ANDORRA
Av d'Enclar, 156-158 - SANTA COLOMA
Principat d'Andorra - +376 722 860

BARCELONA
C/ Valencia, 511-515 - 08013
BARCELONA - Tel. 93 265 02 24

MADRID
C/ Bravo Murillo, 36
28015 MADRID - Tel. 91 445 57 80

MÁLAGA
Av. Velázquez, 4
29003 MÁLAGA - Tel. 952 36 50 04

SOLSONA
Fnl. Ind. PRONISA - Km. 42,5
25280 SOLSONA - Tel. 902 102 802

VALENCIA
Pz. Alfonso el Magnánimo, 14
46003 VALENCIA - Tel. 96 350 94 24

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:45 Página 12

Reunión con la DGT

El pasado jueves día 27 de septiembre la Dirección General de Tráfico, representada por el actual Director, D. Pere Navarro, el Subdirector Antoni Riu y la Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Dª Anna Ferrer, mantuvo una reunión de trabajo con la Asociación Mutua Motera (AMM) y con Moteros Unidos por la Vida (MUVI), representados por Juan Manuel Reyes como presidente de la AMM y portavoz de MUVI, Miguel Ángel Serna portavoz de la AMM y Juan Carlos Toribio, Director del Departamento de Seguridad Vial de la AMM.

En dicha reunión se valoró por ambas partes la situación actual de la accidentalidad del colectivo motorista, coincidiendo en que es urgente la adopción de medidas inmediatas que reduzcan la siniestralidad del mismo.

Por parte de la AMM y MUVI se centró la reunión fundamentalmente en dos campos de actuación, la reforma del carné de conducir motocicleta y las graves deficiencias de infraestructura que padece la red de carreteras española.

En cuanto a la reforma del carné, la AMM propuso a la DGT las siguientes medidas:

- Que se profundice de forma razonable en la progresividad del aprendizaje para acceder al carné A, (motocicletas de gran potencia)
Que se haga especial hincapié en la formación práctica del motorista.
Que se mantenga el permiso para conducir ciclomotor en los 14 años, ya que se trata de un sector cuya siniestralidad está bajando, y ayudará al principio de progresividad del carné.
Que las fases de acceso a los distintos niveles de carné se realicen en función del criterio de potencia de la motocicleta en lugar de la cilindrada.

A estas propuestas el Sr. Navarro contestó de forma muy positiva tanto al principio de progresividad, pues es el que viene previsto en la Directiva comunitaria, como a la inclusión de la formación práctica y al criterio de potencia en detrimento del de cilindrada.

En cuanto a mantener el primer acceso al ciclomotor a los 14 años, se mostró muy reacio debido a que “los ciclomotores actuales tienen poco del concepto primigenio de ciclomotor” y considera que son verdaderas motos, que alcanzan potencias y velocidades poco razonables para ese tipo de vehículo y para la edad de los 14 años.

El segundo gran tema que se trató en la reunión fue el de la infraestructura viaria, y concretamente los guardarrailes, a pesar de ser una materia sobre la que la DGT carece de competencia alguna.

En este punto la AMM apeló a las competencias que la DGT tiene en materia de seguridad vial para pedir que sea la DGT la que medie con las Administraciones competentes para conseguir una solución rápida y efectiva a este problema.

La AMM, aun reconociendo que no es el único problema que tienen los motoristas, argumentó porqué considera que es el más importante de todos ellos. Expuso los razonamientos que nos llevan a considerar inaceptable la situación actual, y pidió la aprobación de un presupuesto extraordinario de 4.000 millones de euros con cargo al superávit presupuestario para proteger con sistemas de protección para motoristas homologados con nivel I (SPM’s), la totalidad de los guardarrailes instalados en la red de carreteras de España. Se hizo especial hincapié en que dicha partida se incluyera dentro de los presupuestos generales del Estado para 2008 que se están discutiendo en estos días en el Parlamento.

Por parte de la DGT se aceptó que el guardarrail forma parte del problema, aunque se insistió en que no es el único, y manifestó su intención de estudiar la situación y actuar en la medida de sus posibilidades.

