

Hola compañeros y amigos autocaravanistas, aunque la lectura os puede resultar larga, creemos interesante colgar aquí el texto de cada una de las palabras que ayer se dijeron en la cámara alta del Senado.

Saludos para todos.

El Marqués, Arena y Piter.

-- DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA APOYAR EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD AUTOCARAVANISTA (S. 662/000123).

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de las medidas necesarias para apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista.

A esta moción se ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Chacón.

(Rumores.) Señorías, por favor, guarden silencio. Comience, señoría.

La señora CHACÓN CARRETERO: Gracias, señor presidente.

Señorías, subo a la tribuna en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para defender una moción que insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista; medidas que regulen todos los aspectos del uso de la autocaravana en España como vehículo homologado. Antes de comenzar, quiero agradecer el apoyo y la presencia entre el público del colectivo de autocaravanistas de España, representado por las asociaciones de fabricantes, distribuidores y usuarios.

Con esta moción pretendemos también hacer reflexionar a todos los responsables de la Administración central, autonómica y local sobre la gestión del tráfico, sobre las infraestructuras y sobre la protección del medio ambiente en el marco de las necesidades de este vehículo en particular. Para empezar, me gustaría presentar brevemente la realidad de la actividad autocaravanista en nuestro país. El turismo en autocaravana en España inicia su trayectoria como fenómeno significativo de vacaciones al aire libre y en libertad a comienzos de los años noventa. Hoy el fenómeno de autocaravanismo o turismo itinerante ha experimentado un crecimiento muy importante durante los últimos años, calculándose el parque nacional de autocaravanas en torno a las 30.000 unidades, según los datos ofrecidos por los distribuidores y fabricantes nacionales, y sin contar las importaciones. El nuestro es el país de la Unión Europea en el que más crecen las ventas, a lo que hay que añadir la afluencia cada vez mayor de turistas y viajeros del resto de Europa que optan por este medio, y que se cifran en 400.000. Por todo ello, llegamos a la conclusión de que nuestras infraestructuras y redes viarias deben adecuarse cuanto antes a esta realidad, dadas además las previsiones de desarrollo del sector.

Sobre el número de unidades vendidas en España, y considerando que la vida útil de una autocaravana supera los 20 años, sería lógico pensar en las más de 30.000 unidades, de las que hablaba antes. En cuanto a los datos de circulación no hay una estadística fiable, por lo que proponemos que los datos sean considerados en el grupo de trabajo que se creará. No hay una estadística fiable, como digo, pero sí sabemos que España es un país muy atractivo para los europeos, porque tiene un clima muy apropiado para la práctica del turismo itinerante.

Tomando como referencia el parque europeo de autocaravanas, estimado en 1.500.000 unidades aproximadamente, y considerando la presencia y circulación cada vez más frecuente en el turismo itinerante de autocaravanas procedentes de los países más desarrollados de nuestro entorno --como Italia, Francia, Alemania y Países Escandinavos--, observando que España es un país de paso hacia Marruecos y Portugal, donde cada vez proliferan más estos vehículos, por los indudables atractivos turísticos de estos dos países y su buena acogida de las familias de turistas en autocaravana, la cifra aproximada de 400.000 autocaravanas circulando al año por España no se aleja mucho de la realidad. Cualquiera puede notar todos los días del año la presencia de las autocaravanas circulando por nuestras carreteras.

Estamos obligados a captar este turismo itinerante, que utiliza nuestro país como paso obligado hacia los destinos que antes mencionaba, proporcionándole los servicios básicos que demanda esta clase de vehículos. También estamos obligados a mantener la hegemonía turística que España ejerce en Europa y dotar a nuestras poblaciones y redes de carreteras de áreas de servicios para las autocaravanas. Por lo tanto, señorías, la falta de una norma específica que regule actualmente la situación, lleva a interpretaciones erróneas.

Los prejuicios sobre los autocaravanistas impiden ver la verdadera realidad. Normalmente, estos usuarios son personas comprometidas con su entorno y el medio ambiente, con un nivel económico medio-alto, usuarios de los servicios turísticos y de comercio de los lugares a donde llegan, tanto o más que cualquier otro turista. La existencia de las autocaravanas como vehículos vivienda, recogida en la Ley de tráfico, es relativamente reciente en nuestro país, tal y como ocurre desde hace tiempo, en algunos países de nuestro entorno. Así lo expresa la Directiva europea 116/2001 de la Comisión Europea, donde clasifica a la autocaravana como categoría M, es decir, vehículo destinado al transporte de personas, con un máximo de ocho plazas, más el asiento del conductor.

