

• Revista de Prensa •
Del 17/02/2020 al 18/02/2020



ÍNDICE

#	Fecha	Medio	Titular	Tipo
---	-------	-------	---------	------

NOTICIAS DE CNAE

1	17/02/2020	EM	El Centro Municipal Tierra Charra celebrará una jornada sobre seguridad vial dirigida a las personas mayores	Digital
---	------------	----	--	---------

SECTOR

2	18/02/2020	ABC	Así son y funcionan los radares anti-frenazo de la DGT	Digital
3	18/02/2020	La Vanguardia	12 motivos por los que pueden inmovilizar tu coche	Digital
4	17/02/2020	El Economista	DGT premiará con dos puntos del carné a los conductores que realicen cursos de "conducción segura"	Digital
5	17/02/2020	Periodistadigital.com	DGT: multa de 200 euros y 3 puntos por ir de listo y coger el volante con una sola mano	Digital
6	17/02/2020	Diario Información	¿Cómo conducir cuando hay niebla y qué luces hay que poner?	Digital
7	17/02/2020	La Verdad	Con las drogas al volante La Verdad	Digital

El Centro Municipal Tierra Charra celebrará una jornada sobre seguridad vial dirigida a las personas mayores

Redacción EM • [original](#)

[Atrás](#)

Esta actividad pretende establecer un debate sobre las necesidades y los retos a los que se enfrentan las personas mayores en su movilidad además de fomentar la educación y la formación vial para este colectivo

El Centro Municipal de Mayores Tierra Charra acogerá el próximo 27 de febrero una jornada sobre seguridad vial dirigida a las personas mayores de 65 años, uno de los sectores de población que más crecimiento ha experimentado en los últimos tiempos. Muchas de las personas pertenecientes al mismo siguen conduciendo y todas, en cualquier caso, forman parte de la movilidad urbana como peatones.

Por este motivo, la Fundación CNAE para la seguridad vial y la movilidad urbana y la Asociación Provincial de Autoescuelas de Salamanca, con la colaboración del Ayuntamiento de Salamanca, la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil y la Policía Local, han impulsado esta iniciativa que pretende establecer un debate sobre las necesidades y los retos a los que se enfrentan las personas mayores en su movilidad. Asimismo, fomentar la educación y la formación vial para este colectivo y potenciar su movilidad segura y su autonomía vial.

El alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo, participará en la inauguración de esta jornada junto al presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas, Luis Roderó, y el director de la Fundación CNAE, Javier Llamazares, antes de dar paso a la primera mesa redonda en la que se debatirá sobre los retos y las necesidades que los cambios demográficos representan para la seguridad vial y cómo promover una movilidad segura en las personas mayores.

La jornada también incluye un taller de reciclaje de conocimientos para conductores mayores. A través de este taller se tratarán, en primer lugar, aquellas normas y señales de circulación en las que suele haber más dudas y se darán algunos consejos prácticos sobre seguridad vial. De igual modo, se impartirán también algunas nociones básicas sobre primeros auxilios en accidentes de tráfico.

INCRIPCIONES

Hoy lunes, día 17 de febrero, se abre oficialmente el plazo para inscribirse en esta actividad. Desde esta fecha, hasta el 21 de febrero, todas las personas mayores de 65 años que deseen asistir y participar en esta jornada deberán formalizar su solicitud en los centros municipales de mayores Juan de la Fuente (calle Juan de la Fuente, 1) y Tierra Charra (avenida de Los Cedros, 45). También podrán hacerlo vía online a través de la [página web de la Fundación CNAE](#).

PROGRAMA

A las 9.45 horas dará comienzo la mesa inaugural de la jornada, en la que participarán el alcalde de Salamanca, Carlos García Carbayo; el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Salamanca, Luis Roderó Jiménez; y el director de la Fundación CNAE, Javier Llamazares Robles.

A continuación, tendrá lugar una mesa redonda sobre los retos para la seguridad vial de las personas mayores moderada por Isabel Macías Tello, concejala de Mayores del Ayuntamiento de Salamanca, y en la que participarán el jefe provincial de Tráfico de Salamanca, Miguel Moreno Sánchez; el jefe de la Policía Local de Salamanca, José Manuel Fernández Fernández; y el teniente jefe de la Guardia Civil del Destacamento de Ciudad Rodrigo, Juan Ramón María Marcos.

