior evolució estan íntimament lligades al fet tecnològic, de manera que no va ser fins que va aparèixer la tecnologia adequada per produir, gestionar, distribuir i consumir aquesta informació que va assolir una presència regular als mitjans. L'entorn digital, per les seves característiques, i especialment el creixent protagonisme de l'element mòbil i les xarxes socials representen una oportunitat única per a la informació de trànsit i també per al periodisme de servei en general. Les possibilitats que l'accessibilitat, la ubiqüitat, la personalització i la relació amb l'audiència hi brinden expandeixen la noció d'*utilitat*, abans limitada per l'espai i el temps, i situen el consumidor en el centre del procés: la informació només és útil si s'ajusta al context d'ús que marca l'usuari, que a més està en constant canvi. Això és especialment cert en el trànsit, variable per naturalesa. Aprofitar aquesta oportunitat és la feina pendent de fonts, mitjans i periodistes especialitzats. ■

Notes

- [1]** Adreça de correspondència: Sonia González. Departament de Ciències de la Comunicació, Universitat Jaume I. Av. Vicent Sos Baynat, s/n. E-12071, Castelló de la Plana, UE.
- [2]** Aquest article forma part del projecte d'investigació P1-1B2010-53, dirigit, com a investigador principal, pel doctor Andreu Casero Ripollés (Universitat Jaume I) i finançat per la Fundació Caixa Castelló - Bancaixa i la Universitat Jaume I.
- [3]** Aquest és el cas del principal expert en aquest àmbit existent a Espanya, el doctor Luis Montoro, catedràtic en seguretat viària de la Universitat de València i psicòleg de formació. Assenyalarem també la producció acadèmica de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), que ha tractat la mobilitat en diversos projectes de final de carrera i tesines de màster, tot i que no des del punt de vista de la informació periodística especialitzada sinó de la informació final a l'usuari.
- [4]** S'han consultat a la base de dades Teseo els epígrafs «información de tráfico y seguridad vial», «Información especializada» i «información de servicio» sense trobar cap proposta que tractés el trànsit com a informació especialitzada en servei. La mateixa recerca s'ha fet a la base de dades Tesis en Xarxa.
- [5]** Es tracta del magazín de tarda *Divendres*, que al setembre de 2010, quan el Servei Català de Trànsit (SCT) celebrava el desè aniversari de la seva creació, va dedicar un espai a recordar la feina dels periodistes de Televisió de Catalunya que s'havien encarregat de la informació sobre trànsit i seguretat viària des dels seus inicis. Es pot veure a <http://www.tv3.cat/videos/3095990>.
- [6]** No es tracta d'una llista exhaustiva sinó aproximada. En tot cas, no inclou aquelles fonts oficials relacionades amb la mobilitat amb autobús, ferrocarril, marítima i aèria, tipus Aena o TransMet, ja que s'escapen de les coordenades que delimita el trànsit per carretera i autopista. Sí que s'inclouen a la part d'associacions, com a fonts no oficials, entitats que promouen el debat sobre mobilitat en un sentit ampli, perquè la circulació per carretera en forma part.
- [7]** L'EuroRAP és una organització internacional amb seu a Brussel·les formada per organitzacions automobilístiques, responsables de seguretat viària, autoritats de carreteres nacionals i regionals i experts que participen en el Programa Europeu de Valoració de Carreteres. L'EuroRAP se centra en com fer que la xarxa viària sigui més segura. Cada any elabora un estudi i un mapa de risc per detectar-ne els trams on el risc d'accident és més elevat.
- [8]** <http://www.catradio.cat/noticia/3049/Servei-viari#>.
- [9]** <http://www.bbc.co.uk/travelnews/report>.

