

COMUNICADO

El uso de detectores no es para poder hacer una conducción temeraria al volante, y de hecho no sirven para ese propósito. Sino que su utilidad es para que el conductor medio tenga una manera de evitar ser víctima de estas medidas recaudatorias y políticas, llamados radares de tráfico o cinemómetros que en realidad nada tienen que ver con la seguridad vial, como veremos más adelante.

Se trata de poder conducir a una velocidad adecuada a las condiciones de la vía, el vehículo y el conductor, sin tener la ansiedad y distracción al volante que suponen los radares de tráfico, además del peligro para el permiso de conducción de cualquier conductor.

Hay dos términos que hay que separar y tener claros ya que la DGT los mezcla para sus propósitos, y estos son los de la **velocidad excesiva** y el **exceso de velocidad**. La velocidad excesiva o inapropiada es aquella que es inadecuada para la vía en la que circulemos por la peligrosidad que conlleva dependiendo de los diversos factores circunstanciales, como puede ser condiciones meteorológicas, condiciones del tráfico, características del vehículo, condiciones propias del conductor, etc. El exceso de velocidad es aquél que simplemente excede los límites de velocidad numéricos artificiales impuestos para tal vía por la autoridad, **sea inapropiada o no** esa velocidad.

Son pues dos términos muy distintos. De manera que, circular a 145km/h por una recta de autopista, un día de sol y con poco tráfico sería tipificado como velocidad excesiva en este país, pero no sería una velocidad excesiva. Sin embargo, circular de noche por una carretera secundaria bajo la lluvia al límite de lo que marcan las señales de la calzada no sería exceso de velocidad pero sí excesiva, lo mismo que circular a 50km/h por una calle urbana franqueada a ambos lados por coches que obstaculizan la visibilidad de la acera cerca de un colegio un día de semana. Y de estos ejemplos, ¿dónde encontraremos el radar? En la recta de autopista, multando indiscriminadamente a cualquiera que sobrepase el límite no específico impuesto por ellos.

La importancia de esto radica en que la velocidad excesiva es una de las causas importantes de accidentes, pero el hecho de ir por encima de los límites no lo es, de hecho es de las menos importantes. Pues bien, los radares de tráfico solo multan el ir por encima de los límites, algo que por otro lado está generalizado en la población por sentido común, pero sin embargo los radares no influyen sobre la velocidad inapropiada, que es la verdaderamente peligrosa y causante de los accidentes en los que la velocidad es un factor. Para eso se necesita una vigilancia inteligente con medios humanos, patrullas de paisano, controles, etc. Sin embargo el término de velocidad excesiva se usa por parte de los “interesados” en los radares indistintamente con velocidad excesiva para justificarlos.

Así cuando se dice que la causa del accidente fue la velocidad, no se dice si fue un borracho que iba demasiado rápido en una curva para sus facultades e invadió el carril contrario, o que el coche con neumáticos desgastados hizo aquaplaning sobre un charco circulando a 120km/h por autopista. Dos ejemplos en los que el radar no influye. Claro, la velocidad es siempre un factor en el accidente, porque un coche que no está en movimiento es difícil que tenga un accidente, y se convierte en una excusa fácil. Pero el

exceder los límites marcados de velocidad en sí, no es en realidad siempre la causa. Es el ir demasiado rápido para una curva en mojado aunque estés por debajo del límite, es distraerse mientras el coche lleva velocidad y recorre una cierta distancia sin control, es el quedarse dormido al volante mientras el coche circula a velocidad de autopista, es el llevar una velocidad inapropiada por estar ebrio en la que cualquier velocidad superior a 0 sería inapropiada, el ir en un vehículo de características especiales a la velocidad de los demás turismos de la carretera, el distraerse por estar en una carretera al lado de casa yendo a por el periódico, etc. Estos son algunas de las causas más comunes de accidentes y la velocidad está presente en cada uno de ellos pero sin embargo dentro de los límites de la vía, o si es por encima de los límites, este es solo concomitante, no la causa, el conductor ebrio es un peligro por encima de los límites y por debajo de ellos.