En realidad, la situación actual de nuestro país presenta varias problemáticas, entre ellas la del estacionamiento. El Reglamento General de Circulación establece la normativa sobre el estacionamiento y no limita los tipos de vehículos, sino que se refiere a aquellos aptos para circular por la vía pública. Por lo tanto, la autocaravana, como vehículo vivienda, puede estar estacionada y habitada legalmente por un período de tiempo limitado --igual que todos los demás-- en los espacios previstos para el estacionamiento en vías públicas, urbanas e interurbanas.

Cuando hablamos de autocaravana no estamos hablando de campismo --actividad distinta, regulada por leyes y normativa diferente, que cuenta con sus instalaciones y sus usuarios--, sino de un vehículo vivienda diseñado y homologado para viajar habitándolo, con unas obligaciones y derechos establecidos en la Ley de tráfico. Por lo tanto, se trata de una actividad regulada y contemplada de forma diferente por la mayor parte de los países que componen la Unión Europea, algunos con legislación específica, como es el caso de Italia, con la llamada Ley Fausti y contemplada en el artículo 185 de su Código de Circulación de Vehículos a Motor. Consideramos que sería necesario definir con claridad las bases del estacionamiento habitado de este vehículo, para que no se preste a interpretaciones erróneas, ya que tal indefinición en las leyes hace que algunos ayuntamientos cometan contradicciones con sus ordenanzas municipales, pues, según el principio de jerarquía normativa establecido en el artículo 9.3 de la Constitución, algunas ordenanzas municipales de circulación pudieran ser contradictorias con lo dispuesto por el Reglamento General de Circulación. Ninguna norma de las leyes de tráfico prohíbe la habitación de un vehículo-vivienda mientras está estacionado.

Por lo tanto, cabe deducir que, desde el punto de vista del Reglamento General de Circulación, un vehículo vivienda habitado por un período de tiempo limitado, cuya actividad no trascienda de forma ostensible al exterior, está ejerciendo una actividad legal y como tal derecho se recoge en las citadas leyes.

Otro de los problemas referentes a esta cuestión es la velocidad genérica a la que circulan nuestros turismos por las vías de nuestro país. Sería necesaria la uniformidad intracomunitaria de las limitaciones de velocidad de autocaravanas en autovía y autopista, ya que mientras en Alemania, Francia e Italia circulan con la misma limitación genérica que los automóviles, en España existen limitaciones para las autocaravanas.

La limitación de la velocidad de las autocaravanas no se justifica, salvo por error en la interpretación del tipo de vehículo, dentro del nuevo Reglamento General de Circulación, en el que debió haber falta de comunicación entre el Ministerio de Industria y la Dirección General de Tráfico. Por lo tanto, no hay ninguna justificación, ni técnica ni de siniestrabilidad, que justifique tal medida. Sin embargo, esto significa la falta de uniformidad intracomunitaria entre los distintos países de la Unión Europea y España, ya que en los países de nuestro entorno las autocaravanas circulan con la misma limitación genérica que los automóviles, suponiendo el paso de los Pirineos en ambos sentidos un retroceso en la velocidad. Por otra parte, el peso máximo autorizado es inferior o igual a 3.500 kilos para las autocaravanas. Por lo tanto, la caravana de estas características está en las mismas condiciones que un turismo del mismo tamaño y masa máxima autorizada cuando se encuentre estacionada, sin desplegar ni instalar elementos exteriores algunos, pudiéndose, por tanto, habitar.

En cuanto a las infraestructuras, en el reglamento se recoge también la recomendación del descanso de los conductores en los desplazamientos cada cierto espacio de tiempo de conducción. Para ello, el Ministerio de Fomento contempla en las distintas infraestructuras de las distintas vías una serie de áreas de servicio y descanso, con servicios normalizados para toda clase de vehículos y sus usuarios que utilizan las carreteras, autopistas y autovías. Sería necesario incluir en estas áreas de servicio o descanso servicios para las autocaravanas en función de sus necesidades específicas y en apoyo de su actividad, así como por justicia y responsabilidad. Una de las actividades principales de este vehículo y sus usuarios es viajar habitando. El nuevo código de circulación de vehículos a motor lo define como tal, vehículo vivienda, que, en su afán itinerante, utiliza habitualmente las infraestructuras viarias de nuestro país. Por lo tanto, teniendo en cuenta el avance en el número de áreas de servicio que el Ministerio de Fomento ha desarrollado en las carreteras del Estado, sería necesario incluir en las mismas las instalaciones necesarias para estos vehículos, para el bienestar de un gran número de personas y en beneficio de la mejora de la imagen y oferta de servicios de nuestro país.

