

DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO,
COMERCIO Y CONSUMO

ESTUDIO de SITUACIÓN del
AUTOCARAVANISMO
EN EUROPA y EL ESTADO



INDICE

1.- CONTEXTUALIZANDO LA SITUACIÓN Y EL DEBATE	3
2.- METODOLOGÍA	6
3.- ILUSTRANDO EL DEBATE	8
3.1.- Ordenación bajo criterio turístico	9
3.2.- Ordenación desde el punto de vista de la demanda	10
4.- EL MODELO DE TURISMO ITINERANTE PREDOMINANTE	14
5.- LA NORMATIVA NAVARRA	16
6.- LAS NORMATIVAS AUTONÓMICAS	18
6.1.- Cataluña	19
6.2.- Asturias	21
6.3.- Andalucía	23
6.4.- Comunitat Valenciana	27
7.- NORMATIVA INTERNACIONAL	32
7.1.- Gran Bretaña	34
7.2.- Portugal	42
7.3.- Francia	47
7.3.1.- La posibilidad de parada en la vía	48
7.3.2.- La posibilidad de parada en establecimientos	49
7.4.- Alemania	51
7.4.1.- Modelo de ordenación	51
7.4.2.- Modelo de aplicación de la ordenación	53
7.4.3.- Orientación del debate y la construcción normativa	54
8.- CONCLUSIONES	58
ANEXO 1. APROXIMACIÓN AL IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO ITINERANTE	
ANEXO 2. FUENTES DEL ESTUDIO	

1.- CONTEXTUALIZANDO LA SITUACIÓN Y EL DEBATE

Una tendencia turística de fondo

El turismo itinerante parece encontrarse en una fase de crecimiento a nivel global. Todos los informes prevén tasas de crecimiento acumulado importantes para este mercado¹ a nivel internacional. En 2020, las ventas de autocaravanas, motorhomes y campers se espera que tengan un crecimiento limitado (1,5%). Sin embargo, este modesto crecimiento se debe a la retracción experimentada entre marzo y mayo principalmente, a causa de las restricciones a la movilidad por motivo del Covid. Los meses no afectados directamente por los confinamientos muestran claros incrementos². Agosto, por ejemplo, muestra un crecimiento del 17% sobre el año anterior a nivel global³.

Navarra y el conjunto de España no son una excepción a estas tendencias. En el conjunto del país el crecimiento experimentado en la venta de caravanas en agosto, siguiendo con la referencia, es mayor que el global (24%). Diríase que la orientación del turista hacia los espacios abiertos, con una cierta independencia en cuanto a localizaciones y contactos, se ha acentuado con la crisis epidemiológica.

La autocaravana parece ser percibida por la ciudadanía como un entorno seguro, relativamente aislado, y que permite al tiempo continuar realizando actividades turísticas en un momento de restricciones generalizadas. Pero también se inscribe en una tendencia de largo plazo por la que los y las turistas buscan una personalización cada vez mayor en sus actividades, tiempos y modelos de viaje.

Y este último factor puede ser clave, puesto que el asentamiento de un modelo de viaje con un estilo propio y diferenciado en la construcción de la vivencia -véase en objetivos, desarrollo, rutas, preferencias de viaje, distribución de los tiempos, modelos de descanso, proximidades preferentes- requerirá necesariamente que la oferta se adecúe, para tener éxito.

¹ Mordor Intelligence. Motorhome Market - Growth, Trends, and Forecast (2020 - 2025)

² Market Research.com. Travel Trailer And Camper Investment Global Outlook 2020.

³ RV Industry Association. 2020 August RV Shipments Increase 17.3% Over 2019. ASEICAR. Asociación Española de la industria y comercio del caravanning.

La regulación de esta nueva realidad: diferentes perspectivas

En cualquier caso, este crecimiento configura una nueva realidad en las carreteras, ciudades y pueblos de la Comunidad Foral de Navarra que exige la preparación de todos los estamentos públicos y privados para dar cuenta de la demanda creciente, optimizar este impulso económicamente y, al mismo tiempo, evitar los problemas derivados de una deficiente adecuación normativa y de servicios.

La dificultad estriba, en buena medida, en la difícil “ubicación” administrativa de la definición / delimitación de la propia actividad:

- En términos temáticos...; por cuanto posibilita abordajes desde la lógica de la ordenación del tráfico y el aparcamiento; igualmente acercamientos desde la ordenación de la oferta turística, y su adecuación a las condiciones y reglas de juego del resto de la oferta; sin olvidar las derivadas medioambientales y de ordenación territorial, o de salud pública y consumo.
- En términos de escalón institucional por cuanto abre al campo de juego a las distintas instituciones estatal, autonómica y municipal.

Partiendo desde el **punto de vista de la ordenación del tráfico rodado**, la Instrucción 08-V24 de la Dirección General de Tráfico abre la puerta a una cierta libertad para el estacionamiento y la pernocta, con una cierta limitación y ordenación de esta actividad limitados en función del espacio utilizado -no superior al propio del vehículo sin sus extensiones o ventanas- y por el cumplimiento de la normativa general para su ejercicio para otros vehículos: habitabilidad, emisiones, ruidos, invasión del espacio público o interferencia con el resto de actividades urbanas.

Desde el **punto de vista turístico**, la base del planteamiento consiste en incorporar el vehículo-vivienda -y por ende sus lugares de parada y pernoctación regulados-, a las tipologías de alojamiento turístico, como una más entre ellas; con el ánimo de ...

- tanto de proteger espacios y limitar las afecciones y molestias de diverso tipo provocadas por el caravanismo a distintos recursos y colectivos, públicos y privados; garantizar condiciones de salubridad y la oferta de una gama de servicios suficientes a la propia actividad del caravanning.
- como de homologar las condiciones de ejercicio económico de la actividad de esa tipología de alojamiento, con las del resto de tipologías empresariales con las que parece competir, para propiciar un entorno competitivo de igualdad.

Diríase que en este momento la reglamentación que prevalece en la práctica en el desarrollo de la actividad en España es una superposición del **punto de vista de tráfico**, bajo los parámetros de la Instrucción 08-V24 citada, que permite la pernoctación bajo ciertas condiciones que limitan al comportamiento hacia el exterior del vehículo a esta función, junto con **una reglamentación municipal**, que limita los puntos de parada bajo criterios de ordenación física, del tráfico, del comercio o medioambiental, al tiempo que pretende maximizar la llegada de este tipo de turismo. Y ello a pesar de que las CCAA han desarrollado regulaciones propias.

Con esta dualidad de criterio, el modelo de parada + pernoctación que ha prevalecido es una de (servicios) mínimos: **habilitación de espacios semiurbanos, basados en una oferta básica de servicios**, y que limitan la saturación del tráfico y otras afecciones en los núcleos urbanos -léase invasión del espacio tanto físico como de aparcamiento, afecciones sonoras, contaminación, acaparamiento del espacio público-, consiguiendo al tiempo una cierta capacidad tractora para el municipio en términos turísticos.

Es un modelo criticado por la industria turística y por parte de la ciudadanía, que reclaman un control y regulación superior, y una habilitación de áreas de servicio definidas a máximos, que las equipare completamente a otros establecimientos, en particular a los espacios de acampamento turísticos, con los que, piensan, deberían compartir normativa, derechos y obligaciones, cuando no constituirse en el centro de la actividad caravanista.

Aunar estas dos maneras de entender la ordenación del caravanismo está en el centro de los intentos regulatorios de las administraciones autonómicas. Ciertamente, algunas comunidades autónomas han ido desarrollando decretos de ordenación propios basados en la centralización de la parada en campings y áreas específicas para autocaravanas con criterios similares a los de los campings, con éxito bastante limitado:

- El **estilo de viaje** del caravanista moderno no siempre se adecúa al de la oferta de acampamentos, pensados para la interacción interna y estancias de mayor duración, entre otros aspectos.
- Las **necesidades** de los caravanistas no siempre se adecúan a una oferta fuerte de servicios. Sus necesidades básicas se cubren a menudo a través de una oferta a mínimos diseñada con criterio de adecuación inicial, y que permite agilidad, cercanía a los objetivos turísticos y privacidad.
- Las **administraciones municipales** buscan atraer el turismo itinerante en base a una oferta de mínimos, regulada en ordenanza, que supone una mínima inversión y prima el gasto comercial, hostelero y en servicios dentro de sus municipios.

Obviamente, entre las y los empresarios de alojamiento turístico la débil aceptación / aplicación del marco regulador autonómico creado, y la irrupción en escena de los ayuntamientos a través de ordenanzas, ha generado una percepción de “competencia en condiciones de desequilibrio” respecto a las condiciones y normativas que a ellos les afectan.

Efectivamente, esta situación ha generado controversia tanto entre las asociaciones y colectivos caravanistas⁴; como entre las empresas turísticas de alojamiento (campings, etc.); al tiempo que ha sido, en buena medida, “ignorada” municipalmente, en tanto que los ayuntamientos han optado por la vía reguladora autónoma a través de sus propias ordenanzas.

⁴ ON ROAD Magazine. Nuevo marco de regulación de las áreas de autocaravana. 2017

2.- METODOLOGÍA

El objetivo de este estudio es comprender las diferentes fuerzas existentes al respecto de la actividad turística itinerante, y como esta tensión entre estas fuerzas e intereses ha sido trasladada a las diferentes normativas existentes para lograr una actividad que cumpla con los intereses de las partes, incluida la salvaguarda del bien público.

Con ello, intentamos aportar luz sobre las mejores soluciones adoptadas y su nivel de éxito hacia los intereses principales regulatorios para los que se han desarrollado.

El Decreto Foral 103/2014, de 5 de noviembre, de ordenación de las áreas de acogida y acampada de autocaravanas, supone un primer intento de ordenación de la actividad en Navarra.

Se trata de una norma cercana -tanto en orientación como en contenido-, a buena parte de las que en distinto grado de desarrollo se viene produciendo en las diferentes comunidades autónomas, bajo el influjo de la normativa desarrollada originalmente en el País Vasco. Una norma que, como el resto de normativas autonómicas, tiende a vivir un escenario de relegación ante otras bases normativas, bien por la capacidad de respuesta de éstas a intereses clave, o por la ausencia de coordinación entre administraciones, o por cualquier otra razón.

El planteamiento recoge tres fases:

- 1.** Una primera fase de **comprensión de la realidad del caravanismo navarro**.
 - Las fuerzas e intereses a los que responde, del estado del debate, del modelo de espacios implantado, y de las normativas que las acompañan.
 - Ello incluye un análisis del mayor o menor éxito de las diferentes normativas: el decreto foral 103/2014, las ordenanzas municipales, o las normativas de tráfico.
- 2.** Una segunda fase en la que nos adentraremos en **otras normativas autonómicas españolas**, tratando de comprender sus objetivos y fundamentos, en primer lugar, y sus desarrollos, en segundo lugar.
 - Estableceremos una comparación con la normativa navarra con el fin de obtener ideas de posibles desarrollos propios en un ulterior decreto navarro.
 - Finalmente, realizaremos un análisis de su grado de éxito, en función del grado de aceptación de otras orientaciones reglamentarias que prevén en los propios decretos.

3. Una tercera fase en que llevaremos la comparación a **otras normativas de los países europeos líderes en la actividad turística itinerante**: Francia, Gran Bretaña y Alemania.

- Incluiremos una mirada a otras normativas recientes que se prevea que puedan realizar alguna aportación novedosa de utilidad para su implantación en Navarra, como es el caso de Portugal.
- Este es precisamente el objetivo principal de esta fase, la adopción de novedades reglamentarias que puedan romper la dicotomía anteriormente citada, y ser de utilidad para su incorporación al próximo decreto navarro. Lógicamente, la dificultad de esta implantación estriba en que estas normativas europeas responderán a marcos de competencias entre niveles administrativos completamente diferentes.

Para la obtención de esta información hemos recurrido a las fuentes normativas, pero también a los blogs y a los debates públicos abiertos por instituciones, para comprender los fundamentos y capacidad de implantación de estas normativas. En el caso de las normativas extranjeras, la localización de los niveles competenciales adecuados y de los propios objetivos de estas normativas desarrolladas, necesita de una profundización en sus debates, y también en las recomendaciones de diversos stakeholders, tanto gubernamentales como usuarios.

Con todo este marco y sus diferentes aportaciones inherentes, y analizadas las razones del mayor o menor éxito de las diferentes normativas, ofreceremos un marco de definición de objetivos para un posible nuevo decreto, marco que irá acompañado de posibilidades específicas de incorporación al mismo.

3.- ILUSTRANDO EL DEBATE

Como se ha dicho anteriormente, el debate se hace visible a través de los aparentemente intereses enfrentados de la industria turística, y particularmente el sector del acampamento turístico, por un lado, y los usuarios de autocaravanas, caravanas, campers y cualquier otra modalidad de vehículo-vivienda, por otro.

El resto de interesados y afectados por la actividad -administración autonómica, administración municipal, ciudadanía, comerciantes, se sitúa en diferentes grados entre estos dos polos, y no necesariamente de manera homogénea en el interior de cada uno de estos grupos citados. Afecciones en forma de saturación viaria, emisiones físicas, emisiones sonoras, invasión de terreno público y privado, afecciones al comercio, tanto positivas en forma de consumos, como negativas, en forma de ocupación del espacio e interferencia sobre la actividad, son todos ellos elementos que juegan para que cada una de estas administraciones, colectivos y personas aboguen, según su vivencia e interés, por normativas más o menos restrictivas.

En el momento actual, el grado de restricción solicitado se mide por la adopción de una óptica turística o una óptica ligada a las necesidades de la demanda, en todo caso con la salvaguarda de ciertas afecciones directa o indirectamente ligadas a la movilidad y estacionamiento.

La adopción de uno u otro modelo supone una ordenación sustancialmente diferente, con consecuencias críticas sobre la actividad:

- Tiene consecuencias sobre su desarrollo, que no solo tiene que ver con los lugares de parada, sino sobre el propio estilo de viaje, de turismo, sobre los fundamentos mismos de la elección de este tipo de alojamiento.
- Y, por tanto, tendrá consecuencias importantes en el potencial de desarrollo de este estilo de viaje, sobre el potencial de crecimiento de la actividad, y sobre sus afecciones, también las positivas sobre el comercio, cultura, intercambio y desarrollo turístico locales.

Veamos en qué consisten ambos criterios de base y sus consecuencias:

3.1.- Ordenación bajo criterio turístico

Esta tipología de ordenamiento nace bajo la consideración del vehículo-vivienda como alojamiento en cualquier circunstancia.

Así considerado, toda pernoctación debe entenderse como una forma de acampamento, e incluirse en el ordenamiento para alojamientos turísticos, rigiéndose por el mismo sistema de derechos y obligaciones que el resto de alojamientos turísticos de acampamento o campings. Por lo tanto, se considera que, independientemente de la regulación ligada al tráfico que exista, ésta no será nunca competente para la ordenación del punto de parada del turismo itinerante.

A efectos prácticos, la consideración de la pernoctación en los vehículos-vivienda como alojamiento turístico requiere la habilitación de áreas delimitadas para la pernoctación de los usuarios de los vehículos-vivienda con las características de los acampamentos -todas o parte de ellas-, o como servicio delimitado y especializado dentro de ellos.

Este ordenamiento deberá contar con:

- La extensión de la generalizada prohibición de acampada libre a la parada para pernoctación de los vehículos-vivienda.
- La obligación de pernocta de los usuarios de vehículos-vivienda en áreas delimitadas al efecto.
- La asimilación de las áreas de servicio y pernocta a los establecimientos turísticos de campismo.
- La extensión de los requisitos establecidos para los establecimientos campistas a toda área de servicio caravanista, sea ésta de gestión o propiedad tanto pública como privada.

Requisitos exigidos comunes con los establecimientos de camping

- Las prohibiciones y limitaciones de ubicación en zonas de riesgo
- El régimen de autorización
- La evaluación de impacto medioambiental
- Los deberes de los empresarios
- El plan de autoprotección
- La prevención de incendios
- El suministro de agua potable
- El tratamiento y evacuación de las aguas residuales
- El control de viajeros
- La vigilancia y seguridad
- La limitación de ocupación y prohibición de cesión

Requisitos exigidos específicos para las Áreas de Autocaravanas

- Una definición exacta. Con objetivo y finalidad de las áreas restringidas a la actividad campista.
- Una dotación mínima de instalaciones -recepción, áreas comunes, información - y servicios - duchas, lavabos, WC, lavaderos-.
- Ordenación de capacidad, superficie y parcelación.
- Definición y señalización de accesos, viales y cerramiento
- Un servicio de recogida de basuras
- Una instalación eléctrica, propia y de servicio.
- Un régimen de funcionamiento
- Un tiempo máximo de estancia (normalmente 48 horas)

Estos espacios dedicados a la pernoctación de turistas itinerantes pueden diseñarse como un servicio específico dentro de las instalaciones de acampamento tradicionales, o independientes a ellas, pero con los requisitos similares señalados con anterioridad.

En la práctica, esta clase de servicio parece requerir de una fuerte inversión en las instalaciones que debe quedar justificada como retorno económico para ser viable. Para ello, la oferta, y con ella el potencial de retorno económico, deberían acomodarse a los requisitos y necesidades de los usuarios finales. Tanto en volumen de actividad realizada como en amplitud de servicios solicitados.

Como veremos, este aspecto es importante, porque del nivel de inversión necesario, y de las posibilidades reales de retorno de esa inversión, dependerán los modelos elegidos por las promociones realizadas, o dado que en la mayor parte de los casos estos promotores son los municipios, la elección del marco normativo.

Dicho de otro modo, el municipio basará sus promociones en la resolución de la problemática urbanística -tráfico, emisiones, molestias-, y de la cuestión del fomento turístico y comercial. Por lo cual, tenderá a una normativa que atraiga al caravanista, adaptándose a las necesidades de la demanda, una vez salvaguardados los aspectos problemáticos de carácter urbanístico y de la convivencia.

En cuanto al inversor privado, la normativa deberá asegurar un entorno facilitador del retorno de la inversión, o en el que éste no sea imposible.

3.2.- Ordenación desde el punto de vista de la demanda

La definición de la actividad por parte de la demanda difiere sustancialmente de la anterior.

Desde este punto de vista, se exige el tratamiento del vehículo-vivienda como un vehículo más, de carácter privado, y en el que se pueda realizar cualquier actividad bajo las siguientes condiciones previas.

- Que esté acondicionado, habilitado y reconocido oficialmente para el desarrollo de tal actividad. En este caso la pernoctación. **Los vehículos-vivienda cumplen esta condición.**
- Que no tenga una afección exterior, en forma de ocupación del espacio, emisiones físicas y sonoras, o interferencia en otras actividades y personas -medioambientales, comerciales o de tráfico-. **Los y las turistas itinerantes, en su mayoría, reconocen en el debate esta condición.**

Por lo tanto, los usuarios piden que la actividad se ordene bajo un criterio de reconocimiento de la capacidad del vehículo para circular, aparcar o realizar actividades para las que están habilitados, sin más restricciones que las que tenga cualquier otro tipo de vehículo.

Estás restricciones serán:

- Las relativas al tráfico general, y la ocupación de las vías interurbanas.
- Las relativas a la ordenación urbana: civismo, tráfico, propiedad, convivencia, afecciones, ruidos, ocupación del espacio público, interferencia al comercio.

Pero

- En ningún caso relativas a la imposición de la normativa turística sobre alojamiento a una propiedad privada habilitada para uso personal.

Por tanto, lo que se reclama desde este sector es la habilitación de servicios apropiados para el desarrollo de su actividad, que entienden tiene una fuerte afección positiva sobre los lugares visitados: gasto en comercio, cultura, hostelería y comercio, gasto en servicios de reparación y provisiones, turismo de calidad e intercambio cultural.

La derivación de los vehículos-vivienda hacia áreas con cierto grado de habilitación *-variable, no cerrado-* tiende a ser aceptado de manera mayoritaria dentro del colectivo, bajo la aceptación de que su impacto en la trama urbana puede llegar a ser importante.

Es por esta razón que los y las caravanistas parecen aceptar también la restricción temporal de la parada en un lugar, pidiendo, eso sí, que exista cierta adaptación a las necesidades y motivaciones de cada lugar. No sería lo mismo, por ejemplo, una visita urbana que una realizada con la intención de desarrollar prácticas como el montañismo o la escalada, que pueden exigir una mayor duración de la estancia.

A cambio, se exige el cumplimiento por parte de estas áreas de ciertos requisitos, que no siempre tienen que ver con la intensidad de los servicios propios ofrecidos *-instalaciones, electricidad, vigilancia, lavaderos-*, sino con otras condiciones ligadas a la actividad, o dicho de otro modo, a la calidad del viaje entendido como experiencia turística.

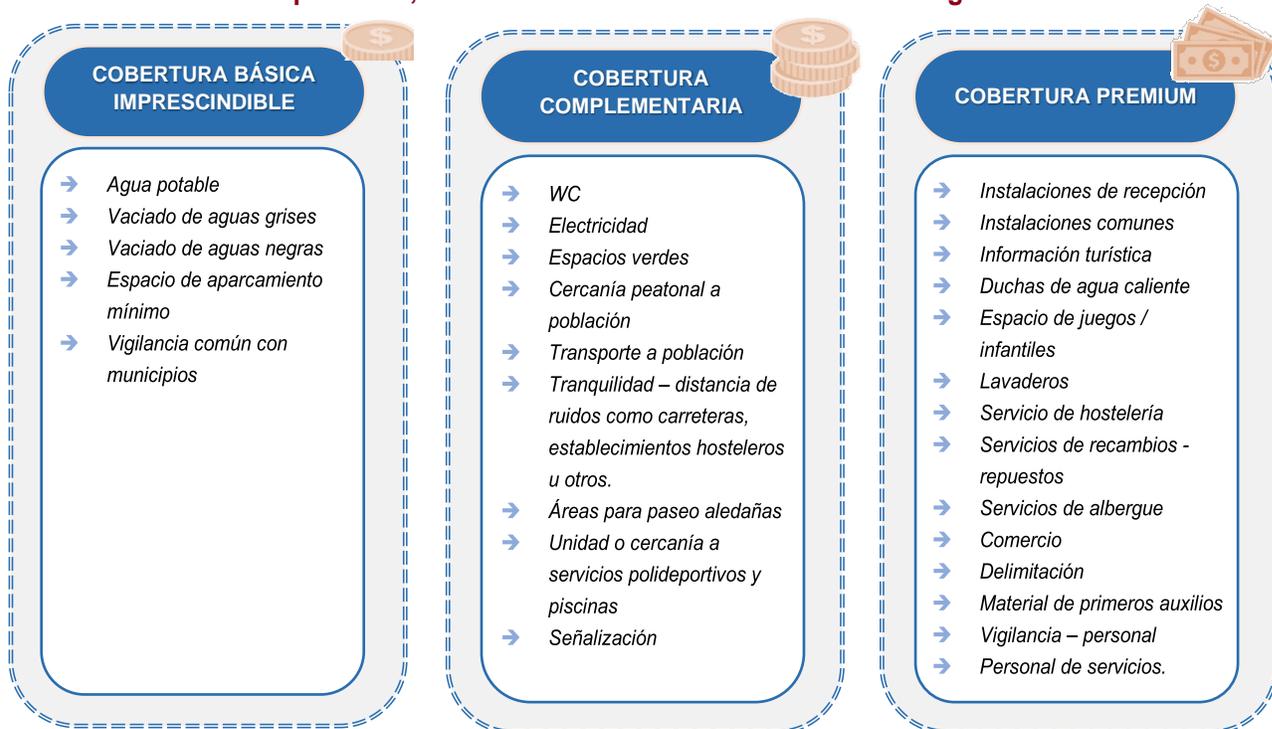
La necesidad de servicios es, como decimos variable. En muchos casos, precisarán de servicios básicos. Dada la habilitación del vehículo, estos se reducen a la toma de agua potable y al vaciado de aguas negras y grises, acompañados con elementos ligados a la experiencia, como la cercanía a destinos de interés, la calidad visual del espacio, cercanía a paseos, la ausencia de ruidos o carreteras, o la cercanía a servicios deportivos o comerciales.