El problema es que no hay "una" velocidad adecuada para todos los casos, cuanto más lento vayamos por las carreteras se puede pensar que habrían menos accidentes (lo cual solo sería cierto si lo llevamos a límites ridículos) pero con el consiguiente coste económico para el país, el coste de calidad de vida para sus ciudadanos, y el perjuicio en el transporte y comunicaciones del país.

Los radares multan indiscriminadamente a los vehículos que circulan por encima de los límites arbitrarios de la vía pero no asisten a los accidentados, no detienen a los que conducen borrachos, a los que conducen sin carnet o seguro, no controlan las distracciones, el estado de los vehículos, o detienen los comportamientos temerarios como adelantamientos inapropiados, no controlan la conducción a velocidad inapropiada que se da por debajo de los límites de la vía como por condiciones meteorológicas, tráfico, obras, etc. Y así sigue la lista. Para eso hace falta dedicar los recursos a más patrullas humanas que si persiguen las causas reales de los accidentes y asisten a los conductores en necesidad, y gastar recursos para dotarlos de mejores medios que los actuales para realizar esas tareas tan importantes. Y no desviar esos recursos humanos y económicos hacia radares de control de velocidad en las rectas. Gastándose el dinero en radares y teniendo a las patrullas de la Guardia Civil ocupadas en operar radares en vez de asistir al conductor y vigilar por los comportamientos peligrosos. Por lo que no solo no son útiles sino que desvían los recursos de tareas más importantes.

Los radares no han mostrado reducir la siniestralidad. No solo no consiguen reducir la siniestralidad, sino según los resultados oficiales del informe del 2004 del Departamento de Transporte inglés (el país europeo donde existen más radares) sobre la siniestralidad, demostró que en los condados donde instalaron radares, los accidentes subieron, y solo en los condados donde no instalaron radares han bajado los accidentes (1). Ante la situación tan insostenible de acoso al conductor medio debido a los miles de radares que se han instalado, y este tipo de datos se está formando una corriente de opinión muy desencantada con la política basada en radares, con incluso manifestaciones públicas.

Los radares son Armas de "distracción" masiva, y es que los conductores ante un radar de tráfico están más pendientes del velocímetro que de su entorno y tráfico. La sospecha constante de un radar desvía la atención del conductor, que debería estar al 100% en conducir y el tráfico de su alrededor, y no en estar vigilando por los radares en cada coche, arcén o arbusto. Porque aunque uno planea respetar los límites de velocidad, un simple despiste lo tiene cualquiera si no está pendiente constantemente del valor

numérico del velocímetro y los radares, en vez de adecuar la velocidad a la vía y tráfico. En vez de depender de simple radares automatizados, hay que basarse en una vigilancia inteligente enfocada a los tipos de conducción peligrosa que si causan los accidentes, aunque no sea tan rentable como los radares para las arcas del estado.

Los usuarios de detectores de radar todos coinciden en lo mismo, su conducción es mas segura y relajada desde que usan el detector, debido a que pueden concentrarse mejor en la propia conducción y no en los radares que pueblan nuestras carreteras. Por no decir del riesgo que supone para aquellos profesionales que necesitan del vehículo para poder trabajar, solo porque debido al alto kilometraje que hacen al año estén más expuestos ser multados más veces en cualquier momento o descuido, y en cuyo caso la retirada del carnet supondría algo tan grave como el no poder trabajar, solo porque lo diga un cinemómetro que se basa en algo tan abstracto como una limitación de velocidad totalmente arbitraria.

