



Entró en vigor la nueva Ley de Tráfico

INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL.

SUMARIO

Cada año se producen en la Unión Europea (UE) 1.300.000 accidentes de tráfico con daños que causan más de 40.000 muertes y 1.700.000 heridos. El coste, directo o indirecto, se ha evaluado en 160.000 millones de euros, lo que representa un 2 por ciento del PNB de la UE. Algunos grupos de población o categorías de usuarios son especialmente vulnerables: los jóvenes de 15 a 24 años (10.000 muertos al año), los peatones (7.000 muertos) o los ciclistas (1.800 muertos).

A este respecto, la Comisión propuso en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes que la UE se marque como objetivo reducir el número de muertes a la mitad de aquí a 2010. Todos los Estados miembros se enfrentan a los mismos problemas de seguridad vial, es decir, la velocidad excesiva, el consumo de alcohol, la no utilización del cinturón de seguridad, la protección insuficiente, la existencia de puntos negros, la inobservancia de los períodos de conducción y descanso en el transporte profesional y la mala visibilidad. La próxima ampliación a países con un bajo nivel de seguridad vial constituye un reto suplementario.

Palabras claves: Carnet por puntos, accidentes de tráfico, velocidad, conducción, control de alcoholemia, radares de velocidad.

LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA, UN PROBLEMA DE CONCIENCIACIÓN

En el último barómetro del CIS de julio de 2005 (estudio nº 2612), en el cual se indicaban las mayores preocupaciones de los españoles, aparecían por este orden como máximas inquietudes: el paro, el terrorismo, la inmigración, la vivienda y los problemas de índole económico, y así hasta unos 30 aspectos diferentes, legítimos todos, por supuesto, pero entre los cuales no se encontraba, o no se mencionaba expresamente, ningún problema relacionado con la Seguridad Vial o los accidentes de tráfico. Unas 5.500 personas pierden la vida cada año en nuestras carreteras, se producen miles de heridos y muchas familias quedan destruidas por

culpa de un tema que parece ser que no preocupa a los españoles. ¿Estamos realmente concienciados sobre este tema? A la luz de estos datos, la respuesta sería claramente negativa.

Parece claro que hace falta dar un giro a esta situación. No es suficiente el hecho de que "se hable de ello". Es necesario crear una conciencia social del problema, problema en el que todos nos veamos representados, entre todos hay que acabar de una vez por todas con la autocomplacencia inherente al conductor de que los accidentes los causan otros y que los que conducen mal son los demás.

La pregunta es ¿qué es necesario para que se produzca este cambio de mentalidad?

Entre los motivos expuestos por el gobierno sobre la implantación de la nueva ley de tráfico se destaca el carácter eminentemente reeducador de la misma mediante cursos de sensibilización y educación vial, cursos en los que primará como objetivo esencial el de modificar los comportamientos infractores. Por otro lado no hay que olvidar el efecto punitivo para aquellos comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de circulación, consistente en la disminución o pérdida de puntos con los que cuenta un conductor titular de un permiso o licencia de conducción.

LA NUEVA LEY DE TRÁFICO

El pasado 10 de agosto entro en vigor la LEY 17/2005, que modificaba el

No hay que olvidar el efecto punitivo para aquellos comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de circulación, consistente en la disminución o pérdida de puntos con los que cuenta un conductor titular de un permiso o licencia de conducción.

texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Aunque el Congreso ya ha aprobado el nuevo Permiso de conducir por puntos, este no se implantará hasta el 2006, nunca después de pasado un año de la aprobación de la misma. Sí se aplican el resto de los términos aprobados en la ley, como por ejemplo el incremento de las sanciones, ya que muchas que antes eran consideradas leves o graves, pasan a ser graves o muy graves respectivamente, la infracción irá acompañada de una retirada de puntos en función de su gravedad.

EL PERMISO DE CONDUCIR POR PUNTOS

Un aspecto importante, sino el de mayor importancia de esta ley, es el que tiene que ver con la implantación del nuevo "Permiso de conducir por puntos", se trata de una experiencia ya implantada en otros países europeos, en los cuales se ha conseguido reducir el número de víctimas por accidentes de tráfico. En principio, cada conductor dispondrá de 12 puntos, a excepción de conductores noveles que hasta que no transcurran tres años desde la obtención del Permiso de conducir, dispondrán de 8 puntos.

Las infracciones cometidas restarán puntos en función de su gravedad. En el cuadro 1 destacamos las infracciones que suponen resta de puntos.