En otros casos, el y la turista itinerante buscará implementar los servicios, buscando áreas altamente preparadas, donde descansar durante más días, o donde proveerse de más elementos de calidad. Pero también buscarán aparcamiento en lugares sin ningún tipo de servicio, como un vehículo más, por su cercanía a lugares concretos. Tal como afirman en los debates y blogs propios:

“Es probable que cuando un turista en caravana acabe su viaje haya pasado por todas las situaciones, por áreas de servicio, por campings y que haya aparcado en alguna ocasión lugares no delimitados, buscando diferentes cosas cada vez”

El objetivo del turista y la turista itinerante es la consecución de una trama o red de puntos de parada y pernoctación con diferentes niveles de servicio. En ella acampamentos turísticos -campings- y las posibles áreas con fuerte intensidad de servicio no están dejadas de lado, sino que más bien son complementarias aun ocupando una parte limitada dentro de esta malla.

En términos prácticos, el resumen de servicios buscados es el siguiente:



Y, de hecho, según un estudio desarrollado por Frontline para la UCCAUK, el alcance de las paradas de hasta 3 jornadas en un mismo punto del turismo itinerante vendría a ser de alrededor del 46%, lo que, siendo cierto, daría cabida a múltiples tipos de paradas y tipologías de área, también el camping⁵.

A continuación, pueden verse una muestra de comentarios sobre las áreas de servicio caravanistas en Navarra, que subraya el modelo de servicios concéntricos que busca el turista y la turista itinerante.

Verbatims extraídos de los servicios de áreas navarras para los vehículos vivienda

“El símbolo de electricidad es cierto, pero solo está en el poste de vaciado y llenado de agua, por lo tanto, es para usarlo un momento”

“Área muy bien localizada, fácil de llegar y bien marcada”

“Bonita zona para caminar”

“Está al lado de un bar y de las piscinas con hinchables para los peques. Un área perfecta”

“A nosotros unos benditos perros no nos permitieron pegar ojo, espero que solo haya sido algo puntual”

“Muy cerca del casco urbano”

“Es un área muy lograda. A un paseo del casco urbano y en una zona donde realizar paseos o rutas muy bien señalizadas”

“genial para andar en bici, hacer senderismo”

“Nos costó un montón encontrar un sitio donde nos vendieran las fichas para el agua (¡preguntamos hasta en 6 bares!), en alguno de ellos no sabían ni de lo que les estábamos hablando”

“está muy bien, es de agradecer un área que no sea un simple parking y que tenga hierba”

“entorno anodino”

“El sitio tiene mucho ruido continuamente, ya que está en el aparcamiento del polideportivo. Por la noche la gente va al bar y están continuamente gritando y a las 7 de la mañana quedan los ciclistas v más de lo mismo”

“Al cruzar la pasarela hay un parking y una parada de bus y te deja en pleno centro”

“está en el medio de lanada, así que no nos quedamos a pernoctar”

“Tranquilo y limpio. Bien iluminado”

Como decimos, el y la caravanista es un turista itinere. Esto no significa que no sea sensible a las infraestructuras de calidad, pero sí que sus necesidades principales están situadas en la facilitación de estos tránsitos, y en las experiencias turísticas.

⁵ UK Caravan & Camping Alliance. 2019 Economic Benefit Report: Holiday Parks and Campsites UK.

4.- EL MODELO DE TURISMO ITINERANTE PREDOMINANTE

En la práctica, este último es el modelo que se ha impuesto en España, dado que se sustenta en dos pilares de ordenación que permiten a grosso modo el desarrollo de la actividad en estos términos. Estos dos pilares de ordenación son:

- La normativa de tráfico:
 - ✓ El Real Decreto 1428/2003. Reglamento de la Circulación. Capítulo 8. Artículos 90 a 94.
 - ✓ Instrucción 08/V-74, de la dirección general de tráfico.

“Esta Dirección General de Tráfico considera que mientras un vehículo cualquiera está correctamente estacionado, sin sobrepasar las marcas viales de delimitación de la zona de estacionamiento, ni la limitación temporal del mismo, si la hubiere, no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo y la autocaravana no es una excepción, bastando con que la actividad que pueda desarrollarse en su interior no trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo tales como tenderetes, toldos, dispositivos de nivelación, soportes de estabilización, etc.”
- Las ordenanzas municipales

Las ordenanzas municipales buscan dos objetivos prácticos, que se refieren al ámbito exclusivo del municipio. Estos dos objetivos son:

 - ✓ La regulación de la afección negativa del turismo itinerante, en términos de tráfico, saturación de los puntos de aparcamiento, medioambiente, ocultación del comercio, ocupación del espacio público, ruidos y calidad de la convivencia.
 - ✓ El impulso del turismo, en el cual el turismo itinerante constituye un importante valor con fuertes impactos en términos comerciales, hosteleros y a través del gasto en múltiples servicios de todo tipo.

Aunar estos dos objetivos ha llevado a algunos ayuntamientos navarros a promover la habilitación de una serie de áreas y la regulación paralela del caravanismo turístico a través de ordenanzas.

Áreas registradas existentes en Navarra

 Pirineos de Navarra		<u>Aoiz-Agoitz</u> <u>Isaba</u> <u>Uharte-Arakil</u>
 La Cuenca de Pamplona		<u>Pamplona</u> <u>Berriozar</u>
 La Zona Media		<u>Arróniz</u> <u>Ayegui</u> <u>Olite</u> <u>Viana</u>
 La Ribera		<u>Arguedas</u> <u>Falces</u>

Navarra cuenta con alrededor de 33 áreas de servicio para caravanas, autocaravanas y campers, Es una cifra en evolución, al albur de la demanda creciente.

De éstas, 11 han seguido el camino esperado del registro administrativa, bajo un criterio de adecuación a la normativa existente. Esta intención es sin embargo más una declaración de intenciones, antes que una adecuación realista, tal como se observa en el análisis siguiente.

Todas estas áreas tienen características similares en cuanto a la profundidad de sus instalaciones, con un **planteamiento de servicios a mínimos** -los que hemos llamado servicios básicos imprescindibles-, acompañados en algunos casos de delimitación y vallado, o de electricidad, o de WC.

Estos servicios vienen acompañados de unas ordenanzas muy similares entre ellas, que se diferencian únicamente por la obligatoriedad o no de la derivación de la pernocta a estas áreas, en función de hasta dónde se considere la afección de esta forma de turismo.

Todas las ordenanzas reconocen:

- La potestad municipal para la regulación del tráfico y las afecciones urbanas del turismo itinerante.
- La instrucción 08/V-74 de la Dirección General de Tráfico. Aceptan la posibilidad de aparcamiento con pernoctación siempre que no haya una actividad externa: ocupación de espacio público, ruidos, emisiones, afecciones al comercio o al tráfico.
- Habilitan áreas de aparcamiento con pernoctación.
- Limitan la estancia a 48 horas o a 72 horas.
- Establecen unos servicios básicos de agua potable, vaciado de aguas grises y negras, espacio de aparcamiento, y delimitación del espacio.
- No establecen servicios tipo premium, y solo desarrollan servicios complementarios, como desarrollo fuera de la ordenanza de base.

De hecho, el mayor o menor éxito de estas áreas viene dado por la **atención de los municipios a elementos complementarios que tienen que ver con la calidad de la experiencia**: la habilitación de áreas verdes, áreas de juegos infantiles, extensión a 72 horas de la estancia, la cercanía a la población, el aislamiento acústico de carreteras o establecimientos hosteleros, y la posibilidad -por cercanía y rebajas- de uso de instalaciones deportivas. Además, la facilitación del pago del servicio a través de máquinas o de convenios con instalaciones cercanas⁶.

Como puede verse, se trata de un servicio pensado dentro de la lógica de la demanda, aunque simple en su concepción por no completar la trama en ningún caso con una extensión a servicios complementarios o premium, aún de pago, o en algún caso entrando en la categoría de acampamentos con todas las consecuencias normativas, que podrían complementar la oferta en determinados lugares y situaciones.

⁶ De acuerdo a los comentarios de los usuarios en las websites de cada área del gestor común a todas ellas: AreasAC.

5.- LA NORMATIVA NAVARRA

Navarra, al igual que otras Comunidades Autónomas, ha hecho una primera incursión en la regulación del turismo itinerante. En concreto, tiene reglamentadas las Áreas de acogida y acampada de autocaravanas, a través del Decreto foral 103/2014, de 5 de noviembre, de ordenación de las áreas de acogida y acampada de autocaravanas, pero dicha regulación no ha tenido suficiente seguimiento y a fecha actual no existe ningún área registrada.

Existen, sin embargo, del orden de 18 áreas de parada y estacionamiento de ayuntamientos, más 9 parkings y 3 áreas de servicios destinadas específicamente a autocaravanas. El aparcamiento y la pernocta, en todo caso, no se limita a estas áreas, sino que se ha ido extendiendo por los principales aparcamientos y zonas naturales del área rural.

La normativa navarra actual recoge buena parte de las consideraciones de ambas partes, la industria turística y los caravanistas, pero alineándose en una tesis fundamental de la industria: **la realización de una ordenación bajo criterios esencialmente turísticos**, con el consiguiente requerimiento de un tratamiento de los espacios de parada que parta de su integración necesaria como una más de las tipologías de **establecimientos** turísticos previstas en la ley.

El decreto reconoce el fin intrínsecamente turístico de la actividad, y como tal, propone una regulación que lo adecúe a los estándares de requerimientos de instalaciones y servicios que den debido cumplimiento a los criterios de seguridad, control de los viajeros, movilidad, medio ambientales e higiénico-sanitarios a los que responde la industria, y en concreto los acampamentos turísticos.

"La afectación de estas áreas sobre el suelo, el espacio natural y urbano y el medio ambiente, y su evidente propósito turístico, exigen la consideración de un nuevo tipo de alojamiento y la consiguiente aprobación de una normativa turística específica.

Por todo lo cual, el objeto del presente decreto foral es establecer los requisitos y condiciones de las áreas de acogida y acampada de autocaravanas y vehículos similares en tránsito, de forma que se diferencien de las instalaciones de mero aparcamiento o estacionamiento de vehículos"

En todo caso, su alineamiento no es completo en relación con los requisitos exigidos a otros establecimientos turísticos, en particular los campings, y en tal sentido queda corto para los requerimientos de la industria. Además, el propio decreto foral deja abierta la vía a la interpretación de la actuación hacia la vivienda móvil como vehículo privado, permitiendo la interpretación acorde a los criterios de los caravanistas, cuando piden su tratamiento como vehículo privado en tanto no tenga una afección exterior estrictamente física, y sea tratado como tal y solo regulado en función de su tamaño y afección, y no por su utilización.

"2. Quedan excluidos del ámbito de este decreto foral:

a) La parada y el estacionamiento de autocaravanas y vehículos similares en las áreas habilitadas para ello en carreteras, autopistas, vías urbanas y aparcamientos. Se considerará que no está acampada aquella autocaravana o vehículo similar parado o estacionado en zonas autorizadas de las vías públicas urbanas o interurbanas, de conformidad con la normativa de tráfico y circulación de vehículos, que no supere o amplíe su perímetro mediante la transformación o despliegue de elementos de aquélla, se sustente sobre sus propias ruedas sin usar calzos y no vierta sustancias ni residuos a la vía."

El dilema entre aparcamiento y acampamiento, que es central en el debate, queda sin resolución en la normativa actual.

Como decimos, la normativa dispone unos requerimientos para las áreas de acampada, bajo el supuesto básico de su integración entre la variedad de establecimientos turísticos, y despojando al vehículo-vivienda de su funcionalidad como tal fuera de ellos.

Estos requerimientos son:

- El uso exclusivo de las áreas de servicio por este tipo de vehículos: autocaravanas, caravanas (remolques), campers, furgones habilitados.
- Explotación exclusiva de la actividad, sin servicios paralelos (comerciales, hosteleros, talleres, servicios de albergue, actividades ...)
- La imposibilidad de establecer en su interior otro tipo de albergue, fijo o móvil.
- Un tiempo límite de estancia, de 48 horas.
- Parcelación mínima de 20m².
- Limitación a bajo cubierta, piso y bajocubierta para instalaciones comunes, aseos y recepción.
- Punto limpio por cada 20 parcelas o fracción.
- Fuente potable por cada 30 parcelas o fracción.
- Teléfono.
- Material de primeros auxilios.
- Lavabos, duchas, inodoros y lavaderos. 1 por cada 15 parcelas. Con agua caliente y limpieza.
- Suministro eléctrico de 6ª por parcela, y toma de electricidad de baja tensión para baterías.
- Servicio continuo de vigilancia.
- Delimitación perimetral y vallado, en el caso de que el área de servicio supera las 20 parcelas.
- Señalización interna y externa.
- Régimen de funcionamiento interno asimilado a los establecimientos de acampamento.
- Cualquier otro requisito aplicable al establecimiento en materia de urbanismo, construcción, edificación, instalaciones, sanidad, consumo. Seguridad, prevención de incendios, protección civil, accesibilidad, higiene y medio ambiente.

Sin embargo, reconoce al tiempo la posibilidad de aparcamiento de los vehículos vivienda en las mismas condiciones que el resto de vehículos y, con ello, la posibilidad de que se definan estas áreas como meras zonas de aparcamiento específicas para estos vehículos con o sin servicios complementarios, y a merced de las ordenanzas regulatorias municipales que impulsen la concentración en ellas de estos vehículos.

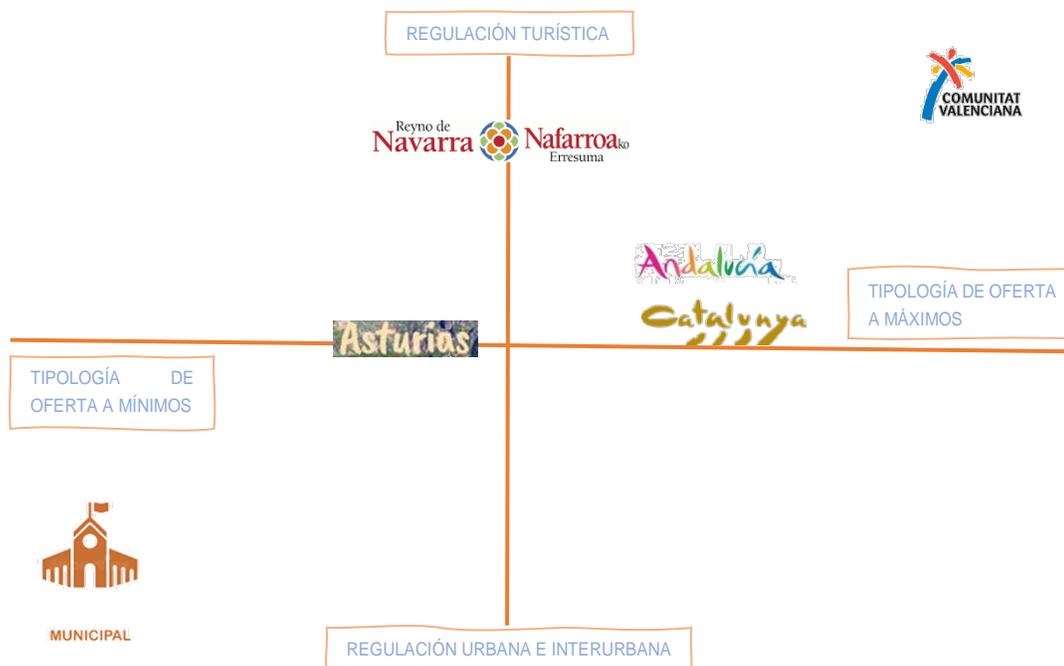
6.- LAS NORMATIVAS AUTONÓMICAS

A continuación, vamos a analizar 4 normativas autonómicas españolas. El objetivo será doble:

- Obtener una imagen de los intereses y objetivos que intenta salvaguardar
- Localizar las posibles aportaciones diferenciales que puedan servir como referencia para su implantación en Navarra.

Estas comunidades autónomas son Cataluña, Asturias, Comunidad Valenciana y Andalucía. Son las que han realizado las últimas aportaciones, y se han alejado más de las aportaciones originales, como la de País Vasco.

Esquema gráfico de orientaciones en la reglamentación caravanista



6.1.- Cataluña

La ordenación del turismo en Cataluña se realiza a través [del Decreto 75/2020, de 4 de agosto, de turismo de Cataluña](#). Parte de la asunción por parte del estatuto de autonomía de la comunidad de la competencia absoluta en turismo (art. 171), que incluye en todo caso la ordenación del sector turístico y la regulación y clasificación de las empresas y los establecimientos turísticos. De acuerdo con esta competencia, se aprobó la **Ley 13/2002, de 21 de junio**, de turismo de Cataluña (en adelante, Ley de turismo), que regula, entre otras cuestiones, los sujetos turísticos, las competencias de las administraciones turísticas y la inspección y el régimen sancionador.

El decreto establece en su artículo 121-2 la capacidad de control de los establecimientos y actividades turísticas en los entes locales y la propia Generalitat, en coordinación mutua.

Los prestadores de servicios no tienen ninguna obligación de presentar datos al Registro de actividades de alojamiento, ni éste es habilitante para el inicio de la actividad. Es un mero censo de actividad.

Objetivos

En este decreto aparece por primera vez en Cataluña el concepto de **área de acogida de caravanas como modalidad de alojamiento turístico**.

Como principal novedad del decreto, se establece la obligación de eliminar toda barrera o carga administrativa que no esté justificada en una razón imperiosa de interés general. En concreto, se elimina la intervención de la Generalitat de Cataluña en el inicio de trámite de actividades, siendo los ayuntamientos los encargados de la comunicación al Registro de Actividades de las altas y bajas de establecimientos turísticos.

También se fija como meta la reversión de la regulación innecesaria de actividades que, aunque repercuten en la calidad turística, tienen un marco normativo fuera de este ámbito. Véase los ámbitos de restauración, actividades deportivas en el medio natural, los parques acuáticos, o las agencias de viajes, por citar algunos ejemplos del propio Decreto.

El Decreto recoge una serie de características que deben recoger las Áreas de acoda de caravanas, de obligado cumplimiento.

Características y obligaciones:

COMUNES A NAVARRA

- Exclusividad de uso por vehículos-vivienda.
- Igualación de todos los tipos de vehículos-vivienda en derechos y obligaciones.
- Imposibilidad de uso por tiendas, albergues móviles o fijos.
- Instalación máxima de 48 horas.
- Identificación de las áreas en entrada y recepción
- Uso limitado de las edificaciones.
- Posibilidad de integración en un camping, compartiendo servicios e infraestructuras.
- Delimitación perimetral aislante de personas y animales.
- Señalización interna, con control de velocidad, sentido de las vías y extintores incluido.
- Cuartos de baño y servicios higiénicos obligatorios
- Servicio de limpieza periódica.
- Parcelación mínima (28m² por 30m²)
- Altura mínima (3,5m en parcela y 4m el resto)
- Fuente de agua (x 30 parcelas o fracción)
- Punto limpio (x 30 (20) parcelas o fracción)
- Lavabos, duchas, lavaderos e inodoros (x 20 (15) parcelas o fracción)
- Enchufe eléctrico (x 4 (1) parcelas o fracción)
- Servicio de control de viajeros y servicio de vigilancia.
- Material de primeros auxilios.

DIFERENTES A NAVARRA

- Posibilidad de extensión de los elementos propios de acampada: sillas, mesas, toldos, etc.
- 24 horas mínimas entre utilización de misma área.
- Normalización de los elementos identificativos de las áreas.
- No se prevé un área común
- Definición de la documentación obligatoria a disponibilidad de el y la turista itinerante: planos, numeración de parcelas, listado y localización de servicios y su horario, y localización de los extintores.
- Altura del vallado: 1,5 metros
- Iluminación de accesos, viales e instalaciones. Reducción lumínica nocturna (desde 23h)
- No establece obligación de toma de baja tensión
- Servicio de control de viajeros.

OTRAS DISPOSICIONES LEGALES

- Son los municipios quienes deben dar de alta el establecimiento en el registro. El registro no habilita la actividad.
- Infracciones sancionables conforme a la ley de turismo (artículo 93).
- Se establece el estatuto de agente de la autoridad al personal inspector de la actividad.
- Obligatoriedad de facilitación de acceso a los inspectores a las instalaciones, datos, ficheros, archivos, copias, o de comparecencia en dependencias públicas, previa citación,
- La administración asume que tiene competencias sancionadoras en materia turística.
- Obligación de cooperación interadministrativa en materia sancionadora. Se prevén regímenes locales con la competencia completa en la materia.

Sin embargo, al igual que sucede con la normativa navarra, o con las ordenanzas municipales navarras, el decreto deja espacio para el comportamiento alternativo del turismo itinerante de acuerdo con la normativa de tráfico por la cual no se considera acampado un vehículo-vivienda si no realiza ningún tipo de extensión sobre el espacio ni en forma de emisiones sonoras o físicas, o interfiere de algún modo en el tráfico u otros aspectos urbanos.

"Se considera que no está acampada aquella autocaravana parada o estacionada en zonas habilitadas de las vías públicas urbanas o interurbanas, de conformidad con la normativa de tráfico y circulación de vehículos, que no supere o amplíe su perímetro mediante la transformación o despliegue de elementos de aquella, se sustente sobre sus propias ruedas sin utilizar cuñas, y no vierta sustancias ni residuos a la vía"

Elo abre la vía al desarrollo de áreas no asimilables por el decreto, no sujetas a sus distinciones ni tampoco a sus obligaciones, dado que persiste sin regulación la raíz del problema: la consideración de aparcamiento, y no de acampamiento, de aquellas pernoctaciones realizadas bajo tales condiciones, y de acuerdo con las ordenanzas locales y las normativas regulatorias de tráfico.

No queda por tanto claro la capacidad legal de imposición del modelo o sanción a aquella instalación que no quiera inscribirse como tal (Área de acogida de caravanas) en los registros, y no soliciten y utilicen las distinciones oficiales al efecto.

6.2.- Asturias

La regulación en Asturias se lleva a cabo a través del [DECRETO 280/2007, de 19 de octubre](#), por el que se aprueba el Reglamento de Campamentos de Turismo. - BOPA: 04/01/2008, modificado por Decreto 45/2011, de 2 de junio de 2011.

Es decir, la actividad itinerante se regula exclusiva y enteramente por el reglamento relativo a los acampamentos turísticos o "campings". De ese modo, se prohíbe toda pernoctación fuera de los acampamentos turísticos, o fuera de terrenos sobre los que se tiene un derecho o autorización de uso.

El articulado regula de la siguiente manera la actividad con vehículos-vivienda:

Artículo 3.—Acampada libre

1. A efectos de proteger y salvaguardar los recursos naturales y medioambientales existentes, y siempre respetando los derechos de propiedad y uso del suelo, **queda prohibida cualquier forma de acampada libre o no legalizada.**
2. **Se entiende por acampada libre** la instalación eventual para permanecer y pernoctar, de tiendas de campaña, **caravanas u otros albergues móviles**, sin estar asistido por ninguna autorización o derecho de uso sobre los terrenos en los que se realiza, o en lugares distintos a los campamentos de turismo autorizados.