Medio	EM	Fecha	17/02/2020
Soporte	Prensa Digital	País	España
U. únicos	229	V. Comunicación	554 EUR (627 USD)
Pág. vistas	1147	V. Publicitario	178 EUR (201 USD)

http://epservices.eprensa.com/cgi-bin/view_digital_media.cgi?subclient_id=4891&comps_id=239692633

Por último, se impartirá un taller de reciclaje de conocimientos para conductores mayores, a cargo del responsable de formación de la Fundación CNAE junto con un representante del Área de Salud Pública del Ayuntamiento de Salamanca.

Así son y funcionan los radares anti-frenazo de la DGT La velocidad inadecuada o excesiva es factor concurrente en uno de cada tres accidentes mortales en las carreteras españolas

ABC Motor • original

La [Dirección General de Tráfico](#) (DGT) lucha cada día para reducir los excesos de velocidad y los accidentes de tráfico provocados por esta **infracción contra la seguridad vial**. Por este motivo, está probando en Navarra los nuevos radares anti-frenazo, un tipo de cinemómetros que nace ante la necesidad de frenar el comportamiento de los conductores en carretera ya que son muchos los que reducen la velocidad cuando saben dónde están localizados los [radares en cascada](#) y, **tras pasarlos, vuelven a acelerar**.

Desde [Pyramid Consulting](#) explican este «procedimiento»: «En lugar de colocar el dispositivo después del radar fijo, se coloca unos metros antes del punto de control. De esta manera, el radar registrará la velocidad real a la que circula un vehículo, **sin que haya frenado previamente** para adecuarse a las indicaciones de la vía».

Este nuevo tipo de radar se une a los más de mil operativos que tiene la DGT para **vigilar la velocidad en las carreteras**, repartidos en autopistas, autovías y carreteras convencionales. En total, tiene controlados como peligrosos en torno a 1.500 tramos, lo que significa un total de alrededor de 25.000 kilómetros de nuestra red de carreteras. Más de cerca, se trata de cerca de 600 radares fijos, 62 de tramo, más de 500 móviles -que van cambiando de ubicación-, 60 velolaser y 12 Pegasus.

Concretamente, **en función de su colocación**, estos son los distintos tipos de cinemómetros:

-Pórticos: Estos equipos suelen ser radares propiamente dichos: una antena emite una señal, esta «rebota» contra el vehículo en movimiento y regresa a la antena. La variación producida en la frecuencia de la onda permite al radar calcular la velocidad del vehículo en ese instante. Son equipos automáticos, no precisan operador.

-Postes: En su mayoría son del tipo radar, pero también los hay del tipo láser. Ubicados en el lateral de la vía.

-Cabinas laterales: Pueden ser radares y cinemómetros láser. Estos últimos «disparan» varios haces de luz transversales a la calzada. Cuando un vehículo en movimiento los interrumpe, el dispositivo calcula su velocidad. Ambas tecnologías pueden controlar varios carriles en un mismo sentido de la circulación.

-Vehículos: Instalados en vehículos patrulla, son operados por agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de las policías locales, y pueden ser utilizados tanto en estático como en movimiento.

-Trípode: Situados en el margen la vía y operado por agentes.

-De tramo: Constan de dos o más cámaras de visión artificial con sincronismo horario. Situadas en ambos extremos de un tramo de carretera de varios kilómetros, reconocen las matrículas de cada vehículo al principio y fin del tramo y calculan su velocidad media, sancionando a los que superan el límite de tramo. Este tipo de radares registran velocidades medias mantenidas, no puntuales. Desde 2015 también operan en carreteras secundarias. Actualmente hay 62 radares de tramo operativos.

-Pegasus: Doce helicópteros equipados con el radar «Pegasus» vigilarán este verano las carreteras desde el aire, en coordinación con los Centros de Gestión y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. El año pasado, los helicópteros de la DGT realizaron 3.370 horas de vuelo de vigilancia, controlaron a 67.400 vehículos y detectaron cerca de 20.000 infracciones, las más frecuentes fueron los excesos de velocidad, pisar marcas longitudinales continuas y no mantener la distancia de seguridad entre vehículos. Respecto a las denuncias

por velocidad, la máxima captada por un Pegasus fue a 263 km/h. En todo el año, 120 vehículos fueron detectados circulando por encima de 200 km/h.