Recuperación de los puntos...

Para recuperar puntos deberá asistir a un curso de reeducación (un máximo de una vez al año). Se recuperan 4 puntos.

Para recuperar todos los puntos, el conductor deberá estar dos años sin ser sancionado por alguna infracción que lleve aparejada pérdida parcial de puntos, o tres años si la pérdida de puntos se hubiera producido por la comisión de una infracción muy grave.

La pérdida de los 12 puntos del Permiso de conducir supondrá estar seis meses sin Permiso la primera vez que suceda, y 12 meses las siguientes ocasiones, hacer cursos de reeducación obligatorios de 30 horas y examinarse de nuevo del Permiso de conducir.

Una vez recuperado el Permiso de conducir o licencia tras perder la asignación total de puntos, el nuevo saldo será de 8 puntos.

Las infracciones...

Las infracciones se continúan diferenciando en leves, graves y muy graves, aunque se han realizado cambios en su consideración.

Se consideran **infracciones leves** aquellas cometidas contra la ley de Seguridad Vial o los reglamentos y que no se califican como graves o muy graves.

Se consideran **infracciones graves** a las conductas tipificadas por la Ley referidas a:

- Limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos cambios de dirección o sentido y marcha atrás.



Durante el pasado año en España ocurrieron 3.036 accidentes mortales en carretera, que produjeron la muerte de 3.511 personas y heridas a otras 3.000.

CUADRO 1.

6 puntos	Alcohol	(a) Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida - Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (0,30 para conductores profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad)
	Drogas	(b) Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.
	Pruebas	(c) Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.
	Conducción temeraria	(d) Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones o carreras no autorizadas.
	Velocidad	(e) Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 km/h dicho límite máximo.
	Tiempos de conducción	(f) El exceso en más del 50 % en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre el transporte terrestre.
4 puntos	Alcohol	(a) Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida - Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (entre 0,30 y 0,15 para conductores profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad)
	Circulación Pasajeros	(b) Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido. (c) Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50% o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos.
	Permisos/Licencias	(d) Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello. (e) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación.
	Conducción negligente	(f) Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía.
	Velocidad	(g) Exceder los límites de velocidad establecidos en más de 40 km./h salvo que esté incurso en lo indicado anteriormente (6 puntos, apartado (e))
	Prioridades	(h) Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, y en los semáforos con la luz roja encendida.
	Adelantamientos	(i) Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida. (j) Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los ciclistas. (k) Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías. (l) Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado
	Señalización	(m) No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.
3 puntos	Velocidad	(a) Exceder los límites de velocidad establecidos en más 30 km./h hasta 40 km./h.
	Cambio de sentido	(b) Efectuar el cambio de sentido antireglamentariamente.
	Distancia de seguridad	(c) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.
	Teléfono móvil	(d) Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente.
	Cinturones/casco	(e) Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente.
2 puntos	Velocidad	(a) Exceder los límites de velocidad establecidos en más 20 km./h hasta 30 km./h.
	Paradas y estacionamientos	(b) Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones en los términos que se determinen reglamentariamente. (c) Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte urbano público.
	Anti-radares	(d) Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares.
	Alumbrado	(e) Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente.
	Pasajeros	(f) Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente.

- Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos.
- Circular con alumbrado defectuoso o produciendo deslumbramiento.
- No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación, la

luz roja de un semáforo o una señal de STOP.

- Conducción negligente.
- Arrojar a la vía objetos que pudieran producir incendios o accidentes.

Además la reforma de la Ley tipifica como **nuevas infracciones graves** las siguientes:

- Conducir utilizando dispositivos incompatibles con la atención en la conducción.

- Circular con un vehículo sin pasar la ITV.
- Conducir utilizando auriculares o dispositivos de telefonía móvil.
- Conducir utilizando mecanismos de detección de radar.
- No utilizar el cinturón, casco o dispositivos de retención infantil.
- Conducir con el Permiso de conducir caducado.

Se consideran infracciones **muy graves** las conductas referidas a:

- La conducción de vehículos con tasas de alcohol mayores de las permitidas, o bajo influencia de estupefactivos y sustancias análogas.
- Incumplir con la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y demás sustancias prohibidas.
- Sobrepasar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima permitida, superando al menos en 30 km/h el límite máximo.
- Conducción manifiestamente temeraria.
- La ocupación excesiva del vehículo que suponga un aumento del 50 por ciento las plazas autorizadas.
- Circulación en sentido contrario.
- Carreras no autorizadas entre vehículos.
- Excesos en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción y descanso establecidos para los conductores profesionales.