Sin embargo, el articulado deja opción de nuevo para la implantación de las caravanas y demás dispositivos-albergue móviles en áreas ajenas a los acampamentos turísticos, que no cumplan con las obligaciones de éstos. Son dos las partes del articulado que disponen esta posibilidad:

- Se entiende por acampada libre la instalación eventual para permanecer y pernoctar, de tiendas de campaña, caravanas u otros albergues móviles, **sin estar asistido por ninguna autorización o derecho de uso sobre los terrenos en los que se realiza.**
- 3. No tendrá la consideración de acampada libre:
La efectuada en demarcaciones acotadas y reservadas al uso concreto de estacionamiento de autocaravanas para el descanso, **conforme a lo establecido en las ordenanzas municipales que las hayan instaurado.** Las áreas especiales de descanso de autocaravanas en tránsito estarán constituidas por espacios de terreno debidamente delimitados, dotados y acondicionados para su ocupación transitoria, con la finalidad de descansar en su itinerario y deshacerse de los residuos almacenados en las mismas

De tal modo, queda a consideración de los municipios la instalación de acampamentos propios para caravanas y otros vehículos-vivienda con una definición a mínimos, con la obligación de cumplir únicamente ciertos requisitos relativos al ámbito territorial de la instalación del recinto.

Estos requisitos de emplazamiento consisten en:

- Cumplir la normativa vigente de ordenación del suelo y la ordenación territorial y urbanística, con atención a la preservación de los valores naturales y urbanos.
- Situarse fuera de la zona de 500 metros del litoral.
- No situarse sobre cauces secos y otros lugares peligrosos.
- Alejarse 150 metros en radio de puntos de captación de agua potable.
- Alejarse 500 metros de entornos de protección natural, arqueológica o bienes de interés cultural.
- En las proximidades de industrias insalubres, molestas o peligrosas.
- En terrenos por los que discurran líneas de alta tensión.
- Donde así lo dispongan las ordenanzas municipales.
- Donde lo dispongan leyes o reglamentaciones por motivos de servidumbre pública.

En resumen

- 1.** A diferencia de la normativa navarra, aun pareciendo más rígida dado que impone la pernoctación en los acampamentos turísticos, en realidad pasa a ser más laxa, dado que permite la promoción municipal con unos servicios a mínimos: espacio, agua y vaciado de aguas negras y grises, sin mayor limitación que la que describa cada una de las ordenanzas municipales.
- 2.** A diferencia con la realidad navarra (no la normativa):
 - queda excluida la parada y pernoctación en un espacio de aparcamiento no dispuesto a través de ordenanza municipal, sea la gestión de este espacio público o privado, y
 - queda acotado el punto de instalación de las áreas de servicio a caravanistas.

6.3.- Andalucía

La comunidad de Andalucía tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de turismo, establecida en el artículo 71 del estatuto de autonomía.

El desarrollo de la regulación relativa al turismo itinerante se encuentra en el [Decreto 26/18 del 26 de enero de 2018](#) de ordenación de los campamentos de turismo, que sustituye el anterior decreto 164/2003 de 17 de junio. Uno de los aspectos de mejora que establece el decreto actual es dar respuesta a los nuevos formatos alojativos que se dan en los acampamentos turísticos, como el turismo de caravanas. Concretamente, el decreto establece un nuevo grupo dentro de la categoría de alojamiento turístico de campamentos: **Áreas de pernocta de autocaravanas**.

Objetivo

El objetivo de la normativa, en lo relativo al turismo itinerante, es regular y dotar de espacios en los que las personas que practiquen esta actividad de vida al aire libre dispongan de los servicios, instalaciones y equipamientos adecuados para atender las necesidades de mantenimiento, suministros y otros servicios que estos vehículos-alojamiento precisen y que resulten acordes y respetuosos con el entorno.

La propia calificación de la actividad dentro de la categoría de alojamiento turístico del campamento turístico es reveladora de la orientación de la normativa. En palabras del propio Decreto

no debe centrarse en el concepto de estacionamiento o parking de estos vehículos, que se regulará por su propia normativa sectorial, sino que debe circunscribirse al concepto de zona o establecimiento turístico para la acampada de autocaravanas, en el sentido de permitir la acogida y la pernocta de estos vehículos en tránsito, a los efectos de permitir el descanso en su itinerario y realizar el mantenimiento propio de estos vehículos

Por lo tanto, se trata de adaptar la oferta de los campamentos de turismo de Andalucía, con la finalidad de alcanzar la satisfacción de estas nuevas necesidades,

Además de dar servicio a una nueva forma de viaje y alojamiento, el decreto cita como razones básicas:

- El interés general
- La seguridad pública,
- La protección de las personas usuarias de servicios turísticos y
- La protección del medio ambiente y el entorno urbano,
- El fomento el empleo estable de calidad.

...que se toman como criterios directrices el control documental de los viajeros que utilizan establecimientos de hospedaje, la protección física y de derechos de los viajeros que utilizan alojamientos, la limitación de daños al medio ambiente, la sostenibilidad de los recursos turísticos, y el desarrollo económico. Todas ellas áreas en las que se considera que la actividad caravanista provoca una fuerte afección negativa.

Se prohíbe con carácter general la acampada y pernocta con fines vacacionales o de ocio fuera de los acampamentos de turismo.

Características y obligaciones:

COMUNES A NAVARRA

- Exclusividad de uso por vehículos-vivienda
- Igualación de todos los tipos de vehículos-vivienda en derechos y obligaciones.
- Identificación de las áreas en entrada y recepción
- Posibilidad de integración en un camping, compartiendo servicios e infraestructuras.
- Señalización interna, con control de velocidad, sentido de las vías y extintores incluido.
- Cuartos de baño y servicios higiénicos obligatorios
- Servicio de limpieza periódica.
- Parcelación mínima (28m² por 40m² hasta el 60% de parcelas, y 28% e resto)
- Fuente de agua
- Zona de muelle(x 40 parcelas o fracción) y Punto limpio (x 20 parcelas o fracción)
- Lavabos, duchas, lavaderos e inodoros (200 metros máximo desde parcela; x cada 30 parcelas)
- Suministro eléctrico (baja tensión)
- Toma eléctrica (por parcela)
- Servicio de vigilancia.
- Material de primeros auxilios.

OTRAS DISPOSICIONES LEGALES

- Consideración como establecimiento público

DIFERENTES A NAVARRA

- Obligación de un Control de identidad del viajero.
- Accesos de 5 metros de calzada, con aceras peatonales de 1 metro a ambos lados.
- Anchura de viales de 8 metros, salvo sentido único (5 metros)
- Prohibición expresa (y señalizada) de señales acústicas.
- Posibilidad de prohibición de circulación en horario de descanso (7 horas mínimo), según reglamento interno.
- Posibilidad de ampliación a terrenos no limítrofes
- Limitación de edificación a planta baja (6 metros) con aprovechamientos de entreplanta.
- Habilitación de la edificación a usos de recepción, supermercado, hostelería, servicios higiénicos, oficinas, piscinas, lavaderos, áreas de recreo o áreas para el personal.
- Accesos separados para duchas y servicios para hombres y mujeres.
- Servicios de altura mínima de 1,8m y paredes impermeables.
- Despliegue de elementos de expansión de los vehículos-vivienda (toldos, sillas, mesas...)
- Sombra natural o artificial en el 50% de las parcelas.

OTRAS DISPOSICIONES LEGALES

- Inscripción administrativa basada en declaración de actuación responsable.
- Deben contar con un reglamento de régimen interior
- Deben someterse a los reglamentos jurídicos de áreas no urbanizables, forestales y naturales.
- Cuando se de competencia con requisitos de reglamentaciones sectoriales, se aplicará el requisito más restrictivo.
- Aplicación del régimen de protección de derechos de los consumidores de Andalucía.
- Obligación de disponer de plantilla suficiente (sanitarias, ordenación territorial, maquinaria, sanidad, higiene, industria, seguridad, prevención, incendios, humos y aguas).
- Separación por modalidades: playa, urbano, rural, de carretera

Como puede verse se trata de una definición de las Áreas de servicio a la caravana pensadas para su integración en campamentos tradicionales, ofreciendo un servicio específico al o a la turista itinerante, sus necesidades de tránsito, estancia, vaciado de aguas grises y negras, y tomas eléctricas y de agua potable, en un formato de servicios similar, o integrado, propio de los acampamentos - hostelería, supermercado, piscinas, juegos...-.

Ubicación

El decreto dispone una serie de restricciones a la ubicación de los acampamentos y áreas de instalación de servicios para autocaravanas. Estos requisitos de emplazamiento consisten en:

- Cumplir la normativa vigente de ordenación del suelo y la ordenación territorial y urbanística, respetando las provisiones de ordenación del territorio.
- Situarse fuera de la zona de prohibición litoral.
- No situarse sobre cauces secos y otros lugares peligrosos.
- Alejarse de terrenos peligrosos o insalubres.
- En un radio superior a la delimitación para la protección de aguas.
- En un radio superior a 1000 metros de monumentos históricos o naturales, jardines históricos, sitios históricos, o zonas arqueológicas.
- Fuera de espacios naturales protegidos, si así lo disponen sus ordenanzas.
- Fuera de la zona de protección de carreteras o líneas férreas.
- Fuera de terrenos susceptibles de inundación.
- Lejos de zonas industriales o vertederos u otras instalaciones que generen contaminación, ruidos o molestias al viajero.

Alcance final

Al igual que sucede con la normativa navarra, o con las ordenanzas municipales navarras, el decreto en su **artículo 1 punto 4** deja espacio para el comportamiento alternativo del turismo itinerante de acuerdo con la normativa de tráfico por la cual no se considera acampado un vehículo-vivienda si no realiza ningún tipo de extensión sobre el espacio ni en forma de emisiones sonoras o físicas, o interfiere de algún modo en el tráfico u otros aspectos urbanos.

“Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Decreto y, por tanto, no podrán utilizar los términos «campamento de turismo» ni «camping» ni «área de pernocta de autocaravana», ni las denominaciones de especialidades del Anexo III de este Decreto, en su denominación y publicidad:

Las zonas de estacionamiento para autocaravanas, caravanas y campers en vías urbanas, que se regularán por ordenanza municipal, y en vías interurbanas, atendiendo al Reglamento General de Circulación, o cualquier lugar reservado al estacionamiento para autocaravanas regulado por su normativa sectorial”

Ello abre la vía al desarrollo de áreas no asimilables por el decreto, no sujetas a sus distinciones ni tampoco a sus obligaciones, dado que persiste sin regulación la raíz del problema: la consideración de aparcamiento, y no de acampamiento, de aquellas pernотaciones realizadas bajo tales condiciones, y de acuerdo con las ordenanzas locales y las normativas regulatorias de tráfico.

No queda por tanto claro la capacidad legal de imposición del modelo o sanción a aquella instalación que no quiera inscribirse como tal (Área de acogida de caravanas) en los registros, y no soliciten y utilicen las distinciones oficiales al efecto.

En cuanto a la capacidad de derivación hacia un **área de servicios a máximos**, o de sanción a las propias caravanas, podemos decir que también parece discutible, en tanto el propio Decreto, en su **artículo 8 punto 3**, dispone que

“se considerará que una autocaravana, caravana o camper está acampada y no aparcada cuando amplíe su perímetro de estacionamiento mediante la transformación o despliegue de elementos de aquella”.

Este artículo parece posibilitar la actividad en el rango de posibilidades solicitada por los turistas itinerantes, y acorde con las ordenanzas municipales navarras actuales.

En resumen

Como avance con respecto a la normativa navarra, cabe destacar fundamentalmente la habilitación de los acampamientos tradicionales a las nuevas necesidades de turismo itinerante, concibiendo a través de la normativa desarrollada la posibilidad de un servicio de máximos, premium, para los caravanistas. Un servicio similar en derechos y obligaciones que los campings, pero con muelles y puntos limpios y tomas eléctricas, sombras y otros elementos específicos.

Y a la vez, dejando lugar a otras ofertas básicas y o con complementos, bajo ordenanza

6.4.- Comunitat Valenciana

La Comunitat Valenciana tiene atribuida la competencia exclusiva en materia de turismo, establecida en el artículo 49.1.12 del estatuto de autonomía. La regulación específica de la actividad se lleva a cabo a través del [Decreto 6/2015 de 6 de enero](#), del Consell, regulador de los campings y de las áreas de pernocta en tránsito para autocaravanas de la Comunitat Valenciana.

Una parte de este decreto se dirige a la adecuación de la normativa a los cambios de que ha sufrido el mercado de usuarios de los establecimientos de camping. Por otro lado, el decreto se propone dar satisfacción a la demanda de unos nuevos turistas que viajan en autocaravanas, cuyas necesidades se han ido desvinculando de las propias de los usuarios de los campamentos de turismo tradicionales al valerse de la autonomía que les proporciona el propio vehículo en el que se viaja y se pernocta, generando así una modalidad de turismo diferente.

El decreto reconoce el acondicionamiento y habilitación pública de estos vehículos para su uso como vivienda, así como su consideración de turismo de gama media o alta, dado los altos niveles de confort con que cuentan. Reconoce como vehículos-vivienda tanto las autocaravanas como los campers o furgonetas habilitadas. Sin embargo, como objetivo inicial se propone igualmente satisfacer las solicitudes de ordenación del sector de los acampamentos turísticos.

La prohibición de la acampada libre que figura como una de las disposiciones del decreto incluye a las autocaravanas y el conjunto de vehículos-vivienda.

Una de las novedades más importantes que establece la normativa valenciana es la **posibilidad de apertura de campings especializados -especialidad camper-** únicamente en autocaravanas.

Por lo tanto, la regulación valenciana recoge dos posibilidades diferentes para la regulación de la actividad caravanista.

Son:

1.- El acampamento turístico, -o camping-, incluida su especialidad “solo camper”.

Con las siguientes características en lo que atañe a los vehículos vivienda.

- Están dirigidos a autocaravanas y campers -furgones habilitados como autocaravanas-. Cuando son especialidad camper, no pueden establecerse en ellos otros tipos de residencia, como caravanas o tiendas de campaña.
- Esta clase de campings son independientes de la subregulación específica para las áreas de pernoctación para autocaravanas y vehículos-vivienda.

- Todos ellos, también la especialidad “camper”, son acampamentos turísticos a todos los efectos, en particular en lo que concierne al cumplimiento de la normativa de campings, lo que incluye:
 - Suministro de agua potable
 - Suministro de electricidad por parcela -600vatios por parcela y día-
 - Iluminación corriente en instalaciones y viales, e iluminación de emergencia.
 - Tratamiento y evacuación de aguas residuales.
 - Vallado y cierre de protección.
 - Viales interiores, duros y con eliminación de aguas pluviales.
 - Establecimiento de recepción
 - Plano general con viales, salidas de emergencia, evacuación y puntos de materiales de emergencia.
 - Vigilancia
 - Recogida de basuras
 - Atención sanitaria, con botiquín y asistencia médica concertada.
 - Cumplimiento de la normativa de accesos, accesibilidad, edificación, construcción, sanidad, maquinaria, medio ambiente, prevención de incendios, inundación o cualquier otra por la que quede afectado.
 - Plan de emergencia y autoprotección.
 - Adaptación medioambiental al entorno -igualación de arbolado y flora; dotación de sombra natural-
 - Todos los requerimientos del resto de establecimientos de camping para su alta en el registro.

2.- El área de pernoctación en tránsito para autocaravanas.

Su regulación es independiente de aquella referida a los acampamentos turísticos -campings-.

Se trata de instalaciones públicas, y deben tener una normativa de funcionamiento interno.

Debe haber un servicio de recepción personalizado, con la entrega de una tarjeta, con precios desglosados, plaza asignada y fecha de entrada y salida, que debe ser firmada.

Características y obligaciones:

COMUNES A NAVARRA

- Exclusividad de uso por vehículos-vivienda
 - Limitación de uso a 48 horas.
 - Identificación de las áreas en entrada y recepción
 - Posibilidad de integración en un camping, compartiendo servicios e infraestructuras.
 - Instalación de recepción
 - Planimetría de emergencia y evacuación.
 - Servicio de limpieza periódica.
 - Suministro de agua
 - Zona de evacuación de aguas grises y negras (x 20 parcelas)
 - Lavabos, duchas, lavaderos e inodoros (; x cada 20 parcelas)
 - Servicio de agua caliente en el 50% de las duchas.
 - Suministro de electricidad (sin especificación de tomas por parcela)
 - Servicio de vigilancia.
 - Material de primeros auxilios.
- OTRAS DISPOSICIONES LEGALES**
- Consideración como establecimiento público

DIFERENTES A NAVARRA

- Servicio controlado: control de personas, recepción, con firma previa de precios, asignación de parcelas.
 - Diferenciación de tipos de vehículos-vivienda. Las caravanas NO tienen los mismos derechos que las autocaravanas y campers
 - Limitación de extensibles a mesas y sillas exteriores. No avances o vallas.
 - Tratamiento y evacuación de aguas residuales.
 - Cumplimiento de las normativas para inundación, accesibilidad, edificación y construcción, instalación y funcionamiento de maquinaria, sanidad, seguridad de instalaciones, medio ambiente y seguridad pública.
 - Medidas e instalaciones de prevención, protección y seguridad para casos de incendio, inundación y otras emergencias.
 - Zona de caravanas no superior al 75% de la instalación. El restante viene compuesto por instalaciones comunes, zonas verdes, viales.
 - Se calcula 3 personas por plaza
 - Máquina de vending y expendedora de bebidas.
 - Lavabos específicos para personas con discapacidad. Tomas eléctricas en lavabos
- OTRAS DISPOSICIONES LEGALES**
- Deben cumplir con los requisitos de tramitación de alta de actividad correspondientes a los acampamentos turísticos.

La normativa valenciana es la que en mayor medida restringe el uso de la autocaravana y otros vehículos-vivienda a un uso delimitado y regulado dentro de áreas con alta carga de servicios y control. Decimos esto porque en el desarrollo de la normativa no propone un resquicio por el que estas áreas puedan ser soslayadas.

No se toma en consideración la directriz regulatoria de la Dirección General de Tráfico, ni se considera el vehículo-vivienda como privado. Por el contrario, la existencia de una pernoctación en vehículo se integra en el ámbito público, regulable por la normativa, y de obligada sujeción a alguna de las posibilidades que propone la normativa. Y ello independientemente de que exista o no una afección a exterior, en forma de ruidos, ocupación del espacio o emisiones, o una interferencia sobre el tráfico, el comercio o el medio ambiente.

En **conclusión**, la normativa valenciana distribuye la actividad turística itinerante hacia **tres tipologías de alojamiento**, fuera de las cuales no se puede pernoctar:

- **Establecimientos de acampada tradicionales.** Campings que pueden combinar diferentes formas de alojamiento: bungalows, tiendas de campaña, motorhomes, caravanas, autocaravanas y en algunos casos algunas tipologías de albergue.
- **Establecimientos de acampada campers.** A todos los efectos, se trata de una tipología más de camping, pero especializado en la recepción de autocaravanas y campers. Cumplen con todos los requisitos, derechos y obligaciones del resto de campings.
- **Áreas de pernoctación para turismo itinerante.** Se trata de áreas que no se integran entre las tipologías de camping, pero pensadas bajo una exigencia de máximos, en servicios y obligaciones: recepción, control de viajeros, vigilancia, alta en registro, cumplimiento de normativas generales, y un largo listado de requisitos que las asimilan a las áreas de acampada “campers”, y al conjunto de los campings.

Y no deja posibilidad de otro tipo de áreas definidas por una oferta de servicios a mínimos, con criterios relacionados con la experiencia itinerante: cercanía a poblaciones, o transporte, y calidad del entorno, para una visita rápida y poco relacionada con el ambiente de camping tradicional.

El éxito de esta normativa tiene que ver con la orientación efectiva de los usuarios hacia este tipo de establecimientos turísticos. Lógicamente, ello dependerá tanto de

- la capacidad sancionadora, en tanto que en España parece que existe la posibilidad de consideración bajo determinadas condiciones del derecho de aparcamiento del vehículo-vivienda privado, con o sin pernoctación.
- cómo de la adecuación de los servicios, y los precios, a la actividad desarrollada por los caravanistas, a su nivel de cobertura deseado, y a la posibilidad de establecer una trama de áreas eficiente bajo los parámetros de inversión exigidos por un planteamiento de máximos.

La metodología desarrollada no permite establecer fehacientemente el grado de éxito de este tipo de regulación. Sin embargo, sí son fácilmente localizables algunas quebras a esta regulación. Quebras que, previsiblemente, podrían ser relativamente habituales:

“Las caravanas toman la Malvarrosa pese a la prohibición”

“Decenas de veraneantes aparcan en el paseo marítimo y los hosteleros lamentan los problemas de estacionamiento que causan los vehículos”⁷

⁷ Diario las Provincias, 20/08/2017.

Este tipo de situaciones pone de manifiesto la dificultad de implantar una normativa que por un lado no cumpla con las necesidades de todas las partes, y al tiempo choque con otros niveles competenciales que sí toman en consideración las expectativas de los usuarios finales.

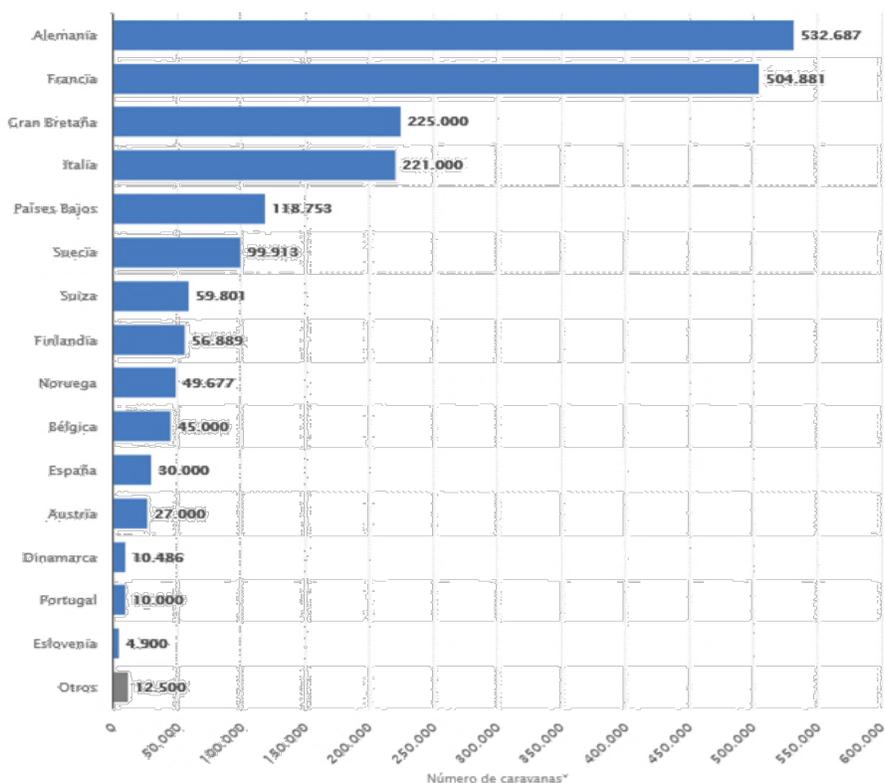
Como partes y expectativas finales nos referimos por un lado a una demanda que pide un abanico amplio de servicios, con una red de áreas con diferentes rangos, tanto a mínimos como a máximos, y por otro a unas ordenanzas municipales que buscan una regulación de las incidencias urbanas del caravanismo al tiempo que van a buscar la maximización de la llegada de turistas a sus municipios.

7.- NORMATIVA INTERNACIONAL

Las normativas internacionales difieren entre ellas tanto en la profundidad regulatoria y controladora como en los niveles competenciales de gobierno encargados de establecer los marcos normativos para el desarrollo de la actividad.

