



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 545

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ROMÁN RUIZ LLAMAS,
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles 12 de mayo de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a establecer nuevamente en 14 años la edad mínima para poder obtener el permiso de conducción de la clase AM (ciclomotores de hasta 50 cc). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001445.) 2
- Relativa a los rotativos de los vehículos de emergencias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001610.) 7

	Página
— Sobre la mejora de las áreas de descanso situadas en la red de carreteras del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001447.)	11
— Relativa a promover en los municipios un parque de motocicletas y ciclomotores y establecer zonas avanzadas en los semáforos para disminuir el riesgo en el arranque de dichos vehículos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001677.)	12
— Relativa al desarrollo de la actividad autocaravanista en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001679.)	14

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ESTABLECER NUEVAMENTE EN 14 AÑOS LA EDAD MÍNIMA PARA PODER OBTENER EL PERMISO DE CONDUCCIÓN DE LA CLASE AM (CICLOMOTORES DE HASTA 50 CC.) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001445.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Damos comienzo a la Comisión de Seguridad Vial. El presidente, el señor Olabarría, me ha llamado para decirme que estaba ocupado en otras cuestiones del Congreso y que se incorporaría más tarde. Por tanto, le suplo en la Presidencia.

El primer punto del orden del día es una proposición presentada por el Grupo de Convergència i Unió, que defenderá el señor Jané, en la que se insta al Gobierno a establecer nuevamente la edad de 14 años como edad mínima para poder obtener el permiso de conducción de la clase AM, de ciclomotores hasta 50 centímetros cúbicos. Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, hoy Convergència i Unió trae ante la Comisión de Seguridad Vial una proposición no de ley importante. Es importante porque tiene aspectos de seguridad vial y es importante también, en un día como hoy —en la sesión de Pleno de esta mañana hemos debatido medidas ante la crisis—, en aras de contribuir a aquello que todos queremos en esta Cámara, que es intentar salvar el tejido industrial de nuestro país. Repito, es importante de cara a la industria, pero lo es también en aras de la seguridad vial.

Existe una directiva europea que regula la edad en la que está permitida la licencia de conducción de ciclo-

motores. Se fija en 16 años, pero existen excepciones. Algunos países mediterráneos, que climatológicamente tienen muy asumida la presencia del ciclomotor en sus sociedades, han hecho una excepción situándola en 14 años. Tenemos el ejemplo de Italia y de España, donde en este momento la edad está aún en 14 años, porque el nuevo reglamento general de conductores solo entrará en vigor a partir del 1 de septiembre del año 2010 en lo que afecta a esa subida a 15 años de la edad mínima para conducir un ciclomotor.

Alguien podría argumentar: ¿Qué más da? Está en 14 y la ponemos en 15. ¿Qué más da? Tiene implicación, señor presidente, señorías, y expliquemos por qué. La primera implicación es para la seguridad vial. Aquella persona de 15 años que quizás accedería a la compra de un ciclomotor, si a los 16 ya puede tener una moto de mayor cilindrada, se esperará ese año. No hay ningún país de la Unión Europea en el que la distancia entre la edad para conducir un ciclomotor y la edad para conducir una motocicleta de mayor cilindrada sea la que nosotros vamos a tener, solo un año. Como mínimo es de dos, porque, claro, un año se espera. ¿Qué consecuencia tiene esto para la seguridad vial? Pues que vamos tener más accidentes de aquellos que acceden por primera vez a conducir una motocicleta con 16 años, porque no tienen la práctica que ha supuesto un ciclomotor de menor cilindrada, sino que van a conducir directamente un vehículo de dos ruedas, una motocicleta de mayor cilindrada, de mayor potencia y con mayor riesgo. En aras de la seguridad vial, es mejor conductor de un ciclomotor aquel que ha sido ciclista muchos años. Si ha sido ciclista muchos años, si tiene una buena práctica en bicicleta, conduce mejor el ciclomotor, y si antes ha conducido un ciclomotor, conduce mejor una moto de mayor cilindrada. Por tanto, no es cierto que por razones de seguridad vial esto sea una luz de alarma. No es cierto. Hay datos que lo pueden corroborar. Hoy mismo he entrado en la página web de la DGT, y una vez más quiero agradecer a Anna Ferrer, la directora del observatorio, la labor que se realiza buscando datos. Estaba el dato hasta catorce años, pero les podría hablar también de la franja

que va de 15 a 21. En la franja de hasta 14 años, que son los que conducen ciclomotor, desde el año 2003 hasta el año 2008, el número de accidentes mortales ha bajado, por suerte, un 68,6 por ciento. La bajada general, por suerte, es del 52,5 por ciento. Por tanto, sobrepasa en más de 16 puntos la bajada general. Han bajado mucho más, por suerte, los accidentes mortales en esa franja. Si comparamos el último año, 2008-2009 —los datos son de 2009—, en el año 2008 se produjeron 43 fallecimientos, y en 2009, 33. Ha bajado un 23,3 por ciento, cuando la bajada general en ese intervalo de un año ha sido del 13, es decir, 10 puntos más de bajada. ¿Qué quiero decir con estos datos? Que evidentemente no es un factor de seguridad vial. Siempre se puede argumentar que si no pueden conducir un ciclomotor no tendrán un accidente, y es cierto, pero con esa tesis llegaríamos a las prohibiciones en materia de conducción. Además, está la responsabilidad de los padres y los tutores, que saben perfectamente si su hijo está o no preparado.

En ocasiones hay también un aspecto social. Yo nací en L'Arboç del Penedès, un municipio en el que no había posibilidad de estudiar el bachillerato. En aquel entonces conducía un ciclomotor, una Derbi Variant, y otro compañero iba en una Vespa. Era la manera que teníamos de desplazarnos. Esto existe. Hay gente que está en poblaciones diseminadas y necesita acercarse y esto lo permite el ciclomotor, si se hace con las debidas garantías. Es un sector, señor presidente, que ha trabajado mucho. Además ya no es como antes, que te sacabas un permiso, una licencia y ya estaba, ahora hay que pasar unas pruebas teóricas y prácticas —antes esto no era así—, debes tener tu seguro obligatorio y existe la prohibición —que nos parece muy bien— de llevar acompañante hasta que no hayas cumplido 18 años. Todo esto nos parece bien, pero dejemos que ese sector pueda tener la expansión que se merece. Entendemos que no hay razones de seguridad vial que lo avalen. Más aun, aquí hay un debate que afecta a la industria que en estos momentos de crisis económica no podemos ni debemos desconocer. Hay un tema de industria detrás. La industria que fabrica esos ciclomotores se ha visto afectada de manera muy grave por la crisis, pero si la edad es de 15 años, se van a vender muchos menos ciclomotores y aquellas industrias que se dedican a su fabricación van a sufrir una caída de ventas y van a tener que cerrar. Hay puestos de trabajo detrás y no podemos desconocer esta realidad. Si existiera el argumento de seguridad vial, si el tema fuera inseguro, yo sería el primero en unirme a su regulación. Mi grupo defiende esto con urgencia. Esto va a entrar en vigor el 1 de septiembre. Por eso pedíamos que se dictase un decreto antes del 1 de julio.

Agradezco al Grupo Socialista que haya presentado una enmienda, aunque esa enmienda no me gusta nada. Sin embargo, estoy agradecido porque eso da a entender que puede existir una cierta aproximación a hablar del tema y esto siempre es de agradecer. No es un no categórico, sino un «hagamos un tiempo de descanso». Es aquello del partido: Tengamos un momento para ver

cómo están las cosas. Tengamos un momento para ver si antes de que entre en vigor, el 1 de septiembre, hay alguna solución. Leo la enmienda del Grupo Socialista: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar antes de su entrada en vigor —por tanto, debería ser un estudio rápido y con mucha atención, porque esto entra en vigor en septiembre y estamos ya a mediados de mayo— la posibilidad y conveniencia de reformar la disposición transitoria novena por la que se aprueba el reglamento general de conductores, en orden a ampliar el plazo previsto en la misma, en atención a la situación económica del sector industrial afectado y a las necesidades de políticas de seguridad vial. Le digo al Grupo Socialista que no me gusta, porque lo que yo pretendía era que se quedase en 14 años, pero me agrada que se intente buscar una solución antes de que entre en vigor esta nueva normativa. Confiaba en que hoy iba a ganar al Grupo Socialista esta votación. Hablé con los otros grupos parlamentarios y pensaba que podía generar una mayoría alternativa. Todos sabemos el valor que al final tienen las proposiciones no de ley, pero no nos engañemos. Si esta Cámara aprobase hoy esta proposición no de ley, con esa necesidad de pensárselo que nos dice el Grupo Socialista en su enmienda, quizás hubiera sido decisivo aportar el dato de que esta Comisión lo aprueba. Pero el Grupo Popular no me ayuda. **(Risas.)** Porque, claro, para aprobar una proposición no de ley, que es lo que quiere mi grupo, ya que tengo la oposición del Grupo Socialista, necesitaría como mínimo los votos del Grupo Popular y los de otros grupos parlamentarios que me han asegurado que vendrían a votar. Incluso el Grupo Mixto me ha dicho: Vendré a votar. Pero si votamos a favor solo los grupos minoritarios y el Grupo Socialista y el Grupo Popular me votan en contra, esta proposición no de ley será rechazada. Lo peor que podría pasarle al proponente. **(Risas.)** Salir hoy de esta Comisión con un gran discurso defendiendo una medida en la que cree, pero que al final ha sido rechazada. **(Risas.)** Por tanto, mi grupo pide que antes del 1 de septiembre esto pueda encontrar una solución. Es lo que pedimos. El Grupo Popular no está decidido a votar a favor, el Grupo Socialista me ha presentado una enmienda. A ver si somos capaces de aquí a la votación de encontrar una transacción, que puede ser la propia enmienda del Grupo Socialista, siempre que exista un compromiso por su parte de que esto no es un brindis al sol, de que esto no es pasar solamente la votación de hoy, de que existe realmente la voluntad de estudiar más el tema para analizar todos los factores que se dan. Quizás sería necesaria una comparecencia en esta Comisión del director general de Tráfico o de algún experto o habría que analizar cómo está el sector para tomar la mejor solución para los intereses generales, que es de lo que se trata en esta Cámara, de defender los intereses generales, de defender la seguridad vial, de defender nuestras industrias en un momento difícil y crítico y de defender la autonomía propia que a veces da conducir un ciclomotor cuando no se tiene próximo el centro de enseñanza o no se tienen todas la

