



Susete Cruz  
socio 6.020

# Una de señales

**He leído en prensa este mes de Noviembre que el Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid) ha decidido cambiar algunas señales de tráfico. En concreto las**

**de paso de peatones estropeadas por unas nuevas en las que el muñequito tradicional sea sustituido por otro con falda y coleta.**

**Y de momento** ya han cambiado 8 señales. Hasta aquí, la cosa es graciosa.

Pero ya tenemos lío. Hay opiniones para todos los gustos porque a unos les parece muy propio que las figuras tradicionales del señor se combinen con las de las señoritas; y a otros les parece mal. No me pronuncio sobre el tema, ya que no creo que sea importante que las figuras se cambian. Lo que me parece grave es que el Ayuntamiento haya decidido cambiar las señales ¿Quién es el Ayuntamiento de Fuenlabrada o su concejal para cambiar las señales de tráfico? ¿Qué autoridad tienen? ¿Qué poderes se están otorgando? Las señales de tráfico son así porque así se ha decidido, y los ciudadanos aceptamos esa decisión porque es indispensable para comunicación y el buen entendimiento que las asumamos tal y como están.

Si nos paramos a pensar, observaremos que en nuestra vida hay montones de signos y señales que hemos interiorizado: las H indicativas de la proximidad de un hospital, la luz verde de una farmacia de guardia, las señales acústicas y luminosas de las ambulancias o los bombe-

ros, los propios semáforos. ¿Qué pasaría si decidieran en los Ayuntamientos de cada uno de nosotros que los colores del ceda el paso o el stop no fueran los “de siempre” sino otros más vistosos como

morado, naranja y azul? ¿o que los mismos semáforos no se pusieran en vertical, que ya llevan mucho tiempo, sino en horizontal, que hacen más bonito? ¿Por qué no cambiamos la vaca en la señal de



“paso de ganado” en mi pueblo, si lo que yo paseo son ovejas?

No sé qué habrá dicho la DGT ante las decisiones del consistorio de Fuenlabrada; hasta puede que les parezca adecuado que los muñecos se cambien. Sea como fuere, son ellos quienes deben decidir si cada cual tiene potestad par modificar las señales de tráfico a su antojo.

Y decidan lo que decidan, me parece penoso que en esta sociedad seamos tan cerriles que sigamos viendo “señores” en los dibujos de la “persona” que cruza el semáforo, y que lo dotemos de género masculino porque lleva pantalones ¿o debería decir sexo masculino? Tanto estamos perdiendo el sentido que hay quienes han creído cierto las fotos de una cámara oculta danesa que demostraba la manera para hacer que los conductores atendieran a las señales. ¿Copiarán la idea nuestros políticos? Cuestión de tiempo, pero entonces ¿diremos que es sexista este uso del cuerpo femenino?

Ojalá lo de Fuenlabrada sólo sea una anécdota divertida y en las señales seamos capaces de ver individuos, sujetos, personas, cruzando una calle.

## Más nos valdría...

Hoy en día ser progresista o feminista vende y es bonito. No sé si englobar la actuación del Ayuntamiento de Fuenlabrada como una actuación progresista, feminista, o incluso una mezcla de ambas. Si que parece claro que es fácilmente asimilable a una actuación estúpida (absurda que diríamos si fuéramos políticamente correctos).

En vez de utilizar fondos públicos para semejante despropósito, mas le valdría a los responsables de este Organismo dedicarse a pintar los pasos de cebra con pinturas antideslizantes y eliminar otras trampas que se están dedicando a poner en las vías públicas. Aunque esto último desgraciadamente no es exclusiva de Fuenlabrada.