En cuanto a la cuestión medioambiental planteada en la moción, la Administración pública, en los distintos niveles que es competente respecto al tema medioambiental, tanto en la Administración autonómica como en la local, y según las competencias del Estado, debe velar por el mantenimiento de un medio ambiente saludable. Por este motivo, la creación de espacios ecológicos para un vertido responsable de residuos debe ser algo normalizado, como ocurre en países europeos vecinos, que garantizan la movilidad para la que está construida una autocaravana y a la que tienen derecho sus usuarios.

La autocaravana homologada como vehículo vivienda para una actividad específica, viajar habitando, paga sus impuestos y realiza su correspondiente aportación al Estado. Para la homologación se ha realizado un informe técnico del Ministerio de Industria que especifica características de las autocaravanas, un vehículo diseñado

tanto para el ámbito urbano como para el medio rural o natural, en definitiva, para vivir en armonía con ellos. Estos vehículos incorporan tecnología de vanguardia que los hace prácticamente autónomos, salvo en la evacuación de las aguas usadas de sus depósitos, que deberá hacerse en lugares adecuados para su tratamiento ya que contienen formol, un componente químico nocivo para el medio ambiente.

Las administraciones central, autonómica y local, todas ellas responsables en su medida del medio ambiente y dentro de sus competencias, deberán velar por la creación de las infraestructuras necesarias en apoyo de esta actividad a través de la creación de las áreas ecológicas, en los lugares que se consideren oportunos de tal modo que los usuarios de autocaravanas tengan la posibilidad de gestionar sus residuos de una manera responsable y respetuosa con el medio ambiente; un ejemplo son las más de 10.000 áreas que ya se han creado en los países de nuestro entorno europeo, mientras que en España apenas contamos con 40; por tanto, llevamos una década de retraso. Para la realización de esta actividad también es importante la señalización...

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego concluya.

La señora CHACÓN CARRETERO: Voy concluyendo, señor presidente. Como decía, para el desarrollo de esta actividad autocaravanista se necesita una señalización eficiente en las vías urbanas, en autovías, autopistas, en las futuras áreas de servicio o puntos ecológicos para una utilización óptima de estas instalaciones. En el catálogo de señales existe ya la S-122, por tanto, cabría la incorporación del nuevo pictograma referido a la autocaravana.

Considero necesario el debate y el consenso con todos los directamente afectados para buscar soluciones o alternativas que den forma a las necesidades y reivindicaciones del colectivo de autocaravanistas que lo demanda desde hace tiempo para que algún día sea una realidad. Para ello, es imprescindible la colaboración y la cooperación del Gobierno con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos.

Presentamos esta moción precisamente para equiparar a las autocaravanas a la velocidad genérica del resto de los automóviles turismo de sus mismas características. También me consta el interés de la FEMP, la Federación Española de Municipios y Provincias, en participar en el grupo que se creará específicamente a este respecto.

Para ello, es necesario que el Gobierno también consensue esta regulación con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, cada una según sus competencias...

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego concluya.

La señora CHACÓN CARRETERO: Termino, señor presidente. Por último, quiero agradecer a todos los ciudadanos que han hecho llegar un escrito de apoyo con tantas ideas y experiencias que reflejan la realidad del mundo de la autocaravana en nuestro país y la necesidad de una respuesta a las demandas que realiza el colectivo de autocaravanistas.

Muchas gracias. (Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Sacristán.

El señor SACRISTÁN RODRÍGUEZ: Gracias, señor presidente. Señorías, comenzaré por saludar, dar la bienvenida y agradecer la presencia de los representantes de

usuarios, fabricantes y distribuidores de las autocaravanas que esta tarde nos acompañan.