Además, la reforma de la Ley tipifica como **nuevas infracciones muy graves** las siguientes:

- El incumplimiento por el titular de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de la infracción.
- Conducir un vehículo sin haber obtenido el permiso para conducir correspondiente.
- Circular con un vehículo no matriculado o que incumpla las condiciones técnicas.
- Circular por autopistas o autovías con vehículos expresamente prohibidos para ello.

Las sanciones...

A estas infracciones corresponden las siguientes sanciones:

- Las leves serán sancionadas con multa de hasta 90 euros.
- Las graves con multa de 91 a 300 euros.
- Las muy graves con multas de 301 a 600 euros.

Podrá además imponerse la sanción de suspensión del permiso o li-



Se ha propuesto una mejora de la gestión de la carretera controlando el uso que de ella hace el ciudadano, conduciéndoles hacia el máximo aprovechamiento de la infraestructura. Para ello, se han propuesto diferentes sistemas ITS de control de flujo de tráfico, de control de las vías alternativas, de carriles reversibles y de carriles Bus-Vao.

encia de conducción por el tiempo mínimo de un mes y máximo de tres meses en el caso de infracciones graves. Para las infracciones calificadas como muy graves la sanción de suspensión de permiso se aplicará en todo caso.

En principio, cada conductor dispondrá de 12 puntos, a excepción de conductores noveles, que hasta que no transcurran tres años desde la obtención del Permiso de conducir dispondrán de 8 puntos. Las infracciones cometidas restarán puntos en función de su gravedad.

Al titular de un vehículo, que requerido para que identifique verazmente al conductor presunto responsable de la infracción, no cumpla esta obligación, le corresponderá una sanción de cuantía doble de la que correspondería al responsable directo de la infracción. En todo caso, al menos, se impondrá la cantidad mínima de 301 euros.

En el caso de la conducción sin ser titular del correspondiente Permiso de conducir, la sanción llevará aparejada la imposibilidad de obtenerlo durante dos años.

El quebrantamiento en la suspensión temporal del permiso para conducir se sancionará con un año de suspensión la primera vez y dos años si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos.

La graduación de las sanciones se realizará atendiendo a los antecedentes del infractor y su condición de reincidente y al peligro potencial creado para la seguridad vial.

OTRAS ACTUACIONES

Durante el pasado año en España ocurrieron 3.036 accidentes mortales en carretera, que produjeron la muerte de 3.511 personas y heridas a otras 3.000. A estas cifras hay que incluir los accidentes que se producen en los núcleos urbanos. En 700 de estos accidentes, es decir en un 23 por ciento,

la velocidad intervino como factor desencadenante de los mismos. En todo caso la velocidad excesiva es un agravante de las consecuencias de los accidentes. Si se hubieran evitado estos accidentes se podría haber prevenido la muerte de 1.000 personas.

El pasado verano se duplicaron los controles sobre este factor de riesgo, estableciendo servicios de vigilancia en 1.900 tramos de carreteras, con el objetivo de controlar la velocidad de, al menos, 100.000 vehículos diarios en las carreteras de toda España, excepto en las comunidades del País Vasco y Cataluña que tienen transferidas las competencias en esta materia; lo que ha supuesto el control de velocidad de al menos un millón y medio de vehículos.

res fijos está dando muy buenos resultados, con una importante disminución del número de víctimas por excesos de velocidad.

Así, la principal finalidad de esta medida es reducir drásticamente los excesos de velocidad, así como las velocidades medias a las que se circula por las carreteras. Con esto se espera conseguir una disminución de un 10 por ciento en el número de víctimas mortales por accidente de tráfico.

La idea que se ha querido dejar clara es que el objetivo de esta medida no va a ser recaudar, sino prevenir los accidentes. Por ello, la DGT da a los conductores toda la información necesaria para que conozcan dónde se pueden establecer los controles de velocidad.

Podrá imponerse la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción por el tiempo mínimo de un mes y máximo de tres meses en el caso de infracciones graves. Para las infracciones calificadas como muy graves la sanción de suspensión de permiso se aplicará en todo caso.