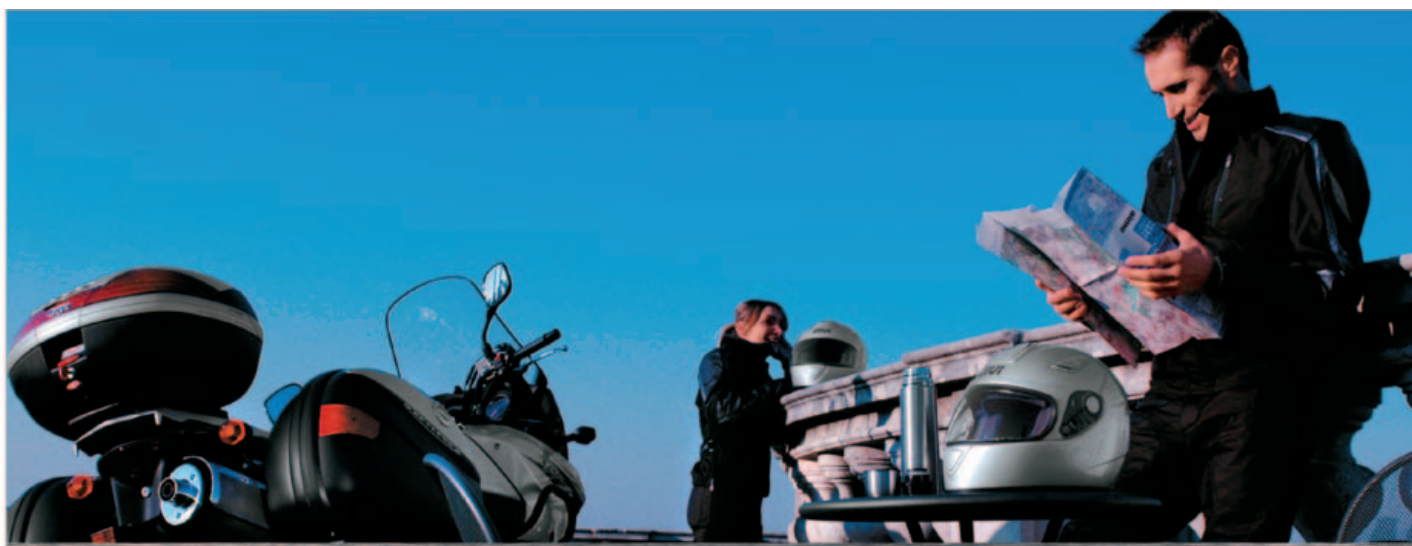
Casi ningún municipio de toda la geografía se libra de sus desacertadas actuaciones en materia de seguridad vial, las cuales no voy a citar porqué

necesitaría, por lo menos, toda esta revista para mencionar algunas.

Y eso sí, cuando arreglen todos los desajustes en materia de seguridad, aunque me siga pareciendo una tontería (léase absurdo), que se dediquen a cambiar esos "féminos" por féminas, o mejor aún, que veamos a mamá pato llevando a sus patitos sobre un paso de cebra, y así no entramos en discusiones sobre el sexo de los ángeles o de las señales de tráfico.

Además el Ayuntamiento debería modificar todas las señales sexistas, para que el resto de países las adecuen a la decisión que tome dicho Ayuntamiento, y dejen de aplicar el Convenio de Viena de 1968, u otros acuerdos y normativas, o para que en las auto escuelas puedan incluir la nueva señalización.

Diego Ruiz  
socio 600



GIVI CONCESSIONAIRES IBERICA SL  
INFO\_E-mail: [givi@givi.es](mailto:givi@givi.es) - [www.givi.it](http://www.givi.it)



MALETAS



BOLSAS



SISTEMAS DE ANCLAJE



PARABRISAS



CASCOS



Juan Carlos Toribio  
socio 12.747



## Error en el diagnóstico

*Cualquier lugar puede ser nuestro punto negro. SPM Ya!*

### Los “puntos negros”: una forma equivocada de evaluar el estado de la carretera

**En no pocas ocasiones, la mejora de nuestra seguridad vial choca con algunas concepciones técnicas equivocadas. Con demasiada frecuencia, la determinación de los llamados “puntos negros” ayuda poco a**

**las Administraciones a valorar correctamente los tramos en que realmente debe acondicionarse la vía para mejorar nuestra seguridad. Los moteros debemos movilizarnos y exigir un mayor rigor técnico.**

En el año 2005 denuncié las formas que la Ley introduce en el Estado de Derecho para valorar la seguridad de un tramo o punto de una carretera (lejos nos encontramos de las reivindicadas auditorias). Denuncia que formulé públicamente en las “II Jornadas de búsqueda de soluciones al problema de los accidentes de tráfico” organizadas por el Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico del I3A de la Universidad de Zaragoza en la misma capital y en el II Foro de Violencia Vial organizado por Stop Accidentes en Madrid.