En relación con la moción presentada referente a la problemática del uso de las autocaravanas en España debo reconocer que, cuando menos, se la puede definir como sorprendente y, probablemente, por muchas razones, como insuficiente y en algunos aspectos poco clara aunque coincido prácticamente con casi todo lo dicho por la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, porque con los serios problemas que en relación con el tráfico y la seguridad vial está viviendo España en estos momentos, dado el creciente número de víctimas mortales en las carreteras que padecemos, no parece el momento más oportuno para presentar este asunto, sin duda de menor importancia, marginando otros problemas mucho más graves, y todos, repito, relacionados con el tráfico y la seguridad vial y, en segundo lugar, porque su contenido queda claramente corto y su «petitum» parece poco estudiado. Se ha perdido una importante oportunidad, la de presentar un proyecto de ley que enfocara y resolviera todos los problemas de este sector, como ya se ha hecho en otros países, concretamente en Italia hace casi 15 años con la Ley Fausti. Por otra parte, todo el mundo sabe que en España tenemos una situación claramente deficitaria con relación a otros países de Europa como Italia, que ya he mencionado, pero también respecto a Francia, países nórdicos, etcétera, como ha dicho la portavoz socialista.

Si no se creía oportuno presentar un proyecto de ley, esta moción podría haber sido del tipo a) como prevé el Reglamento, en la que se pidiera al Gobierno presentara un proyecto de ley. A pesar de todo, el Grupo Parlamentario Popular, reconociendo la existencia de estos déficit, de estos problemas, todos relacionados con la actividad de los autocaravanistas, y pendiente siempre de atender las peticiones que defienden los derechos de los ciudadanos, hemos optado por presentar una pequeña enmienda al texto de la moción que pretende simplemente mejorarlo y matizar algún aspecto, con la intención de darle mayor coherencia y más claridad, pero manteniendo absolutamente todos sus objetivos.

El sector de las caravanas y la normativa específica sobre este asunto, como ya he dicho, está más desarrollada en muchos países de Europa que en España. Este déficit presagia un seguro y pronto crecimiento del sector en nuestro país que exigirá también su reflejo en nuevas infraestructuras y nuevas normativas. Tenemos datos actuales de la importancia y vitalidad que ya tiene el sector. En el año 2005 el negocio de ventas de autocaravanas aumentó el 17,5 por ciento, y el sector «caravanning», que comprende las caravanas, autocaravanas y «mobil-homes», reunía ya a 265 empresas con más de 1.000 empleados.

Por otra parte, también es cierto que el número de turistas que visitan España por este procedimiento va en aumento; quizás aproximadamente vengan 10 veces más autocaravanas que las que tenemos en España. Esta situación se suma e incrementa a la necesidad y la urgencia de dar solución al mencionado déficit.

Hay que reconocer por ello que en España estamos atrasados respecto a esos países más desarrollados y es deseable, podríamos decir imprescindible, que aumente el número de áreas de servicio y de lugares de pernocta especializados para estos vehículos, donde encuentren los servicios de agua, electricidad, saneamiento, recogida de basuras, etcétera, que les son precisos.

Tengo conocimiento de que el Ayuntamiento de Zafra, Badajoz, este próximo fin de semana inaugurará un área de servicio nueva, con la colaboración de los mismos autocaravanistas. Este puede ser un buen ejemplo de lo que precisamos y de lo que se debe hacer.

Igualmente, para evitar la diversidad actual en la interpretación y aplicación de las normas vigentes, deben definirse clara y urgentemente los conceptos de aparcar, acampar y pernoctar, como ya se ha hecho en los mencionados países de Europa. Este es un asunto imprescindible para la aplicación correcta de las normas de carácter municipal, por ejemplo las relacionadas con el aparcamiento y pernocta en las ciudades, y de carácter autonómico, sobre todo en relación con las acampadas y con los aspectos medioambientales y estatales, especialmente en lo referente al tráfico y en lo relacionado con la Ley de Costas.

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego que concluya, por favor.

El señor SACRISTÁN RODRÍGUEZ: Sí, señor presidente. Nosotros, como decía, hemos presentado una enmienda, con la que lo que hacemos es, primero, suprimir el punto número 1, que habla de la limitación de los 90 kilómetros hora, con la idea de señalar que no se trata solo de quitar esa limitación, sino la limitación en autovías y autopistas y también en las carreteras no desdobladas, es decir, las otras dos limitaciones por las que también están afectados. Pero no quiero decir con eso que nosotros no queramos que se quiten las limitaciones, sino precisamente lo contrario, lo que queremos es que se quiten todas y que se quiten por el procedimiento que debe hacerse, es decir, si se solicita al Gobierno que cree un grupo de trabajo en el que se estudie y analice y propongan soluciones de todos los problemas que tiene este sector, no tiene ningún sentido desgajar este, que quizá sea el problema más urgente para tratarlo de repente, sin estudio previo ni un análisis serio y objetivo desde la propia Cámara del Senado.