En nuestro caso, nos hemos fijado en la regulación efectuada en cuatro países: Reino Unido, Francia, Alemania y Portugal. Los tres primeros casos han sido elegidos por el elevado volumen de caravanistas con que cuentan estos países. Son los tres que ocupan la cabecera europea en el número de caravanistas.

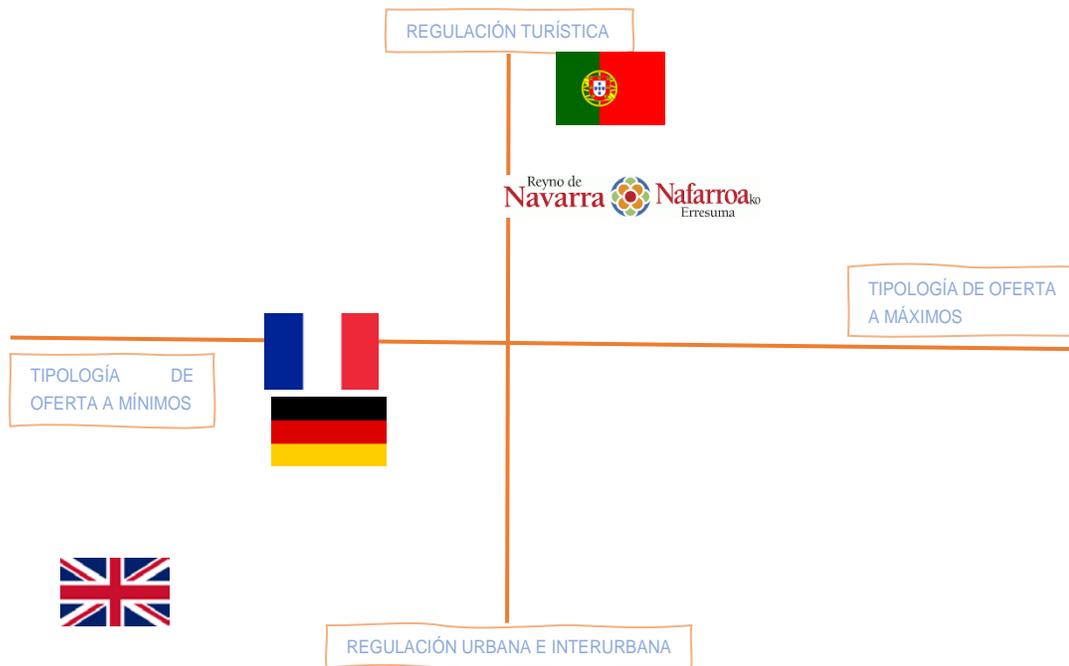
Número de autocaravanas en uso en Europa en 2018, por país



Fuente: Statista

Por su parte, hemos incluido Portugal por su calidad como país con características similares, que viene incorporando con fuerza el turismo itinerante entre sus modalidades de turismo, y porque de antemano conocemos su apuesta por uno de los modelos tipo de regulación que venimos observando: el derivado de la ordenación a través de la reglamentación de alojamientos turísticos.

Esquema gráfico de orientaciones en la reglamentación caravanista



7.1.- Reino Unido

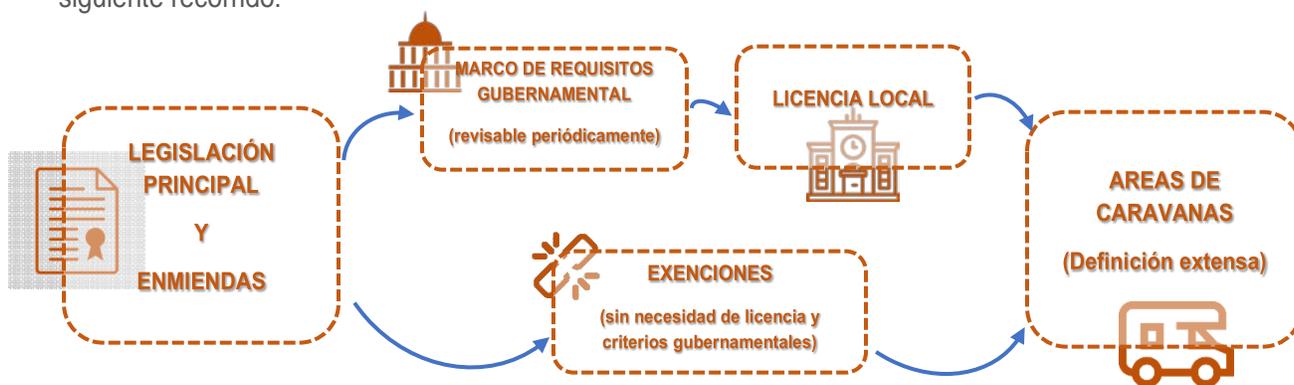
La legislación británica para el desarrollo de la actividad itinerante y el diseño de las áreas de estancia de caravanas tiene ámbito estatal, con algunas diferencias en los ámbitos inglés, escocés, galés y norirlandés. Las diferencias son de escaso calado, y se refieren a aspectos normativos propios que afectan a la interpretación o desarrollo en algunos elementos concretos de la legislación general.

Si el ámbito legislativo regulador corresponde al estado en su conjunto, el ámbito de su aplicación corresponde a las entidades locales, entendiendo como tales tanto las municipales como las agrupaciones y comarcas o las entidades regionales (counties). Estas entidades locales son las encargadas de expedir la licencia de actividad para las áreas de caravanas. De tal forma, estas entidades son las que en último término dan forma a los requisitos exigidos para la puesta en marcha de la actividad, en función de la presentación de un plan de actividad y permiso de obra en vigor por parte de la entidad promotora.

Si bien los criterios para la adjudicación de la licencia deben ceñirse a la revisión ministerial en vigor al efecto, como veremos, las entidades locales tienen una cierta capacidad para decidir sobre ésta, llegando al extremo de otorgar una licencia tácita ante las solicitudes existentes.

Obviamente, es difícil hacer un seguimiento específico de los desarrollos que realiza cada entidad local, pero sí podemos citar las líneas maestras por las que se rige la regulación. Con ello podremos concluir sobre el tipo de regulación elegida, a máximos o mínimos, y sobre cuáles son los objetivos principales de tal regulación.

Grosso modo, el camino para la formalización de las áreas de servicio al caravanismo sigue el siguiente recorrido:



La legislación sobre el turismo itinerante tiene fuertes raíces en Gran Bretaña. Se sitúa en 1936, y fue desarrollada con el objetivo de regular no el turismo, sino la actividad de la población con un estilo de vida nómada⁸ con uso de viviendas móviles.

En 1960 nace la legislación en vigor actualmente, sometida a actualizaciones y a acotaciones a través de nueva legislación o de la adaptación sucesiva de ésta, tanto en términos de nuevo contenido como por la adaptación a las legislaciones propias de las naciones del Reino Unido (Irlanda del Norte, Escocia o Gales). La legislación relevante es:

- [Caravan Sites and Control of Development Act 1960](#). Supone la base de todo el diseño actual de la legislación en el Reino Unido.
- [Caravan Sites 1968](#). Modifica algunos aspectos de la legislación base.
- [Town and Country Plannin Act 1990](#). Desarrolla el poder de control de la administración local en lo relativo a planificación y usos del espacio para el uso residencial.
- [Mobile Homes Act 2013](#). Desvincula los usos residenciales de las viviendas móviles del resto de legislación relativa a las caravanas.
- [Caravan Sites Bill 2020](#). Se trata de una modificación no sustancial que está en proceso legislativo en la cámara de los comunes. Busca una desregulación en los requisitos de planificación y permisos de obra para apertura de las áreas de caravanas, sin cambios relevantes.

La legislación establece la **obligatoriedad de pedir una licencia de explotación a la autoridad local** para la apertura de un área de caravanas para, en lo que nos concierne, su uso dentro de un contexto de actividad turística itinerante, aunque contempla otras posibilidades residenciales, aún temporales, y otras actividades itinerantes no turísticas.

La petición de la licencia puede realizarse on-line, y es gratuita. Debe ser respondida positivamente en un plazo determinado, en tanto que, como requisito previo, la petición debe ser realizada junto con el plan de explotación y obra aprobado por la propia administración local. **En ese plan deben figurar los requisitos que el ministerio, y la administración local, hayan considerado oportuno exigir para la actividad.**

No se trata de un modelo de requisitos cerrado, sino que dependerá del grado de profundidad que se le vaya a dar al área en cuestión. Por el contrario, el tipo de caravanas, vehículos y usos internos depende de cada promotor, y no viene prefijada en origen por la legislación. Ello permite que las diferentes promociones puedan estar dirigidas a diferentes públicos, a discreción de la entidad promotora, a condición del cumplimiento de los requisitos básicos para todas estas instalaciones.

⁸ Public Health Act 1936. Esta ley sirve para regular la población con un estilo de vida nómada – Gypsy (entendido por el estilo de vida, no en términos de raza u origen)

Tampoco realiza una separación de partida entre el acampamento turístico tradicional y las nuevas modalidades asociadas al turismo itinerante. Estas se acomodan a la definición general, excepto en lo que concierne a las exenciones previstas desde el propio origen legislativo.

De partida, no puede definirse como un modelo de mínimos, tal como puede observarse en los requisitos del plano disponible en la entrada de los recintos: con datos de los caminos y vías, espacios recreativos, puntos antincendios, edificaciones de higiene, parkings, tiendas y otras edificaciones, puntos de suministro de agua, y puntos limpios de recogida de aguas grises y negras.

Características y obligaciones:

COMUNES A NAVARRA

- Igualación de todos los tipos de vehículos-vivienda en derechos y obligaciones. Si bien en Gran Bretaña se acota la definición de qué constituye o no tal vehículo.
- Señalización interna, con situación de extintores incluida.
- Servicio de limpieza periódica.
- Punto de agua potable (x cada 90 metros), y puntos de agua no potable cada 90m.
- Punto limpio para el vaciado de aguas grises y negras, con agua no potable para limpieza.
- Inodoros (1 WC para hombres y 2 para mujeres cada 30 parcelas). 2 lavabos para hombres y dos para mujeres por cada 30 parcelas.
- Garantía de suministro eléctrico para las instalaciones generales y para las parcelas y vehículos-vivienda.
- Planificación y diseño contra incendios. Definición específica. Nº de extintores, distancia máxima (90m. a cada punto). Señalización y protocolos.
- Señalización y plano del área

DIFERENTES A NAVARRA

- Posibilidad de uso por tiendas de campaña (salvo Escocia) y otro tipo de albergues, como motorhomes, con mantenimiento de densidades por unidad.
- Tiempo de uso de 28 días.
- Se establece una densidad de 75 caravanas por hectárea Calculada sobre la parte útil (no campo, instalaciones, lagos, etc).
- Los vehículos de emergencia deben tener acceso hasta al menos 90 metros de cualquier unidad en parcela.
- Se establece una distancia mínima entre unidades-vivienda, no un área mínima de parcela. 6 metros entre unidades, y 3m desde vehículos u otros elementos.
- No son necesarios los urinarios, con instalaciones de menos de 10 parcelas. En estos casos, las áreas se limitan a vehículos autosuficientes.
- Duchas necesarias desde las 70 parcelas. En tal caso, dispondrán de agua caliente y habrán cada 25 parcelas.

OTRAS DISPOSICIONES LEGALES

- Son las entidades locales las que conceden las licencias y quienes deben dar de alta el establecimiento en el registro. El registro habilita la actividad.
- Infracciones sancionables conforme a la ley de nacional, estableciendo un grado en la escala de sanciones generales.
- Obligatoriedad de facilitación de acceso a los inspectores a las instalaciones, datos, ficheros, archivos, copias, o de comparecencia en dependencias públicas, previa citación,
- La administración asume que tiene competencias
- La instalación eléctrica sigue los estándares regulatorios Electricity (Overhead Lines) Regulations, 1988Regulations sancionadoras en función del cumplimiento de la normativa.

En definitiva, puede hablarse de un modelo que difiere sustancialmente del navarro por su flexibilidad: la posibilidad de abrir instalaciones con densidad y servicios muy diferentes, y con obligaciones y limitaciones también diferentes en función de los tipos de clientes, la densidad y tamaño y los servicios que se quieren implementar, a elección de la entidad promotora.

Por ejemplo, urinarios y servicios higiénicos y duchas no son necesarios por debajo de un número de parcelas. O, del mismo modo, el promotor está habilitado a abrir modelos de negocio, como tiendas, comercios u otras instalaciones, independientes del modelo de negocio tradicional en España. Tampoco existe una definición interior del área, diseño de parcelas, diseño viario u otros elementos que no tienen que ver con la seguridad, quedando el éxito de la instalación a elección en función de la satisfacción del cliente.

La reglamentación que satisfacer es la relativa al control de incendios y al suministro electricidad y control de las instalaciones electricidad, con revisiones periódicas, y exigencia de adaptación a las regulaciones comunes en la materia, para cualquier actividad pública. Pero no se parte de un modelo igualación a la del acampamento turístico, definido en España como modo de alojamiento turístico con todas sus exigencias y obligaciones.

Siendo esta flexibilidad en la definición del tamaño y contenidos de las instalaciones, así como las obligaciones asociadas a ellas algo novedoso, **la mayor de las novedades se sitúa en el área de las exenciones a la necesidad de obtención de la licencia previstas en la ley.** Estas exenciones añaden un grado de flexibilidad en la definición tanto de la actividad individual, como en la posibilidad de establecer áreas de parada caravanista estrechamente acordes s los nuevos modelos de viaje itinerante, con una definición a mínimos de las instalaciones.

Las exenciones en la obligación de obtención de una licencia bajo los criterios definidos anteriormente se pueden dividir en dos categorías, si bien esta distinción es relevante en términos propios, pero no en términos de la legislación británica, que no utiliza el concepto de alojamiento turístico y que procede de la gestión del nomadismo:

Las no recreacionales / turísticas:

- El uso de la caravana como una extensión dentro en una propiedad, para uso propio.
- El uso de espacios superiores a las 200 hectáreas por un máximo de 3 caravanas al tiempo, y de 28 días anuales de uso como sitio de caravanas.
- Lugares de acampamento para trabajadores temporeros en la agricultura o forestales.
- Espacios de construcción de edificaciones, para el uso por trabajadores.
- Puntos de parada de trabajadores del espectáculo, en ejercicio de sus funciones y estatuto laboral.

Las recreacionales / turísticas:

- Áreas propiedad y/gestionadas por autoridades locales -incluidas comarcales o regionales (“county councils” o “regional councils”), y tanto con propósitos turísticos como para residencia temporal o permanente⁹.
- Puntos de parada de caravanas individuales, con un máximo de parada de dos noches para cada una de ellas por punto. Además, cada punto de parada no podrá tener una ocupación conjunta por caravanas superior a los 28 días.
- Lugares ocupados y supervisados por organizaciones exentas (excluidas de exigencia de licencia). Entre estas organizaciones pueden encontrarse las organizaciones campistas¹⁰
- Sitios aprobados -certificados- por organizaciones exentas. Estas organizaciones pueden aprobar determinadas localizaciones en que promotores privados actúan como dueños y gestores. En estos casos, las organizaciones extienden un certificado anual renovable a los gestores de la localización -área de parada de caravanas, les facilitan información o acceso a todo lo que puedan necesitar para la puesta en marcha del punto de parada caravanista. Estos puntos tienen una limitación de 5 plazas al tiempo. Están dirigidos a los socios de las asociaciones que extienden el certificado, y para usos recreacionales¹¹.
- Reuniones y rallies de caravanas. Las asociaciones exentas de licencia, como clubs caravanistas, tienen opción de organizar rallies y meetings en diferentes puntos de la geografía, incluidos los parques naturales si cuentan con permiso del gestor de éstos. El permiso es de 5 días completos (ciclos de 24 horas) por asociación o club, pero el permiso se extiende hasta los 28 días (en ciclos separados de 5 jornadas) para las grandes asociaciones o agrupaciones de clubs y propietarios, como ACCEO.

La razón del establecimiento de estas exenciones responde a la base del modelo elegido. Como decimos, el uso de la vivienda nómada venía siendo regulado por la Public Health Act de 1.936. A partir de la segunda guerra mundial, la caravana vive un importante auge por motivos de ocio, que lleva a la regulación que sirve hoy como base de todo el desarrollo posterior: Caravan Sites and Control of Development Act 1960.

Esta ley otorga un poder de gestión y control importante a las organizaciones de propietarios y caravanistas para, desde la flexibilidad de la oferta, plantear una solución al turismo itinerante, desde las necesidades de este tipo de actividad. También otorga un poder importante a las entidades locales para la administración de la actividad más allá de los clubs caravanistas, gracias a la adjudicación de licencias.

⁹ Por ejemplo, como alojamiento y punto de trabajo para Gypsies, o personas de vida nómada, pero sobre todo, también para dar servicios a aquellos que se mueven en caravanas por motivos recreacionales, y al margen de que se realice una gestión directa o cedida.

¹⁰ En el mundo del turismo itinerante son muchas las organizaciones que cuentan con la excepción, algunas de ellas agrupadas en grandes federaciones de clubs o de propietarios de localizaciones, y que cuentan con estabilidad y largo historial en esta actividad. Son, entre otras, la Association of Caravan and Camping Exempted Organisations (ACCEO), the Caravan Club, the Camping and Caravanning Club, the Camping Club of Great Britain and Ireland Ltd, the Motor Caravan Club, o de Boy Scouts/Girl Guide Associations. El primero de ellos, por ejemplo, agrupa a más de 150 clubs caravanistas. <https://www.acceo.org/348-2/>

¹¹ Por ejemplo, The Camping and Caravanning Club opera -o asiste a los propietarios de terrenos- decenas de estas áreas, que no necesitan de una planificación y aprobación para la actividad.

Son tres las organizaciones que otorgan las exenciones a la petición de licencias, en función de los territorios en que se vaya a desplegar la actividad o la residencia de la asociación:

- Natural England que es un organismo público ejecutivo bajo mandato de DEFRA (The Department for Environment, Food and Rural Activities), o
- The Welsh Assembly Government (Planning Division), o
- The Scottish Government (Housing Markets Supply Division)

La consecuencia principal del modelo es una actividad fuertemente autoregulada por las asociaciones caravanistas, sujeta a poca regulación en términos turísticos -diríamos que ajena a la regulación de la generalidad alojamientos turísticos-, con otras bases en su origen -el nomadismo y el valor de la propiedad privada como fundamentos, y altamente flexibles en los formatos.

De hecho, el modelo permite la constitución de una oferta de establecimiento muy variada en cuanto a servicios, sin cortapisas a la actividad, tanto a través de una obligatoriedad de establecer un mínimo de servicios, como en la posibilidad de ofertar otros, como comercio, alquileres, oferta de servicios paralelos, en principio ajenos a la actividad principal.

Obviamente existen unos mínimos requeridos para la instalación de un lugar de parada para caravanas, que en los términos que venimos considerando vendría a constituir una oferta a mínimos, pero complementable según disponga el promotor. Es decir, desde un punto de parada mínimo, hasta uno equipado con toda una oferta vacacional familiar:

Equipamiento mínimo de las áreas exentas

- Disponer de un mínimo de 200m² de terreno más bien llano.
- Disponer de un acceso amplio -acorde para la entrada de caravanas y autocaravanas, y con visibilidad hacia los dos puntos en el acceso de entrada. En su caso, de permisos escritos cuando para el acceso se atravesen terrenos no propios.
- Un punto de eliminación de productos químicos (CDP) para vaciar aguas negras y grises en un tanque sellado o conectado al alcantarillado principal. No se permiten fosas sépticas.
- 1 x grifo de agua de enjuague con válvula de retención (para enjuagar las cajas del inodoro después del vaciado).
- 1 x grifo de agua de agua potable con válvula de no retorno. En cualquier caso, se recomienda que existan dos puntos de toma de agua, distanciados entre sí, y señalizados convenientemente.
- Un punto de basura seca, que puede ser un simple contenedor, variado regularmente. También puede darse un paso más con la colocación de puntos de recogida selectiva.
- Un seguro de responsabilidad civil. Las grandes asociaciones que pueden otorgar certificados de exención a los propietarios de estas localizaciones suelen ofrecerlos, dado que cuentan con convenios con casas aseguradoras.

EN RESUMEN. Como puede verse, se trata de un modelo pensado para:

1. establecer una **amplia red de pequeños puntos de servicio a lo largo de todo el país, autorregulados por los usuarios**, y cuyo nivel de oferta se basa en la capacidad de ofrecer un lugar adecuado y atraer a su clientela, por un lado, y por el cumplimiento de los requisitos necesarios **mínimos planteados por las casas aseguradoras** para extender una póliza que es obligatoria, por otro. Es decir, bajo un planteamiento de mercado.

Por lo demás, las sucesivas leyes y enmiendas a la ley original solo añaden regulación otorgando la capacidad de planificación urbana a las entidades locales (Town and Country Plannin Act 1990), incluidos los aspectos de tráfico y ocupación urbana del territorio, o un superior control de los espacios naturales por los organismos reguladores de estos, a través de la creación de organismos regulatorios de estos, como Natural England (desde 1978, primero como Department of the Environment, después DEFRA) o las equivalentes galesa y escocesa, encargadas del reparto de las exenciones a la necesidad de petición de licencia y de planificación y permisos de obra e implantación de áreas de caravanas en manos de las autoridades locales, y bajo criterios y requisitos de planificación ministerial.

2. A su vez, queda regulado, bajo licencia y permiso local y criterio y requisitos ministeriales, el establecimiento **de grandes áreas de acampada para caravanas sin conexión con las asociaciones caravanistas**, con la orientación (cualquier mezcla de alojamientos caravanísticos, tiendas de campaña, motor homes estáticos, etc) y gama de servicios que quieran establecer, con el único requisito de cumplir con los requisitos para la licencia y la normativa urbanística local, y presentar el consiguiente plan de actividad tal como se ha detallado al comienzo.

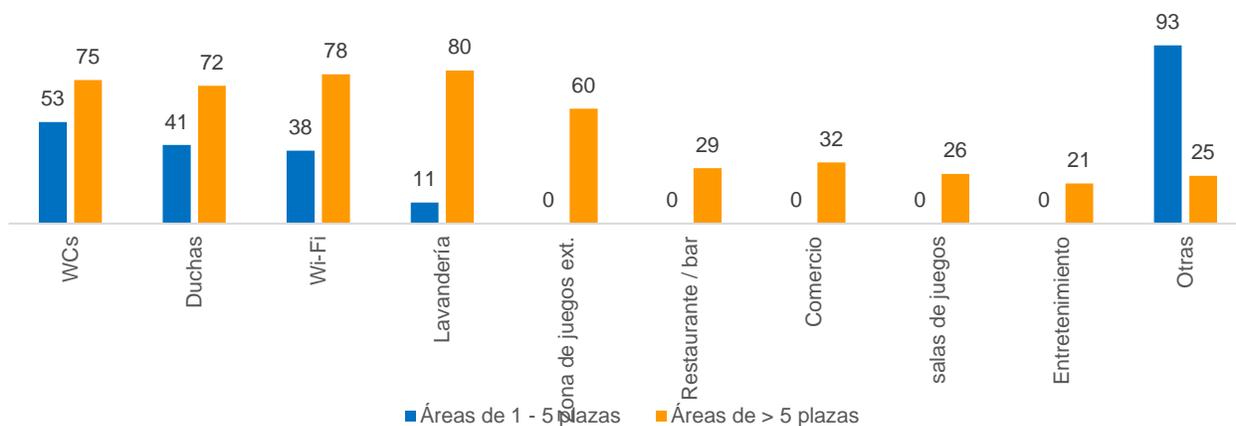
En todo caso, esta modalidad también se ha pensado desde una perspectiva flexible: se permite la apertura de pequeñas áreas a mínimos, por ejemplo, sin servicios WC o duchas, siempre que se trate de pequeños establecimientos para 10 o menos caravanas.