Pasados dos años desde aquella ocasión, las carreteras, gracias a las formas de construcción, los momentos de obras y la inexistencia de su mantenimiento, siguen siendo protagonistas constantes de la obligación que tiene el usuario de someterse a riesgos viales bajo la cons-

tante lesión al Estado de Derecho desde las Administraciones Públicas competentes en la materia, por su desobediencia al propio entorno de Ley, norma o instrucción técnica.

Pero a veces, es la propia Ley, norma o instrucción, producto de las teorías de despacho, la que engaña a los propios usuarios (votantes).

#### ¿QUÉ ENTENDEMOS POR PUNTO NEGRO?

Según la Instrucción 01/TV-29, se considera P.N. (punto negro) o T.C.A. (tramo de concentración de accidentes) aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que, durante un año natural, se hayan detectado tres o más accidentes con víctimas, con una separación máxima entre uno y otro de 100 metros.

**El sistema de gestión para la prevención, donde solo se valoran los accidentes con víctimas, es un error.**

Lamentablemente, tanto el Ministerio de Fomento como las Comunidades Autónomas trabajan otras formas de valoración y análisis muy similares o en algunos casos más groseras, en su ámbito de competencias desmoronando el principio de la unificación de criterios.

Pero se hace más doloroso cuando algunas Administraciones se pronuncian al hablar de la localización de puntos negros para los motoristas y crean un análisis para la instalación de SPM (Sistemas de Protección para Motoristas) basado en tres accidentes de motocicleta con víctimas.



Un flaco favor a la seguridad vial que débil y sin principios morales quiebra las bases más lógicas de la prevención.

### ¿QUÉ SUCEDE REALMENTE?

Para llegar un poco más lejos en el conocimiento de los problemas derivados de la determinación de los P.N. y T.C.A., realizaremos una comparativa del estudio entre los años 2002 y el año 2003, descontando los datos de la Comunidad Autónoma de Cataluña y la del País Vasco, al no incluirse por tener transferidas sus competencias.

Durante el año 2002 se establecieron un total de 851 P.N, de los que 29 se ubicaban en travesías y 822 en carreteras. En el año 2003, los P.N. ascendieron a 959, de los que 27 se ubicaron en travesías y 959 en carretera. Esta pequeña comparativa nos lleva a un incremento del 12,7% con 108 puntos más.

De la misma forma, en el año 2002, se produjeron 3.418 accidentes, frente a los 3.943 del 2003.

El tipo de accidente que presentaba mayor incidencia en este tipo de tramos

o puntos, fue la colisión, seguido de la salida de vía, atropellos y vuelcos.

El número de vehículos implicado ascendió de 6.328 a 7.415 (+17,2%), los heridos se incrementaron de 5.738 a 6.702 (+16,8%) y las víctimas mortales se han reducido de 257 a 220 (un - 14,4 %), descendiendo en travesías (-6,9%) y aumentando en vías interurbanas (+13,4%).