Así son y funcionan los radares anti-frenazo de la DGT es un contenido original de ABC.es



12 motivos por los que pueden inmovilizar tu coche

Redacción • original



La seguridad vial depende en gran medida de nuestras acciones (istockphoto)

La seguridad vial depende en gran medida de nuestras acciones. Según la Dirección General de Tráfico (DGT) las principales **infracciones** que motivan más pérdidas de puntos son el exceso de velocidad, no llevar puesto el cinturón, el uso del teléfono móvil y el consumo de alcohol.

Conducir implica un alto grado de concentración. Un despiste o una imprudencia al volante puede tener consecuencias fatales que pongan en riesgo tu seguridad y la del resto de usuarios de la vía.

Más allá de sanciones económicas o de retirada de puntos, en función del tipo de infracción y del riesgo que suponga para la circulación, **los agentes de tráfico pueden proceder a inmovilizar** tu vehículo, algo que en la mayoría de los casos arruinará tu jornada, más si vas con prisas o si estás de viaje. Por eso, es importante que hagas una revisión y una planificación de todo lo que debes llevar en el coche y lo que no puedes hacer una vez hayas iniciado la marcha.



Un cepo en la rueda inmoviliza el vehículo de tal modo que no puede circular (MarioGuti / Getty Images/iStockphoto)

Las principales infracciones que motivan más pérdidas de puntos son el exceso de velocidad, no llevar puesto el cinturón, el uso del teléfono móvil y el consumo de alcohol

El artículo 104 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial enumera las siguientes doce infracciones que conllevarán la inmovilización del vehículo en cuestión.

Permiso de circulación

El primer caso hace referencia a circular con un vehículo que no cuente con autorización administrativa. Sea el motivo que sea, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación, si los agentes de tráfico te paran sin esta documentación lo más probable es que inmovilicen tu coche.

Seguro obligatorio



Una de las primeras obligaciones que acarrea comprar un coche es la de contratar un seguro (Ivan Bajic / Getty Images)

Una de las primeras obligaciones que acarrea comprar un coche es la de contratar un seguro. Por ley, debes adquirir uno que cubra la responsabilidad civil del conductor, es decir, un seguro a terceros que indemnice a las víctimas en caso de accidente. Circular sin el seguro obligatorio da permiso a la policía a inmovilizar tu vehículo.

Riesgo seguridad vial

También se dará el caso si el vehículo presenta deficiencias que constituyen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

Superar niveles de gases, humos y ruido

La inmovilización puede darse también si el vehículo emite unos niveles de ruido, gases o humos superior a los que están permitidos reglamentariamente. Atención con la nueva **normativa de circulación** que han impuesto algunas ciudades para delimitar en los centros urbanos Zonas de Bajas Emisiones y así restringir el acceso de los vehículos que más humos

emiten.

La inmovilización puede darse también si el vehículo emite unos niveles de ruido, gases o humos superior a los que están permitidos reglamentariamente (Sergiy Serdyuk - iStockphoto)

Inhibidores

Si el vehículo está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y de los medios de control a través de captación de imágenes.

La inmovilización puede darse también si el vehículo emite unos niveles de ruido, gases o humos superior a los que están permitidos reglamentariamente

No llevar casco o SRI

Cuando el conductor o el pasajero no hacen uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio.

Alcoholemia

El conductor se niega a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas en el organismo o éstas arrojan un resultado positivo y no hay posibilidad de disponer de un conductor alternativo.

Pueden inmovilizar tu vehículo si el conductor o el pasajero no hacen uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio (SbytovaMN / Getty Images/iStockphoto)

Estacionamiento

Carecer del título que habilita el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceder la autorización concedida.

Superar el número de pasajeros

Cuando se produce una ocupación excesiva del vehículo que supone aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.

No tener el permiso adecuado

El conductor está al volante de un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.

Manipulación control del coche

Si existen indicios racionales que ponen de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control del vehículo.