Además de esto, en este segundo punto --que para nosotros es el primero-- también lo que hacemos es solicitar que se mantenga la composición para ese grupo de trabajo, se mantenga la proporcionalidad en las representaciones que tiene ahora mismo el pleno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial y también que los representantes de los usuarios de autocaravanas sean escuchados cuando se elabore esa propuesta. Es la fórmula para garantizar que no se quedan cosas sin analizar. Terminó. Es verdad que hemos modificado, haciendo una pequeña matización, ese punto del «petitum», en el sentido de que sustituimos la fórmula utilizada de que el Gobierno fomente el uso de estos vehículos por la que estimamos más acertada, y es que el Gobierno facilite el desarrollo de esta actividad, que nos parece más adecuado, en lugar de fomentar facilite, o sea, suprima y allane las dificultades existentes para el desarrollo o expansión del sector.

Esta es de manera resumida, el tiempo no da para más, nuestra opinión y aportación a la moción, aportación que esperamos merezca el beneplácito de sus señorías y el consenso de toda la Cámara para su aprobación; una moción que, aunque incompleta, mucho mejor hubiera sido un proyecto de ley, puede mejorar la situación, en este momento injusta y caótica, que vivimos en este aspecto. En ello confiamos. El problema es que se apruebe la moción y después el Gobierno, como tantas otras veces, en absoluto la cumpla. Muchas gracias.

(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Para manifestar la posición sobre la moción de la enmienda que se acaba de debatir del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Chacón.

La señora CHACÓN CARRETERO: Señor Sacristán, verdaderamente le agradezco la aportación, pero consideramos que nuestra moción es lo suficientemente clara como para quedarse tal y como está. En principio no aceptamos su enmienda y puedo asegurarle que cualquier modificación que haga la DGT sobre el límite de velocidad estará perfectamente estudiada y no hará nada a tontas y a locas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? (Pausa.) No hace uso de la palabra.

¿Coalición Canaria? (Pausa.) No hace uso de la palabra.

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió? Tiene la palabra el senador Badia.

El señor BADIA I CHANCHO: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, sirvan mis primeras palabras para saludar al sector autocaravanista que está presente aquí y para manifestar la importancia que tiene el mismo. Entiendo que en los últimos plenos hemos profundizado en sectores importantes que afectan a la circulación. Hablamos de los quads y hablamos hoy de un tema tan importante como el que afecta al sector autocaravanista español. No hay que olvidar datos concretos, el importante sector industrial que supone el mismo, ya que en Europa hay más de un millón de autocaravanas. Por lo tanto, estamos ante un fenómeno que es joven por los años que hace que es una realidad, pero que tiene unas características especiales y que tiene unas perspectivas de futuro indiscutibles.

Me voy a permitir hacer referencia a tres puntos básicos, que entiendo son los que de alguna manera preocupan al sector y también están perfectamente delimitados en la propuesta de moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Estamos ante una nueva forma de turismo, un turismo itinerante, donde se hacen precisas una serie de necesidades muy concretas: la adecuación de las infraestructuras y la concreción de las ubicaciones con zonas de acogida y señalizaciones necesarias a todos los niveles: estacionamientos, descanso, aparcamiento, y todo ello relacionado no solamente con la Administración del Estado, sino también con la administración autonómica y municipal.

El segundo punto de necesidades concretas del sector es su reconocimiento institucional. Es imprescindible su dignificación y es evidente que aquí se han producido importantes iniciativas de asociaciones del mismo, iniciativas que se han concretado en estudios y trabajos que entiendo que son una buena muestra de que estamos hablando de un sector vivo, de un sector con unas características muy importantes y con una dinámica de futuro. Además, estamos hablando también de un sector que apuesta por este reconocimiento institucional, por un turismo al aire libre y por una nueva alternativa de este turismo.

Finalmente, me gustaría abordar una cuestión fundamental, y es la legislación concreta a aplicar. Es evidente que en la propia moción se habla de la necesidad de homologación de la normativa europea, la Directiva 92/53, de autocaravanas. Se asimila al vehículo automóvil la limitación de velocidad. Se ha mencionado por parte de la portavoz socialista de la necesidad de un trabajo en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, el derecho comparado y las normativas municipales. Sobre la base de todo ello, estamos ante una moción que de alguna manera viene a abordar claramente la necesidad de que por parte del Gobierno se tomen las medidas necesarias para que seamos capaces de desarrollar y dar respuesta a las necesidades y fijar unos compromisos concretos.