3. A su vez, los **municipios y las entidades locales -comarcales, regionales-** pueden acogerse a este modelo a mínimos -sin necesidad de licencia y los requisitos que la acompañan-, especialmente cuando no exista una iniciativa privada que genere malla en tal punto, estableciendo un área de servicios definida a mínimos con el objetivo de atraer al turista itinerante a su zona.

4. Posibilidad de **complementación del mallado de áreas de regulación mínima - por parte de las autoridades locales.**

El modelo no necesariamente conduce a áreas exentas de ningún tipo de instalación, dado que el mercado se rige principalmente por el tipo de instalaciones exigido por el turista itinerante, en sus diferentes grados. Puede observarse este modelo tomando como referencia la diferencia entre las instalaciones y servicios ofrecidos por las áreas más pequeñas, de hasta 5 plazas, y el resto.

Instalaciones y servicios ofrecidos por las áreas de pernoctación de caravanas en UK, según tamaño (plazas) (%)



Fuente: Frontline Holiday Park/Campsite Operator Survey, 2018

7.2.- Portugal

El caso portugués es importante por cuanto comparte un espacio territorial y una situación de adaptación al turismo itinerante similar en tiempos y características con el español. Esto es, el turismo itinerante se ha ido asentando y creciendo al albur de una industria turística y vacacional poderosa, más que entre su propia ciudadanía. Y lo ha hecho en un contexto de ausencia de desarrollo y coordinación normativa entre los diferentes estamentos, departamentos o niveles institucionales, del país.

En el caso Portugués, el gobierno central ha elaborado una directiva que depende de la regulación viaria, con la renovación del código de circulación del país, y la adecuación de la actividad caravanista dentro de este. En concreto, la legislación, publicada tan recientemente como el 9 de diciembre de 2020, es el [Decreto Ley nº102-B/2020](#). Esta ley supone la enmienda y modificación de los Decreto Ley 114/94, del Decreto Ley 317/94, del Decreto Ley 44/2005, del Decreto Ley 262/2009 y del Decreto Ley 138/2012, y de todas sus modificaciones y enmiendas.

El cambio fundamental, en lo que concierne a la actividad itinerante, consiste en la adición del artículo 50^a al Decreto Ley 117/94 de 3 de mayo. El articulado dicta lo siguiente:

"Artículo 50a

Prohibición de pernотaciones y estacionamiento de autocaravanas

1 - Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 49 y 50, están prohibidos la pernотa y el estacionamiento de las autocaravanas o similares fuera de lugares expresamente autorizados al efecto.

2 - Para los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, se considera:

- a) Estacionamiento: significa el estacionamiento del vehículo con una ocupación de espacio mayor que su perímetro;*
- b) Caravana o similar: el vehículo que presenta un espacio de alojamiento y que ha sido adaptado para uso de alojamiento, clasificadas como 'autocaravana,' especial dormitorio' o 'caravana' por el Instituto de la movilidad y de transporte, I P.*
- c) Pernотa, la permanencia de la caravana en un lugar de estacionamiento, con ocupantes, de la 21:00 horas de un día y las 7:00 horas del día siguiente.*

3 - quien infrinja lo dispuesto en el apartado 1 será sancionado con multa de (euro) 60 a (euro) 300, salvo que sea tratado por pernотación o aparcamiento en zonas de la red Natura 2000 y zonas protegidas caso en que la multa sea desde (euro) 120 hasta (euro) 600 €."

El articulado del Decreto presenta dos aspectos de limitación en el uso del espacio público como área de servicio, parada y pernoctación.

- La prohibición de estacionamiento, citada en el apartado 2A, que remite a la ocupación de un espacio superior al del perímetro del propio vehículo en condiciones de circulación, con la alteración del espacio a través de extensibles, puertas, ventanas, mesas, o cualquier otro elemento propio de la actividad caravanista.

Esta limitación no impediría el uso como área de parada de cualquier punto de la vía, tal y como sucede en el caso de las normativas españolas basadas en la directriz de tráfico, siempre y cuando se cumpliera la condición.

- La prohibición de pernocta, o permanencia de la autocaravana o similar en el lugar de estacionamiento, con ocupantes, entre las 21 y 7 horas, citada en el apartado 2C del artículo 50A.

Una primera lectura de este punto parece prohibir la posibilidad de parada de las autocaravanas con intención de pernocta en ningún punto de la vía pública no habilitado expresamente, salvo que se considere estrictamente el concepto de estacionamiento como ha sido definido en el punto 2A, es decir, como una ampliación del perímetro del vehículo.

El punto parece ofrecer cierto nivel de interpretación en línea con el debate existente en España. Es decir, si por estacionamiento se entiende solo, y en todo momento, la parada con extensión perimetral del vehículo, entonces el y la turista itinerante estaría habilitado para la pernocta según el artículo del código de circulación, a salvo de otro tipo de limitaciones propuestas por otros códigos legales.

En todo caso, el espíritu del decreto parece sugerir claramente que no se puede utilizar la vía pública para la pernoctación de los viajeros, y que las caravanas, en todas sus variantes, deben dirigirse exclusivamente a los lugares habilitados para ello y regulados por otras normativas diferentes a las de tráfico¹².

Tanto es así que pueden encontrarse afirmaciones en blogs caravanistas como la siguiente:

*“Este decreto no deja lugar a dudas, por lo que quizás sea un adiós
para los más asiduos al país”¹³*

¿Y cuáles son esos lugares destinados a servir como punto de parada? Al igual que en España, lo serán las Áreas de Promoción Turística: los acampamentos turísticos y las Áreas de Servicios

¹² Así lo constatan las multas que la Guardia Nacional Republicana parece estar imponiendo a lo largo de los últimos meses. Vivente Velasco. Correduría de Seguros. <https://www.vvelascocorreduria.es/blog/2020/08/06/multas-autocaravanas-portugal/> , como efecto del Decreto Ley 24/2020 para control del Covid.

¹³ Furgoneteate.com. <https://furgoneteate.com/viajes-rutas-pernoctas-mapas/areas-de-servicio-para-autocaravanas-mapa/legislacion-para-la-pernocta-en-portugal/>

reservadas para Autocaravanas, de acuerdo a el [decreto nº 39/2008](#), del 7 de marzo y la [orden ministerial nº 1320/2008](#) del 17 de noviembre.

El rasgo principal es que la regulación se efectúa partiendo de la consideración de los puntos de parada como formas de alojamiento turístico, y sujetos dentro de la reglamentación general de éstos como una de sus formas particulares.

La legislación prevé la existencia de establecimientos de alojamiento locales que no tengan que cumplir las exigencias comunes y particulares de los establecimientos de emprendimiento turístico. Sin embargo, no cita la modalidad de “Área de acampada” entre ellos.

EN TÉRMINOS GENERALES, TODO ESTABLECIMIENTO TURÍSTICO DEBE CUMPLIR CON LOS REQUISITOS DE:

- Con el régimen jurídico de edificación y urbanización, en todos sus términos de seguridad, incendios, higiene, salud, ruido y eficiencia energética.
- Respetar las restricciones legales acerca de la localización, para asegurarse frente a riesgos naturales y tecnológicos.
- Deben tener una red de alcantarillado interno y conexión con la red pública de saneamiento, o un sistema de recogida y tratamiento adecuado al volumen y naturaleza de las aguas.
- Cuando no exista un sistema público de abastecimiento de agua, deben contar con un abastecimiento privado controlado, con tratamientos de potabilización y garantía del flujo.
- Deben cumplir con las normas de accesibilidad dispuestas en la legislación Decreto--Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto
- Los equipamientos colectivos son definidos por ordenanza ministerial.

LOS ACAMPAMENTOS TURÍSTICOS SIGUEN EL SIGUIENTE ORDENAMIENTO:

- Deben estar acotados y delimitados, y contar con las estructuras, material y equipamiento necesarias para llevar a cabo la actividad campista o caravanista.
- Los parques de campismo o caravanismo deben especializarse en una de las dos denominaciones.
- Pueden contener instalaciones de alojamiento complementaras que no sobrepasen el 25% del área destinada a los campistas.

Si bien las competencias generales corresponden a Turismo de Portugal, corresponde a las entidades locales fijar el tamaño de los acampamentos turísticos, atribuir la clasificación como parque de acampamento o caravanismo, y mantener el registro de alojamientos.

LA ORDENANZA MINISTERIAL 1320/2008 DESARROLLA LOS REQUISITOS ESPECÍFICOS DE LOS ACAMPAMENTOS TURÍSTICOS, Y ESTABLECE LAS ÁREAS DE CARAVANAS COMO UNA TIPOLOGÍA ESPECÍFICA DE ESTOS CON SUS PROPIOS REQUISITOS.

EN SU SECCIÓN II, LA ORDENANZA RECOGE LAS EXIGENCIAS ESPECÍFICAS DE ÉSTAS ÚLTIMAS:

- Acceso garantizado a vehículos con o sin remolque, y a vehículos de emergencia.
- Vías de circulación interna, aptas para el tráfico de vehículos de emergencia. 3m. para vías de un sentido, 5m para vías de doble sentido.
- Limitación del aparcamiento interno fuera de las plazas, o en puntos que interfieran el tráfico interno.
- Delimitación perimetral, sin materiales cortantes.
- Está prohibida la construcción de coberturas laterales para la protección de equipos. Solo para soportes de tierra. Las coberturas superiores deben ser ignífugas, resistentes a agentes atmosféricos, separación mínima de 2m. entre ellas, inamovibles del suelo, y sin impacto visual.
- Planigrafía en la entrada, con los elementos de emergencia y señalización de éstos.
- Servicio de recepción personal o automático, 24/7. Debe cumplir los siguientes requisitos:
 - Servir de registro de las entradas y salidas.
 - Entregar información sobre el funcionamiento del parque.
 - Proporcionar una línea telefónica.
 - Proporcionar información sobre horarios, condiciones, precios, periodos de apertura, capacidad, periodos de silencio, plano con instalaciones, servicios, localización de extintores y salidas de emergencia, libro de reclamaciones, información de teléfonos de emergencia locales, hospital, farmacia y oficina de correos.
- Tener un reglamento interno, visible en la recepción, con los deberes marcados por la ordenanza para los caravanistas.
- Red eléctrica interna e iluminación del área. Adaptación de las instalaciones eléctricas a la regulación Decreto -Lei n.º 393/85, de 9 de Outubro.
- Sistema de iluminación de emergencia, en instalaciones sanitarias y vías, y luz permanente además en instalaciones comunes.
- Tomas de corriente en plaza, con indicación de la tensión.
- Las plazas para caravanas deben tener un mínimo de 50m²., y proporcionar acceso a toma eléctrica, toma de agua y alcantarillado
- La existencia de puntos de servicio por cada 30 plazas, compuestos por sistemas de
 - drenaje de aguas residuales,
 - vaciado de aguas grises y negras, y lavadero químico,
 - suministro de agua potable y
 - punto de eliminación de residuos sólidos.
- Estancia máxima de 72 horas.
- Posibilidad de integración en los acampamentos turísticos

EXISTEN ALGUNOS ELEMENTOS PROPIOS DE LA NORMATIVA CAMPISTA QUE QUEDAN EXCLUIDOS DE LA NORMATIVA PARA EL SUBTIPO DE ÁREA CARAVANISTA, Y QUE A SU VEZ LA DIFERENCIAN DE LA NORMATIVA NAVARRA ACTUAL. SON:

- No se requiere un servicio de vigilancia.
- No se explicita la exigencia de un servicio de limpieza diario de las instalaciones, como sí se hace con los campings.
- No se explicita la exigencia de un servicio de recogida de basuras. Difiere en la dimensión de los puntos de recogida de basuras, mucho más regulado para los acampamentos genéricos.
- No se exige un equipamiento de primeros auxilios.
- No se prevén instalaciones sanitarias, duchas o WCs.
- No se prevén instalaciones para el lavado de ropa.
- A excepción de la recepción, están exentas de la necesidad de instalaciones comunes: áreas de juego infantil, café bar, mercados, instalaciones deportivas para adultos, o salas comunes de ocio.
- No prevén la posibilidad de otros alojamientos en el recinto, como sí lo está para los acampamentos genéricos.
- No existe una limitación del área de parcelas, en relación con otro tipo de actividades, como sí existe para los acampamentos turísticos genéricos.

En resumen

1. Parte de un esquema de integración de las instalaciones en un modelo de alojamiento turístico. En consecuencia:

- Impide el uso de las vías urbanas o interurbanas para el aparcamiento y la pernocta.
- Asimila las Áreas de servicio a las caravanas a una tipología de Área de acampamento, con todas las consecuencias de habilitación y requisitos.
- Pueden constituirse como áreas aledañas a campings, o establecerse por separado.

2. Rebaja la definición de los servicios y requisitos exigidos a los acampamentos:

- Requiere de instalaciones similares a los campings, pero con una adaptación a mínimos, como lo es la posibilidad de una recepción automática, exención en la necesidad de instalaciones comunes, una menor exigencia en aspectos como la limpieza, o su carencia total en lo relativo a la vigilancia del recinto, botiquín e instalaciones sanitarias.
- La ordenanza no explica suficientemente en qué consiste esa adaptación a las características particulares de una instalación para caravanas. La reglamentación tiende a definir los servicios exigidos dentro de un esquema común al referido las áreas de acampamento, pero citando la posibilidad de “*as necessárias adaptações*” a la actividad específica en las exigencias comunes no excluidas.

7.3.- Francia

La tradición jurídica francesa es centralizadora. Este es el nivel en el que se da la ordenación de la actividad caravanista, con un nivel local con una gran capacidad de decisión, aplicación y ejecución de algunas de estas normativas.

Lo característico del caso francés es que la ordenación de la actividad itinerante se **da fuera del marco de ordenación del alojamiento turístico**, al igual que sucede en Gran Bretaña, y al contrario de lo que sucede en Portugal y de los intentos de ordenación de la mayor parte de las autonomías españolas.

Ciertamente, Francia cuenta con una ordenación del alojamiento turístico que considera el acampamento y otras infraestructuras similares. En concreto, esta ordenación turística distingue los hoteles, los apartamentos turísticos, las villas vacacionales, por un lado, y en lo que atañe al posible uso por las caravanas y otros vehículos similares, **los campings y los parques de ocio residencial**, en los que las caravanas-remolque pueden establecerse para estancias de larga duración, superior a un mes.

Pero el turismo itinerante, y los puntos de parada, regulados o espontáneos, no se ven afectados de ninguna manera por esta regulación.

El ordenamiento de la actividad caravanista se da a través del [Código de Circulación](#), y en particular su [sección 2](#) de prohibición de estacionamiento abusivo o lugares peligrosos, el [Código de Urbanismo](#), que en su [Capítulo 3](#) se refiere específicamente al estacionamiento de caravanas, y la ordenación territorial y el [Código medioambiental](#).

Esta separación de la ordenación turística tiene consecuencias importantes, al igual que hemos visto en otros países: los vehículos-vivienda son considerados como otro vehículo, y considerado en su habilitación para su aparcamiento en función, principalmente, de su afección urbanística y medioambiental: ruidos, saturación del tráfico, ocupación de los espacios de aparcamiento locales, invasión del espacio urbano, afecciones medioambientales u ocupación de espacios protegidos.

Y los poseedores de espacios privados, o públicos, que quieran permitir la parada de las caravanas o la habilitación de servicios para ellos, pueden hacerlo, con algunas condiciones que derivan del control y administración local.

A este efecto, las municipalidades cuentan con herramientas legales para para evitar estos problemas, pero no pueden apartar los vehículos vivienda sin contar con áreas específicas alternativas donde derivar éstas para la pernocta de sus ocupantes, en tanto que no incumplan alguna de las consideraciones citadas con anterioridad, con amplias prerrogativas entre alcaldes y prefectos para interpretar que se están produciendo abusos, o saltando las normativas en función de criterios de circulación, afección urbana o medioambiental.

7.3.1.- La posibilidad de parada en la vía

La posibilidad de parada para la pernoctación en la vía pública está ampliamente permitida, pero con limitaciones importantes medioambientales, urbanas y locales, en algunos casos a la interpretación de las autoridades municipales o mancomunadas.

En función de la ordenación territorial y medioambiental

Los códigos de ordenación territorial y medioambiental prohíben el estacionamiento en determinados puntos, como son:

- En la orilla de la mar.
- En las proximidades de lugares clasificados o registrados.
- En zonas de protección de monumentos históricos del patrimonio arquitectónico y urbano
- En el corazón de las reservas naturales y en los perímetros de protección de los puntos de agua para consumo (200 metros)
- En aquellas zonas fijadas por decretos de los ayuntamientos. Estos puntos deben ser señalizados en sus puntos de acceso, además de notificadas como publicación en el ayuntamiento.

En función del código de circulación

Las autocaravanas pertenecen el tipo de vehículos M1, como la mayor parte de los vehículos privados. Por tanto, pueden, en principio, aparcar sin limitaciones, y hacer uso de sus funcionalidades, en tanto que son vehículos habilitados y reconocidos para la pernoctación. No obstante, su uso tiene limitaciones, derivadas, como en España, de la determinación de su uso como estacionamiento, o como acampada. Este último está prohibido, y se da en el caso de:

- Uso de extensibles, como toldos, ventanas u otros artilugios que invadan la vía pública.
- Mobiliario, mesas, sillas u otros artefactos en la vía.
- Realización de ruidos y otras alteraciones sonoras.
- Vertidos de cualquier tipo.
- Por decreto municipal, por el que se regulen las afecciones al tráfico y urbanas, por molestias y riesgos comprobados, con especificación de vehículos afectados, y no dirigidos específicamente a caravanas, sino a cualquier vehículo que promueva la tipología de molestias que se pretende regular.

El nivel de prohibición depende por tanto en gran medida de la decisión municipal en relación con el nivel de regulación deseado en su aparcamiento.

7.3.2.- La posibilidad de parada en establecimientos

La posibilidad de estacionamiento en establecimientos concretos complementa los códigos anteriores con el código urbano.

En función del código urbano

El código urbano prevé la posibilidad tanto de camping y/o estacionamiento en terrenos privados.

- PARCELAS PARTICULARES: Un individuo puede acampar una parcela privada, con consentimiento del propietario, y no más de tres meses al año (consecutivos o no) y de acuerdo con el documento urbanístico local.
- Estas parcelas pueden ser utilizadas para el almacenamiento entre usos, o, bajo licencia municipal con permiso de construcción, permitir un uso indefinido del lugar como vivienda.

Además, existen dos modalidades más pensadas para el turismo itinerante.

- ÁREAS DE SERVICIO: consiste en un área pensada únicamente para el vaciado de aguas negras y grises, y para la toma de agua potable y no potable.
- ÁREA DE RECEPCIÓN O DE ESTACIONAMIENTO: Un área de recepción o estacionamiento está destinada a recibir turistas al aire libre durante un período de entre 24 y 48 horas. Gratuito o de pago, está cerca de un área de servicio. En la actualidad no tiene existencia legal: desde el punto de vista regulatorio, es un estacionamiento que puede ser utilizado por todos los vehículos, con ciertos límites. De hecho, a menudo se rechaza una caravana-remolque en un área de estacionamiento debido a la longitud de su acoplamiento (mayor que las parcelas).

La FFCC (Federation des Campeurs, Caravaniers et Camping-Caristes) parece estar buscando incluir la definición de área de estacionamiento en el Código de Urbanismo, además de su unificación con las áreas de servicio. Además, puso en marcha su servicio CACC, para Conseil Accueil Camping-car, para ayudar a los ayuntamientos y autoridades locales a optimizar la acogida de los conductores de autocaravanas en su territorio.

En lo que respecta a la **OFERTA RESULTANTE** de esta reglamentación, es relevante:

1. la aparición de **establecimientos empresariales rurales privados**, como viñedos y granjas, que dan servicio, bajo condiciones privadas de servicio, a los turistas itinerantes. Son más de 10.000 establecimientos agrupados en France Passion. Estos establecimientos ofrecen además una oferta turística propia, relacionada con la actividad, lo que permite que el estacionamiento y pernoctación sean gratuitas.
2. La aparición de una **red de viviendas con jardín** que lo ofrece para el estacionamiento y pernoctación de caravanas, autocaravanas y campers, agrupados en plataformas como HomeCamper. Esta red no se limita a Francia, sino que se extiende a todos los países europeos que permiten opciones similares, de acuerdo con sus normativas. Pueden ser de pago, obedecer a modelos de intercambio, o ser gratuitas.

3. La existencia de una **red Áreas de servicio y de Áreas de Estacionamiento y Pernocta**, en principio incompatibles entre ellas, pero con cierta ligazón espacial. Áreas en las que los municipios pueden tener un papel importante en su promoción y gestión, y parecen estar asesorados en ocasiones por las asociaciones y federaciones caravanistas.

EN RESUMEN

Desde una ordenación ligada a la circulación, el urbanismo y el medio ambiente, el caso francés aporta múltiples posibilidades de parada y pernocta, tanto salvaje -siempre que no haya acampada y bajo condiciones urbanísticas y circulatorias que pueden limitarla al máximo en función de la localidad-, como en establecimientos al uso, variados en formatos, gestores-tipo y profundidad de los servicios.

El elemento principal consiste en la posibilidad de establecer áreas definidas a mínimos en términos de servicios e inversión inicial, con apenas los servicios básicos de recambio de aguas y parcela -si bien no están unificadas aún las áreas de pernocta con ellas. Algo que se espera pueda suceder.

Los campings, con otro nivel de exigencia administrativa -planes, permisos, infraestructuras- siguen una regulación diferente, como alojamiento turístico. No son comparables, y se perfilan como un modelo de negocio diferente, aunque a veces compartan clientes que en ese momento puedan buscar otros servicios -más familiares, de larga duración, de descanso, etc.-, en un mismo viaje o en un viaje diferente.

Granjas, viñedos, jardines, la vía pública bajo criterios estrictos, o áreas específicas de pernoctación apoyadas por áreas específicas de servicio, constituyen esa oferta amplia, en términos de diversificación, pero también de tamaño de la trama, que desarrollan el modelo de negocio del turismo itinerante en Francia.

7.4.- Alemania

Alemania, con sus 3.000 campings y 3.500 plazas de aparcamientos de autocaravanas¹⁴, constituye uno de los países más comprometidos con el turismo Itinerante. Estas áreas dan servicio a un parque de más de 1,2 millones de caravanas y vehículos itinerantes, de las cuales más de 500.000 se consideran activas, tras la que se sitúa una poderosa industria fabricante de vehículos-vivienda de más de 70 empresas que impulsa el desarrollo de la actividad y empuja hacia una regulación posibilitadora. De hecho, las ventas del sector ascendían a más 11 mil millones de euros y el nivel de exportaciones se situaba en torno a los 1,9 mil millones¹⁵.

Además, este dinamismo parece no haber tocado techo. El crecimiento en las matriculaciones parece constante, con 70.000 en 2018, y una cifra récord de 9.600 en junio de 2020¹⁶, al albor de una pandemia de Covid que parece estar impulsando las modalidades turísticas en ruta y relativamente autosuficientes, y que puede observarse, por ejemplo, en la presencia entre la publicidad proyectada en diferentes medios audiovisuales del país.

7.4.1.- Modelo de ordenación

El modelo de ordenación para el turismo itinerante no se encuentra totalmente definido. Puede hablarse, como en el caso español, de una disociación entre tendencias normativas, con un logro de estabilidad en la actividad fundamentada en las normas que la posibilitan, frente a las que la limitan.