Factores concurrentes en accidentes mortales	Año 2003 Nº accidentes	Año 2004 Nº accidentes	Diferencias		Reparto proporcional		
			Nº	%	Año 2003	Año 2004	Dif. %
Distracción del conductor	858	816	-42	-4,9	24,9	26,9	2,0
Velocidad inadecuada	698	706	8	1,1	20,3	23,3	3,0
Maniobra antirreglamentaria	479	456	-23	-4,8	13,9	15,0	1,1
Invasión de la izquierda	398	232	-166	-41,7	11,6	7,6	-3,0
Irrupción de peatón	283	222	-61	-21,6	8,2	7,3	-0,9
Somnolencia	112	120	8	7,1	3,3	4,0	0,1
Alcoholemia	39	37	-2	-5,1	1,1	1,2	0,1
Avería mecánica	41	28	-13	-31,7	1,2	0,9	-0,3
Distancia de seguridad	21	24	3	14,3	0,6	0,8	0,2
Posible enfermedad	22	24	2	9,1	0,6	0,8	0,2
Irrupción de animal	22	15	-7	-31,8	0,6	0,5	-0,1
Drogas	4	0	-4	-100,0	0,1	0,0	-0,1
Condiciones meteorológicas	3	2	-1	-33,3	0,1	0,1	0,0
Otras causas	109	71	-38	-34,9	3,2	2,3	-0,9
Se desconoce	354	283	-71	-20,1	10,3	9,3	-1,0
Total	3.443	3.036	-407	-11,8	100,0	100,0	0,0

Radares y paneles informativos

La previsión de la DGT es la de colocar entre los años 2005 y 2007 un total de 500 radares fijos en los tramos de carreteras considerados peligrosos. Éstos se sumarán a los 300 radares móviles ya existentes, con lo que a finales de 2007 habrá un total de 800 en toda España.

Con esta iniciativa, la DGT quiere aplicar en España la positiva experiencia de otros países europeos, como Reino Unido, Países Bajos o Francia, donde la colocación de rada-

Así, se señala la situación del control de velocidad mediante los paneles luminosos de las carreteras. Además, se colocarán señales verticales adicionales indicando la situación próxima de los radares. También será público el mapa con la situación de los radares fijos y se difundirá en los medios de comunicación.

La implantación de los radares se llevará a cabo en tres fases: en 2005 se pondrán 125, en 2006 un total de 175 y ya en 2007 se instalarán los 200 restantes.

En la primera fase se instalarán radares en autopistas y autovías y se

distribuirán de la siguiente manera: 37 en las Comunidades de Madrid, Castilla La Mancha y Extremadura, 13 en Galicia, 21 en Castilla León, 10 en Aragón, 12 en la Comunidad Valenciana y Murcia, 21 en Andalucía, 5 en Cantabria y 6 en Asturias.

Y en cuanto a la localización de estos radares, se realizará sobre pórticos de señalización ubicados sobre las carreteras o en los márgenes de las mismas, en cabinas blindadas y siempre en los puntos "sensibles" designados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico y los Subsectores de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Cómo funcionan los nuevos radares

Cuando un coche excede la velocidad permitida en la vía, el radar lo capta y envía la información encriptada vía fibra óptica al centro de datos: una foto de la matrícula, la velocidad a la que iba el vehículo, el punto kilométrico y la carretera donde se produjo la infracción, la hora y la fecha. A continuación se oficia la notificación al infractor y se procede a identificar al conductor para que asuma la correspondiente sanción. Finalmente se procede a archivar la foto y el número de expediente.

Estas infracciones se recogen en la Ley de Seguridad Vial, en los artículos 65.4 y 65.5, donde se especifica que exceder la velocidad máxima autorizada en más de un 50 por ciento, siempre que ello suponga superar al me-

nos en 30 km/h dicho límite tendrá consideración de infracción muy grave y el conductor será sancionado con una multa de entre 302 y 602 euros y suspensión del Permiso de conducir por un período máximo de tres meses.

Por su parte, el exceso de velocidad que sea menor de un 50 por ciento de la velocidad máxima autorizada se considera falta grave y se sanciona con una multa de entre 92 y 301 euros y puede imponerse también la sanción de suspensión del Permiso de conducir por un tiempo de hasta tres meses.