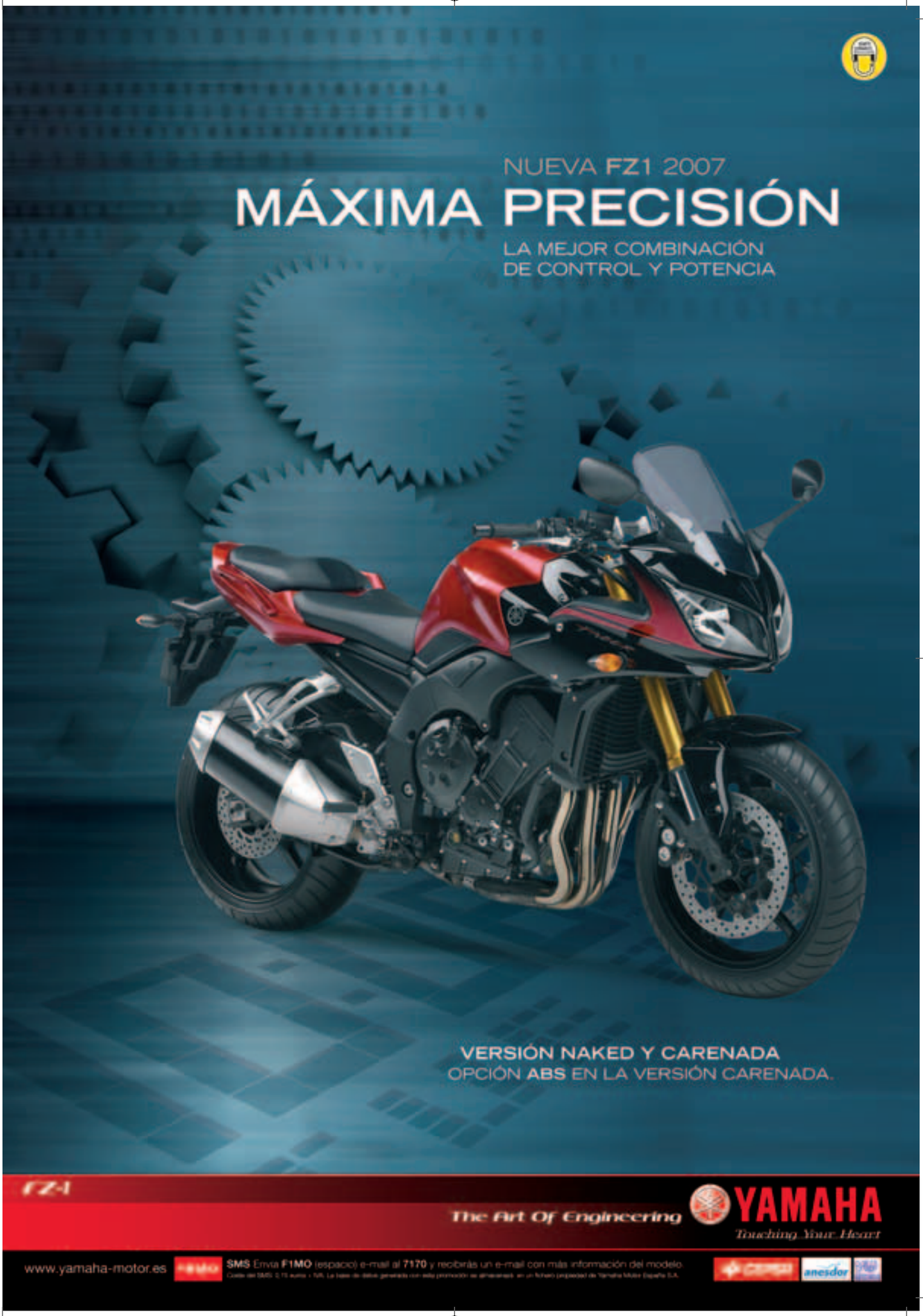
Finalmente la AMM solicitó que se realizaran estudios detallados de la siniestralidad de los últimos años, que se acelere la labor del Grupo de Trabajo por la Seguridad Vial de la Motocicleta, y que se realicen campañas de concienciación positiva, tanto para motoristas como para automovilistas, que mejoren la empatía entre ambos colectivos, así como finalmente que se aproveche la asignatura de Educación para la Ciudadanía para introducir la educación vial en la educación básica de todos los ciudadanos.

La DGT valoró positivamente estas propuestas y se comprometió a trabajar en las mismas.

A pesar de la actitud positiva mostrada por la DGT en la reunión, y de que poco a poco se van consiguiendo coincidencias entre Administración y usuarios, la AMM considera que se debe mantener la presión y la protesta en la calle, al menos hasta que se consiga un acuerdo firme para solucionar el problema de los guardarrailes, por ser el más importante que afecta al colectivo.