El conductor se niega a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas en el organismo o éstas arrojan un resultado positivo y no hay posibilidad de disponer de un conductor alternativo (Mané Espinosa)

Superar el tiempo de conducción

En el caso de los conductores profesionales, incumplir los tiempos de conducción y descanso en un 50% de los tiempos establecidos en el reglamento general de circulación y en especial en el de transportes terrestres por carretera.

La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. En el caso de que finalmente se procediera a la retirada del vehículo para llevarlo en grúa a un depósito, los gastos correrán a cuenta de quien cometió la infracción. En su defecto, deberán asumírselos

el conductor habitual o el arrendatario, y a falta de éstos, el titular. Sólo quedarán exentos de abonarlos en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas.

DGT premiará con dos puntos del carné a los conductores que realicen cursos de "conducción segura"

original

- Durarán seis horas y tendrán un componente teórico y práctico
- Tráfico determinará el contenido y supervisará la calidad
- Se diferenciarán entre motos, coches y otros vehículos

Desde la DGT siempre han insistido que cuando se formase el nuevo Gobierno activarían los proyectos legales que han guardado estos últimos meses en el cajón. Entre las medidas que Pere Navarro pretende implantar es la reglamentación de los cursos de reciclaje de conductores, tanto de motos como de automóviles, que se premiarán con dos puntos con el fin de mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico. | [Carnet por puntos: cómo recuperar los puntos de la DGT.](#)

Hasta ahora, numerosas asociaciones, clubes de conductores, aseguradoras, marcas de coches, o empresas de renting entre otras organizaciones han venido ofreciendo cursos de "conducción segura" que han ganado prestigio con el tiempo.

La reforma de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial de 2015 pretende dotar dichos cursos de una entidad legal mediante reglamento y fomentarlos con el premio de dos puntos de saldo en el carné a aquellos conductores y motoristas que los reciban.



Curso de conducción de CEA.

Además, según se establece en el borrador de reforma de la Ley de Tráfico, **estos cursos deben ser una oportunidad para reciclar a los conductores** que, aunque no hayan cometidos infracciones graves, quieran mejorar su conducción y hacerla más segura.

Estos cursos no tienen nada que ver con los actuales cursos para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación"

Es preciso matizar que estos cursos no tienen nada que ver con los actuales cursos para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación" cuyo objetivo es incidir en el "comportamiento" de los conductores que, actualmente **sirven para recuperar 6 puntos que se aumentarán a 8** con la reforma de la ley. Estos cursos, sí son obligatorias si se han perdido todos los puntos del carné.



Curso de Audi.

En cambio, los cursos de "conducción segura" son totalmente voluntarios y su contenido será eminentemente prácticos, basados en técnicas de conducción, tanto de la moto como de los conductores de turismos. Hace unos meses, la DGT acordó con la patronal de fabricante de motos Anedoor algunas medidas para mejorar la seguridad de los motores, incluido cursos de conducción.



Curso de conducción de moto de Honda.

Dado que estos cursos ya son impartidos desde distintas organizaciones, la DGT pretende ordenar sus contenidos y, muy especialmente, su calidad. Por este motivo, matiza en el texto legal que la compensación de puntos por la superación de cursos de conducción segura **"no será efectiva" hasta que el sistema esté regulado y su funcionamiento permita su aplicación.**

Objeto. Los cursos de conducción segura tendrán como objeto formar a los conductores en

distintas técnicas orientadas a evitar accidentes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo. Así, caben cursos de conducción en condiciones extremas (nieve, lluvia, niebla, etc), en distintos tipos de firma, técnicas para una conducción más eficiente para consumir menos combustible y contaminar menos...

Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos (con especial incidencia en motos, pero también en tipo de automóviles como furgonetas, industriales, profesionales) y de entorno: conducción segura en carretera o en zona urbana.

El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica.

Igualmente se establecerán los mecanismos de **certificación y control** que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

Cursos de sensibilización

Además de regular estos cursos de "conducción segura", otro de los proyectos de Tráfico es modificar los actuales cursos de sensibilización. Además de aumentar de 6 a 8 los puntos que se recuperarán con la asistencia a este tipo de cursos, obligatorios si se han perdido todos los puntos del carné, la Dirección General tiene preparada una Orden Ministerial que los revisará el contenido, la duración y los requisitos para su actualización.