### LOS ACCIDENTES SIN FALLECIDOS NO LES SIRVEN

En las proximidades de mi lugar de residencia, se detectan varias zonas donde la afluencia anual de accidentes de tráfico es enorme, pero sin consecuencias graves, y por ello (por el resultado de estas consecuencias) no son catalogadas como T.C.A. o P.N. Es más, durante el año 2005 se produjeron 66 accidentes por atropello a un animal en estas pequeñas zonas, sin hacerse la más mínima valoración de riesgos. Pondremos dos ejemplos:

#### Ejemplo 1

Nos sitúa en una vía de servicios donde se encuentra un distribuidor del tráfico (rotonda) que, a pesar de la gran cantidad de los sistemas de iluminación existentes (farolas) que no funcionan, como consecuencia, posiblemente, de la lucha por la economía presupuestaria entre el M.I. Ayuntamiento de Fraga (Huesca) y el Ministerio de Fomento, se suceden los accidentes sin víctimas, en espera de su catalogación cuando los siniestros sean más graves. En este punto solo, los accidentes que se atendieron en los dos pri-



*A pesar de las constantes de nuncias de la AMM y en ocasiones de la Guardia Civil nadie hace nada*

meros meses del año 2004 fueron cuatro, un dato que refleja de forma objetiva la gravedad de la situación y al que habría que añadir los accidentes existentes no conocidos por las fuerzas de la Guardia Civil.

#### Ejemplo 2

Situado en un tramo de paso habitual de animales salvajes (jabalís) ubicado en la A-131 (Fraga- Huesca), este paso tan frecuentado ha producido y produce una cantidad importante de accidentes por atropello a animales, que tampoco es contemplado como T.C.A. al no existir víctimas. Desde el kilómetro 8 al 13, durante el año 2004, se produjeron nueve accidentes por atropello a animales, a los que de nuevo, habría que añadir los accidentes existidos, no conocidos por las fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Estos dos ejemplos, me traen a la memoria épocas pasadas de los 80, donde dos zonas de constantes desprendimientos y alto riesgo para los usuarios se frecuentaban de accidentes de tráfico, y a pesar de todos los informes emitidos incluso por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, nadie solucionaba el problema, hasta que el nivel de inmoralidad fue tan llamativo socialmente, que se adoptaron las medidas necesarias para evitar esos accidentes.

### GRAN ERROR DE VALORACIÓN

Después de todo esto, podemos decir que el sistema de gestión para la preven-



>> seguridad vial



1960 accidente moto. Desde hace años sufrimos el calvario de nuestras carreteras



Compañeros de la AMM apoyaron en el mes de noviembre a Stop Accidentes en el día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico

ción, donde solo se valoran los accidentes con víctimas, es un error en cuanto al derecho de gestión de un espacio seguro para transitar. Pero tan solo una libertad legislada y no real pretende la convivencia segura, esto es, garantizarnos la seguridad.

Por todo ello y en virtud del derecho a la seguridad de los usuarios que debe gestionarse a través de una buena política de prevención, parece lógico proponer la creación de nuevas siglas para la inclusión en la valoración del riesgo, poder generar estudios objetivos y consumir la reducción genérica de los accidentes de tráfico.

Estaría hablando de lo que tantas veces hemos comentado Juan José Alba (UNIZAR) y un servidor, de los T.A.S. (tramos de alta siniestralidad) o TACI (tramos de alta concentración de incidentes), tramos de alta siniestralidad, con características y formato de accidentalidad comunes y espacios para su cómputo de hasta 20 kilómetros.

Visto todo lo anterior, los más críticos constructivos nos podemos encontrar con el planteamiento para el análisis de las siguientes cuestiones:

¿Por qué no se incluyen, en los informes anuales, los datos de la comunidad

Autónoma de Cataluña y del País Vasco, y no se aboga por una centralización de datos?

¿Qué está pasando para que con más de 525 vehículos implicados en el año 2003 en accidentes de tráfico con víctimas frente al año 2002, las víctimas mortales hayan descendido en un 14,4%?

Si la intención del establecimiento de los P.N. y T.C.A. es la reducción de los accidentes con víctimas ¿Por qué no se gestiona esa línea de análisis de prevención bajo el concepto del riesgo objetivo y se incluyen los accidentes de tráfico sin víctimas en los estudios?

Ante el riesgo de determinación del punto o tramo origen ¿por qué no se establecen distancias superiores a los 100 m entre puntos?