ventajas de movilidad deseables. Por tanto, señor presidente, no me atrevo a decir que no acepto enmienda alguna, porque lo que no quiero es que hoy se salde una votación negativa de esta proposición no de ley. Hay una petición detrás de la misma que merece ser estudiada. Por tanto, busquemos esa solución. Repito, quiero entender que, como el Grupo Socialista en su enmienda pone «antes de que entre en vigor» y esa entrada en vigor es el 1 de septiembre, se puede dar una prórroga más a ese mandato. Sería aplazar el problema para más adelante, pero en tiempos de crisis a veces no son buenos los cambios. Se podrá decir que igualmente tendrán crisis aunque no cambie la edad, pero por lo menos que no se pueda decir que nosotros hemos agravado con nuestras decisiones una situación crítica para nuestra industria, que todos tenemos el deber de defender. Esta Comisión tiene sobre todo el deber de preservar la seguridad vial y si hubiera datos alarmantes en este ámbito de accidentes, la perspectiva sería distinta. Por tanto, defendiendo mi proposición no de ley, me muestro abierto a estudiar y a aceptar la enmienda del Grupo Socialista y espero que seamos capaces de encontrar un punto de acuerdo antes del 1 de septiembre que dé mayor esperanza a quienes hoy nos están proponiendo dejar en 14 años la edad mínima para conducir un ciclomotor.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz, Juan Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** Permítanme, señorías, que antes de iniciar mi exposición haga una pequeña cronología de la evolución del ciclomotor en los últimos años. La gran mayoría de SS.SS. recordarán que antes los ciclomotores eran vehículos de dos ruedas con pedales y un motor auxiliar, que podían conducirse a partir de los 16 años y que tenían prohibido llevar un segundo pasajero. En marzo de 1982, en plena crisis de la UCD, la industria consiguió que se rebajara la edad para acceder a la conducción del ciclomotor de los 16 a los 14 años con el argumento de que se había introducido la asignatura de educación vial en la educación general básica, en la EGB, y que con dicha asignatura se obtenía la licencia para conducir ciclomotores. Con los años desaparecieron los pedales y el ciclomotor se fue convirtiendo en una auténtica moto de baja cilindrada, con diseños agresivos y potencia contenida para atraer a un público joven. Posteriormente, para aumentar sus ventas, la industria consiguió la homologación de los ciclomotores para llevar también un segundo pasajero a partir de los 16 años. Todo ello llevó, como recordarán SS.SS., a un aumento sensible de la siniestralidad y al consecuente encarecimiento de los precios de los seguros a precios desproporcionados para el tipo de vehículo, ocasionando una crisis en la venta de estos ciclomotores. Puede afirmarse sin lugar a dudas que fue la propia industria del ciclomotor la que, al fabricar vehículos agresivos para atraer a este público joven y conseguir la autorización

para llevar pasajero, ocasionó un espectacular aumento de los costes de la siniestralidad, que quedó reflejado en las pólizas de seguro, lo que motivó la crisis en las ventas y que muchos jóvenes circularan sin ese seguro obligatorio.

Quisiera hacer también una cronología de qué es lo que hizo la DGT. La DGT, ya en el año 2004, propuso elevar la edad mínima para conducir el ciclomotor de los 14 a los 16 años y elevar también la edad mínima para llevar pasajeros de los 16 a los 18 años. Argumentaba esto con las siguientes razones. En primer lugar, porque la edad de 14 años para conducir ciclomotores tenía sentido y función social cuando se podía trabajar a partir de esa edad, porque permitía llegar así al centro de trabajo. Al aumentar la edad mínima para trabajar a los 16 años pierde esta función social. En segundo lugar, por coherencia con la creciente preocupación por la seguridad vial, es difícil justificar que si hasta los 18 años no se puede comprar tabaco o consumir alcohol por imperativo legal se permita a los 14 años conducir un vehículo a motor, que es siempre peligroso y complejo en el tráfico de una vía pública. En tercer lugar, porque en países de nuestro entorno preocupados también por la seguridad vial, como pueden ser Suecia, Noruega, Alemania, Gran Bretaña, Irlanda, Holanda, Bélgica o Portugal, la edad mínima para conducir ciclomotores es de 16 años. Sólo en Francia e Italia junto con España la edad es de 14 años. El modelo formativo deseado es el aprendizaje con bicicleta hasta los 16 años, el acceso a la moto, a partir de los 16 años, y el acceso al coche, a los 18. En último lugar, porque se desea promover el uso de la bicicleta como forma de ir a la escuela. La educación obligatoria es hasta los 16 años y la presencia del ciclomotor distorsiona y dificulta dicha promoción.

En cuanto a los hechos o actuaciones también quisiera hacer una breve cronología. En mayo de 2004, la DGT se reúne con la patronal de los fabricantes, con Anesdor, para notificar la intención de elevar la edad mínima para conducir ciclomotores a los 16 años. Esta patronal pide a la DGT, en primer lugar, que se promulgue lo antes posible la norma que permita que con tres años de antigüedad en el permiso de conducir B se habilite para la conducción de motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos, y en segundo lugar, que se dé un margen de tiempo razonable para la entrada en vigor de la elevación de este mínimo de edad, a fin de que la industria pueda asumir dicha medida. Con estos parámetros, en el año 2004, la DGT, atendiendo a dicha solicitud del sector, promulga el Real Decreto 1598/2004, de 2 julio, que recoge la posibilidad de que, con el permiso de conducir B y tres años de antigüedad se puedan conducir motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos. Esto permitió, señorías, pasar de 77.000 motocicletas matriculadas en el año 2003, hasta 220.424 en 2005, lo que supuso un incremento de las ventas de más de un 180 por ciento en tan solo dos años, cifra muy superior, como se pueden imaginar, a la de los automóviles. La DGT retiró la elevación de la edad mínima para conducir los

ciclomotores con el Real Decreto 1598/2004, por el que se modificaba el reglamento de conductores en atención a esta solicitud del sector de disponer de un plazo más amplio para poder adaptarse a la medida. En el año 2006, se aprueba la Directiva Europea 2006/126, de la Comisión Europea, sobre permisos de conducir, en la que se establece, como ha dicho el señor Jané, en 16 años la edad mínima para conducir ciclomotores y solo excepcionalmente se permite a los Estados miembros rebajar dicha edad hasta los 14 años o aumentarla hasta los 18. Sobre la base de esta directiva se modificó parcialmente el reglamento general de conductores por el Real Decreto 64/2008, de 25 de enero, entre cuyas modificaciones estaba la del aumento a 15 años para la conducción de ciclomotores y, en atención a esta solicitud del sector y para que dispusieran de tiempo para su adaptación, a través de su disposición final única, se aplazaba hasta el 1 de septiembre de 2008 la entrada en vigor de la elevación de la edad mínima para conducir los ciclomotores. Posteriormente, teniendo en cuenta de nuevo las dificultades del sector para adaptarse a dicha medida, se promulgó el Real Decreto 1430/2008, de 29 de agosto, por el que se modificaba esa disposición final única del real decreto anterior, retrasando la entrada en vigor de la medida hasta el 1 de septiembre de 2010. Como ven, ha habido por parte de la DGT una clara disposición a atender las demandas del sector y en ningún momento ha habido un enfrentamiento o una negativa clara en este sentido.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, la elevación de la edad mínima para conducir ciclomotores a 15 años es una medida que ha sido acogida favorablemente por gran parte de la opinión pública. Es una medida que ha sido defendida y solicitada por asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Aquí les muestro una de las cartas que nos han llegado a los portavoces de una asociación respetada por este grupo parlamentario y creo que por todos los miembros de esta Comisión, que es PAT, que nos solicita que no se baje a los 14 años este mínimo de edad. Este, por todo el respeto que nos merece esta asociación y todas las demás, es un elemento muy importante a considerar. Además, es una medida que mi grupo comparte y ha defendido en numerosas ocasiones. Creemos que es necesario subir la edad mínima para poder conducir un ciclomotor y creemos que es conveniente para la seguridad vial. Es cierto que hay tan solo un año desde el ciclomotor hasta los 125 centímetros cúbicos, pero esto se debe a la petición expresa del sector, tal como he relatado anteriormente.

Desde el punto de vista económico, si bien podemos llegar a entender la preocupación de los fabricantes, no es menos cierto que han tenido suficiente tiempo para adaptar sus productos. Desde 2004, como les he dicho, la DGT les ha instado a realizar estas modificaciones. Mucho me temo que los problemas a los que van a tener que hacer frente los fabricantes de este producto van a tener poco que ver con la edad, sino más bien con la irrupción de la competencia que les va a venir del gigante

asiático. Sensibles de cualquier manera a ambas situaciones, a la situación económica y a la situación de la seguridad vial, y en aras de buscar el máximo acuerdo que siempre ha caracterizado a esta Comisión, mi grupo parlamentario ha propuesto una enmienda de sustitución para instar a que el Gobierno estudie y decida si es necesaria una posible moratoria. Que lo decida la DGT, que es quien está capacitada para hacerlo y quien en las políticas que ha venido llevando a cabo los últimos años nos ha demostrado su capacidad para reducir la siniestralidad, en función de la situación económica del momento, pero sobre todo en función de las necesidades de la seguridad vial. Acabo diciendo que lo que busca la enmienda que hemos presentado a esta proposición no ley es que sea la DGT quien, en función de su capacidad, de sus conocimientos y de su información, decida si hay necesidad o no de tomar alguna medida en este sentido y que de aquí a dos meses no tengamos que volver a hablar de este tema y buscar otras soluciones. La propuesta que hace mi grupo es que sea la DGT quien, en función de ambos parámetros, tome la decisión.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para fijar posición, de menor a mayor, tiene la palabra don Frances Canet, de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **CANET I COMA:** Nuestra posición es ya poco curiosa después de haber escuchado la argumentación del señor Jané y la explicación de lo que va a ser la votación, pues ha sido muy explícito. Mi grupo, como han manifestado ya los distintos portavoces con quienes hemos hablado, tenía una doble dependencia, entre comillas, a la hora de plantear el sentido del voto. Por una parte, hace ya tiempo, coincidiendo con lo que ha explicado el portavoz socialista relativo al anuncio que hizo el ministerio en 2004 de aumentar la edad mínima para obtener la licencia de conducción de ciclomotores de 14 a 16 años, el diputado que me precedió en esta Comisión representando a mi grupo, Pepe Andreu, presentó el 30 de noviembre de dicho año una proposición no de ley, concretamente la 454, debatiéndose también en esta Comisión en la sesión del 1 de junio del año 2005. Recupero alguno de sus argumentos para que quede claro que el apoyo que vamos a dar a la proposición no de ley presentada por *Convergència i Unió* tiene un antecedente muy claro. Sencillamente, voy a citar tres o cuatro párrafos de lo que defendió aquí Pepe Andreu. Decía que esta medida —pasar de 14 a 16 años—, de consolidarse, tendría graves consecuencias para el sector del ciclomotor y que apenas tendría efectos positivos en cuanto a los objetivos que persigue la propuesta, así como que la supresión de esa franja de edad no reduciría la siniestralidad, sino que trasladaría sus cifras a la franja de edad inmediatamente superior, argumentos que antes ha expuesto Jordi Jané. Y continuaba diciendo: La pretensión del Gobierno de aumentar la edad mínima para obtener la licencia de conducción de ciclomotores de 14 a 16 años no es la más adecuada para reducir la siniestralidad.