Autoescuela en Madrid anunciando cursos de recuperación de puntos.

Tras 15 años de vida de los cursos de recuperación de puntos, creados por ley en 2005, Pere Navarro, su creador, entiende que ha llegado el momento de una revisión. El fin es **dotar a los cursos de un contenido más práctico y participativo al aumentar la intervención del psicólogo-formador**, dirigido más específicamente a las carencias en seguridad vial de los asistentes a los mismos mediante la asignación de los perfiles en función de las infracciones cometidas y más actualizado incorporando o potenciando temas que se han manifestado en estos años muy relevantes para la seguridad vial.

DGT: multa de 200 euros y 3 puntos por ir de listo y coger el volante con una sola mano - Periodista Digital

VueltaRapidaGT • [original](#)

Por si teníamos poco encima, ahora la han tomado con los vagos y comodones. Y coger el volante con una sola mano e ir repanchingado, te puede salir por 200 euros de multa y 3 puntos, si te pillan la Guardia Civil en carretera. La Dirección General de Tráfico (DGT) lo explica de forma bastante ...

¿Cómo conducir cuando hay niebla y qué luces hay que poner?

informacion.es • original



Los alicantinos se han levantado esta mañana con una imagen muy poco habitual en la provincia: una densa capa de **niebla litoral** que **ha obligado a cancelar y desviar vuelos en el aeropuerto de Alicante-Elche** y que ha provocado que en muchos puntos de las carreteras **la visibilidad sea nula**. Ante esta situación muchos conductores se preguntan cómo conducir con este fenómeno meteorológico que **dificulta la circulación**.

En un día de niebla es importante tomar una serie de **medidas que garanticen la máxima seguridad** y que presentamos a continuación:

Luces

Encender **las luces y el piloto de niebla** es una de las medidas más importantes que debes tener en cuenta. No obstante, hay que tener en cuenta que se deben apagar una vez que se salga del tramo con niebla para no molestar al resto de conductores.



Distancia de seguridad

También resulta fundamental **aumentar la distancia de seguridad** dado que la niebla trae consigo humedad que empapa el asfalto y lo vuelve más deslizante. De esta forma, **evitarás un frenazo** en cadena con los riegos que ésto implica.

Asimismo, es aconsejable que mantengas la vista en las marcas y pintadas en el asfalto y en el resto de vehículos. De esta forma, y sin forzar la marcha, puedes tener una referencia a la hora de [circular con visibilidad reducida](#).

Velocidad

Para conducir de una forma cómoda y sin tomar riesgos resulta necesario, además, reducir **la velocidad de circulación**.

Consejo

Por último, si no te ves capaz de **conducir con niebla** y te pones muy nervioso al volante, lo mejor que puedes hacer es salir en el primer área de descanso o desvío que veas y esperar hasta que la nube se levante. Y es que al fenómeno que se está produciendo en la provincia de Alicante se le conoce como "**niebla litoral**" y desaparece a medida que avanza el día.

Con las drogas al volante

MANUEL MOLINA BOIX • original

Es un serio toque de atención. Otro más, por si no estuviera ya impregnado el ambiente colectivo de una sensación tan penosa. Y es que asusta saber que, en los controles aleatorios de tráfico realizados durante las fiestas navideñas, un cuarenta por ciento de los conductores había consumido drogas. Un porcentaje algo menor -pero igualmente significativo, pese a las recomendaciones- superaba los límites permitidos de alcohol para conducir. Tan contundente evidencia se añade a otra lamentable cuestión, al darse a conocer que casi la mitad de los muertos en accidentes de tráfico, durante el año pasado, habían tomado drogas, alcohol o una combinación de ambos. Esta fría exposición de cifras nos genera en el ánimo una fuerte dosis de pesimismo. Semejante desazón se vería probablemente aumentada, si conociésemos -aunque la suponemos- la edad media de los involucrados, que invita a contemplar el futuro desde una perspectiva poco halagüeña. Son datos incuestionables, de solvente fiabilidad por el hecho de recoger al azar un muestrario significativo de la población. Es lo que hay.