Creo que sería negativo que hoy nos contentásemos exclusivamente con aprobar la moción, que lamento que no sea fruto del consenso, pero, en todo caso, que la aprobación de esta moción sea el primer paso para poder incidir, no solamente la Administración del Estado sino también la administración municipal y autonómica, en un sector que requiere y necesita una respuesta en muchos puntos. Por otra parte, no hemos de olvidar que estamos también ante un sector que, independientemente del potencial de su reconocimiento institucional y sobre todo de las personas que apuestan por el mismo, tiene un reto muy importante en España y un reto muy considerable en Europa. Esperemos que la moción sirva para concienciar a las

administraciones públicas sobre un sector con un potencial creador de recursos, de puestos de trabajo y de oferta turística. Muchas gracias, señor presidente y señores senadores.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el senador Albistur.

El señor ALBISTUR MARÍN: Gracias, señor presidente. Mi grupo después de haber oído a la senadora Ana María Chacón, no solamente en lo que nos ha expuesto en la tribuna sino en la conversación que hemos mantenido con ella, está convencido de que merece la pena apoyar esta moción y merece la pena sobre todo llevarla adelante.

Esperemos que eso se haga no solo con responsabilidad por parte del Gobierno y de las administraciones autonómica y local comprometidas, sino también con la participación de las asociaciones. Mi grupo entiende que lo que hoy damos es un paso y es un paso, como ha dicho la senadora Chacón, sobre todo para establecer las bases después de un estudio previo y de un diálogo permanente para una futura legislación y para la modificación de las legislaciones que son necesarias y que afectan al desarrollo de este sector de actividad desde el punto de vista de la producción industrial y desde el punto de vista de los usuarios.

Nos parece que es muy importante la iniciativa de la senadora Chacón, al haber recogido la sensibilidad de grupos de ciudadanos que han elegido este modo de turismo o de actividad de ocio, que tiene mucho que ver precisamente con la práctica de la libertad, del descubrimiento de la naturaleza, y también, por qué no decirlo, de poder acceder a muchos lugares de forma más barata, de forma más económica y, sobre todo, de forma más ágil y más personalizada. Este tema es el que tiene el mayor valor.

Cada día es más difícil entrar en una ciudad; las ciudades no son permeables: son preciosas, mejoran, se hacen muy prácticas para el peatón, pero para el automovilista y para el turista no tienen un fácil acceso. Y por eso, en la posibilidad de habilitar espacios para que se pueda practicar autocaravanismo, y sobre todo para que resulte eficaz a quienes lo practican y puedan acceder a las ciudades, hay que habilitar espacios que estén vinculados al transporte interno, dentro de la ciudad, y a la comodidad de los servicios que acompañan esta actividad, como pueden ser los sistemas eléctricos, los sistemas de limpieza, los sistemas de recogida de basuras y los sistemas de acondicionamiento del medio en el que se aparca.

Nuestro grupo ya dijo que iba a apoyar esta moción, y además con entusiasmo, porque la senadora Chacón se ha comprometido precisamente a establecer que no es sólo responsabilidad del Estado, sino de todas las administraciones que lo componen. El tema es complejo, y en esa complejidad hay que hacer participar a todo el mundo, fundamentalmente porque son muchas las administraciones que van a tener que convencerse de este tema.

La senadora Chacón ha hecho referencia a no vincular esta actividad con el tema del turismo. Pero yo creo que no se debería desvincular, y ello por una razón: fundamentalmente está ligado a movimientos de personas por vacaciones, sea cual fuere la temporada en la que se producen: invierno, verano, otoño, invierno; cualquier fiesta, un puente, una semana o unas vacaciones largas. Por tanto, no estaría mal que este tema entrase dentro de la planificación de las políticas turísticas, y nos parece necesario que se considere la posibilidad de facilitar esta actividad.

En consecuencia, nuestro grupo votará a favor. Felicitamos al Grupo Parlamentario Socialista y en particular a la senadora Chacón, y esperemos que en el futuro esta

actividad tenga el impulso que hoy, quizá con más voluntarismo que con eficacia, ponemos en marcha para que se le dé. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés tiene la palabra el señor Bruguera.