De conformidad con todo ello la AMM mantiene su apoyo a la manifestación del 10 de noviembre en reivindicación al Gobierno Central, al Ministerio de Fomento y a las distintas administraciones con competencias en materia de carreteras, para que de una vez por todas, y de forma rápida y eficaz se protejan la totalidad de los guardarrailes con SPM’s homologados.

Asociación Mutua Motera


NUEVA FZ1 2007
MÁXIMA PRECISIÓN
LA MEJOR COMBINACIÓN
DE CONTROL Y POTENCIA
VERSIÓN NAKED Y CARENADA
OPCIÓN ABS EN LA VERSIÓN CARENADA.
FZ-1
The Art Of Engineering
YAMAHA
Touching Your Heart
www.yamaha-motor.es
SMS Envía F1MO (espacio) e-mail al 7170 y recibirás un e-mail con más información del modelo.
anesdor

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:45 Página 14

Reunión con el Ministro Rubalcaba

Ministro del Interior

El martes, día 2 de octubre, se celebró una reunión entre el Ministro de Interior D. Alfredo Pérez Rubalcaba y las organizaciones de usuarios de la moto más representativas del país, Asociación Mutua Motera (AMM), Moteros Unidos por la Vida (MUVI), RACE, RACC y la Real Federación Española de Motociclismo. Por parte de la Administración asistió también el Director General de Tráfico, D. Pere Navarro y la directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Dª Ana Ferrer.

Reunión en el Ministerio

La reunión se convocó con carácter urgente con el fin de llegar a un entendimiento para reducir la insostenible accidentalidad de los motoristas en la carretera.

La AMM y MUVI, a pesar de que el Ministro del Interior carece de competencias en materia de carreteras, expusieron al comienzo de la reunión la gravedad el problema de las barreras metálicas de seguridad (BMS), popularmente conocidas como guardarrailes, y solicitó la aprobación urgente de un plan de instalación de Sistemas de Protección para Motoristas (SPM's) en la totalidad de las BMS de la red de carreteras del país.

El Ministro argumentó que era imposible aprobar un proyecto tan costoso, pero que se comprometió a impulsar un incremento importante del presupuesto del Ministerio de Fomento, con el fin de terminar de instalar los SPM's en las carreteras competencia de Fomento entre los años 2008 y 2009.

Asimismo se comprometió a incrementar el presupuesto del Departamento de

Juan Manuel Reyes y representantes del Ministerio en rueda de prensa

Seguridad Vial de la DGT en un 14% y a ayudar a las Diputaciones Provinciales, mediante convenios económicos puntuales, para que dichas administraciones pudieran afrontar el coste de instalar SPM's lo antes posible.

También se trató la reforma del carné de moto. En esta materia la AMM reprodujo las reivindicaciones tratadas anteriormente con la DGT en el sentido de articular un acceso progresivo al carné, empezando por los 14 años para el ciclomotor y terminando en los 20 para el carné A, que es el que habilita para conducir motos de gran potencia, y haciendo especial hincapié en la formación práctica en todos los niveles de acceso, ciclomotor, A1, A2 y A. Asimismo se explicó que considerábamos un error hablar de cilindradas para definir los distintos pasos de un carné a otro, pues lo verdaderamente importante era la potencia de la moto. De hecho así se refleja en la directiva europea.

Tanto la DGT como el Ministro vieron muy interesantes las propuestas, por lo que se comprometieron a estudiar las referentes a la formación y se aceptó el criterio de la potencia en detrimento de la cilindrada para definir los límites de los distintos carnés de conducir. Sin embargo se mostraron muy reacios a la propuesta de mantener en los 14 años la edad para poder conducir un ciclomotor.

La AMM aprovechó la ocasión para mostrar al Sr. Ministro el profundo malestar que hay en el colectivo debido a las manifestaciones vertidas por él mismo y por el Sr. Navarro en semanas anteriores, en las que se transmitía un cierto mensaje de culpabilización del colectivo.

También solicitamos la aceleración de los trabajos que estamos realizando en el seno del Grupo 52 en desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Motocicleta y el Ciclomotor, pues cada día que pasa hay compañeros que siguen muriendo en la carretera. El Sr. Ministro mostró su total acuerdo con esta propuesta, por lo que acordamos entre todos los presentes adelantar la conclusión y diseño definitivo del plan al próximo mes de noviembre.

