

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD  
SOSTENIBLE.**

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los arts. 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY SOBRE LA ADECUACIÓN DE LAS ÁREAS DE DESCANSO EN LAS CARRETERAS**, para su debate en **Comisión**.

**Exposición de motivos:**

La siniestralidad vial en las carreteras españolas actualmente causa cerca de 125.000 víctimas anuales y 2.000 muertes, de las cuales el 30% son provocadas por fatiga y somnolencia, según los datos del RACE 2012.

Los accidentes producidos por fatiga causan cerca de 650 muertos, 3.400 heridos graves y aproximadamente 40.000 víctimas anuales.

Si se cuantifican los costes de siniestros de este tipo alcanzan un rango entre 1.400 y 4.300 millones de euros, los cuales se distribuyen en costes de hospitalización, traslados, pérdidas de producción, incapacidades temporales y permanentes. En resumen, esta cifra supone aproximadamente entre el 0,15 y el 0,4% del PIB español anual.

Contra la fatiga al volante se puede luchar de muchas maneras. En algunos países de nuestro entorno se han adoptado, hace mucho tiempo ya, medidas que han provocado resultados muy positivos en el ámbito de reducción de la siniestralidad de automóviles-turismos, automóviles industriales y autocaravanas.

Se trata de dotar a las carreteras de áreas de descanso para todos los conductores adecuadas para combatir la fatiga, que preserven el medio ambiente y que proporcionen incluso a los conductores profesionales servicios para atender a sus necesidades personales.

En el Estado español las áreas de descanso son meros apartaderos en la vía, carentes de equipamiento alguno, carentes incluso de la sombra natural que proporcionan los árboles y que difícilmente pueden atender a los requerimientos que constituyen el pedimento de esta Proposición: facilitar el descanso de los conductores, evitar el esparcimiento de basuras o productos de desecho que vulneran el medioambiente y realizar un diagnóstico individualizando los distintos episodios que afectan a la conducción.

Por otra parte, en los países donde existen áreas de descanso que merecen este nombre, suelen existir campañas puntuales de voluntariado que proporcionan informaciones de interés a los conductores que circulan por sus carreteras.

Todo lo anterior ya lo acreditó desde el año 2009 un informe que, tras analizar 101 áreas de descanso de 16 países europeos (Alemania, Italia, Francia, Austria, España, Holanda, Suiza etc.), llega a la conclusión de que las áreas de descanso de las carreteras españolas suspenden estrepitosamente en calidad, acreditándose la apuesta por áreas de servicio y no de descanso, careciendo de forma general de lavabos, mantenimiento y limpieza de las instalaciones, instalaciones adecuadas para personas discapacitadas, marcas de plazas de aparcamiento, contenedores adecuados de basura, mesas de picnic, equipamientos aptos para el descanso, juegos para niños, suficiente iluminación de noche, dispositivos de emergencia visibles y fáciles de usar. En definitiva, queda un largo margen para la seguridad y la limpieza.

Por todo lo anterior se insta al Gobierno a:

- **Realizar un estudio en el plazo máximo de tres meses que posibilite la mejora o nueva configuración de las áreas de descanso, que atiendan a la minoración de la fatiga de los conductores y que preserven el medio ambiente en las mismas y en su área circundante.**
- **Impulsar campañas puntuales en las áreas de descanso para el diagnóstico de los episodios que afectan a la conducción e información preventiva y de interés a los conductores.**

Congreso de los Diputados, 13 de febrero de 2013

EL PORTAVOZ



AITOR ESTEBAN BRAVO