¿Por qué aumentan los P.N. y T.C.A.? Todas ellas, cuestiones con respuestas lógicas si consideramos la política aplicada para la prevención de accidentes de tráfico, gestora del imprudente desequilibrio del sistema, donde de forma constante se ataca al usuario en todas sus formas y se protege los intereses económicos de otras administraciones (Ministerio de Fomento, Gobiernos Autonómicos, Diputaciones, Ayuntamientos, etc) o empresas privadas (fabricantes y constructores de vehículos, concesionarias de autopistas, etc).

**Ejemplo de evolución de los puntos negros de Aragón y Galicia**

Año	2003	2004	2005
Zaragoza	28	17	20
Huesca	14	8	12
Teruel	5	6	6
A Coruña	46	32	22
Lugo	10	23	14
Ourense	5	3	1
Pontevedra	7	6	5

**Algunos puntos de alta siniestralidad conocidos, a modo de ejemplo, en una pequeña demarcación de carreteras, Año 2004**

- A-131 del kilómetro 8 al 13: 9 accidentes.
- A-1234 del kilómetro 4 al 6: 5 accidentes.
- N-211 del kilómetro 318 al 328: 11 accidentes.

**Ninguno de estos accidentes se contempla para análisis del riesgo potencial al no existir víctimas.**

Los moteros debemos movilizarnos, exigir e invitar a exigir a otros usuarios (también debemos cumplir con nuestras conductas y deberes)... y es que, señores, no hay que esperar a morir para hacer prevención en seguridad vial, ¿o estoy equivocado? He pues aquí que ya no nos sorprende que en tierras de Cervantes pasen estas cosas.



Uno de los puntos negros de la N-II, Km 422

## 2º Breve catálogo de disparates



*Ante Transit se denunciaron diferentes puntos de la red viaria de Cataluña por la permanencia de señalización de peligro con inexistencia del peligro, sistemas de contención altamente peligrosos y carencia de señalización vertical (Todas las incidencias denunciadas han sido solucionadas).*



*Ante la Jefatura Provincial de Salamanca el mal estado de conservación de la carretera N-620.*

**En la actualidad el Departamento de Seguridad del Tráfico trabaja en nuevos expedientes en Cataluña, Aragón, Madrid, Valladolid, Castilla y León, etc, que en breve se tramitarán. De igual forma, se está colaborando con diferentes entidades y realizando varios estudios de seguridad vial y otras actividades educativas.**

**A los socios ¡¡¡ necesitamos colaboración !!!  
seguridadvial@mutuamotorista.com**



*Contra la Diputación de Zamora por los agujeros, gravilla, zarzas y, en general, por el mal estado de sus carreteras (en vías de solución).*



*Denunciado al Gobierno de Aragón por el mal estado de conservación de la carretera A 1410 porque afecta gravemente la seguridad vial.*

>> Especial Regalos de Navidad

### BMW

www.motos.bmw.es



Riñonera Premium  
74,51€



Traje de lluvia Rain Lock  
Pantalón 64,24€ Chaqueta 86,40€



Chaqueta funcional  
Phase Change  
165,24€



Chaleco Airvantage  
268,92€

### Motos Factory

www.motosfactory.com



Touratech, pide tu catálogo gratis



Soportes Touratech para PDA 80€ aprox.



Escape Remus  
Consultar precio y modelo



Reconfiguración Manillar AC Schnitzer para  
BMW F800S/ST. Precio: 526,79€.  
Descuento Mutueros 15%