Tras la reunión se ofreció una rueda de prensa tanto por las organizaciones de usuarios, como por el propio Ministro, en la que hicieron público los compromisos adquiridos y el Ministro aclaró públicamente que no culpabiliza a nuestro colectivo del problema.

Por último queremos expresar nuestro moderado optimismo por el cambio de actitud de la Administración, pues entendemos que se han empezado a dar pasos definitivos y firmes en la resolución del problema.

A pesar de ello, consideramos que la propuesta de protección de los guardarrailes con SPM's es insuficiente. Entendemos que en un momento como el actual, en el que hay un fuerte superávit presupuestario, no es moralmente admisible que el Estado no dedique el dinero necesario a proteger la totalidad de la red de carreteras. La principal función de un Estado de derecho es la de proteger la vida de sus ciudadanos, y se hace intolerable que no cumpla con dicha función, especialmente, si tiene los medios técnicos y económicos para hacerlo. Por ello, mientras no se produzca un cambio importante en esta situación, mantenemos nuestro apoyo y llamamiento a la celebración de la manifestación prevista para el 10 de noviembre con las siguientes reivindicaciones:

1º- Al Gobierno Central y las CC.AA: La aprobación urgente de un presupuestro extraordinario en sus respectivos marcos competenciales, para la inmediata y urgente protección de los guardarrailes en la totalidad de la red de carreteras de España.

2º- Al Gobierno Central y al Parlamento: La modificación de la normativa reguladora de las BMS, popularmente conocidas como guardarrailes, con el fin de obligar, a todas las Administraciones competentes en materia de carreteras, a instalar SPM's en todas las BMS, sean de nueva instalación o de red ya instalada.

Asociación Mutua Motera

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:45 Página 16

Juan Manuel Reyes
Presidente AMM

¿Por qué necesitamos una mutualidad?

En el número anterior tratamos el concepto básico de una Mutualidad. Hoy vamos a intentar responder a una de las preguntas estrella que a muchos nos ronda por la cabeza: ¿Por qué necesitamos una mutualidad? ¿Y por qué ahora, cuando los precios de los seguros ya no son de escándalo, como lo eran hace cuatro años? ¿Merece la pena que nos embarquemos en este gran proyecto? El fuerte aumento de la siniestralidad y las previsiones de los técnicos del seguro nos llevan a la conclusión de que sí. Y más pronto que tarde.

Las previsiones apuntan a un fuerte incremento en el precio de los seguros de moto en dos años.

¿Por qué necesitamos la mutualidad? Para explicarlo, nada mejor que hacer un poco de historia.

El 2 de marzo de 2002 se crea la AMM como reacción a un momento en que los precios de los seguros eran absolutamente disparatados, los ciclomotores no los aseguraba nadie, las motos casi tampoco, y los pocos que se aventuraban (apenas quedaron 2 ó 3 aseguradoras que se atrevían con las motos) lo hacían a un precio absolutamente desorbitado. Llegamos a ver precios de hasta 3.600 € por una CBR600.

Así estuvimos 3 ó 4 años. De hecho, el precio del seguro llegó a causar una grave crisis de ventas en el sector.

Era cierto que la posibilidad de llevar pasajero en los ciclomotores había empeorado la siniestralidad del ciclomotor, pero aun así no se justificaban los precios que había en el mercado. La única explicación que había era que este incremento de siniestralidad había asustado a la mayoría de las compañías, estas se autoexcluyeron del sector moto y dejaron el mercado en manos de tan solo 2 ó 3 aseguradoras que inmediatamente, ante la ausencia de competencia, incrementaron artificialmente los precios.

Curiosamente poco después de nuestra aparición, en 2002, ese riesgo "no asegurable" empezó a ser aceptado por algunas compañías.

EL "FAVOR" DE ASEGURARNOS

Ante las quejas de los usuarios e industria, el lobby asegurador respondía que "la moto era un riesgo no asegurable" por su alta siniestralidad y coste, y eso explicaba los precios de las pocas compañías que "nos hacían el favor" de asegurarnos.

Esto se producía en un momento en que la siniestralidad de la moto, y su coste, había estado cayendo durante años. El único repunte que se había producido no era consecuencia de la moto, sino del ciclomotor.