Se han hecho dos estudios sobre las **diferencias de siniestralidad entre usuarios de detectores de radar y no usuarios** y se ha encontrado que los usuarios tenían una menor siniestralidad. El mas conocido es el Mori poll de 2001, de la prestigiosa agencia independiente británica Mori. Este estudio dedicado a estudiar los hábitos, comportamientos y siniestralidad de los usuarios de detectores de radar ingleses y los que no, concluyo que conductores que usan detectores de radar tienen una menor siniestralidad haciendo un 50% mas de kilometraje sin tener ningún accidente, y además se encontró que prestan mas atención a la velocidad que llevan según las circunstancias que los conductores que no usaban detectores de radar. Y en EE.UU. se hizo otro estudio anterior con similares resultados.

En GB y mayoría de estados de los EE.UU. los detectores son legales, pero en España acaban de modificar la legislación para categorizar su uso (que no compra/venta o posesión, esto es legal) como falta grave, equiparándolo así con faltas como adelantamientos prohibidos o conducción negligente. Normalmente las faltas graves se reservan a aquellas que suponen un riesgo para la circulación, ¿cual es la razón para equiparar ahora el uso de detectores con este tipo de faltas? Creo que todos sabemos la respuesta.

Otro ejemplo claro de que **los radares no están colocados donde más falta hacen**, sino donde mejor pueden multar y recaudar, es que estamos hartos de ver que los radares en España están colocados principalmente en rectas seguras con visibilidad y no en los puntos negros. Y así lo demuestra la AEA (Automovilistas Europeos Asociados) que estudió la localización de los nuevos radares de tráfico contrastándola con la siniestralidad en esos sitios, según los datos del propio Ministerio de Fomento. Los resultados fueron que se encontraron que “En cerca del 70 por ciento de los puntos elegidos no se ha producido ningún accidente mortal; en la mitad de ellos, ni siquiera se ha registrado más de un siniestro al año” y ninguno ha sido colocado en un punto negro (2).

El último estudio (2004) de DGT sobre la siniestralidad demuestra que el 76% de las muertes ocurren en carreteras secundarias o interurbanas, y solo un 24% en autopistas y autovías (3), sin embargo estos 37 nuevos radares se han colocado en la red principal de autopistas/autovías. Esto no tiene excusa posible, los datos son rotundamente claros respecto a la intención de estas maquinas, la recaudación.

Y no solo eso sino que, esta explícitamente prohibido detenerse en el arcén de una autovía/autopista a no ser que fuera por causa mayor (avería, etc.) debido al peligro que entraña para la circulación ocupar el arcén. Y en caso de que no nos quede mas remedio, habrá que señalizarlo debidamente con los triángulos reglamentarios para reducir el riesgo. Pues bien, los coches con radares instalados los colocan en el arcén, ocupándolo, en coches camuflados sin señalización alguna y además sin los triángulos de señalización. O colocan los trípodes sin señalización alguna en el arcén con el coche no muy lejos. ¿En que quedamos? ¿Es un riesgo para la seguridad vial y por eso se prohíbe, o es más importante recaudar? Es otro ejemplo claro de la hipocresía y de que tiene mas importancia para ellos, multar o la seguridad vial.

Incluso el propio objetivo de la multa de radar, la disuasión, se ha pervertido para este fin.

Ya ni te paran en el momento para notificarte la infracción. Solo interesa recaudar y para facilitararlo cambiaron la ley a ese efecto. Ahora pueden tramitar muchas denuncias mas por hora, pero la multa deja de ser disuasoria, la cual se supone que sea su principal intención, pero si la notificación te llega hasta 3 meses mas tarde, pierde ese efecto. ¿Cual es su prioridad, disuadir más o recaudar más?

Un aspecto muy importante que mucha gente ignora son **las recaudaciones tan astronómicas que pueden llegar a conseguir los radares**, que significan un caramelo demasiado apetitoso no solo para los "políticos" que dirigen la DGT y para las arcas de los ayuntamientos locales, sino también para las compañías privadas que los fabrican, instalan, mantienen y llevan su funcionamiento.

Esa fuente de dinero no revierte en la seguridad vial, no revierte en mejorar las carreteras por ejemplo, o dotar a la DGT de mejores medios, sino que crean unos intereses económicos que no están al servicio del ciudadano, mas bien al negocio que suponen los radares de velocidad y sus beneficiarios.