tralidad porque la misma resulta objetivamente independiente de la edad del conductor. En la sesión en la que realizó su defensa —con esto acabo con la argumentación del pasado— hizo referencia a que solemos tener la imagen de estos jóvenes en la ciudad, pero también existe un mundo rural, donde el desplazamiento de los jóvenes desde las masías hasta el colegio en motocicletas es una liberación para los padres, pues en estas zonas rurales la conducción entraña un mínimo riesgo o ninguno. En cualquier caso, se trata de argumentos repetidos que nos hacen pensar que tenemos que ser coherentes con lo que hoy se va a votar. Por otra parte, admito que el Servei Català de Trànsit, en línea con lo argumentado por el portavoz socialista, el señor Corcuera, se posiciona en sentido contrario. Como todo el mundo sabe, Pepe Andreu formaba parte en ese momento de un grupo integrado solamente por diputados de Esquerra Republicana y yo estoy en un grupo que, como todo el mundo sabe también, no es mixto, pero está integrado por diputados con diferentes sensibilidades políticas. De ahí el problema que quería explicar, en honor a la posición que nos ha hecho llegar el Servei Català de Trànsit, contraria a la medida. Pese a eso, y admitiendo que si el portavoz que tuviese que emitir su voto fuese otro seguramente dicho voto sería distinto, por coherencia con lo defendido por Esquerra Republicana en esta Cámara votaremos a favor de la proposición no de ley que ha presentado Convergència i Unió.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra para fijar posición el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** Que no se desespere el portavoz del grupo proponente, pues sabe que hemos llegado a acuerdos más difíciles. En un momento dado, todo es posible. De todas formas, decía que era una iniciativa importante y yo lo subrayo, pero, además de importante, es delicada y ahí está el matiz que probablemente en este momento nos separa. Dicen los expertos que los adolescentes de 14 años subordinan la percepción del riesgo a su necesidad de autoafirmación y de desarrollar un cierto liderazgo en el grupo y precisamente estos ciclomotores se convierten en un símbolo en esa dirección. Pues bien, sería deseable que esa tendencia natural fuera atemperada de alguna manera con una adecuada educación en seguridad vial. Hace aproximadamente dos años votamos la moratoria. Pensábamos que en dos años avanzaríamos en esa compartida reivindicación de que de una vez por todas tengamos educación vial desde el colegio y en todas las etapas, en la del niño, en la del joven y en la del adolescente, pero, desgraciadamente, lo que hemos conseguido una vez más del Gobierno en estos años ha sido el paripé de las dos horas célebres de educación para la ciudadanía, que vaya usted a saber —mejor no enterarse— si se imparten o no. Por otra parte, llega a un momento en que no tenemos datos reales de lo que ha pasado en estos años de mora-

toria. El portavoz del Grupo de Convergència decía que hasta los 14 años las estadísticas habían mejorado notablemente, pero, claro, ahí no están sólo los ciclomotores, sino también los niños que han sido atropellados y los que se han accidentado con el coche del padre, que a lo mejor es eso lo que ha bajado. Nosotros echamos de menos que, cuando se va a cumplir este tiempo de moratoria, la DGT no nos haya facilitado datos de qué ha pasado precisamente con estos adolescentes de 14 años a bordo de sus ciclomotores, algo que hubiera sido muy adecuado para que hoy pudiéramos tener una opinión mejor fundamentada. No se hacen campañas para decir a los jóvenes que deben conducir con responsabilidad sus ciclomotores. Han sido, pues, dos años fundamentalmente perdidos. Dice el Código Civil que los representantes, los apoderados, deben comportarse con la diligencia del buen padre de familia y nosotros de alguna forma representamos hoy aquí el sentir de tantas familias. Probablemente, si consultáramos a la mayoría de los padres, nos dirían que un niño con 14 años es un menor muy menor y que les asusta enormemente que puedan tener un vehículo de estas características. Son datos que tenemos que traer necesariamente a un debate que en este momento todavía no está suficientemente maduro, todo eso sin olvidar, lógicamente, los intereses de la industria, que desde luego deben estar subordinados, y más hablando en esta Comisión, a los de la seguridad vial. Si no hay ningún problema de seguridad vial, no tiene sentido que, cuando los países con los que competimos en fabricación de ciclomotores, como son Francia e Italia, fijan la edad en 14 años, nosotros hagamos un arabesco y la situemos más arriba, perdiendo de alguna forma competitividad. Lo que quiero decir en cualquier caso es que hay que buscar una solución. Hay que agotar este tiempo de moratoria que aún no se ha acabado y pedir datos, solicitar a la DGT que nos diga exactamente en qué funda su posición. En un primer momento, tras una simple lectura, nos parecía que la enmienda del Grupo Socialista nos llevaba en esa dirección, pero luego me ha sorprendido un poco que su portavoz haya dicho que la DGT debe ser la que decida. La DGT tendrá que decidir, pero desde luego esta Comisión debe estar suficientemente informada y también debe tener algo que decir. La prueba es que este debate se ha suscitado en esta Comisión y nos tiene a todos buscando la mejor de las soluciones, como hace mi grupo parlamentario en ese momento. En cualquier caso, les digo una cosa. Si al final los datos de la DGT y el estudio que haga y los restantes grupos parlamentarios consideran que no supone ningún problema para la seguridad vial que un niño de 14 años pueda tener su ciclomotor, desde luego debe hacerlo con la autorización de su padre. Creemos enormemente en la responsabilidad del ciudadano y de cada cual y creemos, como es sabido, que tenemos que intervenir lo justo en el ámbito familiar, pero en cualquier caso la responsabilidad paterna también tiene mucho que decir en este asunto.

Con todos esos elementos, termino diciendo que me acojo a la frase de que hablemos. Hablemos y vamos a buscar una solución y, si no se alcanza hoy, busquémosla antes de que termine el periodo de moratoria. Desde luego, con los datos que hoy tenemos sobre la mesa, en este preciso instante en que debatimos el tema estamos más cercanos a no apoyar la iniciativa del grupo proponente y a votar en contra, pero no querríamos dejar cerrado el debate en este ámbito. Por tanto, termino diciendo que hablemos y que busquemos la solución más racional y razonable y tengamos en cuenta que por encima de todo, más que importante, es un asunto muy delicado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Antes de continuar con la Comisión, quiero comunicarles que algunos diputados y diputadas me han preguntado a qué hora se votaría más o menos. Pues bien, viendo lo que hemos tardado con la primera proposición no de ley —no creo que las otras se alarguen tanto como esta—, suponemos que no antes de las siete menos cuarto, aproximadamente dentro de una hora.

— **RELATIVA A LOS ROTATIVOS DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001610.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos al punto número 2, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a los rotativos de los vehículos de emergencias, que defiende doña Susana Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señorías, debatimos una iniciativa que pretende el cambio de color y la homologación de los rotativos de los vehículos de emergencias, una iniciativa que, a pesar de no ser nueva, a pesar de tener que reiterar algunos de los argumentos esgrimidos desde hace tiempo, está plenamente vigente y es de absoluta actualidad. Es una de las mayores reivindicaciones de los colectivos implicados: profesionales dedicados a las emergencias y ambulancias de urgencias, Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos, responsables de Protección Civil, transportes especiales, vehículos lentos, etcétera, y una cuestión que requiere una solución definitiva.

Permítanme, señorías, hacer un poco de historia. La problemática comienza en los años noventa con la aprobación del reglamento general de vehículos, cuando a los vehículos lentos, maquinaria agrícola, pesados, camiones de basura y transportes especiales se les exigió la disposición de alumbrado de señalización del mismo color que el utilizado por los vehículos de bomberos y ambulancias. A partir de este momento se ocasionan confusiones entre unos tipos de vehículos y otros, pues, mientras que la señalización de los vehículos de emergencias es una señal de prioridad, de preferencia de paso,

la de los vehículos lentos es una señal de precaución. Conscientes de estas confusiones, existió unanimidad entre el colectivo afectado y las administraciones implicadas en la necesidad de corregir este desajuste mediante el cambio de normativa, comprometiéndose las direcciones generales de Tráfico y de Protección Civil a que en la reforma del reglamento se incluyera el cambio de color y la homologación de los rotativos de los servicios de emergencias, de manera que se pudiera distinguir a los vehículos prioritarios de los vehículos especiales, una homologación del color de los rotativos de los servicios de emergencias que permita unificar el color al resto de Europa. Esta posición común quedó patente el 22 de noviembre del año 2006 en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, que aprobó por unanimidad una proposición no de ley que instaba al Gobierno al cambio de normativa. En aquel debate, la portavoz del Grupo Socialista, proponente de esta iniciativa, dijo que el Gobierno era consciente de la problemática generada por el color de los rotativos de los vehículos de emergencia y que el Ministerio del Interior acometería en los próximos meses una reforma del reglamento de vehículos que permitiese, por una parte, distinguir los vehículos prioritarios de los especiales y, por otra, la utilización por determinados colectivos de vehículos de la luz azul para el ejercicio de los servicios de urgencias prioritarios. Insisto en que la portavoz del Grupo Socialista dejó bien claro ya en el año 2006, primero, el convencimiento de la necesidad de la iniciativa y, segundo, la voluntad del Gobierno de modificar la normativa. Tras este debate, se producen algunos presuntos avances en esta dirección. Existen autorizaciones, algunos consorcios de Emergencias, como el de Gran Canaria, por parte de la Dirección General de Tráfico para el uso de los colores rojo-ámbar. Hay distintas contestaciones del director general de Tráfico, del señor Pere Navarro, al Defensor del Pueblo, en las que manifiesta que la dirección general ya ha elaborado la modificación del real decreto por el que se aprueba el reglamento general de vehículos, con lo que se pretende dar cumplimiento a lo previsto en la proposición no de ley, pero que aún no se ha iniciado la tramitación formal de dicha modificación. En octubre de 2008 circula entre el sector un borrador de modificación del reglamento general de vehículos de 1998, en cuyo preámbulo se especifica que se unifica el color de la señal V-1, de los vehículos prioritarios, que será azul en todos los casos. Hasta ahora este color estaba reservado únicamente para los vehículos de policía. Los anexos de este borrador hablan del V-1, vehículo prioritario, manteniendo que la utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento o asistencia sanitaria en servicio urgente, así como que la señal luminosa del vehículo V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso con una o varias luces de color azul. Es decir, el borrador del reglamento recogía las propuestas de los grupos parlamentarios y las reivindicaciones del sector de que también se considerasen vehículos priori-