Ante esta situación los usuarios respondimos con el proyecto Mutua, al que se sumaron estudios que demostraban que los precios de los seguros eran desorbitados e injustificables.

En tres años hemos llegado a unos precios tan bajos que ya la Dirección General de Seguros ha advertido que va a tomar cartas en el asunto.

VENDER EN PÉRDIDAS

Curiosamente poco después de nuestra aparición, ese riesgo "no asegurable" empezó a ser aceptado por algunas compañías. En tan solo tres años hemos llegado a unos precios como los de hoy día, tan bajos, que ya la Dirección General de Seguros ha advertido que si siguen así va a tomar cartas en el asunto, pues no se puede estar vendiendo en pérdidas. Incluso los últimos informes económicos de algunas compañías demuestran una fuerte caída de los resultados en el primer semestre de este año.

¿Qué ha pasado? ¿Cómo es posible que un seguro que no era rentable hace tan solo cuatro años a 1.000 €, ahora se venda por 180 € y los técnicos digan que

Al final, como siempre, la Administración ejerció su papel de autista profesional y se homologó el B1 a pelo, sin formación.

aún hay margen? ¿Cómo es posible que, con el incremento del coste de la vida que hemos sufrido en los últimos años, ahora sea más rentable un seguro a 180 € que antes a 1.000? ¿Cómo se puede entender que tras años de bajada de la siniestralidad de la moto nuestro riesgo no fuera asegurable, y hoy, que llevamos cuatro años consecutivos de incremento de la siniestralidad, con subidas interanuales del 53 %, sí se pueda asegurar por 180 € y encima con margen para tener beneficios?

¿La respuesta a estas preguntas? Sin comentarios....

La cuestión que ahora nos ocupa es: **si ahora tenemos estos precios, ¿para qué la Mutua?**

LA HOMOLOGACIÓN DEL B1

Tras la crisis del precio del seguro de 1999-2003, la industria presionó para que se procediera a la homologación del B1 para llevar motocicletas de 125 cc. Los usuarios lo apoyamos, pues todo lo que sea promocionar la moto es bueno, pero pusimos un reparo muy importante: la formación. Homologación sí, pero con formación. El hecho de que un señor lleve conduciendo su coche 20 años no lo capacita para llevar una motocicleta por pequeña que ésta sea.

Al final, como siempre, la Administración ejerció su papel de autista profesional y se homologó el B1 a pelo, sin formación. Esta medida, sumada a la bonanza económica, los bajos tipos de interés, el seguro híper-barato y la moda, han provocado el mayor boom de ventas de motos de la historia.

Por desgracia en esta ocasión dicha bonanza de ventas ha venido acompañada de un fuerte **incremento de la siniestralidad**, tanto del 125 como del resto de cilindradas.

A esto hemos de añadir la imposición vía Directiva Europea de **mayores coberturas de las pólizas de seguro**, con el consiguiente mayor riesgo de incremento de costes para las aseguradoras.

Además ya se está pidiendo **mejora de las tablas de indemnización**, con el subsiguiente incremento del coste de siniestralidad.

Si a esto sumamos la situación actual de venta bajo coste y el **cercano resentimiento de las correspondientes cuentas de resultados de la mayoría de las compañías**, nos encontramos con que se están juntando los ingredientes necesarios para "la tormenta perfecta". **La mayoría de los expertos ya vaticina la subida fuerte de precios en los próximos dos años**, incluso nueva salida del sector de muchas compañías.

Necesitamos una empresa que ofrezca unas coberturas y unos servicios de calidad a un precio razonable y estable en el tiempo.

¿CONCLUSIÓN?

Necesitamos un elemento moderador de estos vaivenes, necesitamos una empresa que conozca la moto, que estudie al motorista, y sus necesidades reales como usuario de un vehículo tan especial como es la moto. Necesitamos una empresa que ofrezca unas coberturas y unos servicios de calidad a un precio razonable y estable en el tiempo. Necesitamos una empresa para la que, si el precio de un seguro puede ser de 250 €, lo sea hoy, mañana y pasado, que no se deje contagiar de la moda irracional del mercado.

Necesitamos una empresa que piense en el servicio más que en los beneficios. Necesitamos una empresa que esté fuera del control del lobby asegurador, una empresa controlada por los propios usuarios, de motoristas, por y para motoristas, una empresa que piense y trabaje a largo plazo, libre, independiente, solvente, fiable y de calidad.

¡Necesitamos la Mutualidad General del Motociclista!