Es decir, en un principio el modelo configura el acampamento turístico como el punto central para la actividad caravanista, bajo un modelo directriz que remite a la legislación turística en la definición de los requisitos para las áreas, Sin embargo, la realidad dista mucho de esta disposición. Tanto en las posibilidades de aparcamiento y pernoctación para el y la turista itinerante, como en lo referente al diseño y promoción de áreas de descanso y servicio que no son campings ni se atienen a la regulación de éstos.

En concreto, la legislación sobre la que se apoya el modelo huye de la turística y se fundamenta en:

- ➔ **La planificación urbana.** El ordenamiento de la actividad de campings y espacios para caravanismo en el estado federal se establece a través de reglamentación nacional de planificación urbana ([Baunutzungsverordnung BauNVO](#))

¹⁴Caravaning Industrie Verband e.V <https://www.civd.de/news/rahmenbedingungen-verbessern-und-potenziale-ausschoepfen-caravaning-branche-formuliert-klare-forderungen-an-politik/>

¹⁵ Caravaning Industrie Verband e.V <https://www.civd.de/artikel/caravaning-branche-sucht-fachkraefte/>

¹⁶ Caravaning Industrie Verband e.V

- **La regulación del tráfico y circulación.** La actividad itinerante queda regulada a través del ámbito de circulación, a través de [Ley de tráfico por carretera \(StVG\)](#), el [Reglamento de tráfico por carretera \(StVO\)](#) y el [Reglamento de licencias de tráfico por carretera \(StVZO\)](#), este último de aplicación para las empresas fabricantes y sus estándares de fabricación.
- **La regulación del territorio y medio ambiente.** A través de la [Ley Federal de Conservación de la Naturaleza](#).

En Alemania el estacionamiento de autocaravana queda regulado de una forma muy abierta y a priori “simple” al establecer la posibilidad de aparcar en cualquier lugar, donde no esté expresamente prohibido, durante un máximo de 2 semanas de estacionamiento en vías públicas o aparcamientos.

En todo caso debe destacarse que no se suele permitir...

- Estacionar en áreas urbanas, en áreas residenciales y recreativas de 10 p.m a 6 a.m. en domingos y festivos salvo autorización expresa
- No se pueden bloquear tapas de alcantarillas u otros cierres
- No se permite estacionamiento sobre acera para vehículos con peso superior a las 2,8 toneladas (peso que sobrepasan las autocaravanas).

Aparcamiento, como sucede en España, difiere ampliamente del concepto de acampamento. Del mismo modo, de la definición y alcance de cada uno de estos términos devienen las posibilidades del y de la turista itinerante para el uso del espacio público, o privado para su uso como punto de descanso.

Tanto la normativa urbana como la normativa de circulación parecen en primera instancia acotar las opciones para realizar un estacionamiento con pernoctación. La normativa urbana dice así:

“Se permiten campamentos y tiendas de campaña en las áreas de campamento”

...de lo que se puede deducir que solo se permite la pernoctación en áreas preparadas e, incluso, únicamente en acampamentos turísticos. La normativa de tráfico considera al tiempo que toda pernoctación dentro de un vehículo es considerada acampada.

Sin embargo, **la misma normativa de tráfico prevé que el descanso dentro del vehículo-vivienda** pueda darse que se utilice para “recuperar la aptitud para la conducción” según el legislador, este descanso podría prolongarse **hasta un máximo de 10 horas** -por lo que en la práctica estaría de hecho permitido “pasar la noche” en una autocaravana o caravana en un estacionamiento público (circunstancia que se produce asimismo en Bélgica, Dinamarca e Italia¹⁷).

Como sucede en España, esta posibilidad no permite la utilización de extensibles, ni ninguna acción que pueda ser considerada una afección física o sonora sobre el medio ambiente, urbanismo, convivencia o tráfico.

¹⁷ <https://www.bergfreunde.de/basislager/wohnmobil-camper-wildcampen>

7.4.2.- Modelo de aplicación de la ordenación

La normativa de planificación urbana, con su expectativa de pernoctación en camping, digamos “indiferenciada”, no se corresponde con la práctica, y, de hecho, supone que una gran proporción de los espacios de estacionamiento de Autocaravanas establecidos oficialmente por los municipios y por parte de las empresas de la industria del turismo serían clasificados como ilegales.

En el año 2017, en el marco de actualización de normas de planificación subsidiarias se abrió el debate de cómo contrarrestar esta situación a través de una modificación en la normativa del camping con el objetivo de asegurar la oferta ya existente, y depurar la práctica de concesión de nuevas licencias.

Un proceso que se advierte complejo en términos de planificación y de cálculo. En todo caso, cabe destacar la existencia en diferentes puntos de la geografía alemana de puntos o plazas de aparcamiento, que han logrado resolver con éxito esta situación, a través de regulación de usos especiales o bajo otras fórmulas normativas, incluso, sin llegar a recurrir a la normativa de planificación urbana.

- La plaza de aparcamiento de autocaravanas en Kitzingen am Main (Bayern)
- La plaza de aparcamiento en Bad Überkinder (Baden-Württemberg)
- La plaza de aparcamiento en el municipio de Zetel Am Markthamm
- Parcelas habilitadas en campos de golf y baños termales

En este contexto, desde el sector se establecen diferentes categorías de lugares de estacionamiento/aparcamiento de menos a más nivel de prestaciones. Así, atendiendo a las diferentes MOTIVACIONES de la demanda, cabría diferenciar los siguientes 4 tipos de espacios:

a) **Basic-Platz:** para pernoctación única, normalmente sin infraestructura.

b) **Standard-Platz:** en vía pública con infraestructura “intermedia”, que estable un tiempo limitado de 1 a 3 días; muchas veces conectadas a espacios que ofrecen una experiencia turística tales como: Bodegas, Cascos Históricos, Baños termales, Parques de atracciones, etc.

- WHV Fliegerdeich (Standardplatz): cuenta con 40 plazas; sin infraestructura; sobre aparcamiento público; uso especial para autocaravanas.
- Leer, Auf der Bleiche (Standardplatz): cuenta con 20 plazas, infraestructura “intermedia” sobre aparcamiento público; uso especial para autocaravanas.
- ElsflethHafen (Standardplatz): cuenta con 30 plazas, con infraestructura; sobre aparcamiento público/puerto; uso especial para autocaravanas.
- Zetel, Markthamm (Standardplatz): cuenta con 20 plazas; infraestructura “intermedia”; uso especial para autocaravanas.

c) **Premiumplatz:** espacios con alto nivel de prestación de servicios, como son los casos de Wangerland Grosses Meer, Aachen o Füssen.

Estos así denominados “Stellplätze” cuentan plazas de aparcamiento con

- Señalización especial que indica que se permiten pernoctaciones en la autocaravana orientados a una estancia corta de 2 – 3 noche;
- Suelen estar abiertas las 24 horas del día normalmente y
- Ofrecen servicios muy variables desde nivel básico de instalaciones sanitarias a servicios ofrecidos en camping;
- El precio medio resulta más económico que camping de alrededor los 11 euros (para 2 personas en temporada alta) y muchos son gratuitos.
- Estas plazas de aparcamiento son ofrecidas por el municipio o por particulares.

d) **Campingsplatz:** orientado a unas vacaciones “relajantes” que duran varios días con un aspecto clásico de camping, o un anexo a ellos.

Es decir, al menos tres tipologías de áreas de servicio y pernoctación adolecen de falta de reglamentación adecuada, requiriendo soporte jurídico, gestión del control de las emisiones, gestión de las ubicaciones, peritajes y controles de ruidos o planes de drenaje o acontecimientos medioambientales.

7.4.3.- Orientación del debate y la construcción normativa

En el marco de este debate se plantean las siguientes alternativas¹⁸:

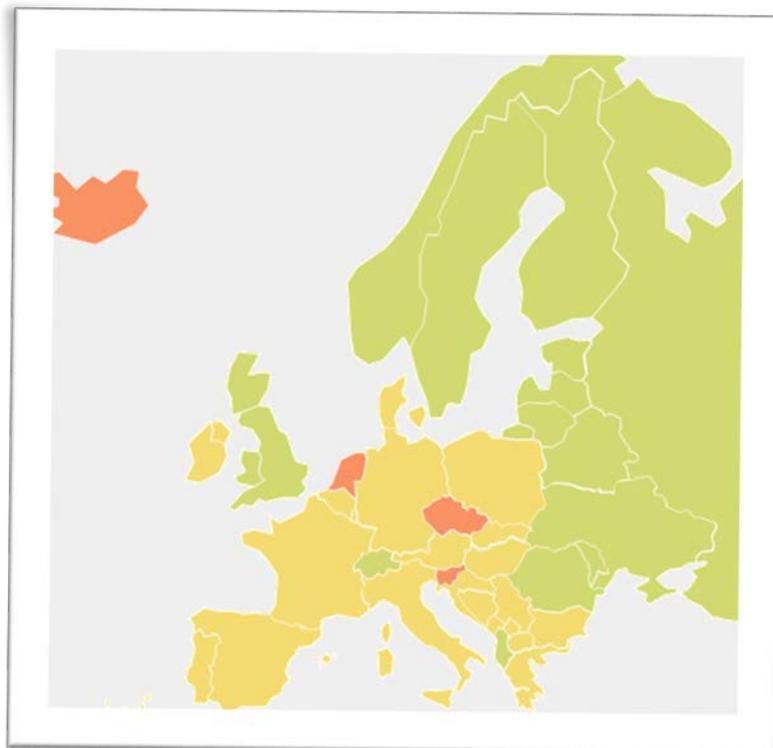
- **Espacios básicos o espacios de tránsito:** con hasta 30 plazas de estacionamiento; delimitación a una única pernoctación en vía pública marcada con señalización.
- **Espacios estándar**, en concreto, espacios de corta estancia: con hasta 30 plazas de estacionamiento; máximo de 3 noches sobre vía pública tendrán que ser permitidos a través de ordenanzas municipales de uso especial.
- **Espacios de expansión de otros modelos de negocio:** ilustrativamente Bodegas, marketing directo ...con hasta 15 plazas de aparcamiento y delimitación de 3 noches. Definidos como instalaciones secundarias al servicio de un uso principal.

¹⁸ Caravan Salon Dusseldorf Marzo 2019; Foro de regulación de estacionamiento de Caravanas ADAC+ Caravaning Industrie Verband e.V.

En este sentido, desde la propia industria se dan iniciativas “pioneras” orientadas a promover junto con diferentes instituciones y comunidades, la creación de nuevas plazas de aparcamiento en el conjunto del país. Es el caso de la iniciativa privada promovida¹⁹ por el fabricante Dethleffs que desde el Bundesland de Baviera está llevando a cabo una importante iniciativa a nivel nacional para la creación de nuevas plazas de aparcamiento en granjas vacacionales a través de un grupo de trabajo que a nivel federal representa los intereses de 3.500 proveedores de turismo rural

- **Caravanas en Puertos**²⁰: infraestructura y regulación a través de normativa especial en el marco de los planes de urbanismo, utilizando para ello la autonomía regulatoria de estos espacios.
- **Campings**: infraestructura y regulación a través de normativa especial en el marco de los planes de urbanismo.

Nivel de restricción en la acampada libre en Europa, de acuerdo con el punto de vista del turista itinerante²¹



¹⁹ Asociación sector agrario Baviera

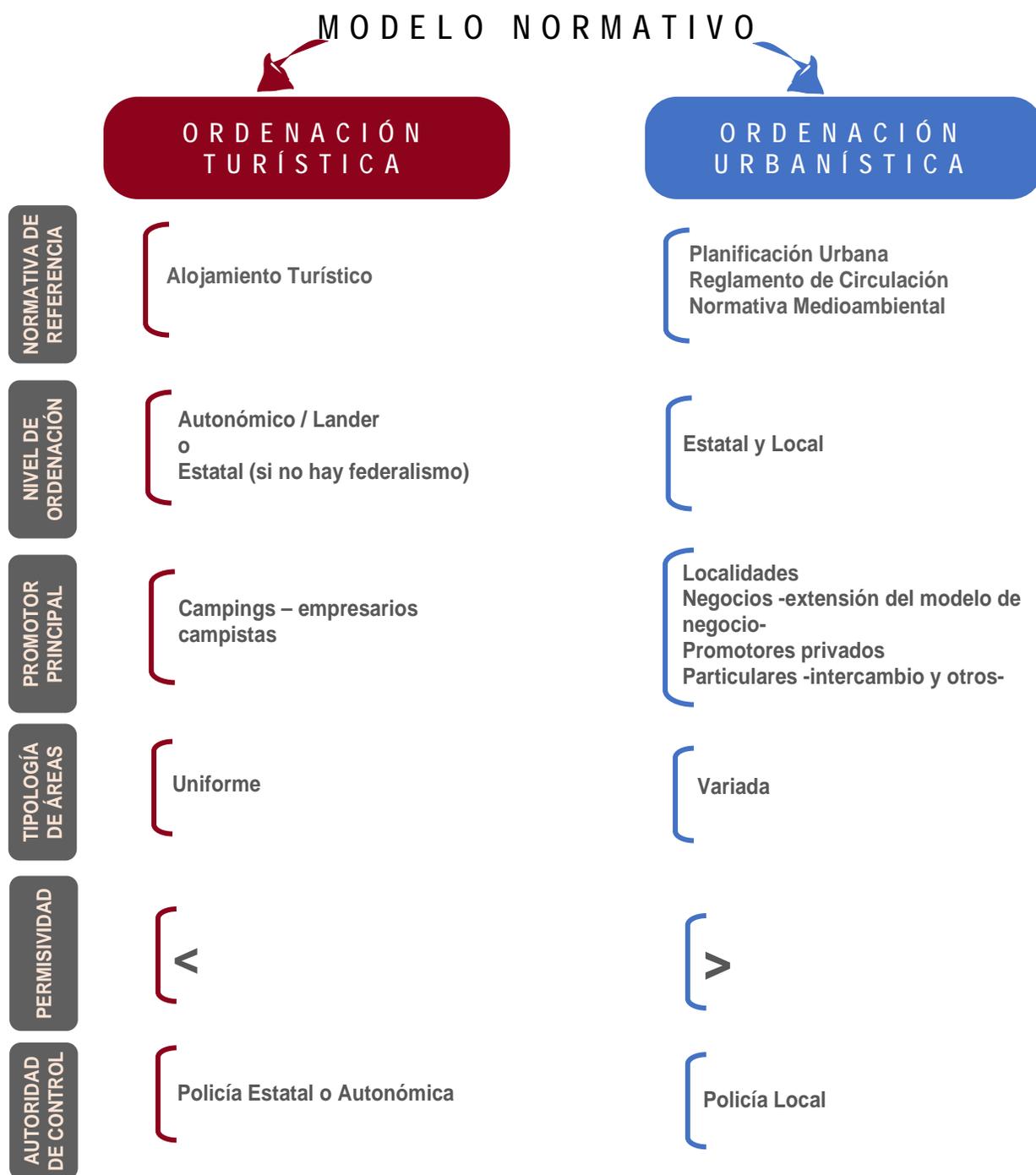
²⁰ Foro de regulación de estacionamiento de Caravanas ADAC+ Caravanning Industrie Verband e.V.

²¹ Caravanya. Acampada libre en Europa. <https://www.caravanya.com/es/acampada-libre-en-europa/acampada-libre-con-camper-en-portugal/> Entiéndase el concepto caravana en su definición amplia: caravanas-remolque, autocaravanas y campers.

	GRAN BRETAÑA	FRANCIA	ALEMANIA	PORTUGAL
LEGISLACIÓN TIPO BASE	Estatal. Gestión de la actividad itinerante. Planificación Urbana	Código de circulación Código de ordenación territorial Código de urbanismo Código medioambiental Reg. de alojamiento turístico	Normativa de tráfico Planificación urbana Normativa de medio ambiente	Legislación de alojamiento turístico
REQUISITOS PARA ÁREAS	Dos tipos: 1.- Áreas campistas con necesidad de licencia y permiso de obras. Asimiladas a campings, pero con adaptación a mínimos cuando su tamaño (plazas) es pequeño. 2.- Áreas sin necesidad de licencia. Adaptación a mínimos, según decisión de ofertante.	Dos tipos: 1.- Campings y parques de ocio residencial siguen la legislación por alojamiento. 2.- Áreas de servicio, pernocta, o privadas siguen el resto de legislación, y no se ven afectados por la prevista para campings y loisirs.	La normativa actual dirige la pernoctación a acampamentos turísticos. La práctica fuera de ellos está semi-admitida: 1.- Como descanso de larga duración durante la conducción. 2.- En puntos privados. 3.- En áreas promovidas localmente.	Similares a los acampamentos turísticos (campings), pero con requisitos rebajados en algunos aspectos: vigilancia, limpieza, primeros auxilios, instalaciones sanitarias, instalaciones comunes y de ocio. No se prevé la posibilidad de compatibilizar con otras instalaciones de alojamiento
AUTORIDAD DE CONTROL	Local	Local	Local	Estatal. Guardia Republicana.
GRADO DE ASIMILACIÓN A CAMPINGS	Lo son las áreas con necesidad de licencia, pero las áreas de escaso tamaño no necesitan ofrecer muchos de los servicios.	La oferta incluye campings y Loisirs para estancias largas. Se dirigen a los mismos clientes con otros modelos de negocio	La oferta práctica diverge, siendo éstos una de las modalidades posibles como punto de parada.	Elevada. Exigencias similares en planificación, cumplimiento de normativas, permisos y algunas instalaciones.
OFERTA A MÍNIMOS PÚBLICA	Las autoridades locales están legitimadas a promover y gestionar áreas, según su definición de la oferta, a mínimos	Municipios habilitados. Áreas de Servicio (intercambio de aguas) y áreas de pernocta. Actualmente no están asociadas.	Las autoridades locales promueven en la práctica áreas de parada ad-hoc, según sus ordenaciones	No. Integrada en la legislación campista, sección de áreas de acampada de caravanas y autocaravanas.
OFERTA A MÍNIMOS PRIVADA	Asociaciones y otras organizaciones están legitimadas a promover, gestionar o controlar a otros promotores, con áreas sin necesidad de licencia.	Granjas, empresas agrícolas o particulares pueden ofrecer sus espacios, normalmente sobre un modelo de negocio basado en terceros servicios o en intercambios	Propietarios privados están legitimados para permitir el uso de sus terrenos. Negocios agrícolas y de otro tipo habilitan áreas como extensión de la línea de negocio.	No. Integrada en la legislación campista, sección de áreas de acampada de caravanas y autocaravanas.
PARADA SALVAJE	Sí. La ley permite paradas en determinados lugares, con un máximo de dos noches, y una ocupación total del punto limitada anualmente.	Sí, bajo decisión de la autoridad local por su afección al tráfico, urbana o medioambiental	No está permitida en la norma, pero sí aceptada, en función de la normativa de tráfico y ordenación local, y bajo cumplimiento de ciertas condiciones.	No.

8.- CONCLUSIONES

Los modelos de ordenación del turismo itinerante tienden a dividirse en dos grandes grupos: los modelos basados en la ordenación turística y aquellos basados en la ordenación territorial.



Como decimos, los modelos estudiados pueden dividirse en dos: los que se apoyan en **1) la legislación concerniente al alojamiento turístico**, y los que se apoyan en **2) la planificación urbana y las normativas de circulación, disposición del territorio y el daño al medio ambiente**.

1) Los primeros tienden a equiparar las áreas de servicio para el turismo itinerante a los establecimientos de acampamento turístico y todas sus regulaciones, necesidades de regulación e instalaciones requeridas de servicio, control y seguridad.

2) Los segundos permiten una amplia variedad en las propuestas al turista itinerante: desde localizaciones con apenas servicios, pensadas principalmente para pernoctar, hasta modalidades premium, campings, o anexos a estos, pasando por una gama de posibilidades más acorde con las diferentes posibilidades de actuación privada -extensiones del modelo de negocio, intercambios, promociones de asociaciones y otros-. También es el más adecuado para la ordenación municipal

La perspectiva de la industria campista no puede ser ignorada. Y es acorde a una demanda de servicios premium, de amplio espectro, desarrollable en paralelo al sector del camping, y en sus mismas condiciones. En ocasiones aprovechando sus instalaciones.

La demanda caravanista parece dar espacio tanto a la utilización de los acampamentos actuales, como a la habilitación de áreas de servicios premium a turistas itinerantes, tanto para nichos de ellos que las tendrán como referencia de parada como para su uso generalizado, pero en momentos y situaciones puntuales.

El punto de vista de la clientela potencial, del turista itinerante, parece también importante para el éxito de las políticas y normativas que se redacten. Desde las asociaciones de caravanistas también parece darse una petición de regulación de la actividad, pero además de los servicios premium, visualizan una trama de áreas que incluye otras con servicios a mínimos básicos y/o con ciertos complementos que tienen que ver con la calidad de la experiencia, no de instalaciones pensadas para las estancias largas o la socialización.

*El marco de regulación debería ser capaz de tener en cuenta esta multiplicidad de tipos de áreas -premium, básicas, privadas y públicas-, para cumplir con las expectativas y necesidades específicas del colectivo: **Cantidad y calidad de los servicios, limitaciones de tiempo, precio, cercanía a los núcleos a visitar y alternativas de transporte**, entre otros, son elementos que quieren incorporar a las normativas y con los que buscan huir del modelo clásico de camping como entorno de parada natural de la autocaravana.*

Desde el punto de vista empresarial parecería posible, tal como sucede en otros países, que entren en juego una variedad de intereses: desde la ampliación de modelos de negocio de establecimientos agrícolas y viñedos, u otros, con pago directo o indirecto de los servicios, a la entrada de organizaciones interesadas, como las caravanistas, en la gestión, la participación de particulares en el modelo, o la posibilidad de que los organismos locales se apoyen en la iniciativa privada para solucionar sus intereses y problemas.

El y la turista itinerante también parece querer un modelo de alto rendimiento de servicios. Quedaría por determinar, eso sí, la capacidad de atracción dentro de cada viaje por parte de las áreas premium, la distribución por viaje de los diferentes tipos de áreas, de manera que las inversiones puedan ser escalables a las diferentes recurrencias de las diferentes necesidades.

El modelo elegido por Navarra es intermedio: no atiende a los estilos de viaje de los caravanistas y sus necesidades asociadas y, en su exigencia de una profundidad de servicios, es discutible la rentabilidad en sus términos para los operadores privados, ni su adecuación para los entes locales.

1. Por un lado, un turista que no busca (siempre) toda la gana de servicios, ni quiere convivir (siempre) en un ambiente de Camping. Que quiere servicios específicos, y a partir de ahí poder comportarse como cualquier turista, cualquiera que sea la tipología de alojamiento utilizado.
 - No está claro que busquen la vida de Camping (interno, socialización, aislamiento, algunos servicios, alojamiento urbano). Más bien al contrario
 - Su necesidad está acotada por sus *Obligaciones*: aguas, electricidad, espacio básico.
 - Podrían necesitar más libertad con los días máximos establecidos, en función de las motivaciones de la estancia.
 - Buscan servicios urbanos: hostelería, comercio, actividades, cultura, de nuevo alejados del turismo de Camping.
 - Buscan tranquilidad y paisaje (o mejor, un entorno agradable de parada)

"que todas las parcelas tengan toma eléctrica, y bloques sanitarios por cada 20 parcelas, un fregadero por cada 30 parcelas, zona de Wifi e incluso una zona recreativa con mesas y bancos. Se trata de unas instalaciones que, si bien pueden ser útiles, consideramos una exigencia excesiva pues, en muchos casos, se trata de elementos de los que ya disponemos en nuestros propios vehículos, y que acercan demasiado el modelo del área que proponen al de cualquier establecimiento de camping²²"

²² On Road Magazine. Nueva regulación de las áreas de autocaravana en Andalucía

2. Por su parte, las entidades locales han optado también por soslayar la legislación, dado que no se adapta a sus intereses, que son:

- Ordenación de tráfico.
- Ordenación de espacios, vida urbana, negocios y civismo.
- Dar respuesta a la necesidad de atracción del turismo.