tarios a las ambulancias y a los vehículos de bomberos y protección civil y por ende darles el color azul a sus rotativos. Sin embargo, señorías, la sorpresa y el malestar para el colectivo resurge el 21 de enero de 2010, fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la orden por la que se modifican algunos artículos del reglamento general de vehículos, que mantiene que tanto los vehículos de bomberos como las ambulancias de urgencias y los vehículos de protección civil tienen la definición de vehículos prioritarios, V-1, pero, a la hora de hablar de la señal luminosa de los vehículos, sigue diferenciando entre el color azul para los vehículos de policía y el amarillo auto para los vehículos de extinción de incendios, de protección civil y salvamento y de asistencia sanitaria, desoyendo por tanto el mandato parlamentario y a pesar de que el borrador de reglamento recogía el cambio de color de los prioritarios, de los vehículos de emergencias, con la incongruencia de mantener la denominación de todos los vehículos como V-1, vehículo prioritario, pero obligando a los vehículos de emergencias a llevar la señalización de un V-2, vehículo obstáculo, en la vía. Se trata de un texto que también contradice el compromiso gubernamental y la posición institucional manifestada reiteradamente en las reuniones conjuntas con el sector, manteniendo además una situación que nos aparta de Europa y nos sitúa a la cola de los Estados miembros al no armonizar su marco reglamentario, ya que en todos los países de la Unión Europea, excepto en Grecia, el color azul es el usado en todos los vehículos de emergencias. De este modo, entre otras incoherencias, durante este semestre que dura la Presidencia española de la Unión Europea los millones de vehículos extranjeros que visitan nuestro país pueden confundirse, no interpretando adecuadamente el significado de las luces de ambulancias o vehículos de bomberos. A partir de la modificación del reglamento en enero de este año, las movilizaciones por parte del sector no se han hecho esperar. Entre otras, conocemos las cartas de UGT, de la ATPB, de la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos, de los bomberos de Mallorca y de diversas coordinadoras de Protección Civil de España al director general de Tráfico, mostrando tanto el malestar por el nuevo reglamento como solicitando una reunión urgente con los servicios afectados y una explicación de lo sucedido. Además, se han producido reuniones de las organizaciones sindicales UGT, Comisiones Obreras y CSIF y de las asociaciones profesionales ANEC, Asociación Nacional de Emergencias Comunes, SEM, Sistema de Emergencias Médicas, y CONBE, Asociación de Consorcios y Servicios de Bomberos de España, en las que han expresado su absoluto desacuerdo con la redacción final del reglamento, exigiendo una rectificación de la misma.

Vistos todos estos antecedentes, al Grupo Popular le extrañan varias cuestiones. Si el director general de Tráfico, el señor Pere Navarro, ha mantenido la necesidad de la modificación tanto en las reuniones mantenidas con el sector como ante el Defensor del Pueblo, si

el Grupo Parlamentario Socialista, que respalda al Gobierno, presenta una iniciativa en este sentido en 2006 que —insisto— es aprobada por la unanimidad de todos los grupos parlamentarios y por tanto apoya esta reivindicación, si en octubre de 2008 circula un borrador donde aparece esta modificación, ¿qué ha pasado de octubre de 2008 a enero de 2010 para que esta modificación desaparezca? ¿Qué ha cambiado? ¿Qué motivos razonados ha dado Tráfico para explicar este cambio de criterio? ¿A quién favorece que se mantenga todo como estaba o a quién perjudica la posibilidad del cambio de colores? Desde Tráfico no se ha dado ninguna respuesta a todos estos interrogantes ni una explicación sobre lo ocurrido y no ha tenido lugar ni una sola reunión al respecto, a pesar de las peticiones del sector. Tan solo hay en agenda una próxima reunión que el sector espera con ganas, con el deseo de que sirva para lograr el compromiso firme del ministerio de solucionar de una vez por todas y sin más dilación un problema que lleva demasiado tiempo sin resolverse. Todo ello ha motivado, señorías, que el Grupo Popular presentase la iniciativa que hoy estamos debatiendo y que solicita, como ya se hizo en 2006, volver a instar al Gobierno a que modifique el reglamento general de vehículos aprobado el pasado mes de enero, que rectifique su error y que de una vez por todas cumpla con una reivindicación histórica para el sector, que no es otra que que se extienda la luz azul para todos los vehículos de emergencias, incluyendo bomberos, ambulancias y protección civil.

Con respecto a la enmienda presentada por el Grupo Socialista, antes de terminar mi intervención quiero agradecer la predisposición al acuerdo de su portavoz, el señor Álvarez, pero hemos decidido, como él conoce, no aceptarla y no modificar el texto de la iniciativa porque así nos lo ha pedido el sector, que no quiere que esto pueda suponer una dilación, un retraso, porque ya han visto frustradas sus expectativas durante demasiado tiempo y no desean que se reabran las negociaciones. Lo que el sector quiere en este momento es que el reglamento aprobado en enero se modifique, se rectifique y que por fin se produzca la homologación de los rotativos. Así se lo harán saber al director general en la reunión que, como el señor Álvarez sabe, van a tener el próximo día 17. Y también quieren ser lo más fieles posibles a la redacción que se aprobó por unanimidad de la Cámara, del Parlamento, en 2006 y así mantener su histórica reivindicación.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para defender la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra don Emilio Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ VILLAZÁN:** Señorías, en primer lugar, quiero dejar bien clara la coherencia del Grupo Socialista en relación con esta proposición de ley, reafirmandonos en lo que se aprobó en su día, que es la misma postura que mantenemos y vamos a defender hoy.

Efectivamente, el 22 de noviembre de 2006 se aprobó una proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, en la que se instaba al Gobierno a homologar con los países de la Unión Europea el color de los rotativos de los vehículos prioritarios o vehículos de emergencia, permitiéndoles utilizar una señal luminosa de color azul o bien la combinación azul-rojo. Las razones por las que se presentó esta proposición no de ley quedan perfectamente explicadas tanto en la exposición de motivos de la misma como en la intervención de la señora Farrera Granja, diputada del Grupo Socialista, que la defendió en su momento. En España, como también ha indicado la portavoz del Grupo Popular, la señora Camarero, comparten el color amarillo auto los rotativos de los servicios de transportes especiales, los vehículos lentos, los camiones de basura y la maquinaria agrícola con el objetivo de indicar precaución o lentitud, todo lo contrario de lo que indican esos mismos rotativos cuando los llevan los servicios de emergencia. Esta situación provoca, como todo el mundo reconoce, que en numerosas ocasiones los usuarios de las vías públicas no distingan entre vehículos de emergencia y vehículos de transportes especiales o que haya confusiones con otros tipos de iluminación intermitente del mismo color, como por ejemplo puede ser la de las obras públicas, las indicaciones de giro, etcétera. Este Gobierno está realizando una acertadísima política de seguridad vial, como todos ustedes conocen —implantación del carné de conducir por puntos, eliminación de los puntos negros de las carreteras, recubrimiento de barreras—, cuyos resultados son percibidos claramente de forma positiva por los ciudadanos. En este sentido, no podría ser menos que el Gobierno tuviera en cuenta una medida como la que se planteó en su momento y se plantea hoy aquí, que permita distinguir los vehículos prioritarios de los vehículos de emergencia, homologando el color de los rotativos de los servicios de emergencia a los del resto de los países de Europa, una medida solicitada además —la señora Camarero lo ha dicho también— tanto por la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos, por los responsables de los servicios de ambulancias, de urgencias y de emergencias, por las consejerías de Sanidad de las distintas comunidades autónomas o por los directores generales de Protección Civil de dichas comunidades como por la Federación de Municipios y Provincias. ¿Por qué entonces no se ha adoptado ya esta medida, que es lo que le extrañaba a la señora Camarero? Señorías, mucho antes de esta fecha —podríamos retrotraernos a los años 1992, 1993 y 1994— se comenzó a estudiar la conveniencia de que todos los vehículos de emergencia utilizaran el color azul en sus rotativos y ya en aquel momento, al igual que ahora, algunos de los principales colectivos afectados se opusieron a la medida. Posteriormente, en el año 2000 —digo en el año 2000 porque antes la Convención de Viena no lo permitía—, se plantea la posibilidad de utilizar el color rojo para los vehículos de emergencias por ser este color más visible que el azul y el utilizado también en otros países, a excepción de en

Europa, donde predomina el azul. Por cierto, supongo que saben SS.SS. que el color azul se utiliza en Europa no porque sea más visible que el rojo, sino porque en el momento en que se implanta, durante la Segunda Guerra Mundial, se trataba de utilizar un color que evitase que estos vehículos fueran vistos en los bombardeos. Pues bien, desde entonces se vienen barajando distintas opciones con la combinación de esos colores, sin conseguir nunca un acuerdo total común, lo mismo que ha ocurrido durante la tramitación de la última modificación del reglamento. Por otra parte, como también ha dicho la señora Camarero, la Dirección General de Tráfico ha autorizado al Samur, a las ambulancias de Canarias y creo que a las de Cataluña también a que utilicen la combinación de esos colores a modo de prueba. La dificultad de llegar a un acuerdo está también incrementada por la particularidad de nuestro país, en el que el servicio de ambulancias, como todos conocen, suele pertenecer en su mayoría a entidades privadas mientras que el servicio de bomberos suele pertenecer a entidades públicas. Todo ello dificulta, evidentemente, la adopción de un acuerdo consensuado.

Señala la portavoz del Grupo Popular que en el año 2008 circuló un borrador que recogía el cambio de color de los rotativos de los vehículos prioritarios o vehículos de emergencias. Es posible que circulase este borrador o un documento inicial de trabajo en ese sentido, pero no podemos olvidar que la redacción final de todo documento, y sobre todo en estas condiciones, debe ser el resultado de una tramitación que supone la participación de los diferentes órganos y unidades afectados por su contenido, así como de los ministerios que puedan estar afectados, que en este caso son bastantes, lo que dificulta su elaboración. Afirma también la portavoz del Grupo Popular que entonces existió unanimidad entre el colectivo afectado y las administraciones implicadas en la necesidad de corregir este desajuste, comprometiéndose la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Protección Civil a que se incluyera la homologación de los rotativos en los servicios de emergencia y por tanto el cambio de color en la reforma del reglamento que se iba a acometer. La medida a adoptar, por el contenido sustantivo de la norma, se vincula directamente al ejercicio de la competencia en materia de tráfico y la competencia en materia de tráfico corresponde al Ministerio del Interior, eso es evidente, pero conviene también tener en cuenta que, junto con este ministerio, interviene como coproponente el Ministerio de Sanidad y Política Social. De la misma manera, hay que tener en consideración que la medida afecta a servicios de emergencia, a ambulancias y a bomberos, sobre los que ostentan competencias materiales las comunidades autónomas y las administraciones locales. Y, por supuesto, en lo que respecta al uso de rotativos, la medida afecta asimismo no solo a los diferentes Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, sino también a los cuerpos de Policía, que dependen ya de algunas comunidades autónomas, y a las policías locales. Por tanto, la afirmación