Quilla AC Schnitzer para BMW F800S/ST.  
Precio: 718,79€. Descuento Mutueros 15%

### Lem

www.lemhelmets.com



Lem Apache 103€ -15% socios



Lem Progeny TX 181€ -15% socios



Lem Progeny 181€ -15% socios

## Kawasaki

www.kawasaki.es



Chanclas  
9,60€



Taza  
4,90€



Reloj MX  
55,45€



Gafas de Sol  
49,10€

## Yamaha

www.yamaha-motor.es



Chaqueta de piel Vintage Hombre  
215,84€



Monedero  
10€



Chaqueta de piel Vintage Mujer  
207,51€



Camiseta Vintage Dirttrack  
manga larga Hombre  
29,12€

## Luma

www.luma.es



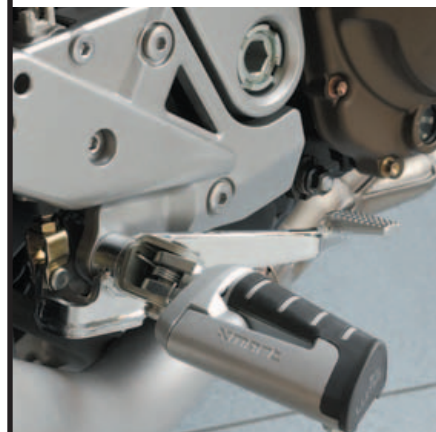
Cadena XR Chain  
115€ -15% socios



Solido Anchor Evolution  
88€ -15% socios



Escudo Shackle Plus  
100€ -15% socios



SMART Derecho - 52,90 € - 15% socios  
Kit Adaptador - 4,83 € - 15% socios



>> Especial Regalos de Navidad

### Tucano Urbano

www.tucanourbano.com



Chaqueta Diluvio delante  
69€ -15% socios



Chaqueta Diluvio detrás  
69€ -15% socios



Pantalón Diluvio  
53€ -15% socio



Chaqueta Urbis  
208€ -15% socios

### Aprilia

www.aprilia.com



INTEGRAL SPIRIT HELMET  
Lion graphic



INTEGRAL SPIRIT HELMET  
Gray graphic



Coffemug orange  
5€



Termoscud  
de 99€ a 128€ -15% socios

### KTM

www.ktm.es



Storm Fleecejacket  
72€



Girls brownwhite sweetjacket  
60€



Protector Short  
72€



Chupete Dummy  
7€

## Scotoiler

www.scotoiler.es



Spray Protector  
12,50€



Crambuster  
11,95€



Scottoiler Universal Kit  
116,50€



Scottoiler Universal Kit  
116,50€

## Givi

www.givi.it



Casco HPS 10.4 Air



Casco H9002



Top Case E470



Top Case E370

## Abus Ibérica

www.abus.es



Antirrobo 8000 Granit Detecto X-Plus



Chaqueta Beauty - 163 €



Cubrepiernas Fast Jeans - 50 €



Guantes Xago - 50 €

## &gt;&gt; con faldas y en moto



## ¿Qué es eso de la feminidad?

**Es increíble que algunos “machotes” todavía opinen sobre cómo hemos de ser, o cómo debemos estar subidas en una moto.**

**Bueno, bueno, bueno**, esto ya es el colmo de los colmos!!!!

Ya sólo nos faltaba oír estos comentarios por parte de algunos “tíos” (por supuesto, no todos los chicos se comportan de la misma manera), sobre si *las chicas que vamos en moto somos o no femininas!*

Pero ¿hemos cuestionado nosotras alguna vez si ellos son muy “machotes” o no es sus motos? ¿Tenemos que colgarnos el cartel del tópico de FEMENINA?

Definición: Según el Diccionario de la Real Academia, cuando se busca de Femenina, pone, literal: *dícese de ser dotado de órganos para ser fecundado*. Al que podríamos añadir para gusto de alguno: ser de uñas largas pintadas, sedosas melenas, en perfecto estado de revista y grandes pestañas que abaniquen para dar placer al macho.

Por favor... que estamos en la era del microchip, aunque a alguno éste no le haya cambiado o simplemente ni siquiera lo tenga.

La mujer de hoy en día no tiene que demostrar su feminidad continuamente, ni siquiera necesita conquistar a un

“machote” para que le solucione la vida.

Enteraos de que valemos por nosotras mismas y somos nosotras, y sólo nosotras, las que decidimos en qué forma somos femeninas. Ya no solamente se es femenina exteriormente, con maquillajes, máscaras de ojos, lápiz de labios...