Esta triada de objetivos es la que ha llevado a los municipios al fomento de una oferta a mínimos, obviando la normativa navarra actual. Una oferta que sirva de gancho de atracción del turista y sea al tiempo disuasoria de una ocupación impositiva del territorio.

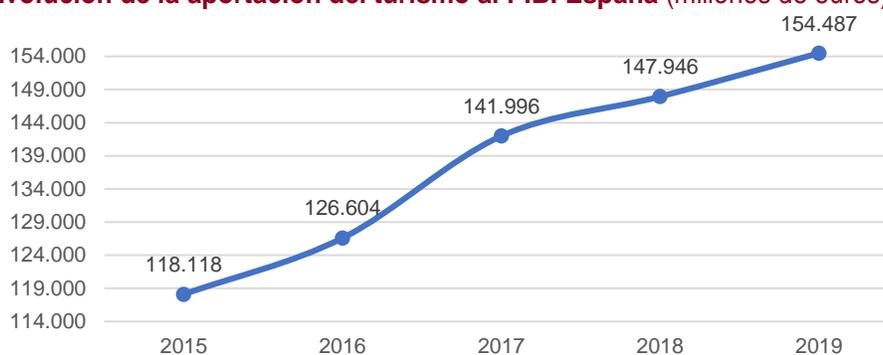
Aún en su variedad de propuestas locales, más o menos disuasorias y excluyentes en la ocupación del uso del entramado urbana, la aparición de estas áreas responde a la necesidad de composición de una trama de rasgos variados en su diferente profundidad de oferta de servicios -junto con los campings- de áreas de parada.

Como hemos visto, no serían las únicas posibles: diferentes profundidades de servicios, extensión de otros modelos de negocio, participación de asociaciones caravanistas en la composición del modelo, o participación de particulares bajo modelos de intercambio de terrenos, de invitación o cualquier otro, podrían formar parte de la definición de la trama de áreas para el y la turista itinerante.

ANEXO 1. APROXIMACIÓN TENTATIVA AL IMPACTO ECONÓMICO DEL TURISMO ITINERANTE

No es ningún secreto que el turismo supone una de las industrias punteras en España. Supone un valor de 154.487 millones de euros -un 12,4% del PIB y un 2,9% del empleo- en 2019²³, además de una evolución rápida y creciente. Buena parte de este valor se asocia a la modalidad de sol y playa instalada en todo el arco mediterráneo y las Islas Canarias.

Evolución de la aportación del turismo al PIB. España (millones de euros).



Fuente: INE. Cuenta satélite del turismo en España-

Sin embargo, en la última década, el incremento viene apoyado en una diversidad cada vez mayor de modalidades turísticas, que también diversifican los puntos de destino. Cuando hablamos de diversificación de modalidades nos referimos en buena medida a las motivaciones principales, pero también a las modalidades de alojamiento, en muchas ocasiones asociadas a las motivaciones, por cuanto constituyen una plataforma de posibilitación de la actividad.

En este contexto debe entenderse el turismo itinerante. Como una modalidad mixta entre alojamiento y transporte que posibilita, quizás como ninguna otra, el ejercicio de la modalidad de turismo en ruta y la expansión de la demanda en destinos que hasta ahora no han sido grandes receptores de turistas. Es un turismo que conjuga en sí mismo diversos objetivos: naturaleza, ciudad, cultura, sol y playa, montaña, espectáculos, camping o familia, con el componente de la movilidad y el conocimiento de puntos amplios de la geografía elegida, y que por tanto expande la base de destinos potenciales.

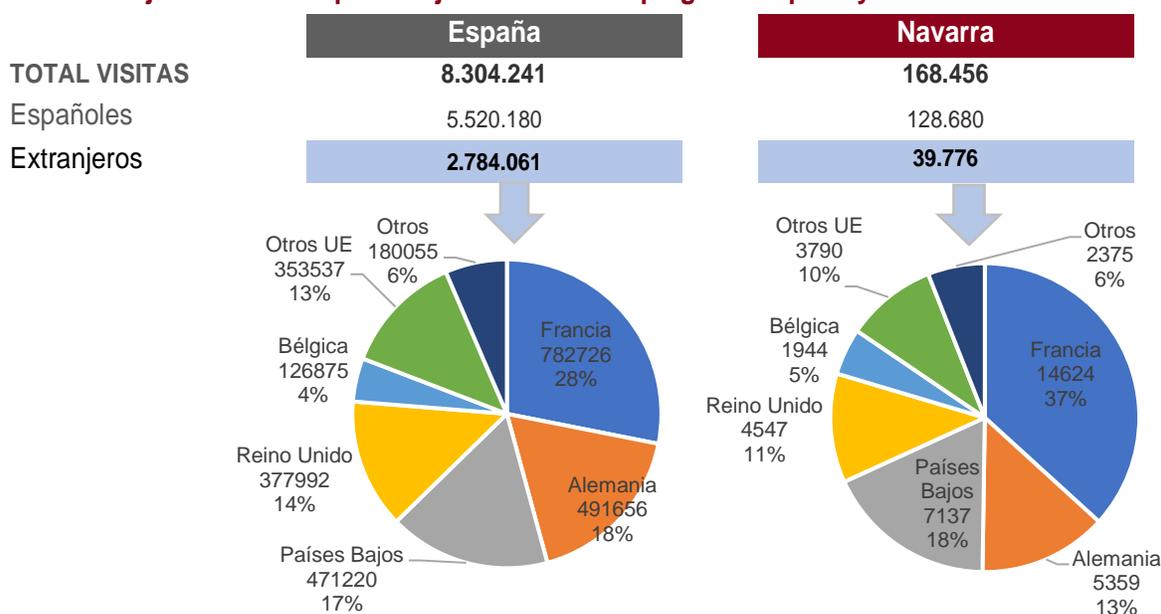
²³ INE. Cuenta satélite del turismo de España.

<https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t35/p011/rev19/serie/I0/&file=03001.px#!tabs-tabla>

No obstante, tal como se ha podido observar en las cifras ofrecidas de caravanistas por país (pag.32), el turismo de caravana no ha estado fuertemente implantado en España. Decimos no ha estado, porque todo parece señalar, como veremos en los puntos siguientes, que la expansión de esta forma de turismo comienza a alcanzar una velocidad de crucero en el país. Navarra, y sobre todo sus cuencas y valles más allá de Pamplona, parecen estar beneficiándose de esta expansión.

No existen datos específicos del impacto económico del turismo itinerante. Sabemos, eso sí, que el turismo de camping recibe un importante contingente de turistas extranjeros y españoles.

Viajeros entrados para alojamiento en campings en España y Navarra. 2019.



Fuente: INE. Encuesta de ocupación en Campings 2019.

Pero esta aproximación no es específica, dado que incluye diferentes modalidades que no implican el uso de un vehículo-vivienda, ni tampoco acogen toda la movilidad, paradas e impactos locales de estos vehículos-vivienda. Con todo, resulta conveniente para trasladar una aproximación al marco.

Por esta razón, aquí vamos a realizaremos un acercamiento partiendo de los datos e impactos globales localizados, y trasladándolos al contexto español y navarro aplicando un factor de corrección en función de los parques móviles existentes²⁴.

²⁴ La metodología adoptada permite una aproximación gruesa al dato, y más en términos de potencialidad que de realidad. Esto es, aun adaptando las cifras de otros contextos al parque de cada lugar, debemos tener en cuenta que se trata de una forma de turismo consolidada y viva. Es decir, que cuenta con una red de interacciones económicas entre las partes, que además está posibilitada por una reglamentación que permite la adopción diferentes áreas de pernocta con grados diferentes de instalaciones en su oferta.

A1.1.- El contexto internacional

El mercado global de campings y caravanas generó 50.000 millones de dólares en 2019. La tendencia es creciente, si bien en 2020, por motivo de la pandemia y la contracción del mercado en determinados meses, se redujo un 1,9%. En todo caso, en 2023 la previsión de los estudios es que genere 59.600 millones de dólares, cerca de un 20% de aumento en estos 4 años, comenzando por un 8% solo en 2021²⁵.

De este importe, el 28% -14.000\$ millones- correspondería a los países de Europa Occidental, segundo gran mercado tras Norteamérica²⁶.

A1.2.- El caso británico

El turismo es una de las industrias más importantes en el Reino Unido, con poco menos del 10% del PIB, y 3,8 millones de empleos asociados a la actividad. Por su parte, el sector de acampamentos turísticos y caravanismo genera 9.300 millones de libras en gastos de visitantes, equivalentes a 5.300 millones de libras de VAB y 171.400 empleos²⁷.

De acuerdo al [informe](#) encargado por el UK Caravan and Camping Alliance (UKCCA)²⁸, este sector recoge un 8% del total del PIB turístico representado en el párrafo anterior -por tanto, un 0,8% del PIB aproximadamente-. A ello habría que unir los 877 millones de libras gastados por los dueños de caravanas y otros vehículos vivienda en el mantenimiento de estos vehículos -taller, recambios, limpiezas, ITV, etc-.

Por su parte, y siguiendo con este estudio, el gasto realizado específicamente por los establecimientos y áreas de parada en conjunto para el año financiero 18-19 ha sido de alrededor de 78 millones de libras, dividido casi a partes iguales entre gastos de mantenimiento y los gastos de mejora de los establecimientos. El cálculo completo previsto incluyendo todo el periodo hasta el ejercicio 21-22 sería de 300 millones de libras, repartidos en estos dos conceptos señalados previamente²⁹.

²⁵ Business wire. [Market Report 2020-30: COVID-19 Impact and Recovery](#).

²⁶ Norteamérica cuenta con un 40% del mercado. Research and Markets. [Camping and Caravanning Global Market Report 2020-30: COVID-19 Impact and Recovery](#).

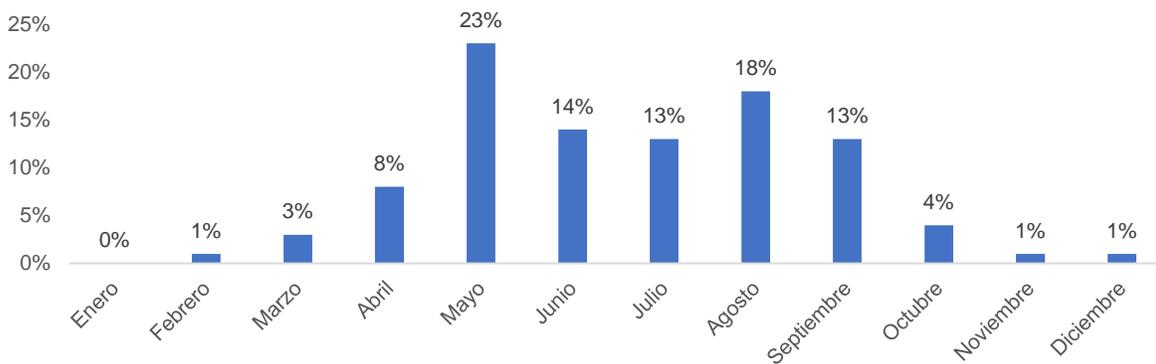
²⁷ Empleos equivalentes en tiempo completo. Datos correspondientes a 2018. UK Caravan & Camping Alliance – Frontline. 2019 Economic Benefit Report: Holiday Parks and Campsites UK.

²⁸ Agrupa el NCC (agrupa intereses de alquiler de vehículos, parques recreacionales y residenciales y campings), The Camping and Caravanning Club, The Caravan and Motorhome Club, y la British Holiday and Home Park Association.

²⁹ El estudio incluye las áreas que no necesitan licencia, por estar certificadas por ser propiedad de asociaciones caravanistas, o estar certificadas por ellas. También incluye los vehículos vivienda. El peso de todos los vehículos-vivienda móviles -caravanas, autocaravanas

Los meses entre mayo y septiembre, incluidos, copan la mayor parte de las paradas (81%), en viajes netamente familiares que incluyen mayoritariamente 2 adultos (81%), y casi siempre algún niño (96%).

Mes en que comienza el viaje para los turistas itinerantes en UK



Fuente: Frontline Holiday Park/Campsite Visitor Survey, 2018

El gasto y su distribución calculado para UK para estos viajes del turista itinerante³⁰ es la siguiente:

Área de gasto	Importe viaje (£)	Importe día (£)
Transporte para llegar al destino	74	16
Transporte durante la estancia en el área de servicio	30	7
Coste total por alojamiento durante el viaje	117	26
Importes pagados por las parcelas	101	22
Instalaciones de las áreas	3	1
Comida y bebida en el área	24	5
Comida y bebida en las zonas circundantes	68	15
Entretenimiento en las áreas y parques caravanistas	5	1
Entretenimiento en las zonas circundantes	18	4
Atracciones para visitantes	16	4
Otros	1	0
Total en el área de servicio / acampamento	250	55
Total fuera del área de servicio / acampamento	207	46
Total por salida	457	101

Fuente: Frontline Holiday Park/Campsite Visitor Survey, 2018

y campers- suponen el 66% de este mercado. El resto viene dado por caravanas estáticas, tiendas, cabañas y otros tipos de emplazamientos de las áreas de acampamento.

³⁰ Gastos estimados por grupo turístico, esto es, por vehículo - vivienda.

Sobre esta base de gasto diario, y estableciendo una media de ocupación mensual³¹, puede establecerse un cálculo de impacto inicial. Es cierto que el nivel de ocupación depende de cada área, tipo de establecimiento y caravanista. No todos utilizan todo tipo de establecimientos. Ni tampoco el nivel de ocupación es uniforme a lo largo de los meses del año. Tampoco coinciden necesariamente estos patrones de otras regiones con los existentes en Navarra.

Además, a estos cálculos de gasto del grupo turístico por viaje o por día, deben sumarse al valor aportado el gasto indirecto y el gasto inducido³². De acuerdo con el estudio, el valor de ambos supone un 47% de la suma del gasto en el área más el gasto fuera del área. En este caso, estamos hablando de 47£ diarios aproximadamente (47% de 101£ de gasto por día del grupo turístico), hasta llegar a un valor de **148£ totales por vehículo-vivienda/día**.

El resultado de la elevación de este cálculo de gasto de grupo y día para el conjunto del Reino Unido, por tipología de turista y tipología de plaza/área de parada, es de 9.258 millones de libras, o un VAB de 5.291 millones de libras, distribuidos de la manera siguiente:

	Gasto de turismo itinerante (£m ³³)	Empleo generado (TCE ³⁴)	VAB (£m)
Vehículos-Vivienda en propiedad en ruta	4.136,9	76.607	2.359,7
Vehículos-vivienda en alquiler en ruta	1.175,0	21.761	669,5
Sub Total caravanismo	5311,9	98.368	3.029,2
Plazas en acampamentos turísticos (incluye caravanas en touring, motorhomes y otros estáticos y tiendas)	3.406,4	63.074	1.952,9
Lodge/chalet/cabaña en propiedad	314,3	5.822	179,8
Lodge/chalet/cabaña en alquiler	188,1	3.480	107,7
Glamping	37,5	704	22
Total caravanismo alojamiento	9.258,2	171.448	5.291,6

Fuente: Frontline 2019.

³¹ El estudio mencionado establece una ocupación del 70%, según la encuesta realizada a establecimientos y áreas de Inglaterra, Escocia, Gales e Irlanda del Norte.

³² **GASTO INDIRECTO:** Beneficios indirectos que se producen más adelante en la cadena de suministro.

GASTO INDUCIDO: Gasto derivado de los salarios de los empleados de las áreas, su instalación y mantenimiento, y otras industrias turísticas o no turísticas beneficiadas.

³³ Millones de libras.

³⁴ TCE: Empleo equivalente a tiempo completo.

A1.3.- Aproximación al impacto en España

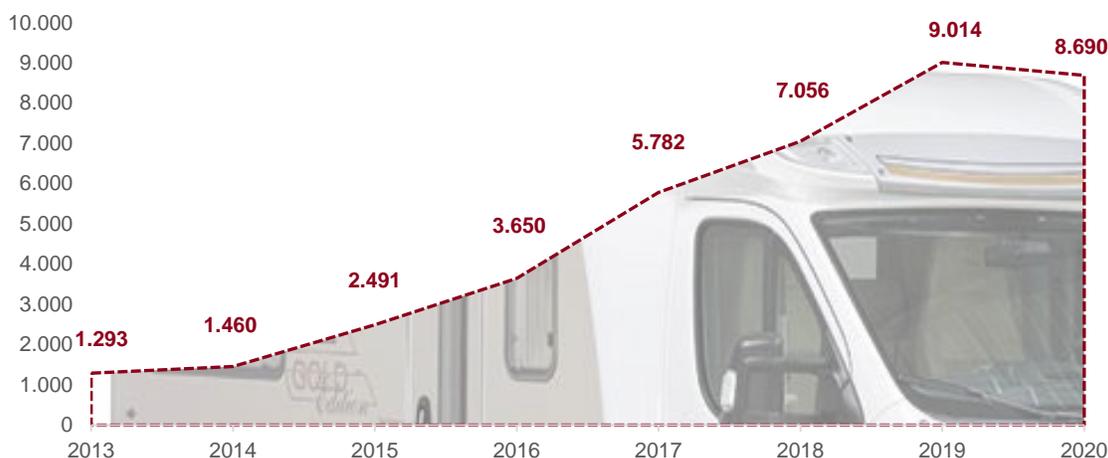
El sector del caravanismo está creciendo fuertemente en España.

Su crecimiento puede medirse a través de dos indicadores complementarios.

- ➔ La cifra de matriculaciones, que da fe del crecimiento de esta afición entre el turista interno, y
- ➔ El crecimiento de la entrada de caravanas desde el exterior, o cualquier otro registro que de fe de la capacidad de atracción del territorio español para el turista itinerante.

El primero de estos indicadores es fácil y directamente medible. Desde 2013, las matriculaciones se han multiplicado por seis en España, desde los 1.293 hasta las 9.014 en 2019. 2020 muestra un pequeño estancamiento en el ritmo de matriculaciones, pero solo como efecto de la pandemia y unas restricciones a la movilidad que han lastrado las compras durante algunos meses. Aun así, las ventas y matriculaciones son muy superiores a las registradas en 2018.

Evolución de las matriculaciones (autocaravanas y campers) en España.



Fuente: ASEICAR.

Las furgonetas Camper, la modalidad más pequeña y compacta del mercado, parece estar creciendo a un ritmo superior, a la par de la incorporación de una nueva tipología de cliente: joven y para un turismo en pareja. En 2018 suponen un 20% de todas las matriculaciones, cuando hace unos años apenas superaban el 10%³⁵.

³⁵ ASEICAR, en El País, "[Las autocaravanas son para el verano](#)". 21 jul 2019. El crecimiento de las Camper entre 2018 y 2019 fue de un 16%, por un 10% del conjunto durante el mismo periodo. Hosteltur. [El turismo en autocaravana vive un boom gracias a los milenials](#). 19 ago 2019.

Según datos del sector, en España circulan anualmente del orden de entre 205.000 y 250.000 caravanas, de las que algo más de ¼ serían españoles y el resto extranjeros. Estas cifras permiten estimar en unas 750.000 personas las que transitan como turistas itinerantes en el conjunto del territorio español³⁶.

La aplicación de los criterios de gasto/día del estudio presentado con anterioridad no tiene por qué ser fiel a la realidad del turista itinerante en España. Uno de los aspectos que más puede cambiar son las 4 jornadas de estancia media en establecimiento. Sin embargo, permite una cierta aproximación dada la similitud en estilos de vida incluso en formatos turísticos diferentes.

Si aplicamos el criterio de 511,8€ (457£) por viaje, más un factor corrector de +47% (240.6€) por gastos indirectos e inducidos, vendríamos a tener un importe de gasto de 993€, lo que suponen un total de 228,4 millones de euros³⁷, suponiendo un solo viaje, lo cual no es cierto³⁸. Si comparamos los datos con los de ocupación en acampamentos turísticos (750.000 autocaravanistas por 2.784.061 acampados anualmente), obtendremos un multiplicador de 3,712. Por ello, en total, podríamos hablar de una cifra de alrededor de 848 millones de euros.

Esta cifra, no obstante, debería incrementarse, dado que el caravanista no solo para en acampamentos en ciertos momentos de su viaje, sino también en áreas de servicio promovidas por entidades locales o libremente en la vía pública. No contamos con un multiplicador adecuado para este tipo de ocupación.

³⁶ ASEICAR, en El País, "[Las autocaravanas son para el verano](#)". 21 jul 2019, y en Hosteltur. [El turismo en autocaravana vive un boom gracias a los milenials](#). 19 ago 2019.

³⁷ Calculados para una estimación media de 229.000 caravanas, punto medio entre las estimaciones existentes.

³⁸ El número de viajes por cada grupo, y su distribución por tipos de áreas y sus gastos específicos nos daría una aproximación mucho más ajustada.

A1.4.- Aproximación tentativa a un impacto en Navarra

No existen datos exactos de la movilidad de caravanistas por la Comunidad Foral de Navarra. Sin embargo, puede trasladarse el cálculo anterior en función del peso que Navarra tiene en este turismo. En nuestro caso, vamos a ofrecer una doble propuesta, en base a dos criterios diferentes.

- **ESCENARIO TENTATIVO 1.** Por un lado, de acuerdo con el peso de Navarra en el conjunto de matriculaciones de AC y campers en España (2,87%). Si adjudicamos ese peso, a Navarra le corresponderían 24,3 millones de euros.
- **ESCENARIO TENTATIVO 2.** Por otro, en relación con los campistas en Navarra frente al conjunto de España (2,03)³⁹. En este caso, la cifra imputada sería de 17,1 millones de euros.

Las matriculaciones se dividen de la siguiente manera por Comunidades Autónomas⁴⁰:

	PORCENTAJE TOTAL MATRICULACIONES 2020	Nº MATRICULACIONES AC Y CAMPERS				% DIFERENCIA 2019-2020
		2017	2018	2019	2020	
• ANDALUCÍA	16,09%	918	1.120	1.503	1.398	-6,99%
• ARAGÓN	1,84%	141	164	185	160	-13,51%
• ASTURIAS	2,27%	148	154	220	197	-10,45%
• BALEARES	1,38%	34	95	90	120	+33,33%
• CANARIAS	6,67%	314	395	565	580	+2,65%
• CANTABRIA	1,25%	77	94	114	109	-4,39%
• C LA MANCHA	2,35%	113	137	199	204	+2,51%
• C LEÓN	3,66%	221	262	345	318	-7,83%
• CATALUÑA	25,06%	1.298	1.664	2.304	2.178	-5,47%
• CEUTA	0,06%	13	20	15	5	-66,67%
• C VALENCIANA	7,50%	478	613	702	652	-7,12%
• EUSKADI	8,91%	670	722	867	774	-10,73%
• EXTREMADURA	0,98%	53	57	79	85	+7,59%
• GALICIA	6,23%	431	525	587	541	-7,84%
• LA RIOJA	0,58%	19	23	36	50	+38,89%
• C MADRID	9,77%	502	621	788	849	+7,74%
• MELILLA	0,01%	10	8	1	1	0%
• MURCIA	2,53%	139	164	172	220	+27,91%
• NAVARRA	2,87%	203	218	242	249	+2,89%
TOTAL	100%	5.782	7.056	9.014	8.690	

Navarra matricula 249 autocaravanas y campers en 2020, siendo una de las pocas comunidades con un aumento respecto al año anterior, y a pesar del contexto Covid. Ello es indicador de la asentada tendencia al crecimiento que está registrando este tipo de turismo en la Comunidad y entre sus habitantes.