El señor BRUGUERA BATALLA: Muchas gracias, señor presidente. Intervengo desde el escaño y brevemente para fijar la posición de mi grupo parlamentario. También quisiera saludar a las asociaciones de autocaravanistas del Estado español, y concretamente a las provenientes de Cataluña que nos honran con su presencia en este debate.

El turismo de la autocaravana, fenómeno creciente en nuestro país, es evidente y obvio, tanto en lo que se refiere al aumento constante y sostenido que experimenta el parque de dichos vehículos en nuestro Estado como por el incremento, año a año, de las visitas de los turistas que vienen al Estado español con autocaravanas, procedentes de los países europeos, especialmente, como se ha dicho, de Francia, de Alemania, de Italia y de los países del norte de Europa, países donde este tipo de turismo goza de una gran tradición y solera desde hace años.

De entrada, creo que es importante subrayar que debemos rechazar la idea de que el autocaravanismo sea un submodelo turístico de bajo coste, que rebaje la calidad de nuestra oferta turística, y depredador del medio ambiente, del medio natural. Nada más lejos de la realidad. El autocaravanismo se asocia, debe asociarse en todo caso a una concepción distinta del turismo, a otra manera de entender el hecho vacacional, que podríamos denominar itinerante, en contraposición al turismo de hotel, al turismo de apartamento o incluso al turismo de camping que, evidentemente, es más sedentario o sedentario por completo.

Estamos de acuerdo por lo tanto en el objetivo que pretende la moción que presenta, para su debate, el Grupo Parlamentario Socialista y que tan brillantemente ha defendido la senadora Chacón. Creemos que efectivamente el Gobierno puede, el Gobierno debe tomar medidas para el apoyo de la actividad autocaravanista y regularla con un criterio fundamentalmente de homologación con los países de nuestro entorno que, como he dicho antes, atesoran mucha más experiencia que nosotros en este tema.

Por tanto, medidas como la habilitación de lugares adecuados, destinados al estacionamiento, a la pernoctación de estos vehículos o la creación de áreas de servicio en las carreteras para repostar agua potable o para la eliminación, con las debidas condiciones y garantías medioambientales, de los residuos, o la creación de señalización específica, son cuestiones y temas importantes que deben abordarse, y probablemente también otras.

Sin duda, el tema más controvertido de la moción presentada por la senadora Chacón es el primer punto, el que hace referencia a la necesidad de modificar la normativa necesaria para la supresión de la limitación de velocidad que actualmente existe para las autocaravanas. Debo decir claramente que nosotros estamos de acuerdo con esta medida; estamos de acuerdo porque creemos que no son lógicas las limitaciones que en este momento existen para las autocaravanas. Efectivamente, el artículo 48.1 del vigente Reglamento General de Circulación establece una serie de limitaciones a las velocidades máximas para las autocaravanas. Por tanto, este senador entiende que el punto primero de la moción del Grupo Parlamentario Socialista no únicamente se refiere a la eliminación de los 90 kilómetros por hora en autopistas y autovías, sino que se refiere también y debe interpretarse como la voluntad --en todo caso sí es la voluntad de nuestro grupo-- de modificar los tres aspectos regulados en el artículo 48 del reglamento.

No nos parece lógico que continúe, por ello, asociándose a las autocaravanas un régimen de velocidad máxima similar al de los camiones y vehículos articulados, por ejemplo, o incluso más restrictivo en el caso de las autocaravanas que para los autobuses o las furgonetas mixtas de reparto de mercancías. Estamos de acuerdo en la homologación de la limitación de velocidad para adaptarla a los turismos normales, y además también esta medida contribuirá a la homologación con los países de nuestro entorno que ya tienen velocidades parecidas a la que se propone implantar a través de las modificaciones de la normativa que deban llevarse a cabo por el Gobierno, y, en todo caso, entiendo que si efectivamente de las conclusiones del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial se deduce que, además, es necesaria alguna modificación legislativa, supongo que está en el ánimo y en la intención del Gobierno presentar, si es necesario, esta normativa legal para su aprobación en las Cámaras.

Termino, señor presidente, diciendo que creemos que tanto desde el punto de vista concreto del sector turístico, es decir, de la necesidad de desarrollar e impulsar el turismo de autocaravana, como también desde el punto de vista de tráfico, del Reglamento General de Circulación y, por tanto...

El señor PRESIDENTE: Señoría, le ruego que concluya.