LA EXPERIENCIA EUROPEA

Algunos países europeos como Reino Unido, Holanda o Suecia, cuentan con planes de seguridad vial avan-

El pasado verano se duplicaron los controles sobre este factor de riesgo, estableciendo servicios de vigilancia en 1.900 tramos de carreteras, con el objetivo de controlar la velocidad de, al menos, 100.000 vehículos diarios en las carreteras de toda España, excepto en las Comunidades del País Vasco y Cataluña, que tienen transferidas las competencias en esta materia; lo que ha supuesto el control de velocidad de al menos un millón y medio de vehículos.



A las cifras de siniestralidad ocurridas durante el año pasado hay que incluir los accidentes que se producen en los núcleos urbanos.

zados que han aplicado medidas coercitivas y disuasorias reduciendo la cifra de muertes por millón de habitantes. En esta clasificación, España se sitúa a la cola de los quince con 130 muertes, sólo superada por Bélgica, Luxemburgo, Grecia y Portugal. La media europea es de 105.

Comparando con los otros países europeos, los controles de alcoholemia que se realizan en España son muy inferiores (un tercio de los que se realizan en Holanda) y también las multas por exceso de velocidad cada mil conductores (40 en Holanda y 50 en Suecia frente a 20 en España).

Por otra parte, la implantación del Permiso de conducir por puntos muestra un impacto favorable en la reducción del número de víctimas, reduciendo el número de muertes en un 30 por ciento en Italia y un 17 por ciento en Francia. La intensificación de los controles de velocidad y alcoholemia en Francia redujeron un 19 por ciento las infracciones por exceso de velocidad y un 26 por ciento la tasa de vehículos que superaban en un 10 por ciento el límite establecido.

En Gran Bretaña los 1.000 radares fijos colocados para controlar la velocidad contribuyeron en el periodo 2000-2003 a reducir la mortalidad en un 40 por ciento y reducir el exceso de velocidad en un 43 por ciento.

En Finlandia, uno de los países con siniestralidad más baja, la policía realiza pruebas de alcoholemia cada año al 40% de los ciudadanos. La tasa de denuncias es de sólo el 0,14 por ciento.

La UE propone una acción común para actuar sobre infracciones de alcoholemia, recomendando la realización de pruebas cada año, cubriendo entre el 30 y el 40 por ciento de los conductores.

EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

Un análisis de los datos anteriores, deja entrever que nuestro país es uno de los que mayor potencial de mejora tiene, por lo tanto el objetivo es claro: Reducir la tasa de mortalidad en un 40 por ciento entre el 2004 y el 2008. Objetivo que a su vez se descompone en dos: reducir la tasa de accidentes y reducir la gravedad de los mismos. Y para cuya consecución se establecen las políticas que siguen:



Comparando con los otros países europeos, los controles de alcoholemia que se realizan en España son muy inferiores.

El plan 2005-2008 contiene ocho medidas especiales, algunas ya en desarrollo desde 2004:

- Implantación del Permiso de conducir por puntos.
- Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial.
- Aumento significativo de los agentes de tráfico. 750 nuevos cada año de 2005 a 2008.
- Implantación de dispositivos tecnológicos de vigilancia. 500 radares fijos y 300 móviles.
- Nuevas campañas de información por grupos de riesgo.
- Nuevo modelo de formación de conductores.
- Planes municipales de seguridad vial. El 52 por ciento de los accidentes con víctimas tienen lugar en los casos urbanos.

Políticas objetivos	Reducción accidentes	Reducción lesividad
Estructurales	Mejora infraestructuras Mejora señalización Seguridad activa vehículo	Asistencia en carretera Mejora infraestructuras Seguridad pasiva vehículos
De información y formación	Publicidad por "targets" Formación renovada y continua	Uso elementos de seguridad Reducción de las conductas de riesgo
De disuasión y coerción	Permiso por puntos Aumento de la vigilancia	Permiso por puntos Aumento de la vigilancia



Ley tipifica como nuevas infracciones graves conducir utilizando dispositivos incompatibles con la atención en la conducción.

CONCLUSIÓN

Los accidentes de tráfico representan un serio problema en las sociedades modernas, en las cuales representan la causa de la mayoría de las muertes. Países en los que han desaparecido las guerras, enfermedades y demás calamidades, se encuentran ahora con esta nueva "epidemia".

Por lo tanto es necesario afrontar este problema de forma clara y contundente desde todos los frentes posibles, es obvio que la administración juega un papel importante, pero es la sociedad la que tiene que jugar el papel principal, asumiendo cada uno la responsabilidad que le toca, desde entidades públicas o privadas hasta los propios conductores ya que la **Seguridad Vial es una responsabilidad de todos.** ■