Bibliografia

- ACESA (2001). «Ona Pista, el nuevo servicio de radio de Acesa y Ona Música» [en línia]. <<http://www.autopistas.com/site/salaPrensa.php>> [Consulta: 3 agost 2010].
- AGUADO, J. M.; MARTÍNEZ, I. J. (2008). «La cuarta pantalla: industrias culturales y contenido móvil». A: AGUADO, J. M.; MARTÍNEZ, I. J. (coord.). *Sociedad móvil: Tecnología, identidad y cultura*. Madrid: Biblioteca Nueva, p. 187-220.
- ARMENTIA, J. I. [et al.] (2002). *El diario de servicios en España*. Oviedo: Septem.
- ARMENTIA, J. I.; CAMINOS, J. M. (2003). «Los formatos de lectura rápida como seña de identidad visual del diario de servicios». *Doxa Comunicación: Revista Interdisciplinar de Estudios de Comunicación y Ciencias Sociales* (Madrid), núm. 1, p.11-33.
- BERTALANFFY, L. V. (1968). *General system theory*. Nova York: George Baziller.
- BORRAT, H. (1993). «Hacia una teoría de la especialización periodística». *Anàlisi* [Bellaterra], núm. 15, p. 79-84.
- BROADCASTER (2004). *Estudi sobre la informació del trànsit*. Barcelona: Consultora Broadcaster.
- (2006). *Manual de la informació del trànsit*. Barcelona: Consultora Broadcaster. [Document inèdit]
- CANAVALHAS, J. (2009). «Contenidos informativos para móviles: estudio de aplicaciones para iPhone». *Revista Textual & Visual Media* (Madrid), núm. 2, p. 61-80.

SONIA GONZÁLEZ MOLINA

- CANAVILHAS, J.; CAVALLARI, D. (2011). «Jornalismo para plataformas móveis de 2008 a 2011: da autonomia à emancipação». *Libero* (São Paulo), vol. 14, núm. 28 (desembre), p. 53-66.
- CARAT (2005). *Estudi sobre tendències a nivell internacional en campanyes de publicitat sobre trànsit i seguretat viària*. Barcelona: Carat.
- CASERO, A. (2010a). «El despertar del público?: comunicación política, ciudadanía y web 2.0». A: MARTÍN VICENTE, M.; ROTHBERG, D. (ed.). *Meios de comunicação e cidadania*. São Paulo: Cultura Acadêmica, p. 107-22.
- (2010b). «Prensa en internet: nuevos modelos de negocio en el escenario de la convergencia». *El Profesional de la Información* [Barcelona], vol. 19, núm. 6 (novembre-desembre), p. 595-601.
- CEBRIÁN HERREROS, M.; FLORES VIVAR, J. (2011). *Periodismo en la telefonía móvil*. Madrid: Fragua.
- CONTE, R. (2005). «La información al usuario: implicaciones sobre seguridad vial». Comunicació presentada al II Congrés de Seguretat Viària (Múrcia, del 22 al 25 de novembre).
- CUNÍ, J. (2003). «Característiques i funcionalitat de la informació viària». A: SCT. *II Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit: Barcelona, 25-27 de novembre de 2002*. Barcelona: SCT, p. 393-400.
- DAHLGREN, P. (2006). «Doing citizenship. The cultural origins of civic agency in the public sphere». *European Journal of Cultural Studies* [Londres], vol. 9, núm. 3, p. 267-286.
- DELORT, J. (2005). «Cloenda de la Jornada». A: SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT (SCT). *Jornada Tècnica sobre la Informació Viària: Barcelona, 1 de desembre de 2004*. Barcelona: SCT. (CD-Rom)
- DIEZHANDINO, P. (1994). *Periodismo de servicio*. Barcelona: Bosch.
- EIDE, M.; KNIGHT, G. (1999). «Public/private service. Service journalism and the problems of everyday life». *European Journal of Communication* [Londres], vol. 14, núm. 4 (desembre), p. 525-547.
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (ECMT) (1995). *Road transport informatics: Institutional and legal issues*. Paris: ECMT.
- FERNÁNDEZ, F. (1992). «Información al usuario». A: CONGRESO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL. *Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial (Ponencias)*. Madrid: Ministerio del Interior. Secretaría General Técnica, p. 89-95.
- FERNÁNDEZ DEL MORAL, J. (1983). *Modelos de comunicación científica para una información periodística especializada*. Madrid: Dossat.
- (1997). «La especialización como nexo necesario entre ciencia y sociedad». A: ESTEVE, F. (coord.). *Estudios sobre información periodística especializada*. València: Fundación Universitaria San Pablo CEU, p. 7-16.
- FERNÁNDEZ DEL MORAL, J.; ESTEVE RAMÍREZ, F. (1993). *Fundamentos de la información periodística especializada*. Madrid: Síntesis.
- FONTCUBERTA, M. de (1997). «Propuestas sistémicas para el análisis y producción de información periodística especializada». A: ESTEVE, F. (coord.). *Estudios sobre información periodística especializada*. València: Fundación Universitaria San Pablo CEU, p. 17-23.
- GALLART, I. (1996). «Periodistes sempre atents a la carretera». *Capçalera* [Barcelona], núm. 71, p. 18-20.
- GALLEGO, J. (2003). *Información de sociedad: del suceso a la calidad de vida*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona. Servei de Publicacions.
- GOGGIN, G. (2011). *Global mobile media*. Nova York: Routledge.
- HABERMAS, J. (1994). *Historia y crítica de la opinión pública*. Mèxic; Barcelona: Gustavo Gili.
- HANUSCH, F. (2012). «Broadening the focus». *Journalism Practice* [Londres], vol. 6, núm. 1 (gener), p. 2-11.
- HERMIDA, A. (2010). «Twittering the news». *Journalism Practice* [Londres], vol. 4, núm. 3 (juliol), p. 297-308.
- HERMIDA, A.; THURMAN, N. (2008). «A clash of cultures. The integration of user-generated content within professional journalistic framework at British newspaper websites». *Journalism Practice* [Londres], vol. 3, núm. 3 (setembre), p. 343-356.
- INFOPRESS (2005). *Estudi sobre l'impacte mediàtic de les actuacions comunicatives*. Barcelona: Infopress.
- LEMERT, J. B. (1983). *Después de todo... ¿puede la comunicación masiva cambiar la opinión pública?* Mèxic: Publigráficos.
- LIEBERMAN, T. (1994). «Whatever happened to consumer reporting?». *Columbia Journalism Review* [Nova York], vol. 33, núm. 1 (maig), p. 34-40.
- MANNING, P. (2001). *News and news sources*. Londres: Sage.