Los radares de tráfico son un negocio. Por poner un ejemplo: en EEUU hay un tipo de radar que se coloca en los semáforos de manera que si un conductor se salta una luz roja, le saca una foto y le envía una multa por correo. Pues bien, una medida como esta, que nos parece a todos a primera vista positiva ya que saltarse una luz roja es una temeridad de enorme gravedad, no lo es tanto, las cosas no son tan simples. Resulta que se encontró que en los semáforos donde se habían colocado estos radares, las empresas responsables de su funcionamiento les había acortado el tiempo de duración de la luz ámbar a la mitad de lo normal, y con esto coger desprevenidos a los conductores que no contaban con la roja tan rápido y así multaban a un mayor numero de conductores y recaudar mas. ¿Hasta donde podemos llegar?

Pues otra consecuencia paradójica fue que estadísticamente la siniestralidad en estos semáforos con estos radares era más alta que en los que no los tenían. Al parecer provocada por un mayor numero de alcances por detrás por los frenazos y despistes ya que los conductores iban mas preocupados por no ser multados que por el trafico que les rodea. Los estudios de siniestralidad a este efecto así lo demuestran y cada vez salen más. Tanta es la evidencia de este aspecto que algunos estados están empezando a prohibir su implantación a pesar de lo difícil que es para el poder político debido a los intereses económicos que rodea estos radares (4, 5, 6, 7, 8).

Así que algo que puede parecer beneficioso a primera vista como el colocar radares en los semáforos para prevenir el que se salten la luz roja (algo que todos consideramos como una temeridad e imprudencia), se convierte en solo una excusa para otros intereses y contraproducente para la siniestralidad en la práctica real, como es la política actual de la DGT y su obsesión con los radares de tráfico.

En Inglaterra el consorcio de compañías privadas que instalan los radares fijos en las autopistas retocaban las estadísticas que publicaban para justificar la instalación de los radares y recaudaban enormes cantidades de dinero sin influir positivamente en la siniestralidad. A pesar de intentar mantener en secreto sus verdaderos datos sobre el efecto sobre la siniestralidad, han empezado a salir gracias al trabajo de grupos y asociaciones de conductores, a pesar de las trabas que les ponían para acceder a los datos. Tras esto, el gobierno inglés está empezando a congelar futuros proyectos de instalación de radares previstos (9).

Mientras que aquí están anunciando a bombo y platillo planes para la instalación de cientos de radares en nuestras carreteras en los próximos años y como que nos están haciendo un favor grandísimo. Se ha llegado al ridículo de casos que han salido publicados aquí en los que se han multado a las ambulancias cuando excedían el límite llevando un enfermo al hospital, y no retirarles la denuncia al conductor de la ambulancia.

Y a medida que se les permita seguir con esta política vial actual, irán poniendo más y más radares, y cada vez más conductores se verán afectados. En Inglaterra se ha llegado hasta tal punto que las aseguradoras ya no penalizan a sus clientes aumentando las cuotas por tener una o incluso dos multas de radar, y así lo demuestra un reciente estudio de The Times por el A&A Group. Se ha convertido en algo tan habitual las multas por radar en los hogares ingleses debido al número de radares que tienen que las aseguradoras ya hacen la vista gorda, ya que además, sus elaborados sistemas de asesoramiento del perfil de riesgo de siniestralidad, no muestran que las convicciones por radar sea indicativo de una mayor siniestralidad (10).

Los límites actuales fueron establecidos hace más de 3 décadas y encima no para reducir la siniestralidad sino por la crisis del petróleo para ahorrar combustible. Esos límites siguen sin revisarse ni adecuarse a la realidad y situación actual de los vehículos, carreteras y conductores.