Nos encontramos frente a un complicado escenario, un desafío complejo de solventar, hasta el momento con escasos resultados positivos. Sabido es que de no cortarse de raíz una dinámica tan perversa, la que se basa en el poco afortunado eufemismo de 'yo controlo', en no pocos casos se cae en la adicción a sustancias perjudiciales para la salud individual y, por sus connotaciones, reflejada en el conjunto social. Junto a perseverar en los buenos propósitos, poniendo el acento en las medidas educativas para los más jóvenes, la prevención y continuar en la lucha contra el delito, resulta evidente que se requiere algo más, implicándose con el conjunto de la sociedad de una manera firme. Las advertencias, tenidas por sermones de aguafiestas, parecen encontrar poca receptividad en los destinatarios, a la vista del consumo tan creciente. Son consideradas un sonsonete más por los un tanto saturados ya de mensajes bienintencionados, junto a las resistencias difíciles de doblegar. Véase como ejemplo la permisividad y el descontrol en el consumo de alcohol entre los jóvenes, aunque algún optimista estudio reciente sostenga una mengua del botelleo entre las nuevas generaciones. Deben de habitar en otra galaxia, supongo.

Analizar el fondo del problema de las adicciones a sustancias, nos lleva a especular con generalizaciones tópicas sobre las condiciones sociales de los afectados. De sobra conocidas son las que apuntan, entre tantas otras, a las modas del momento, propiciadas por el relativamente fácil acceso al consumo. Y las actitudes de imitación favorecidas por circunstancias personales, laborales y económicas deficientes, con la falta de perspectivas vitales. O la soledad y el tedio, actual epidemia social, en una amalgama difusa de circunstancias individuales. Si nos adentramos en honduras, vemos que subyace -para caer en la tentación- una falta de amor propio en el sentido socrático de ocuparse de uno mismo. No en el aspecto narcisista de un individualismo irresponsable, exacerbado por la pretensión de triunfar sin esfuerzo, sino de cuidarse para poder ocuparse igualmente del prójimo con el que convivimos.

Se trata de ese amor propio -tenido como una de las más excelsas virtudes de los antiguos-, que exige un esfuerzo cotidiano para cultivar el carácter, estimular la forja de la personalidad que permita responder y afrontar con serenidad las contrariedades que depara la vida a cada instante. Señala Leopardi, en su 'Zibaldone de pensamientos', que la falta de autoestima en las capacidades de cada uno genera un déficit de confianza para, desde este supuesto, realizar nada que sea generoso, ni respecto a uno mismo, ni respecto a los demás. Ligado a este amor propio resplandece otra relevante virtud, la esperanza. Mal podemos ocuparnos de los demás, si carecemos de ella, abrazados a unos placeres fugaces, que solo nos llevan a un instante efímero de impostada felicidad. Hablamos de olvidar mediante recursos cómodos, en lugar de remediar las circunstancias personales desagradables. Aunque, para contrarrestar sus funestas consecuencias, existan multitud de anónimos solidarios, ejerciendo una meritoria labor de ayuda, procurando reducir sus estragos una vez producidos.

Estamos, pues, en un escenario complejo desde múltiples puntos de vista. Si bien con la imperiosa necesidad de actuar sin demora, ante la avalancha de problemas de toda índole que se presume: personal, social, de violencia o en la salud, individual y pública, como lo

corroboran las espeluznantes cifras de tráfico, en las que se ven concernidos los implicados y las víctimas inocentes que se cruzan en su camino. De continuar así -y no se vislumbra nada que lo pueda detener-, estas transgresiones acabarán con un final indeseado para el conjunto de la sociedad.

Está por tanto la sociedad ante un contexto imposible de ocultar. Sin eufemismos que valgan, arraigado y bien asentado, difícil de controlar y atajar. Esa lógica inquietud, cada vez que un aldabonazo nos sacude, es necesaria pero no basta. Hacen falta acciones para enderezar el rumbo con medidas impopulares, pero es una cuestión imperiosa, sin demora, ante el descomunal número de personas afectadas. Se diría que la entera sociedad, de manera directa o indirecta. No podemos permanecer impasibles ante la magnitud de los datos conocidos. La importancia del problema lo exige. De no poner coto pronto, no se vislumbra nada bueno. Ni a corto, ni a medio, ni a largo plazo.

LA VERDAD