UNA APROXIMACIÓ TEÒRICA AL PERIODISME DE SERVEI

- METRASEIS (2005). *Estudi de percepció del SCT per part de la ciutadania*. Barcelona: Metraseis.
- METZLER, K. (1986). *Newsgathering*. 2a ed. Nova Jersey: Prentice-Hall.
- MEYER, P. (1993). *Periodismo de precisión: Nuevas fronteras para la investigación periodística*. Barcelona: Bosch.
- MICÓ, J. L. (2006). *Periodisme a la xarxa: Llenguatge nou d'un ofici vell*. Vic: Eumo. (Media TK)
- PARDO, H.; BRANDT, J.; PUERTA, J. P. (2008). «Mobile Web 2.0. Marco teórico y tendencias de desarrollo en la industria de la comunicación móvil». Ponència presentada al V Colòquio Brasil-Espanha de Ciències da Comunicação (Brasília, del 28 al 30 d'agost).
- PEINADO, M. (2006). *Informació del trànsit i del transport públic. Informació servei?* Barcelona: Institut d'Educació Continua (IDEC): Fundació Politècnica de Catalunya (UPC). [Monografia presentada al postgrau de planificació i gestió de la mobilitat]
- QUESADA, M. (1998). *Periodismo especializado*. Madrid: Ediciones Internacionales Universitarias.
- RIU, A.; MANSO, V. (2005). «L'aportació dels col·laboradors i altres agents en l'educació per a la mobilitat segura». A: SCT. *III Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit: Barcelona, 4 i 5 de novembre de 2004*. Barcelona: SCT, p. 25-35.
- SALAVERRÍA, R.; GARCÍA-ÁVILÉS, J. A.; MASIP, P. (2010). «Concepto de convergencia periodística». A: LÓPEZ GARCÍA, X.; PEREIRA FARIÑA, X. *Convergencia digital: Reconfiguración de los medios de comunicación en España*. Santiago de Compostela: Servicio Editorial de la Universidad de Santiago de Compostela, p. 41-64.
- SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT (SCT) (2005). *Jornada Tècnica sobre la Informació Viària: Barcelona, 1 de desembre de 2004*. Barcelona: SCT. [CD-Rom]
- STOP ACCIDENTES (2007). *Decàleg pel tractament de la informació de la violència vial als mitjans de comunicació*. Barcelona: Stop Accidentes.
- TERMCAT (2000). *Diccionari de trànsit*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana.
- TUÑÓN, A. (1993). «L'especialització en periodisme: un canvi de paradigma». *Anàlisi* [Bellaterra], núm. 15, p. 85-98.