Moteros14_maqueta 10/10/07 18:45 Página 18

Juan Soroa
socio 3:437

Un nuevo éxito para la moto en Europa

RODADA europarlamentaria

Undécima MEP Motorcycle Ride

La undécima edición del "MEP Motorcycle Ride" (que tuvo lugar el miércoles 5 de Septiembre en Estrasburgo) fue un gran éxito. Cerca de 100 participantes tomaron parte en el evento. 15 miembros del Parlamento Europeo procedentes de 10 países tomaron parte en la rodada. Tanto experimentados moteros como pasajeros que pudieron descubrir el placer de andar en moto, expresaron su entusiasmo y felicitaron a FEMA por un evento tan bien organizado. Desgraciadamente, ningún representante español del Parlamento Europeo, acudió al evento.

A pesar de la fresca temperatura en un afortunadamente seco día de septiembre, los participantes se colocaron sus cascos y montaron sobre las numerosas motos deseosos de comenzar una rodada de hora y media de duración por los hermosos alrededores de Estrasburgo. Las motos, aparcadas bajo las banderas de la UE, ofrecían una vista para recordar: moteros de toda Europa estacionados frente a uno de los edificios legislativos más importantes, mostrando así su interés y apoyo hacia los motoristas.

Algunos de los participantes habían tomado parte en el "MEP Ride" hace años, haciendo de él uno de sus tradicionales eventos anuales. Otros se apuntaron este año por primera vez. ¡Y alguno había participado en anteriores ediciones como pasajero o conduciendo una 125 cc, y han sacado su carnet de conducir tras descubrir el placer de viajar en moto!. Este fue el caso de uno de los promotores del evento, la parlamentaria europea Liz Lynne, quien obtuvo su licencia en 2003, tras asistir al MEP Motorcycle Ride en 2000.

Los 4 promotores del evento, el Sr. Markov (GUE/NGL), la Sra. Lynne, el Sr. Queiro y la Sra. Segelström (PSE), dieron una breve presentación antes de la rodada, subrayando la importancia y ventajas de las motos. El Sr. Markov, que está actualmente enfermo, acudió sin embargo a la rodada, especialmente tras descubrir su moto: una Suzuki Intruder 800. La Sra. Segelström (junto a otros representantes suecos) participaron en la rodada como pasajeros. Todos ellos estaban encantados y la Sra. Segelström enfatizó su deseo de continuar cooperando con FEMA y con la Asociación de Motociclistas de Suecia (SMC) en asuntos relacionados con el Transporte en el futuro. Tan sólo el Sr. Queiro no pudo acudir a la rodada.

El principal objetivo del evento fue disfrutar de una agradable rodada. Pero también supuso la oportunidad de lograr importantes objetivos relacionados con el motociclismo. Este año, el objetivo principal fue la Seguridad de la Moto, con la presentación de la Agenda Europea para la Seguridad en la Moto de FEMA, la importancia de unas infraestructuras de carreteras apropiadas en Europa, y la integración y positiva contribución de las motos en los centros urbanos.

El éxito de la Rodada Europarlamentaria probablemente esté unido a este doble aspecto: placer y compromiso político. Unir a representates de la Unión Europea y a ciudadanos moteros en una jornada relativamente informal y entretenida, es probablemente el mejor modo de hablar sobre los temas de moteros.

A las pocas horas de haber finalizado el acto, decenas de personas (miembros del Parlamento, asistentes, personal del Parlamento o miembros de la Unión Europea,...) han contactado con FEMA para agradecerle el haber organizado el undécimo "MEP Motorcycle Ride". Todos estaban agradecidos y esperando la celebración de la próxima edición que se celebrará en Bruselas.

Entérate de todo en Kawasakinews. Entra ahora en www.kawasaki.es y apúntate al nuevo newsletter de Kawasaki.

LA NINJA ZX-6R
AHORA SÓLO 9.399€
(Y ES TODO LEGAL)

Modelo: Ninja ZX-6R
Precio: ~~10.399€~~
Financiación K-Credit: desde 166,82€/mes
Seguro MVA: desde 425€/año
Garantía K-Plus: ampliación a 4 años
*Promoción válida hasta 31/12/07

Ninja ZX-6R

Cógela y corre

Es oficial: ahora la máquina de circuito más ágil de pilotar es tuya por sólo 9.399€. Con todo en regla. Acércate a un concesionario oficial Kawasaki y aprovéchate. Ellos también están metidos en el ajo.