La mayoría de los conductores españoles sobrepasan los límites habitualmente. Si la mayoría de los ciudadanos no creen en una ley y no la respeta, es que algo hay mal en esa ley. Y si la ley es ridícula, eso conlleva una peligrosa falta de respeto a la autoridad, y una enemistad ciudadana para con los que representan a la autoridad en las carreteras, la Guardia Civil. Y esto deriva en una fractura que puede conllevar una desobediencia a otras normas de circulación también.

Un estudio en EE.UU. ha demostrado que el respetar los límites de velocidad en autopista, en general no es un contribuidor substancial de una mayor siniestralidad, y que bajar los límites arbitrariamente no mejora la seguridad vial (11). Un ejemplo real de este hecho fue la ley de revocación del límite máximo de velocidad en EE.UU. de 1995. En 1995 el gobierno federal eliminó la prohibición para todos los estados de subir los límites de velocidad en autopista por encima del límite máximo de 55mph. A pesar de las predicciones apocalípticas de algunos “grupos”, resultó que no

solo no subió la siniestralidad en EE.UU. sino que bajó a un record mínimo al año siguiente. Y se calcularon los beneficios económicos en ganancia de hora laborables entorno a 2-3 billones netos al año (12).

Otro ejemplo más concreto y rotundo fue el del estado de Montana. El gobierno de Montana decidió eliminar los límites de velocidad por completo en su estado en 1995, tras la eliminación del límite federal. Substituyó en 1995 los límites por un límite “razonable y prudente” a discreción de los conductores durante el día y fuera de zonas urbanas. El resultado fue que durante los 4 años en los que no hubo límites numéricos estipulados, Montana alcanzó sus más bajas cifras de mortalidad en las carreteras. En 1999 se volvieron a restituir los límites de velocidad y la siniestralidad en Montana volvió a subir (13).

Esto que parece una paradoja está más que contrastado con ejemplos reales, el sustituir los límites de velocidad “artificialmente bajos” por unos límites razonables reduce la siniestralidad. Otro ejemplo más cercano es el de la Autobahn (red de autopistas) alemana que no tienen límites de velocidad en muchos de sus tramos. Pues bien además tienen más densidad de tráfico y peores condiciones meteorológicas que en España, sin embargo tienen una menor siniestralidad y dos veces menor mortalidad por accidente.

Las causas de la siniestralidad están en otro lugar que en el ir a más de 120km/h en autopista.

En países como Alemania han reducido la mortalidad en carretera implantando un **sistema de asistencia al accidentado centralizado e inteligente**, que reduce tremendamente la posibilidad de morir tras un accidente debido a una más pronta capacidad de reacción y asistencia al accidentado. Así pues Alemania tiene dos veces menos mortalidad por accidente que en España y el Reino Unido 3 veces menos por esta misma razón. España es uno de los países europeos con mayor índice de mortalidad por accidente, donde existen diversos números de emergencias y no existe un control central de ello y mínimos recursos dedicados a la asistencia como helicópteros. Esto es algo viable para España, que está a nuestro alcance resolver, y es la responsabilidad de la dirección de tráfico, pero no se hace nada. Sabemos que aproximadamente el 66% de los muertos se producen en los 20 primeros minutos tras el accidente, ¿a qué esperan? La pérdida de vidas humanas por accidentes de tráfico debiera ser su prioridad absoluta, y no el poner radares en rectas para recaudar. (14).

¿Por qué no se dedican a **mejorar seguridad activa del parque automovilístico español**? y dejar de grabar con impuestos a los extras de seguridad de los vehículos como airbags, estabilidad electrónica, etc. ¿Porque nos dicen por un lado que su preocupación principal en nuestra seguridad pero por detrás graban con impuestos este tipo de extras que sirven única y exclusivamente para salvar vidas en la carretera?, ¿donde están sus prioridades? Por poner un ejemplo, los sistemas de control de estabilidad electrónicos se han visto que reducen la siniestralidad entre 34-50%, solo por estar el vehículo equipado con control de estabilidad electrónico (15, 16) ¿porque no subvencionarlo en vez de grabarlos con impuestos?...