de que existió unanimidad en las administraciones implicadas hay que entenderla en todo caso matizada, en el sentido de que los diferentes colectivos afectados alcanzaron un acuerdo con la Dirección General de Tráfico, pero en la tramitación de la reforma del reglamento, que yo sepa, no hay constancia de que se efectuasen las consultas preceptivas previas a todas las administraciones implicadas. Sin perjuicio de que se trate de una competencia en materia de tráfico, es obligado en la tramitación normativa llevar a cabo un proceso de consulta con las distintas administraciones que desde otros ámbitos competenciales se verían afectadas por esta decisión, en particular porque, al tratarse de servicios, ambulancias y bomberos, cuya titularidad y gestión corresponden a otras administraciones, los efectos económicos de la norma, en la medida en que se exigiera la sustitución o el cambio de los rotativos, deberían ser atendidos o soportados por estas administraciones. Nos consta que el Gobierno está negociando con todos los sectores afectados por esta medida y que la falta de consensos necesarios para homologar el uso de los rotativos de los vehículos de emergencia, que actualmente se está negociando con los sectores implicados, como la propia portavoz del Grupo Popular ha reconocido, fue la razón de su no inclusión en el reglamento general de vehículos con el objetivo de no retrasar la tramitación del mismo. El tema afecta sin duda a la seguridad vial y, aunque pueda no parecerlo, es lo suficientemente serio como para no tomar una medida precipitada que no cuente con el consenso de todos los sectores implicados, pero mi grupo también reconoce que es lo suficientemente importante para la seguridad como para no dilatar más en el tiempo la aplicación de esta medida que todos consideramos absolutamente necesaria, por lo que, reconociendo las negociaciones que el Gobierno viene realizando con los diferentes sectores afectados y que por las razones antes expuestas no fue posible incluirla en la reciente modificación del reglamento, creemos que el Congreso debe insistir e instar de nuevo al Gobierno para que agilice estas negociaciones y para que en el plazo de tiempo más breve posible se efectúe la homologación de los rotativos de los servicios de urgencia.

Lamentamos, finalmente, que el Grupo Popular no haya aceptado nuestra enmienda, que entendemos que mejoraba el texto presentado por ellos, puesto que, si se dan cuenta SS.SS., insistía en un punto fundamental, que era agilizar la tramitación que el Gobierno está realizando en estos momentos para llegar a un acuerdo con los sectores implicados. También habíamos dicho que si era fundamental que figurase modificar el reglamento, aunque entendíamos que quizá esto podía retrasar esta implantación, no teníamos ningún inconveniente en aceptarlo. No obstante, como lo fundamental es que se apruebe esta homologación, el Grupo Socialista, siendo coherente, como decía al principio de mi intervención, va a aprobar la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, que fundamentalmente es la misma que presentó el Grupo Socialista, y que fue aprobada por

todos los grupos, el 22 de noviembre de 2006. (Aplausos.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para fijación de posición tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán, el señor Jané.

El señor **JANÉ GUASCH:** *Convergència i Unió* lamenta profundamente este debate, porque esto ya ha sido aprobado por este Congreso de los Diputados. En la pasada legislatura lo defendió la diputada doña Esperanza Ferrera y se aprobó por unanimidad; se hizo una petición al Gobierno y este lo ha incumplido. Es una vergüenza, el Gobierno incumple proposiciones no de ley presentadas por el propio Grupo Socialista. ¿Cuándo lo debía hacer? ¿En el reglamento general de conductores? ¿En las normas que debían regular todos estos aspectos? Era una cosa muy sencilla, solicitada desde los propios sectores. Yo he recibido al cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Catalunya que venían a pedir que los rotativos fueran en azul. Estamos discutiendo no parecernos a Grecia en todo, pues en lo único en que nos parecemos a Grecia últimamente es en los rotativos de los vehículos de emergencia, porque en la Unión Europea solo Grecia sigue sin tenerlos de color azul. Se hace esta petición al Gobierno en la pasada legislatura, a instancias del propio Grupo Socialista y por unanimidad, y cuando el Gobierno tiene ocasión de cumplir con este Parlamento y con su propio grupo, le da la espalda. Por tanto, coherencia, el Grupo Socialista toda, pero el Gobierno con el Grupo Socialista ninguna. El Grupo Socialista tendrá toda la coherencia que quieran, pero lo mínimo que podía haber hecho el Gobierno, al que da apoyo el Grupo Socialista, era cumplir con lo que le pedía esta Comisión por unanimidad.

Lamentamos tener que votar de nuevo afirmativamente a la proposición no de ley que ha defendido la diputada, señora Camarero. Yo incluso había hecho una pregunta al Gobierno: ¿Cuándo va a cumplir la proposición no de ley? Me contestaron: En la próxima modificación reglamentaria. Después modificaron el reglamento y no lo cumplieron. Es una vergüenza que no dignifica para nada a esta Cámara. Esperemos que esta vez sí se cumpla por el Gobierno. Se acepte la enmienda o no, votaremos a favor de lo que se nos proponga en este ámbito, porque es necesario. Debo recordar —lo hacía antes el señor Canet— que ya en la pasada legislatura aprobamos una proposición no de ley en la que pedíamos no subir la edad mínima para conducir ciclomotores y después el Gobierno la subió en el reglamento general de conductores. A ver si al final estos debates no sirven para nada, porque, se apruebe lo que se apruebe, el Gobierno dispone lo que le viene en gana en cada momento, sin tener en cuenta ni siquiera lo que el Grupo Socialista ha votado en esta Cámara o en esta Comisión. Esperemos que esta vez sí se cumpla y podamos adaptar esos rotativos como nos exigen la normativa comunitaria y el propio sector.

— **SOBRE LA MEJORA DE LAS ÁREAS DE DESCANSO SITUADAS EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001447.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día, proposición no de ley sobre la mejora de las áreas de descanso situadas en la red de carreteras del Estado, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Para su defensa tiene la palabra el señor Canet.

El señor **CANET COMA**: Deliberadamente hicimos muy breve la exposición de motivos de la proposición no de ley porque el tema era muy sencillo de explicar. El programa Eurotest para la defensa de los consumidores en materia de seguridad vial, esa gran auditoría en la cual están implicados el Real Automóvil Club de Cataluña y el de España, establecía unos baremos de calidad que podían puntuar las áreas de descanso de las carreteras europeas partiendo de unas exigencias mínimas, de lo que el conductor puede esperar en estas zonas. No sé si por casualidad, o seguramente por un trabajo no muy bien hecho, en el Estado español se daban los peores índices, los peores baremos de los dieciséis países europeos que se habían analizado. Entre los problemas detectados —lo recordamos en la exposición de motivos— estaba que pocas veces se encontraba con facilidad en España una plaza de aparcamiento iluminada, segura, que a su alrededor dispusiera de servicios sanitarios en condiciones óptimas y áreas de picnic bien cuidadas. Por este problema, que podía agravar la seguridad vial por sus efectos secundarios, que podían ser la fatiga, la somnolencia, etcétera, instábamos al Gobierno a elaborar de forma inmediata un plan de mejora y acondicionamiento de las áreas de servicio existentes en las grandes carreteras del Estado, a fin de que las mismas reúnan las exigencias y estándares mínimos para que sean adecuadas para el descanso de los conductores.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda que, en síntesis, respeta el texto de nuestra proposición no de ley, aunque introduce unos matices con los que estamos de acuerdo. Por tanto, avanzo que hemos llegado a un acuerdo de transacción, por lo que sustancialmente se aprueba lo que pedimos, con algún matiz que entendemos lógico, sobre todo teniendo en cuenta los problemas económicos que tenemos actualmente y que esta mañana se han debatido con bastante profundidad.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Decía el señor Canet que los criterios de oportunidad de esta iniciativa vienen marcados también por los debates de esta mañana. En cualquier caso, desde el Grupo Socialista consideramos oportuna esta iniciativa porque persigue mejorar, avanzar y reforzar servicios para los ciudadanos, al tiempo que busca conseguir más seguridad para los conductores. Por tanto, creemos que es una iniciativa constructiva que permitirá reformar las actuales áreas de servicio e impulsar su planificación.

En este turno de defensa de la enmienda transaccional que hemos pactado con el señor Canet, de Esquerra Republicana, queremos separar algún concepto, analizar la realidad y desde ahí informar también de la proyección de futuro y repasar la gestión realizada por el Gobierno, porque si la iniciativa es oportuna y constructiva, la gestión del Gobierno también lo es, y además es eficaz y positiva. En primer lugar, me gustaría que separáramos las áreas de descanso y las áreas de servicio, que son elementos funcionales de la carretera y que, por tanto, forman parte del dominio público viario, de las estaciones de servicio, que son iniciativas privadas. En relación con la realidad, con lo que tenemos —por aquello de que se nos ha planteado, aunque de manera muy resumida, un panorama quizá demasiado pesimista—, nos encontramos, de acuerdo a la gestión y titularidad con 21 áreas de servicio en explotación, que pertenecen a las autovías de la red de carreteras del Estado, más dos nuevas, en Lugo y A Coruña, que ya tienen prevista su apertura; por tanto, son 23. Tenemos 71 áreas en autopistas y 14 áreas de servicio previstas para licitar, dos en fase de construcción, con previsión de puesta en explotación en el año 2010, seis adjudicadas y pendientes del inicio de las obras, y en relación con las áreas de descanso está programada la terminación de la redacción de 18 proyectos. Por tanto, dejando al margen la iniciativa privada, las estaciones, que tiene su normativa específica, a la que no se puede obligar a invertir en mejoras porque no es competencia de los poderes públicos, tendríamos los siguientes datos: 23 áreas de servicio en autovías y 71 áreas de servicio en autopistas y una planificación del Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, de 22 nuevas áreas de servicio para las autovías españolas, lo que nos da un balance bastante positivo en relación con Europa, ya que, por ejemplo, en Francia o en Suiza todas estas áreas son de pago. Tenemos, en primer lugar, un servicio público y, además, lo vamos a duplicar; es decir, tenemos un servicio moderno, completo, que satisface las necesidades de los conductores.

Al principio decíamos que pensamos que esta iniciativa es un estímulo para mejorar, porque además de duplicar las áreas de servicio existentes y, por tanto de reforzar el servicio y la seguridad vial, desde el Grupo Socialista y desde el Gobierno somos conscientes de la necesidad de impulsar, de acelerar, señor Canet, el actual plan de mejora, de acondicionamiento, también de construcción de las áreas de servicio y áreas de descanso,

siempre de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias y, por tanto, de acuerdo a criterios de necesidad y de prioridad, a fin de que las mismas reúnan las exigencias y estándares mínimos para que sean adecuadas para el descanso de los conductores.