Kawasaki
Let the good times roll.
www.kawasaki.es

Recuerda: la carretera NO es un juego.

Consejo superior de Tráfico y Seguridad Vial

Con la asistencia de la AMM en representación de los motociclistas, el pasado julio se reunió el Consejo Superior de Seguridad Vial, organismo en el que participan instituciones públicas, representantes de la empresa privada, colectivos profesionales y asociaciones de usuarios.

La Administración hizo entrega oficial de las estadísticas definitivas de accidentes de 2006, que ofrece por vez primera una rotura de la tendencia alcista de la siniestralidad de la moto y los ciclomotores, siendo por tanto el primer año, de los últimos cinco, que no crece el número de víctimas mortales.

A destacar la intervención del Fiscal de Seguridad Vial, quien anunció su firme decisión de luchar por la mejora de la seguridad vial desde la Fiscalía, así como su firme convencimiento de la necesidad de aumentar los límites de indemnización de las víctimas de los accidentes de tráfico.

Por parte de la AMM, en conversación directa con los responsables de la DGT, se valoró positivamente la campaña para el uso del casco, si bien se criticó lo limitado de la misma, ya que, en opinión de la AMM, es necesario además promover su correcta utilización frente a prácticas habituales como llevarlo desabrochado o el uso de los conocidos popularmente como "quitamultas" en lugar de modelos homologados para una protección máxima.

Castilla-La Mancha: reunión de la Comisión por la Seguridad Vial de los Motoristas

El 12 de septiembre tuvo lugar en Toledo la tercera reunión de la Comisión de Trabajo por la Seguridad Vial de los Motoristas.

En dicha reunión, la Administración, representada por el Director General de Carreteras de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda, D. Roberto Puente, y los representantes de la Federación Castellano Manchega de Motociclismo y de la AMM, acordaron el comienzo inmediato de la instalación de SPM en la red de carreteras de la Comunidad.

El Director General comunicó a los motoristas el compromiso de dedicar 300 millones de euros a mejora de la red de carreteras de Castilla la Mancha en los próximos 4 años. De esta cantidad, 30 millones, irán destinados a mejora de señalización y balizamiento, partida en la que se ha incluido la instalación de SPM en los guardarraíles de la Comunidad.

En la reunión se trabajó sobre los últimos informes sobre accidentalidad de la motocicleta en las carreteras competencia de la Comunidad, en base a los cuales los miembros de la comisión decidieron por unanimidad comenzar las obras en los tramos que se habían mostrado más peligrosos en los últimos cuatro años para el colectivo motorista.

Concretamente entre los meses de septiembre y octubre de este mismo año comenzará la instalación de SPM en la CM-412, CM-4010 y 4004, en la CM-5001 y en la CM-3115. Finalmente se llegó al compromiso de que la instalación de SPM no se limitará a la estricta aplicación de la OC 18/2004. El principio será el de aplicar dicha norma como criterio mínimo, pero ampliado a todas los ramos en curva que, aunque no sean susceptibles de protección según lo especificado en al OC 18/2004, sí se considere recomendable según los criterios de los usuarios.

Actividades del Departamento de Seguridad Vial de la AMM

Durante el mes de agosto, el Departamento de Seguridad Vial de la AMM realizó diversas actuaciones entre las que cabe destacar las inspecciones y auditorias de varias carreteras en las comunidades de Cataluña y Valencia, la elaboración de estudios técnicos, así como una intensa campaña de divulgación de la problemática de la seguridad vial de los motoristas en diferentes medios de comunicación.

Asimismo, el Departamento sigue trabajando en el proyecto de la Escuela de Conducción de la AMM, un elemento clave dentro las iniciativas de esa asociación encaminadas a lograr las mejores condiciones de seguridad en el uso y disfrute de la moticicleta.

Reunión con la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía.

En el marco del acuerdo alcanzado en diciembre de 2006 con la Junta de Andalucía, el pasado mes de julio se celebró la tercera reunión de trabajo, en la que la AMM presentó una propuesta de mejora de seguridad vial para motoristas en los 2.886 km de carreteras convencionales competencias de la administración autonómica.

Esta propuesta es fruto de la colaboración de MUVI Andalucía, la AMM y motoclubes de toda la comunidad, que han participado conjuntamente tanto en el proyecto general como en el trabajo de campo.