¿Por qué no se dedican a **mejorar las carreteras y su diseño**? los puntos negros que siguen ahí toda la vida, las pinturas deslizantes empleadas, el diseño de los quitamiedos para que no amputen los miembros a los motoristas, la señalización confusa, etc. La solución a un punto negro aquí es colocar una señal de límite de velocidad

ridículamente baja en el punto negro y listo, y un radar en la recta con plena visibilidad pasado ya el punto negro. En la Autobahn, la construcción de los tramos tienen unas normativas que limitan el grado de las curvas, pendientes o visibilidad mínima requerida, el grosor del firme es el doble que el de las de España, con sistemas más avanzados de evacuación del agua/llovizna, tienen un helicóptero de asistencia médica a solo 5 minutos de cualquier punto de su trazado, etc.

¿Por qué no se dedican a **mejorar la educación vial y las habilidades de los conductores al volante**, y no solo preocuparse por que conozcan las señales y saber aparcar? Subvencionar los cursos de conducción, fomentar la educación sobre los factores reales de la seguridad vial, y no enfrascarse con el límite de velocidad en autopista/autovía como la madre de todos los males. ¿Que hacen en vez de intentar mejorar la educación vial? Pues ahora tráfico se dedica a aprobar la homologación directa de permisos de conducir de países extranjeros donde los requisitos para adquirirlos son mínimos, la mayoría de las veces con solo “aportar” una pequeña suma de dinero, países como Marruecos que ya es homologable, y ahora acabar de aprobar la homologación de los de Rumania por ejemplo. Esto es un auténtico atentado contra nuestra seguridad vial, ya que no se les requiere hacer ningún tipo de examen mínima para saber si están aptos al tráfico en España o si se “compraron” el carné, o si siquiera saben leer nuestras señales. Pues siguen adelante aprobando más y más carnets de países de dudosa reputación. ¿A quien beneficio esto? A los conductores de este país no desde luego.

¿Por qué no se preocupan por la fobia a conducir (amaxofobia) por ejemplo? Hay conductores que no solo no disfrutan al conducir, sino que pasan verdadera ansiedad y angustia al coger el volante. Esto afecta a un porcentaje alto de la población que no lo aparenta, y es un factor en la accidentalidad en nuestras carreteras más importante de lo que se piensa, sin embargo existe cura para estos conductores. Según un reciente estudio publicado por el Instituto MAPFRE, un 33 por ciento de la población muestra miedo a conducir tanto en circunstancias concretas como de manera incapacitante, y aunque afecte más a las mujeres que a los hombres, la relación entre miedo a conducir y los accidentes de tráfico es mucho más evidente en hombres que en mujeres y es una de las causas fundamentales de accidentalidad para ellos (17).

Así pues, las causas más comunes de accidentes (conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, despistes o distracciones al volante, velocidad inapropiada, educación vial, etc.) nos son vigilados adecuadamente. El factor más grande de la mortandad de los accidentes (asistencia médica rápida y coordinada, y seguridad activa/pasiva) tampoco es abordada. Lo más fácil es sembrar las carreteras de radares y sentarse a recaudar otro impuesto de los conductores, mientras les vendemos el favor con campañas de publicidad.

La hipocresía es obvia ¿que pasaría si un día todos los conductores respetasen escrupulosamente los límites de velocidad? Se colapsarían las carreteras del país y el transporte, con lo que ello significaría socio-económicamente, y además aun encima, no por ello dejarían de haber accidentes.

Pero aquí tenemos un **director de la DGT**, ex-Director del Servicio de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona sin experiencia ninguna para un cargo de tanta responsabilidad y repercusión humana, que se dedica a invertir los recursos de la

DGT en radares y dice perlas como que "Diez radares podrían llegar a hacer el mismo trabajo que casi toda la Guardia Civil" cuando son los guardias civiles los que se juegan la vida a pie de carretera, los que asisten a los accidentados, vigilan por imprudencias, hacen controles de alcoholemia, y demás tareas elementales para la seguridad vial. Mientras que el radar solo se dedica a multar al conductor que va tranquilamente al trabajo a 145km/h en una recta con plena visibilidad.