Ese es el sentido de la enmienda transaccional y nuestra posición, reforzar un servicio que actualmente es moderno y completo, que lo vamos a duplicar, para que sea útil para los conductores y fundamentalmente público.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para fijar su posición sobre esta proposición no de ley tiene la palabra el señor Jané, por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ GUASCH:** Convergència va a dar su apoyo a esta proposición no de ley que es oportuna y pone encima de la mesa una situación para nada gratificante. Si se ha hecho ese Eurotest y nuestro país queda malparado en el *ranking* en cuanto a condiciones de las áreas de servicio, porque no se reúnen las condiciones de iluminación, seguridad, no se dispone de unos servicios sanitarios en condiciones óptimas, no hay áreas de picnic bien cuidadas, si en ese baremo quedamos tan mal, bueno es que se presente esta proposición no de ley, aunque pueda parecer un brindis al sol más, porque de manera oportuna el Grupo Socialista pone la frase: dentro de las posibilidades presupuestarias, y sabemos que si no estaba previsto en el presupuesto, que van a recortar por exigencias europeas, difícilmente se va a poder atender mucho más. Pero bien está que se haya debatido este aspecto hoy aquí y obtendrá, repito, el voto favorable de nuestro grupo.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para fijar posición por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Alejandro Ramírez del Molino.

El señor **RAMÍREZ DEL MOLINO MORÁN:** En los últimos años el RACC y el RACE vienen elaborando una serie de informes que analiza el estado de las áreas de servicio y de las áreas de descanso, no solamente en España sino en el resto de Europa. El informe del año 2001 solamente ponía un pero, que era la falta de limpieza y, sin embargo, decía que las áreas de servicio españolas tenían buen nivel. En el informe que se elaboró en el año 2007 se decía que la calidad de las instalaciones y la atención de las áreas de servicio de las autopistas españolas obtenían un aprobado. El último informe que conocemos, el del año 2009 —al que hace referencia la exposición de motivos de la proposición no de ley que nos presenta el Grupo de Esquerra Republicana— dice que España no supera el test europeo de áreas de descanso, suspendiendo en todas las inspecciones realizadas.

Ahora llega una época en la que las carreteras españolas se masifican, los tiempos de desplazamiento se

duplican, incluso se triplican, y el cansancio al volante hace mella. Es el momento de las mástodónticas operaciones salida y llegada de la Dirección General de Tráfico, pero por mucho dispositivo policial que se monte para controlar la circulación el primer factor a tener en cuenta es el humano y una vez en ruta es fundamental hacer un viaje cómodo y tranquilo, lo que favorecerá que el conductor mantenga la atención al volante. Los expertos aconsejan detenerse cada dos o tres horas y relajarse, comer si es necesario y hacer todas las necesidades que precisen. Los únicos lugares donde uno se puede detener sin peligro en medio de una carretera o autopista son, lógicamente, las áreas de descanso y zonas de servicio, que resultan fundamentales para la seguridad vial. La fatiga y la somnolencia son la cuarta causa de accidentes; el conductor debe parar, pero tiene derecho a hacerlo en un lugar seguro limpio.

Dado que en los últimos años han empeorado los servicios prestados en las áreas de servicio, según los informes emitidos, creemos necesario que de una forma inmediata se elabore por parte del Gobierno un plan de mejora y acondicionamiento de las mencionadas áreas. Creemos que dicho plan de mejora deberá reunir, como mínimo, una serie de requisitos, como pueden ser que las áreas de descanso deberán disponer siempre de aseos y se deberá garantizar el cuidado y la limpieza de todas las instalaciones; que en periodo de intenso tráfico vacacional se acortarán los intervalos de limpieza y mantenimiento en todas las instalaciones sanitarias; que todas las instalaciones para personas con discapacidad serán fácilmente accesibles, en especial para los usuarios en sillas de ruedas; que las plazas de aparcamiento estarán marcadas e identificadas; que habrá a disposición un número suficiente de papeleras y cubos de basura; que se instalarán mesas para picnic y parques infantiles, separados con seguridad la calzada; que se proporcionará una iluminación adecuada por las noches; que se instalarán teléfonos de emergencia de fácil uso, identificados claramente e iluminados durante la noche; por último, que debe aumentarse la seguridad de estas áreas de descanso.

Por todo ello, nuestro voto sólo puede ser positivo a la proposición no de ley, así como a la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

— **RELATIVA A PROMOVER EN LOS MUNICIPIOS UN PARQUE DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES Y ESTABLECER ZONAS AVANZADAS EN LOS SEMÁFOROS PARA DISMINUIR EL RIESGO EN EL ARRANQUE DE DICHOS VEHÍCULOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001677.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pasamos al punto cuarto del orden del día, que es una proposición del Grupo Socialista relativa a promover en los municipios un parque de motocicletas y ciclomotores y establecer

zonas avanzadas en los semáforos para disminuir el riesgo en el arranque de dichos vehículos.

En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra doña Meritxell Cabezón.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: La proposición no de ley que hoy presentamos en esta Comisión tiene un trasfondo importante en la actual actuación política de continuar avanzando en el camino de la seguridad de los motoristas. Desde el año 2005 venimos implementando una política activa de seguridad vial puntera en Europa, por ello somos los únicos que hemos cumplido y superado las expectativas de la Unión Europea en reducción de víctimas de tráfico; hemos reducido el número de víctimas de accidentes de tráfico hasta un 55 por ciento, pero no es bastante. Como sabemos todos los presentes, las víctimas de accidentes de tráfico se producen en su mayoría en vía urbana y los conductores de motocicletas y ciclomotores son los más vulnerables por las especiales condiciones del vehículo; dos de cada tres accidentes se producen en este tipo de vehículos. Debemos continuar trabajando en este ámbito, que es el principal motivo de la presentación de esta iniciativa.

El Grupo Socialista pretende dar seguridad a estos vehículos en vía urbana en una de las actuaciones que más riesgo entrañan para los motoristas: la parada y reanudación de la marcha en los semáforos. Todos conocemos las maniobras que deben efectuar los motoristas entre vehículos más grandes y pesados, como es arrancar entre coches, los zigzagues que se producen y mantener la estabilidad del vehículo, y que es más seguro para ellos avanzar hasta primera línea de salida para evitar ser arrollados por turismos y similares. En este sentido, hemos propuesto establecer zonas avanzadas de parada y arranque de motocicletas y ciclomotores en los semáforos para otorgar más seguridad y movilidad a este tipo de vehículos. La experiencia piloto se ha llevado a cabo en distintas ciudades, como Barcelona —ciudad por la que soy diputada y en la que resido—, han establecido en distintos cruces conflictivos —conflictivos a nivel de seguridad y de flujo de tráfico— estas señales viales y se ha comprobado que se han reducido entre un 12 y un 20 por ciento los accidentes ocurridos en arranque y parada. Este es el camino a seguir. Dicen que el saber copiar bien también es un arte, y este es el espíritu de la proposición: aplicar el modelo seguido, que se ha comprobado que es una buena medida y que cumple con su cometido.

El Grupo Popular ha presentado una enmienda de sustitución que mi grupo entiende que complementa la proposición, introduciendo una medida de sentido común que es establecer este tipo de marcas viales en aquellas calles que realmente lo permitan por las condiciones mismas de la vía y también que el porcentaje del parque de motocicletas y ciclomotores sea del 10 por ciento respecto del número total de vehículos. Estamos completamente de acuerdo, puesto que así abrimos la puerta para que otros municipios, con un parque inferior de

motocicletas y ciclomotores que el que tienen las grandes ciudades, que quieran establecer este tipo de marcas viales puedan hacerlo, ya que entendemos que no todas las ciudades tienen la misma ratio de ciclomotores y motocicletas por cuestiones tan diversas como la cultura del ocio, el clima, las condiciones del terreno o la movilidad urbana. Espero que los demás grupos de la Cámara representados en la Comisión entiendan y apoyen la proposición, ya que la Federación de Municipios y Provincias nos lo agradecerá. Esta es una medida pequeña, pero demuestra una gran dosis de voluntad e instamos al Gobierno a que anime a los municipios a utilizar este tipo de marcas viales, siempre dentro de sus competencias.

Por todo lo expuesto, mi grupo votará favorablemente la enmienda presentada a la proposición no de ley original, ya que, como antes hemos expuesto, consideramos que la complementa y ayuda a su implementación en todas aquellas zonas en las que se considere necesario su uso. Y permítanme solicitar el voto afirmativo de los distintos grupos, porque creo que debemos ir avanzando todos juntos en la seguridad vial del colectivo de conductores más vulnerable.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don José Ignacio Landaluze.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señorías, vaya por delante la intención del Grupo Parlamentario Popular de apoyar, como hemos hecho con la enmienda de modificación, algo que entendemos que es bueno y positivo; asimismo, igual que acaba de decir la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, creemos que debe ser apoyado por la mayoría de los grupos, si es posible por la totalidad, de la Comisión de Seguridad Vial. Lo hacemos porque entendemos que la instauración de líneas de detención adelantadas para motocicletas en los semáforos es una buena medida que puede favorecer la circulación, sobre todo en las grandes ciudades y, además, tal y como reza el texto de la proposición no de ley, en aquellos municipios que posean un parque automovilístico con un 10 por ciento de estos vehículos, como propone el Grupo Popular, se puede conseguir no solo mejorar la circulación sino también la seguridad vial y favorecer la reordenación del tráfico. En suma, se trata, como digo, de una medida correcta, que está dando muy buenos resultados, señorías, en aquellas ciudades en las que está implantada. Como acaba de decir la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la primera en instaurar franjas ante los semáforos fue Barcelona, a la que siguió Madrid —Barcelona tiene treinta y seis y Madrid doce—; estas franjas permiten a los vehículos que por sus características presentan una mayor agilidad frente al resto de los usuarios posicionarse en un punto de partida en la regulación semafórica que les garantice el inicio de la marcha sin interferir con el resto de automóviles. En tiempo de crisis, señorías, el único medio cuyo

número sigue creciendo es el de las dos ruedas. Sirva como ejemplo el Ayuntamiento de Madrid, donde durante el periodo comprendido entre 2001 y 2009 el número de motocicletas, sin incluir los ciclomotores, ha pasado de 83.000 a 135.000, ha crecido un 60 por ciento en tan solo ocho años; además, en época de crisis, según los datos que tiene el Ayuntamiento de Madrid, ese número sigue aumentando cuando en los demás medios de locomoción está estancado, incluso en algunos está disminuyendo.

De cualquier modo, también tenemos que tener en cuenta los aspectos técnicos que lleva aparejada cualquier medida de estas dimensiones. Si bien es una medida magnífica, la ubicación de zonas específicas para motocicletas y ciclomotores no siempre será de aplicación debido a las características de las vías o de los espacios disponibles ante las intersecciones reguladas por semáforos. Por tanto, habrá que establecer unas líneas comunes que dictaminen cuándo y dónde se podrán ubicar las denominadas líneas de detención adelantada para este tipo de vehículos, de tal manera que el resto del tráfico no se vea afectado. Otra de las cuestiones que también debe ser tenida en cuenta, es que la implantación de esta medida supondrá cambios en los usos de las vías en las que se instale y, por tanto, tendrán que proponerse las preceptivas modificaciones en la normativa y en la señalización que actualmente regulan el uso de estas para adaptarlas a estas nuevas medidas de seguridad. Por otra parte, señorías, la señalización de las zonas afectadas por esta línea de detención adelantada en Madrid, por ejemplo, se realiza mediante una doble línea de detención y la colocación en su interior, y frente a cada uno de los carriles, del pictograma de motos para delimitar el espacio destinado a motocicletas y ciclomotores, creando así una bolsa de acumulación de este tipo de vehículos de unos cuatro metros de sección. Sobre este particular, habrá que tener en cuenta la necesidad de reducir al máximo la pintura de las marcas viales a utilizar, habida cuenta del conflicto que genera la utilización de elementos que puedan reducir la adherencia de los vehículos con el pavimento, en especial en condiciones meteorológicas adversas, con lluvia o con nieve.