El señor BRUGUERA BATALLA: ... Y, por lo tanto, de las condiciones en las que puede circular este tipo de vehículos, teniendo en cuenta un sentido como el otro, es importante esta moción que consideramos adecuada, oportuna y necesaria. En consecuencia, desde un grupo parlamentario de Cataluña, como es la Entesa Catalana de Progrés, y una comunidad autónoma en la que este sector tiene, incluso, un peso superior a la media del Estado español, en la que, evidentemente, por ser frontera con Europa el paso de vehículos de estas características es importante a lo largo del año, estamos encantados de apoyar esta moción presentada por la senadora Chacón.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Chacón.

La señora CHACÓN CARRETERO: Gracias, señor presidente. Simplemente, tomo la palabra para agradecer el apoyo de los portavoces de los grupos parlamentarios a esta moción. Es verdad lo que decían los compañeros senadores, en el día de hoy el Senado está aprobando una iniciativa de apoyo a un colectivo que lleva mucho tiempo demandando estas necesidades para el mejor desarrollo de una actividad, que simplemente trae beneficios a todos los que están relacionados con este sector.

Por otra parte, esperamos que del grupo de trabajo que se inicie dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial salgan esas propuestas, como bien decía el portavoz de Entesa, en el que estarán representados todos los implicados, los ministerios relacionados, las comunidades autónomas, los ayuntamientos y, también, el colectivo de autocaravanistas. En el reglamento se establecen los miembros de los grupos que forman este Consejo Superior de Seguridad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Sacristán.

El señor SACRISTÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente. Senadora Chacón, realmente siento que usted no haya escuchado nuestras sugerencias y no haya admitido nuestra enmienda. Tengo que decirle con toda claridad que al Grupo Parlamentario Socialista y al Grupo Parlamentario Popular solamente nos separan dos cosas, primero, nosotros no queríamos una solución del problema a través de una

enmienda parche, sino que consideramos que este asunto merece un proyecto de ley que resuelva todos los problemas. El segundo aspecto también es un problema de forma. Nosotros estamos no sólo de acuerdo, sino que apoyamos decididamente que se supriman las limitaciones de velocidad, lo que sucede es que la forma de hacerlo no es la simple aprobación aquí, incluso parcial, sino que se debe hacer a través de la propuesta de ese grupo de trabajo que tendrá los ingredientes técnicos suficientes para darle toda la firmeza.

Fíjese, señoría, usted dice que no me preocupe, que la Dirección General de Tráfico ya analizará el asunto y antes de proceder a su aprobación puede resolver los problemas que se presenten. Pero usted se imagina lo que ocurriría si la Dirección General decidiera ahora que --en algún caso, cuando menos, por ejemplo, para las grandes autocaravanas de más peso de los 3.500 kilos, etcétera, o casos excepcionales-- no procede suprimir esa limitación, ¿cómo queda esta Cámara? Que ellos cortan parte de lo que aquí hemos considerado necesario y hemos aprobado. Yo creo que eso es un error. Y esto que podría ser una imaginación mía, está perfectamente refrendado, en parte, con lo dicho por el propio director general de Tráfico hace muy pocos días en la Comisión de Interior, en una comparecencia a solicitud del Grupo Parlamentario Popular. Allí expresó que tenía una gran preocupación por la excesiva velocidad con la que muchas furgonetas y furgones de carga transitaban por nuestras carreteras, y que eso podría aconsejar --según él--, incluso, estudiar una limitación. Al tiempo nos hablaba de que una vía de trabajo de futuro puede ser limitar la potencia y velocidad con limitadores en los motores. Con esto quiero decir que está en el ambiente, desde la Dirección General, que posiblemente se tome alguna medida en relación con esta política de limitaciones de velocidad. Por eso a nosotros nos parecía más sensato que esto se propusiera en el grupo de expertos --entre comillas-- para que lo analizara, estudiara y elevara la propuesta al Gobierno, y siempre contando con los representantes de los autocaravanistas.

En todo caso, señoría, usted ya lo sabía, este grupo parlamentario va a apoyar, como es lógico, la moción porque tenemos clarísimo que ya que no podemos conseguir todo, es mejor obtener una parte, y tenemos confianza en que el Gobierno tenga la sensibilidad suficiente y nos remita pronto un proyecto de ley que resuelva la totalidad de los proyectos. Por supuesto, yo le pediría a su señoría que se interese muy en serio para que esta moción sí sea ejecutada por el Gobierno. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. ¿Se puede entender esta moción aprobada por asentimiento? (Pausa.) Se aprueba por asentimiento. (Aplausos.)