### LAS REVISTAS DEL MOTOR

Tened en cuenta (y que conste que no estoy en contra de ellas, ya que sólo realizan su trabajo) que todas las chicas maravillosas, de altos tacones, tops ajustados, esculturales cuerpos y exuberantes pe...stañas son para esas fotos de revistas del motor, donde muchas veces no se sabe si la gente se fija en la marca de la moto o en la estupidísima que hay encima; ya que si lo pensamos fríamente, sería imposible conducir una moto con esa indumentaria.

Así que animo a los más valientes a que se coloquen una buena cantidad de base de maquillaje, un espléndido y favorecedor lápiz de labios y una increíble máscara de pestañas, el sotocasco, el casco y se hagan 200 km. con un sol radiante o

una lluvia torrencial. Ya verán, el resultado es igual al de la chica de la revista.

### EL CHIP DE LOS “MACHOTES”

Luego tenemos el chip de los “machotes” que sólo se plantean que si eres mujer eres un ser inferior al hombre, y si es en competición, ni te cuento.

Un ejemplo claro lo tenemos en la jovenísima valenciana Natalia Alcover que con 17 años y su moto de 600 cc. está dando mucha caña en los circuitos nacionales. Todos éstos no llevan bien, en competición, que sea una chica la que les haga una pasada y los deje con un palmo de narices. Entonces es cuando uno de estos “machotes”, saca el animal que lleva dentro y la embiste por detrás con una moto de 1000 cc. en el circuito de Cheste.

Menos mal que salió ilesa salvo un moratón en el pie. Pero es una pena que además de la caída tuviera que oírse los comentarios de boxes mientras hacían grupitos burlándose de ella.

Así que lo siento por esos machotes porque van a tener que irse acostumbrando a chupar rueda de alguna que otra chica con su gran FEMINIDAD.

Eva María Timoteo  
socio 7.828

## Me encanta ser paquete

**Sábado por la mañana**, tempranito. Los niños ya se han despertado, como siempre, pero esta vez nos viene muy bien: hay que preparar sus bolsas y las nuestras, porque hoy salimos con la moto.

Desde que nació la pequeña, hace ahora 10 meses, no habíamos encontrado una ocasión que propiciara una salida los dos juntos, porque ya se sabe, "colocar" dos niños es más difícil, y como yo no conduzco, yo me quedo en casa.

Podría decirse que estoy hasta nerviosa, pero no son nervios lo que tengo. En realidad, es la emoción de saber que hoy vuelvo a viajar en moto con él. Ayer por la tarde lo habíamos dejado todo preparado: botas, guantes, pañuelos para la cabeza y el cuello, y claro, los trajes. Así que no nos quedaba más que vestirnos, bajar a la cochera, colocar las bolsas en la moto, casco, y... SALIR.

Y salimos, y nada más pisar el asfalto, volví a sentirlo. Entiéndeme, ya me había

montado muchas más veces en la moto, pero había sido por la ciudad, y vestida de calle, y no es lo mismo; el que monta en moto, el que es motero, sabe lo que digo. Nos encaminamos hacia la salida de Córdoba, unos cuantos semáforos, dos o tres rotondas, y por fin, delante de nosotros, y para nosotros, la carretera.

Y oyes cómo el tubo de escape empieza a sonar distinto, más uniforme, más constante. Si me apuras, casi puedes convertirlo en la banda sonora de tus pensamientos durante el viaje. Miro hacia abajo, y veo la línea del arcén pasando a toda prisa, y luego alzo la mirada, a derecha, a izquierda y veo un paisaje que sólo puede admirar el que va detrás, y mi cuerpo empieza a sentir la velocidad en primera persona, formando una sola cosa con el aire que te rodea. Porque si hay algo que te permite el ser paquete en la moto, es pensar, mirar, imaginar, gritar, cantar... en definitiva, abandonarte a cualquier otra actividad porque lo que haces es eso, dejar que él te lleve, sentir como en casi ninguna otra ocasión que te pones en sus manos, en mi caso, en las de mi marido, que conduce nuestra moto. Y confías como nunca en él, sabes que va a cuidar de ti, que cada vez que entre en una curva pondrá todo su cariño al inclinarse, porque detrás lleva al paquete que más quiere.