Por último, insistiendo en que se trata de una buena propuesta por la mejora de la seguridad vial que supone su instalación, cabe recordar que en los lugares en los que ya está implantada ha contado con una aceptación positiva por parte del 97 por ciento de los usuarios. En definitiva, tenemos que seguir avanzando en esta línea, podemos contar con un ejemplo como el del Ayuntamiento de Madrid, que debe servir de modelo a otros ayuntamientos, puesto que es el único que cuenta con una estrategia propia para la moto, lo que hace que sea pionero en este asunto. Creo que tanto Madrid como Barcelona son ayuntamientos muy comprometidos en mejorar la seguridad vial, en mejorar la circulación y en ser adelantados a la hora de instaurar planes que favorezcan lo que anteriormente hemos comentado.

Para aliviar y mejorar el tráfico en muchos casos, es por lo que el Grupo Parlamentario Popular presentó esta enmienda que, como decía al principio de mi intervención, esperamos que cuente con el apoyo de todos los grupos de esta Comisión, como acaba de solicitar hace unos minutos la propia portavoz del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para fijar su posición tiene la palabra el señor Jané, del Grupo Catalán.

El señor **JANÉ GUASCH:** Convergència i Unió votará a favor. Esta proposición tiene buenas intenciones y pocas concreciones, porque los ayuntamientos que lo han implantado lo han hecho sin que se hubiera aprobado esta proposición no de ley, y en el futuro lo harán tengan el 10, el 20 por ciento o el porcentaje que se quiera de estos vehículos; esto es autonomía municipal y lo hará cada ayuntamiento, si lo cree oportuno, atendiendo a las características de sus calles, de sus vías. Es una buena medida para aquellos sitios en los que se pueda poner en práctica; ayuda a evitar accidentes en tanto que en ocasiones, tras el verde del semáforo se puede producir un conflicto entre motocicletas, motos y los turismos. Por tanto, bien está que lo digamos, pero los ayuntamientos harán lo que les parezca más oportuno.

Esta proposición no de ley, repito, tiene buena intención, pero a efectos prácticos no sirve absolutamente para nada porque no sirve para obligar, pero es buena para sugerir, para que se conozca el criterio de la Comisión de Seguridad Vial, que es favorable a la adopción de esa medida. Por tanto, repito, vamos a votar a favor.

— **RELATIVA AL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD AUTOCARAVANISTA EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001679.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Quiero anunciar a todos los grupos parlamentarios que tengan a algunos de sus miembros en otras comisiones —alguno me lo ha manifestado así— que estaremos en condiciones de votar alrededor de las siete menos cuarto.

Pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley relativa al desarrollo de la actividad autocaravanista en España, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra doña Ana María Chacón.

La señora **CHACÓN CARRETERO:** El Grupo Parlamentario Socialista trae de nuevo a las Cortes Generales, ya lo hizo en el Senado y ahora lo hace de nuevo en el Congreso, una proposición no de ley sobre el apoyo al desarrollo de la actividad autocaravanista y, en concreto, al vehículo autocaravana. El motivo es que el fenómeno del autocaravanismo en España sigue experimentando, afortunadamente, un crecimiento en los últimos años. Somos el país de la Unión Europea que

más crece en ventas, somos exportadores y fabricantes y a esto se le añade el hecho de que la afluencia de viajeros del resto de Europa en estos vehículos es cada vez mayor. Por tanto, consideramos necesario seguir dando pasos para adecuar nuestro país a esta realidad, tal y como ocurre en los países europeos vecinos, en los que existe una mayor conciencia de lo que supone viajar en autocaravana. Afortunadamente, el Estado español comenzó a tomar conciencia del fenómeno a partir de 2004, con la aprobación del nuevo Reglamento de circulación y estacionamiento de vehículos a motor, en el que se reconocía por primera vez en nuestro país la existencia del vehículo autocaravana como vehículo vivienda, tal como ocurría hacía ya tiempo en algunos países de nuestro entorno y según directivas europeas que así lo recomendaban. La emisión por la DGT en 2008 de la Instrucción 08/V-74 supuso una clarificación de los aspectos más importantes en la interpretación de la ley vigente, que suponían un avance sin precedentes y que no provocaron ningún cambio legislativo. También se llevó a cabo la edición del manual *La movilidad en autocaravana*, como fruto de las conclusiones de los trabajos del grupo del GT53, para la autocaravana, constituido como consecuencia de la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista en el Senado, que se aprobó por unanimidad en 2006 y que recogía por primera vez todos los aspectos fundamentales, con las recomendaciones para un buen desarrollo de esta actividad y la movilidad de este vehículo por nuestro país.

Transcurridos dos años desde la puesta en marcha de las conclusiones derivadas de la actividad del grupo de trabajo creado en el Consejo Superior de Seguridad Vial sobre el vehículo autocaravana, que constituyó el Observatorio de Tráfico de la DGT, el Grupo Parlamentario Socialista considera necesaria la valoración de los avances por parte del Gobierno y el seguimiento, junto con los agentes implicados en el sector autocaravanista, de los trabajos realizados y las medidas puestas en marcha y recomendadas por el grupo GT53. Durante este tiempo se han producido cambios y una evolución en el sector que ha generado nuevas necesidades y posibilidades de adaptación y traslación a una posible normativa local, autonómica y europea.

En cuanto a los aspectos principales que recogemos en nuestra enmienda, el primero es la velocidad. A ella nos referimos con la equiparación, tal como le corresponde, del tipo catalogado como M1 en la Unión Europea a las autocaravanas. Distintas directivas europeas, como la Directiva 116/2001/CEE, que empezó a aplicarse a partir de 2004, afectan a la autocaravana y a su uso, avalando la necesidad de equiparación en su tratamiento.

Respecto a la señalización, que también se contempló en el grupo de trabajo, se propuso para la catalogación y registro la señal S-128, creada en el grupo de trabajo a partir de la señal genérica S-122. La señal entró en la revisión del catálogo que se realizaba entonces y está pendiente de aprobación y publicación definitiva. Tam-

bién hablamos de la necesidad de dotación de puntos ecológicos para las autocaravanas y de la mejora de las áreas de servicio de la red del Estado... (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señorías, está intervinando la ponente y no se escucha bien.

La señora **CHACÓN CARRETERO:** La dotación de puntos ecológicos para el uso de la autocaravana, también definidos en este grupo, ya se expuso desde el Ministerio de Fomento y se aprobó en el grupo de trabajo GT53, cuyas recomendaciones a día de hoy se han tenido en consideración para el estudio de las áreas planificadas y se están teniendo en cuenta a la hora de proyectar las futuras áreas de servicio, en las cuales se incluyen estaciones de servicio y otros servicios necesarios para los usuarios y conductores de las autocaravanas.

Quisiera mostrarles, como producto del avance del trabajo que se hizo en 2006 gracias a la moción del Grupo Socialista, aprobada por unanimidad en el Senado, y de los trabajos de las asociaciones y del sector, el cambio rotundo que se ha producido en nuestro país, mostrándoles un mapa de las áreas de servicio disponibles para las autocaravanas en 2007. Como podemos apreciar, contábamos con 16 en todo el territorio de nuestro país. Este es un mapa de 2010 sacado esta mañana. Como pueden comprobar, se ha dotado a nuestro país de una red de áreas de servicio para la autocaravana con más de noventa puntos. La diferencia entre el mapa de 2007 y el de 2010 muestra que en estos dos años hemos avanzado bastante. Algo habremos hecho bien. (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señorías, por favor.

La señora **CHACÓN CARRETERO:** Quisiera hacer hincapié en la cuestión de los ayuntamientos, que también está reflejada en nuestra iniciativa, porque es en uno de los principales obstáculos para el desarrollo de la actividad autocaravanista en nuestro país. Según información facilitada por las asociaciones de usuarios, la lista de sanciones recurridas por las asociaciones va desde acampar o pernoctar, hasta sanciones debidas al estacionamiento prohibido para autocaravanas, a estacionar fuera de horario asignado, a la prohibición de la entrada o circulación de las autocaravanas y a exceso de velocidad. Esta mala práctica por parte de los ayuntamientos es incompatible con la norma general y vinculante y es la que queremos evitar con esta iniciativa. Para que la autocaravana pueda desarrollar su derecho a la libre circulación, salvo circunstancias excepcionales y expresas, con todas sus obligaciones, queremos que las ordenanzas municipales de los ayuntamientos tengan en cuenta el derecho a la libre circulación que contempla la norma general de circulación.

En cuanto a las comunidades autónomas, otra reivindicación del sector, que recoge el Grupo Parlamentario Socialista, es que en los territorios autonómicos se con-

templen las mismas medidas que ya está contemplando el Gobierno central, recomendadas por las conclusiones del grupo de trabajo de autocaravanas del Consejo Superior de Seguridad Vial, y se colabore en la aplicación y puesta en marcha de las mismas, conscientes de que es necesaria una labor de sensibilización, información y, sobre todo, de educación sobre lo que supone viajar en autocaravana en nuestro país. De ahí que solicitemos su colaboración dando traslado de esta realidad a las comunidades autónomas en los órganos correspondientes.

Presentamos esta iniciativa —y termino— porque consideramos necesario seguir avanzando en la concienciación, sensibilización y educación con respecto al uso del vehículo autocaravana y a su movilidad en nuestro país y sobre todo en la defensa de los derechos y deberes de sus usuarios. Por esta razón instamos al Gobierno a reunir al grupo de trabajo GT53, de la autocaravana, creado en 2007, para el seguimiento y evaluación de las medidas puestas en marcha para el desarrollo de la actividad autocaravanista en España. Además, queremos llevar a cabo la adaptación normativa necesaria para la equiparación del vehículo autocaravana al vehículo turismo, en cuanto al límite de velocidad máxima permitida y otras normas de circulación. Además, en el punto tercero, pedimos al Gobierno que proponga a la FEMP un convenio de colaboración en materia de difusión de los trabajos reflejados en el manual *La movilidad en autocaravana*, publicado por la DGT, un convenio que contemple además la aplicación de la Instrucción 08/V-74, como resultado del trabajo del grupo GT53.

Por último, proponemos la colaboración de las comunidades autónomas en las materias de su competencia que afectan al sector, como son el turismo y el medio ambiente, dando traslado a los consejos respectivos de las comunidades autónomas. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Guerra.