El mismo director de la DGT, que también ha recomendado a los conductores que **"no compren coches potentes"**, cuando la velocidad excesiva o inapropiada ya está al alcance de cualquier modelo de coche de baja potencia de hoy en día, pero los modelos más potentes llevan mejores neumáticos, mejores frenos, mejores suspensiones, mejor chasis, controles de estabilidad, etc., es decir, los coches más potentes son coches más seguros tanto en seguridad activa como en pasiva. Y no es el coche el que conduce y dictamina como se usa sino el conductor del coche. Esto es algo elemental, y que lo desconozca nuestro director es algo preocupante.

Mientras tanto el director de la DGT lidera campañas de publicidad como la de **"el que sobrepasa los 120km/h en la autopista tiene el mismo respeto por la vida humana que un asesino en serie como Charles Manson"** ... Cuando él es el primero en no respetar el límite en su coche oficial de dos toneladas con chofer a 180km/h por la autopista, todos hemos visto como van los coches oficiales por autopista, para ellos no se aplica la misma norma y no hay radares, sin embargo se permite insultar y criminalizar a la mayoría de los conductores de este país, que ya pagan bastantes impuestos relacionados con la automoción, como para tener que soportar comparaciones tan demenciales.

Hay que tener sentido común, velocidades calificadas de asesino en serie aquí, unos cientos de kilómetros más al norte, en Alemania no solo son habituales y perfectamente legales en muchos de sus trazados, sino que además con menor siniestralidad y menor mortandad por accidente. Todo esto solo sirve para criminalizar al conductor habitual medio, que se siente acosado o culpable simplemente por coger un volante, y causa fricción entre el Guardia Civil de a pie y el conductor, con multas y leyes injustas y politizadas. Con campañas engañosas y datos tendenciosos para justificarse.

Ante esta política vial, solo nos podemos proteger con contramedidas como los detectores de radar ante lo que no es más que un impuesto de circulación más, encubierto bajo la hipocresía, demagogia, populismo y manipulación mediática. Y por otro lado hacer un doble esfuerzo y tomar la seguridad vial en nuestras manos en la medida que nos sea posible ante su falta de una política adecuada y realmente eficaz.

No, los conductores de este país no somos criminales, el que escribe estas líneas lleva conduciendo coches y motos en España y en el extranjero desde los 11-12 años, y nunca ha sufrido un solo accidente en la vía pública. Así que no nos llamen criminales si no confesamos con sus medidas recaudatorias y negligentes.

1. <http://www.safespeed.org.uk/pr129.html> ,
http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/downloadable/dft_transstats_038554.pdf
2. <http://motor.terra.es/motor/articulo/html/mot27254.htm>
3. http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/documentos/principales_cifras_siniestralidad_vial.pdf
4. <http://www.motorists.org/issues/enforce/burkeyobeng2004.html>
5. <http://www.motorists.org/issues/enforce/2003-ontario.html>

6. <http://www.motorists.org/issues/enforce/bigpicture.html>
7. <http://www.motorists.org/issues/enforce/caranddriver.html>
8. <http://www.motorists.org/issues/enforce/trojanhorse.html>
9. <http://www.pistonheads.co.uk/speed/default.asp?storyId=11297>
10. <http://www.usroads.com/journals/aruj/9709/ru970901.htm>
11. <http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2-1828894,00.html>
12. <http://www.safespeed.org.uk/speed-doesnt-kill.pdf>
13. <http://www.motorists.com/pressreleases/montana.html>
14. <http://www.movendus.es/index.racc/mod.actualidadHome>
15. <http://www.accidentreconstruction.com/news/mar04/030804b.asp>
16. http://rb-k.bosch.de/en/start/news_041118/
17. <http://elmundomotor.elmundo.es/elmundomotor/2005/03/16/seguridad/1110969370.html>