Me preguntan muy a menudo que si no me aburro yendo detrás en la moto. Yo sonrío, y contesto: ME ENCANTA SER PAQUETE.



## >> Boletín de inscripción AMM

### Asociación Mutua Motera

**Cuota única de inscripción:** 10 euros. Se paga una sola vez y con ella pasas a formar parte de esta Asociación. Tu Asociación.

**Cuota anual:** Vigente desde el 2005. Actualmente de 15 euros. Podrás disfrutar de todas las ventajas y servicios de la Asociación.

**Fondo Mutual:** Para constituir la mutualidad. De momento es voluntaria, con

facilidades para ingresar el total (300 euros) según te interese.

#### ¿Qué cuotas tengo que pagar?

La de inscripción y la anual.

#### ¿Cómo realizo el pago?

Domiciliando los recibos. Tan solo tienes que rellenar el siguiente formulario y remitirlo a la Asociación por fax o correo. También puedes hacerlo por la página web.

#### ¿Qué estoy autorizando al domiciliar las cuotas?

A que la Asociación cargue en la cuenta que indicas las cuotas vigentes. La de inscripción, si todavía no la has abonado, y la anual. También se te cargará el Fondo Mutual si marcas las casilla correspondiente.

### Boletín de Inscripción

Rellena el siguiente formulario y envíanoslo

· por correo ordinario a nuestra oficina central: C/ Manuel De Falla, 17 bajo. 18005 Granada

· por fax: 958 253 244

Los campos indicados con asterisco son obligatorios

Nombre\* ..... NIF\* .....

Apellidos\* ..... Fecha nacimiento\* .....

Domicilio\* ..... Código postal\* .....

Localidad\* ..... Provincia\* .....

Teléfono particular ..... Móvil ..... e-mail .....

### Autorización de adeudo por domiciliación bancaria

#### Cuota de inscripción y anual de la Asociación Mutua Motera

- Yo, D/D<sup>a</sup> ..... con D.N.I. n<sup>o</sup> ..... autorizo a la Asociación Mutua Motera a cargar en la cuanta que detallo a continuación la cuota anual (15 euros), y la de inscripción (10 euros) si procede.

Código cuenta* (rellena los 20 dígitos)	Entidad	Oficina	D.C.	Cuenta
	□□□□	□□□□	□□	□□□□□□□□□□

#### Aportaciones a la Asociación Fondo Mutual

- Yo, D/D<sup>a</sup> ..... con D.N.I. n<sup>o</sup> ..... autorizo a la Asociación Fondo Mutual a cargar en la cuanta arriba indicada el importe destinado a formar mi participación en el fondo mutual, de conformidad con las indicaciones marcadas a continuación.

- cargar el importe completo 300 euros en un solo pago
- cargar una cantidad semestral 150 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- cargar una cantidad semestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- cargar una cantidad trimestral 100 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- cargar una cantidad trimestral 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación
- cargar una cantidad mensual 50 euros hasta completar los 300 euros de mi participación

firma

Los datos facilitados mediante este formulario serán incorporados a la base de datos de la Asociación. El objeto de la recopilación de los datos adjuntos es el de poder facilitar al asociado el pago de la cuota anual de la Asociación. El destinatario de la información recopilada mediante este formulario es única y exclusivamente la Asociación. La facilitación de los datos solicitados tiene carácter voluntario. La entrega de los datos solicitados facultará a la Asociación a cursar la domiciliación de las aportaciones. El socio podrá solicitar a la Asociación en todo momento la información que esta detenta en su base de datos sobre su persona, así como podrá solicitar su modificación, actualización, cancelación y eliminación. El departamento responsable de la base de datos es el de Administración, pudiendo dirigirse al mismo personalmente o por correo en la calle Manuel De Falla, nº 17, bajo 18005 Granada, o bien a través del teléfono 902 196 876 o del correo electrónico. La información facilitada queda protegida por la Ley Orgánica 15/1999, o la legislación vigente aplicable que la sustituya o complemente.