La señora **GUERRA GUERRA:** Señorías, antes de nada quiero agradecer al portavoz de mi grupo en esta Comisión que me haya permitido defender la posición del Grupo Popular ante esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista.

No he oído a la proponente en ningún momento decir si acepta o no la enmienda de modificación que hemos presentado. No sé si la va aceptar o no, lo desconozco, y me gustaría saber cuál es su posición en este sentido para mi defensa. **(La señora Chacón Carretero hace gestos negativos.)** No la van a aceptar. Muy bien. Desde luego, si estuvieran aquí las asociaciones y federaciones de autocaravanistas con las que usted suele reunirse le dirían... **(La señora Chacón Carretero: Las tengo en mi despacho.)** Pues si tiene alguna en su despacho, espero que le salga bien la foto de esta tarde, porque por el grupo popular no va a quedar que usted salga bien en la foto.

Le voy a decir varias cosas. En primer lugar, señora Chacón, el tema del vehículo autocaravana se reconoce en el año 2004. Efectivamente, en 2004, cuando deja de gobernar el Partido Popular a nivel nacional, es cuando se reconoce el vehículo autocaravana en el Código de la circulación como tal vehículo, y en el año 2006, cuando usted y yo coincidimos en el Senado, usted presentó una moción —como es en el Senado no es una proposición no de ley— para beneficiar el autocaravanismo en este país. Le puedo decir una cosa, señora Chacón: Aunque usted haya intentado llevar todo este tiempo la bandera de que sin el Partido Socialista el autocaravanismo no hubiera sido posible, esa moción se aprobó por unanimidad. Por tanto, el Grupo Popular también apoyó esa moción. Además fue el señor Sacristán quien dijo en aquel momento que a lo mejor nos quedábamos cortos y que aquello debería ser un proyecto de ley. Eso fue en el año 2006. En esa moción, señora Chacón, se hablaba de constituir un grupo de trabajo, lo que se hizo en el año 2007. Por cierto, usted está ahí como responsable político, pero el resto de los componentes de ese grupo son ministerios, asociaciones y federaciones. Es en el año 2008 cuando se saca una instrucción, en este caso de la Dirección General de Tráfico, la 08/V-74, que interpreta lo que es la autocaravana en este país y sobre todo su código de circulación. Después se saca un manual de movilidad, manual de movilidad que saca la Dirección General de Tráfico. Los que componen ese grupo de trabajo, la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, la Junta de Andalucía, la Federación Española de Municipios, la Plataforma de Autocaravanas y la Asociación Española de Caravaning, van haciendo un trabajo, pero nada que ver con lo que usted ha dicho aquí esta tarde. Mire, el problema de las autocaravanas, le guste a usted o no le guste, sigue siendo el mismo tanto con el código de movilidad de autocaravanas como con la instrucción de tráfico, por una sencilla razón, por lo que usted acaba de decir. Los ayuntamientos, sobre la base de sus ordenanzas, impiden en muchos casos que las autocaravanas puedan estacionar dentro de sus municipios. Nosotros no estamos condicionados, porque realmente las ordenanzas sobre autocaravanas deberían basarse en el Código de Circulación.

En cuanto a las áreas de servicio, por cada una que hay en este país, hay 51 en Francia. Por tanto, no hemos adelantado prácticamente nada. Además, en una moción de mi grupo se propuso la promoción del camping en este país, que también tiene sus seguidores y no tiene nada que ver con el autocaravanismo. Usted, señora Chacón, fue invitada por las asociaciones a una reunión que tuvo lugar en Caravaca de la Cruz, en Murcia, los días 23, 24 y 25... **(La señora Chacón Carretero: A mí no.)** ¿A usted no? Pues el sector me ha dicho que usted fue convocada para una reunión de trabajo los días 23, 24 y 25. Fíjese qué casualidad, qué coincidencia. Igual que el mapa. Lo ha hecho usted esta mañana. Pues fíjese, la proposición no de ley la presentó usted en el Registro el día 23 a las seis

y media de la tarde... **(La señora Chacón Carretero hace gestos negativos.)** Sí, señora Chacón, sí. La presentó usted en el Registro cuando sabía que nosotros estábamos reunidos en Caravaca de la Cruz, en Murcia, para traer una proposición no de ley al Congreso. **(La señora Chacón Carretero: ¡Qué fuerte!)** Pero mire usted, si a usted le gusta la bandera sígala llevando. Por mi parte no hay ningún problema. **(La señora Chacón Carretero: Es muy fuerte.)** Pero le digo más, no solamente conozco el sector, sino que soy autocaravanista. **(La señora Chacón Carretero pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señoría, la diputada está en su intervención. Tiene que intervenir ella y no usted.

La señora **GUERRA GUERRA:** En ese sentido le digo, en mi condición de diputada en esta Cámara y en esta Comisión, que va a tener el visto bueno de mi grupo para todo aquello que pueda beneficiar a las casi 25.000 autocaravanas que hay en este país —estamos hablando por tanto de una media de 75.000 personas que practican autocaravanesismo— y a las 400.000 autocaravanas que vienen de otros países y pasan por este país, y digo pasan, porque se van a Portugal o a Marruecos, porque allí tienen mejores infraestructuras. Por muy buena intención que tenga su grupo, está claro que el Gobierno no sigue la pista a lo que usted decide o le apetece.

La enmienda que mi grupo presenta esta tarde está muy clara. Usted presenta cuatro puntos. El primero de ellos habla de reunir al grupo de trabajo GT53 de autocaravanas, pero usted lo ha dejado muy abierto. Lo único que propuso mi grupo en este punto fue que el grupo se reuniera el mes próximo. Es lo único que solicitamos. La velocidad máxima, que era el segundo punto, ni lo hemos tocado, lo hemos dejado como usted lo presentó. En cuanto al tercer punto, el de la FEMP, ¿cómo puede hablar usted de un convenio de colaboración con la FEMP para que divulgue este tema, cuando la FEMP está en ese grupo de trabajo? ¿Qué convenio de colaboración, si está dentro del grupo de trabajo y por tanto es su obligación trasladar eso? Por último, habíamos presentado otra modificación que decía: Realizar con el Ministerio de Fomento el estudio que se comprometió en el año 2007 respecto a las áreas de servicio para autocaravanas. Aquí les describíamos lo que era un área de servicio, pero esta modificación viene a ser prácticamente igual que el texto que usted había presentado. **(La señora Chacón Carretero: La han copiado.)** Había dos cosas diferentes. La primera, no dejar abierto cuándo se reunía el grupo de trabajo. Le pedíamos que se reuniera el mes que viene. ¿Saben por qué lo hacemos? Porque no nos fiamos de lo que ustedes están promoviendo, porque no le ponen fecha al tema. Segundo, le decíamos que la FEMP no tiene por qué tener un convenio de colaboración, cuando la FEMP está dentro del grupo de trabajo. Y tercero, entendemos que las estaciones de

servicio de este país se deben promover para que haya áreas de servicio. Además, describíamos perfectamente el área de servicio.

Lamentamos que su grupo no acepte la enmienda de modificación que presenta el Grupo Popular. Ustedes mismos se fotografían ante el colectivo. Seguro que los que ahora la están esperando para hacerse la foto con usted no le agradecerán nada, porque la enmienda de modificación del Grupo Popular mejoraba en mucho lo que ustedes presentaban. Pero por nuestra parte no va a quedar. El colectivo sabe que cuenta con el Grupo Popular y que no vamos a dejar de trabajar para que estas personas disfruten de aquello que les gusta. No confiamos nada en lo que puedan hacer el Gobierno socialista ni el Grupo Socialista. **(Rumores.—Un señor diputado: ¡Termina ya!)** No lo ha hecho en dos años y creemos que tampoco lo va a hacer... **(La señora Chacón Carretero: Le falta información.)** Agradezco las palabras del presidente diciendo que durante mi intervención interviniera yo y no usted, pero sobre eso último que ha dicho de que me falta información, le digo que usted ha tenido esto parado durante dos años y espero que no lo tenga parado dos años otra vez. Espero que en dos años no estén ustedes ahí y que el Grupo Popular pueda promover e intensificar lo que le gusta a muchísima gente, que es la autocaravana. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Anuncio que la votación será sobre las siete de la tarde. ¿Algún grupo quiere fijar posición sobre el tema? **(Pausa.)**

Señora Chacón, tiene la palabra para fijar posición sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular. Tiene la palabra para fijar posición o decir sí o no.

La señora **CHACÓN CARRETERO:** Muy brevemente. Solo quiero expresar las razones por las que no la aceptamos. Me ha hecho decirle que no, pero sin razonarlo. La primera razón...

El señor **VICEPRESIDENTE:** Ana María, toca decir si la aceptas o no. No vamos a abrir un segundo turno. **(Rumores.)**

La señora **CHACÓN CARRETERO:** ¿No puedo decir por qué?

El señor **VICEPRESIDENTE:** No, solo si la admites o no. No volvamos a abrir las razones, porque automáticamente tendríamos que abrir la contestación.

La señora **CHACÓN CARRETERO:** No la aceptamos, porque es una copia. **(Rumores.—La señora Guerra Guerra: No es una copia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Carmen, por favor. Es una situación complicada. Seamos razonables por las dos partes. El Grupo Socialista ha fijado su posición

sobre el tema, tú lo has explicitado de forma muy vehementemente, como haces siempre cuando te crees las cosas; te conozco personalmente. En todo caso, creo que al conjunto de los grupos parlamentarios les ha quedado clara la posición manifestada.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Es que decir que es una copia es absolutamente ofensivo.

La señora **CHACÓN CARRETERO**: Lo retiro, lo retiro. (**Rumores.—Protestas.**)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Lo ha retirado.

Después de este momento de pasión, anunció que votaremos en cinco minutos. (**Pausa.**)

Vamos a proceder a la votación.

Se había manifestado la aceptación de la enmienda socialista a la primera proposición. Por tanto, votamos en estos términos el primer punto del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 13.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos al segundo punto, relativo a los rotativos de los vehículos de emergencia. En este caso, no se ha aceptado la enmienda presentada por el Grupo Socialista, por lo que se votaría la proposición no de ley del Grupo Popular en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Al tercer punto, se ha presentado una transaccional. Por tanto, se votaría la enmienda del Grupo Socialista, que es aceptada por el señor Canet, en nombre de Esquerra Republicana, que propone cambiar impulsar por acelerar. En estos términos, se vota la enmienda presentada como una transaccional.

Efectuada la votación, dijo

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

En el cuarto punto, se acepta la enmienda del Grupo Popular a la proposición no de ley del Grupo Socialista. Por tanto, se votaría esta enmienda.

Efectuada la votación, dijo

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Respecto al punto quinto, se vota la proposición no de ley en los términos en los que el Grupo Socialista la ha presentado.

Efectuada la votación, dijo

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Eran las siete de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**