³⁹ INE. Encuesta de ocupación en Campings 2019.

⁴⁰ ASEICAR. [enero 11, 2021](#)

ANEXO 2. FUENTES DEL ESTUDIO

A2.1.- Marcos legales españoles

MINISTERIO DEL INTERIOR	<ul style="list-style-type: none"> • Instrucción 08/V-74 https://www.autocaravanas.es/wp-content/uploads/2016/08/DGT_Instruccion_08-V-74_Autocaravanas_2076.pdf • Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf
MINISTERIO DEL INTERIOR - DGT	<ul style="list-style-type: none"> • La movilidad en autocaravana - Guía https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/autocaravanas.pdf
JEFATURA DEL ESTADO	<ul style="list-style-type: none"> • Ley 22/1988, 28 julio, de Costas http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l22-1988.html • Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. https://boe.es/boe/dias/2013/05/30/pdfs/BOE-A-2013-5670.pdf
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd1428-2003.html • Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd2822-1998.html
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	<ul style="list-style-type: none"> • Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/11/pdfs/BOE-A-2014-10345.pdf

A2.2.- Comunidades Autónomas

GOBIERNO DE NAVARRA	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamento file:///C:/Users/USR29/AppData/Local/Temp/34817.pdf • El Gobierno de Navarra aboga por un uso de las autocaravanas comprometido con la sostenibilidad y el sector turístico https://www.navarra.es/es/noticias/2020/07/01/el-gobierno-de-navarra-aboga-por-un-uso-de-las-autocaravanas-comprometido-con-la-sostenibilidad-y-el-sector-turistico-y-que-garantice-la-seguridad-en-la-nueva-normalidad-post-covid
PAIS VASCO	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 396/2013, de 30 de julio, de ordenación de los campings y otras modalidades de turismo de acampada en la Comunidad Autónoma de Euskadi http://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2013/09/1303845a.pdf
ASTURIAS	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 280/2007, de 4 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Campamentos de Turismo https://www.turismoasturias.es/documents/402739/4801200a-6b54-42e7-bd18-7183f5587760
CATALUNYA	<ul style="list-style-type: none"> • la Generalitat de Catalunya del día 06/08/20, DOGT, publicó el decreto 75/2020 con fecha 4 de agosto https://www.nuevoderchourbanistico.es/wp-content/uploads/2020/08/Decreto-75-20-turismo-Catalu%C3%B1a.pdf
COMUNITAT VALENCIANA	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 6/2015, de 23 de enero, del Consell, regulador de los campings y de las áreas de pernocta en tránsito para autocaravanas nuevo decreto
CASTILLA Y LEON	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 9/2017, de 15 de junio, por el que se regulan los establecimientos de alojamiento en la modalidad de Camping Decreto 9/2017 Campings Castilla y León (Descarga PDF)
CASTILLA LA MANCHA	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 94/2018, de 18 de diciembre https://docm.castillalamancha.es/portaldocm/descargarArchivo.do?ruta=2018/12/26/pdf/2018_14976.pdf&tipo=rutaDocm
JUNTA DE ANDALUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 26/2018, de 23 de enero, de ordenación de los campamentos de turismo https://www.juntadeandalucia.es/boja/2018/27/1
GALICIA	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 159/2019, de 21 de noviembre, por el que se establece la ordenación de los campamentos de turismo https://www.turismo.gal/normativa-turistica?langId=es_ES&content=normativa_0235.html

A2.3.- Gran Bretaña

LEGISLACION	
LEGISLATION.GOV.UK	<ul style="list-style-type: none"> • Caravan Sites Act 1968 https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1968/52/contents • Mobile Homes Act 2013 https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/14 • Caravan Sites and Control of Development Act 1960 https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/8-9/62 • Caravan site licence https://www.gov.uk/caravan-site-licence • Caravan Sites Bill 2019-21 https://services.parliament.uk/bills/2019-21/caravansites.html • Town and Country Planning Act 1990 https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/8/contents
WYRE FOREST DISTRICT COUNCIL	<ul style="list-style-type: none"> • A Planning Guide to Caravans https://www.wyreforestdc.gov.uk/planning-and-buildings/planning-practice-notes-and-advice-leaflets/a-planning-guide-to-caravans.aspx
EAST RIDING OF YORKSHIRE COUNCIL	<ul style="list-style-type: none"> • Caravan sites. The licensing of caravan sites for static or touring caravans for use as a holiday accommodation https://www.eastriding.gov.uk/business/licences-and-registrations/available-licences/other-licences/caravan-sites/
ESTADISTICAS	
COV.UK	<ul style="list-style-type: none"> • Traveller caravan count: January 2020 https://www.gov.uk/government/statistics/traveller-caravan-count-january-2020 • Traveller caravan count: July 2019 https://www.gov.uk/government/statistics/traveller-caravan-count-july-2019
OTROS	
THE CAMPING AND CARAVANING CLUB	<ul style="list-style-type: none"> • Página general https://www.campingandcaravanningclub.co.uk/ • Camping legally https://www.campingandcaravanningclub.co.uk/helpandadvice/gettingstarted/placestocamp/campinglegally/ • Certificated Sites - smaller sites, exclusive to members Certificated Sites or CSs https://www.campingandcaravanningclub.co.uk/ukcampsites/smallsites/
LEGALEZE	<ul style="list-style-type: none"> • Caravan sites and mobile home parks https://www.legaleze.co.uk/members/RB_Caravan_sites.aspx
SAFEGUARD	<ul style="list-style-type: none"> • Caravan Laws in the UK https://www.safeguarduk.co.uk/caravan/caravan-laws-uk
VISIT BRITAIN	<ul style="list-style-type: none"> • Alojamiento: Caravana, camping y autocaravana https://www.visitbritain.com/es/es/organiza-tu-viaje/alojamiento/caravana-camping-y-autocaravana
ACCEO	<ul style="list-style-type: none"> • ACCEO website https://www.acceo.org/ • ACCEO Member Clubs https://www.acceo.org/348-2/
CARAVAN TALK UK	<ul style="list-style-type: none"> • Foro caravanista https://www.caravantalk.co.uk/

A2.4.- Portugal

LEGISLACION	
PRESIDENCIA DO CONSELHO DE MINISTROS	<ul style="list-style-type: none"> Decreto-lei 20-B/220 https://dre.pt/application/conteudo/150757538
DRE - DIARIO DA REPUBLICA ELECTRONICO	<ul style="list-style-type: none"> Regulamentação Parques de Campismo https://dre.pt/application/conteudo/130531873
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> Decreto-Lei n.º 228/2009 regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos https://campingcarportugal.com/files/legislacao/DL_228_2009_de_14_Set.pdf
PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS	<ul style="list-style-type: none"> Portaria n.º 1320/2008 novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos, https://campingcarportugal.com/files/legislacao/Port_1320-2008_de_17_de_Nov.pdf
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> Decreto-Lei n.º 39/2008 novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos https://campingcarportugal.com/files/legislacao/DL_39-2008_de_7_Mar.pdf
ASOCIACIONES	
FPA - FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE AUTOCARAVANISMO	<ul style="list-style-type: none"> Informação Legislativa https://www.fpa-autocaravanismo.pt/informa%C3%A7%C3%A3o-legislativa
ASSOCIACIAO AUTOCARAVANISTA DE PORTUGAL - CPA	<ul style="list-style-type: none"> Proposta de CPA para equipamentos de apoio a autocaravanas https://www.cpa-autocaravanas.com/upload/2020-12-14_Projeto%20ASA.pdf Website https://www.cpa-autocaravanas.com/index.php/2015-03-17-09-37-13/areas-de-servico
AHRESP ASSOCIAÇÃO DA HOTELARIA, RESTAURAÇÃO E SIMILARES DE PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> Parques para acolhimento de Autocaravanistas – Região do Algarve https://ahresp.com/2020/03/autocaravanas/
CAMPINGCAR PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> Legislação https://campingcarportugal.com/legislacao
OTROS	
VICENTE VELASCO CORREDURIA DE SEGUROS	<ul style="list-style-type: none"> ¡Cuidado! Policia portuguesa multa a 167 autocaravanistas en verano post Covid-19 https://www.vvelascocorreduria.es/blog/2020/08/06/multas-autocaravanas-portugal/
FURGONETEATE	<ul style="list-style-type: none"> Legislación para la pernocta en Portugal https://furgoneteate.com/viajes-rutas-pernoctas-mapas/areas-de-servicio-para-autocaravanas-mapa/legislacion-para-la-pernocta-en-portugal/
CARAVANYA	<ul style="list-style-type: none"> Acampada libre en Portugal https://www.caravanya.com/es/acampada-libre-en-europa/acampada-libre-con-camper-en-portugal/
AUTOCARAVANAS CAMPERDADI	<ul style="list-style-type: none"> La normativa de autocaravanas en Portugal https://autocaravanascamperdadi.com/la-normativa-de-autocaravanas-en-portugal/
CARAMAPS	<ul style="list-style-type: none"> Estacionar en autocaravana en Portugal https://www.caramaps.com/blog/es/estacionar-en-autocaravana-en-portugal/
AREASAC	<ul style="list-style-type: none"> Portugal https://www.areasac.es/areas/europa/portugal_45_1_ap.html

A2.5.- Francia

LEGISLACION	
REPUBLIQUE FRANCAISE - LEGIFRANCE	<ul style="list-style-type: none"> • CODE DE LA ROUTE https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/legiOrKali?id=LEGITEXT000006074228.pdf&size=1%20Mo&pathToFile=/LEGI/TEXT/00/00/06/07/42/28/LEGITEXT000006074228/LEGITEXT000006074228.pdf&title=Code%20de%20la%20route • CODE DE LA ROUTE. Section 2 : Arrêt ou stationnement dangereux, gênant ou abusif. (Articles R417-9 à R417-13) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006842300/ • Code de l'urbanisme https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/legiOrKali?id=LEGITEXT000006074075.pdf&size=1,4%20Mo&pathToFile=/LEGI/TEXT/00/00/06/07/40/75/LEGITEXT000006074075/LEGITEXT000006074075.pdf&title=Code%20de%20l%27urbanisme • Code de l'urbanisme. CHAPITRE III : Camping et stationnement des caravanes (Articles R443-1 à R*443-16) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074075/LEGISCTA000006158824/1994-07-22/#LEGISCTA000006158824 • Code de l'environnement https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/legiOrKali?id=LEGITEXT000006074220.pdf&size=6,2%20Mo&pathToFile=/LEGI/TEXT/00/00/06/07/42/20/LEGITEXT000006074220/LEGITEXT000006074220.pdf&title=Code%20de%20l%27environnement
REPUBLIQUE FRANCAISE - SERVICE PUBLIC	<ul style="list-style-type: none"> • Camping https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2058
FFCC - LA FEDERATION DES CAMPEURS, CARAVANERS ET CAMPING CARISTES	<ul style="list-style-type: none"> • Réglementation https://ffcc.fr/conseils-pratiques/reglementation/
LAPACA	<ul style="list-style-type: none"> • LEGISLACIÓN FRANCESA SOBRE AUTOCARAVANAS https://www.lapaca.org/uploads/pdf/leg_franzia.pdf
OTROS	
CARAVANYA	<ul style="list-style-type: none"> • Acampada libre en Francia https://www.caravanya.com/es/acampada-libre-en-europa/acampada-libre-con-camper-en-francia/
AREAS AC	<ul style="list-style-type: none"> • Francia https://www.areasac.es/areas/europa/francia_17_1_ap.html
ATOUT FRANCE - AGENCE DE DEVELOPEMENT TOURISTIQUE DE FRANCE	<ul style="list-style-type: none"> • Les établissements classés https://www.classement.atout-france.fr/les-types-d-etablissement
ON ROAD MAGAZINE	<ul style="list-style-type: none"> • El modelo francés de autocaravanismo se resquebraja https://www.onroadmagazine.com/el-modelo-frances-de-autocaravanismo-se-resquebraja/
FRANCE PASSION	<ul style="list-style-type: none"> • (Asociación de establecimientos rurales) https://www.france-passion.com/
HEMOCAMPER	<ul style="list-style-type: none"> • Red de jardines para pernocta https://www.homecamper.es/

CACC BY FFCC	<ul style="list-style-type: none"> • Consaill Accueilis Camping-car https://conseil-accueil-camping-car.fr/
MINISTÈRE DE L'ARTISANAT, DU COMMERCE ET DU TOURISME	<ul style="list-style-type: none"> • Décret no 2014-139 du 17 février 2014 relatif au classement des terrains de camping en catégorie « aire naturelle » Décret n° 2014-139 du 17 février 2014 relatif au classement des terrains de camping en catégorie « aire naturelle » • Arrêté du 17 février 2014 relatif aux normes et à la procédure de classement des terrains de camping en catégorie « aire naturelle » Arrêté du 17 février 2014 relatif aux normes et à la procédure de classement des terrains de camping en catégorie « aire naturelle » • Arrêté du 4 novembre 2014 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2010 relatif aux panonceaux des hébergements de tourisme Arrêté du 4 novembre 2014 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2010 relatif aux panonceaux des hébergements de tourisme • Décret no 2015-482 du 27 avril 2015 portant diverses mesures d'application de la loi no 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové et relatif à certaines actualisations et corrections à apporter en matière d'application du droit des sols Décret n°2015-482 du 27 avril 2015 portant diverses mesures d'application de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové et relatif à certaines actualisations et corrections à apporter en matière d'application du droit des sols
REPUBLICA FRANCESA	<ul style="list-style-type: none"> • Código de turismo. Partie réglementaire (Articles D122-2 à R443-4) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074073/LEGISCTA000017631889/2010-07-30/#LEGISCTA000017631889

A2.6.- Alemania

LEGISLACIÓN	
GOBIERNO ALEMÁN	<ul style="list-style-type: none"> • Reglamentación de Planificación Urbana https://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/ https://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/BauNVO.pdf • Ley de tráfico por carretera https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/ https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/StVG.pdf • Reglamento de tráfico por carretera 2013 https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/StVO.pdf • Reglamento de licencias de tráfico por carretera (StVZO) https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html • Ley Federal de Conservación de la Naturaleza https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/BJNR254210009.html
BPB	<ul style="list-style-type: none"> • Conjunto de leyes de circulación https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/recht-a-z/22949/strassenverkehrsrecht
CARAVAN SALON EN DUSSELDORF MARZO 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Foro de regulación de estacionamiento de Caravanas ADAC+ Caravaning Industrie Verband e.V. https://www.reisemobil-stellplatz.info/wp-content/uploads/2019/09/2_HWPLAN_Planungsrechtliche_Aspekte_Reisemobilstellpl%C3%A4tze.pdf
CARAVANING INDUSTRIE VERBAND E.V.	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación Industria Caravanas Alemania https://www.civd.de/news/rahmenbedingungen-verbessern-und-potenziale-ausschoepfen-caravaning-branch-formuliert-klare-forderungen-an-politik/
OTROS	
CARAVANING	<ul style="list-style-type: none"> • Reise Mobil https://www.reisemobil-stellplatz.info/downloads/
CARAVANYA	<ul style="list-style-type: none"> • Acampada libre en Alemania https://www.caravanya.com/es/acampada-libre-en-europa/acampada-libre-con-camper-en-alemania/
AREASAC	<ul style="list-style-type: none"> • Alemania https://www.areasac.es/areas-servicio-pernocta-autocaravanas-alemania/europa/alemania_18_1_ap.html
AUTOBILD WOHNWAGEN	<ul style="list-style-type: none"> • Dónde se puede aparcar Caravana en Alemania https://www.autobild.de/artikel/wohnmobil-wohnen-parken-15293495.html
BERGFREUNDE.DE	<ul style="list-style-type: none"> • Empresa retail equipamiento outdoor y montaña https://www.bergfreunde.de/basislager/wohnmobil-camper-wildcampen
BAYERISCHER BAUERN VERBAND	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación sector agrario Baviera https://www.bayerischerbauernverband.de/themen/land-verband/neue-wohnmobil-stellplaetze-auf-bauernhoefen-14861?lat=43.3163793&long=-1.9424058

A2.7.- Impacto Económico

PRENSA	
EL PAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Las autocaravanas son para el verano 21 JUL 2019 https://elpais.com/economia/2019/07/17/actualidad/1563354301_325098.html
EL PAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Coronavirus concerns fuel motorhome boom in Spain 16 Jul 2020 https://english.elpais.com/economy_and_business/2020-07-16/coronavirus-concerns-fuel-motorhome-boom-in-spain.html
TD	<ul style="list-style-type: none"> • Pitching the Value: The economic impact of holiday parks and campsites Feb 19, 2019 https://www.traveldailymedia.com/pitching-the-value/
BRITISH DESTINATIONS	<ul style="list-style-type: none"> • 2019 Economic Benefit Report: Holiday Parks and Campsites impact report (Feb 2019) https://britishdestinations.net/1194-2/content/2019-economic-benefit-report-holiday-parks-and-campsites-impact-report-feb-2019/
EL PERIÓDICO MEDITERRANEO	<ul style="list-style-type: none"> • 2 millones de impacto económico de las autocaravanas en Castellón 31/03/2017 https://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/castellon/2-millones-impacto-economico-autocaravanas-castellon_1060230.html
ESTUDIOS	
UK CARAVAN & CAMPING ALLIANCE FRONTLINE RESEARCH AND LEARNING INSTITUTE.	<ul style="list-style-type: none"> • 2019 Economic Benefit Report: Holiday Parks and Campsites UK https://britishdestinations.files.wordpress.com/2019/04/2019-economic-benefits-report-holiday-parks-and-campsites-uk-final-report.pdf
BUSINESS WIRE	<ul style="list-style-type: none"> • Global Camping and Caravanning Market 2020-2030: COVID-19 Impact and Recovery Assessment - ResearchAndMarkets.com une 19, 2020 https://www.businesswire.com/news/home/20200619005248/en/Global-Camping-and-Caravanning-Market-2020-2030-COVID-19-Impact-and-Recovery-Assessment---ResearchAndMarkets.com
RESEARCH AND MARKETS	<ul style="list-style-type: none"> • Camping and Caravanning Global Market Report 2020-30: COVID- 19 Impact and Recovery May 2020 https://www.researchandmarkets.com/reports/5023942/camping-and-caravanning-global-market-report-2020?utm_source=dynamic&utm_medium=BW&utm_code=hg5732&utm_campaign=1404156+-+Global+Camping+and+Caravanning+Market+2020-2030%3a+COVID-19+Impact+and+Recovery+Assessment&utm_exec=joca220bwd
THE BUSINESS AND RESEARCH COMANY	<ul style="list-style-type: none"> • Camping And Caravanning Market Size, Share, Growth And Trend Analysis Report 2020-2023 https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/camping-and-caravanning-market

STATISTA	<ul style="list-style-type: none"> • Parque móvil de vehículos recreativos en España en 2019, por tipo https://es.statista.com/estadisticas/1094254/caravanas-autocaravanas-y-campers-en-uso-en-espana/ • El sector del caravaning en España - Datos estadísticos https://es.statista.com/temas/5942/el-sector-del-caravaning-en-espana/
INE	<ul style="list-style-type: none"> • Aportación del turismo al PIB de la economía española por valor absoluto/porcentaje/índice, tipo de indicador y periodo https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t35/p011/rev19/serie/I0/&file=03001.px#!tabs-tabla
DELOITTE	<ul style="list-style-type: none"> • Tourism: jobs and growth. The economic contribution of the tourism economy in the UK https://www.visitbritain.org/sites/default/files/vb-corporate/Documents-Library/documents/Tourism_Jobs_and_Growth_2013.pdf
ASOCIACIONES GREMIALES	
HOSTELTUR	<ul style="list-style-type: none"> • El turismo en autocaravana vive un boom gracias a los milenials 19 agosto, 2019 https://www.hosteltur.com/130634_el-turismo-en-autocaravana-vive-un-boom-gracias-a-los-milenial.html
THE CAMPING AND CARAVANNING CLUB	<ul style="list-style-type: none"> • Groundbreaking report reveals holiday parks and campsites generate £9.3bn visitor spending 19 February 2019 https://www.campingandcaravanningclub.co.uk/news/2019/feb/groundbreaking-report-reveals-holiday-parks-campsites-generate-163-9-3bn-visitor-spending/
ASEICAR	<ul style="list-style-type: none"> • El sector del Caravaning aguanta la crisis del COVID19 enero 11, 2021 https://aseicar.org/el-sector-del-caravaning-aguanta-la-crisis-del-covid19

A2.8.- Fuentes generales

FUENTES GENERALES	
STATISTA	<ul style="list-style-type: none"> • Número de autocaravanas en uso en Europa en 2018, por país https://es.statista.com/estadisticas/796163/numero-de-autocaravanas-en-uso-por-pais-en-europa/
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE CARAVANISTAS	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier sobre autocaravanismo e impacto en el turismo https://www.abaces.org/uploads/8/5/3/6/85369250/feaa_dossier_autocaravanista..pdf
AREASAC	<ul style="list-style-type: none"> • CREAR UN ÁREA PARA AUTOCARAVANAS https://www.areasac.es/descargas/areas--parkings/crear-un-area-para-autocaravanas_6861_1_ap.html • BLOGS (acceso a...) https://www.areasac.es/webs-autocaravanistas/enlaces/webs--blogs_52_1_ap.html
CAMPA.	<ul style="list-style-type: none"> • Campervan and motorhome professional Association UK http://www.campa.org.uk/
ASEICAR	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación española de la industria y comercio del caravanning https://aseicar.org/
ON ROAD	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevo marco de regulación de las áreas de autocaravana https://www.onroadmagazine.com/nuevo-marco-de-regulacion-de-las-areas-de-autocaravana/
RV INDUSTRY ASOCIATION	<ul style="list-style-type: none"> • Reports & Trends https://www.rvia.org/reports-trends
RV INDUSTRY ASOCIATION (CANADA)	<ul style="list-style-type: none"> • Laws and Regulations https://www.rvia.org/standards-regulations/laws-and-regulations
MORDOR INTELLIGENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Motorhome Market - Growth, Trends, and Forecast (2020 - 2025) https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/motorhome-market
RV REVIEWS	<ul style="list-style-type: none"> • Before You Buy A New or Used RV – Get Your RV Report https://rvreviews.net/individual-rv-reports/
CARAVAN INDUSTRY ASSOCIATION AUSTRALIA	<ul style="list-style-type: none"> • Research that delivers a sound evidence base for discussions by industry with Government and key organisations https://www.caravanindustry.com.au/research • State of Industry https://www.caravanindustry.com.au/research
ADUR & WORTHING COUNCIL	<ul style="list-style-type: none"> • Parking for motorhomes and caravans https://www.adur-worthing.gov.uk/parking/motorhomes-and-caravans/

CITY OF PORTLAND	<ul style="list-style-type: none"> • Abandoned/Prohibited Vehicles https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/591492
CITY OF SAN JOSÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RV / Camper Parking Restrictions https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments/transportation/parking/vehicle-abatement/rv-camper-parking-restrictions
FIFE COAST & COUNTRYSIDE TRUST (UK)	<ul style="list-style-type: none"> • FREEDOM CAMPING OPTIONS PAPER ON MOTORHOME USE IN FIFE https://d1ssu070pg2v9i.cloudfront.net/pex/fcct/2020/01/07105859/Freedom-Camping-Options-Paper-on-Motorhome-Use-in-Fife.pdf
MARKET RESEARCH.COM	<ul style="list-style-type: none"> • Recreational Vehicles Market Research Reports & Industry Analysis https://www.marketresearch.com/Heavy-Industry-c1595/Transportation-Shipping-c95/Recreational-Vehicles-c884/
TRANSPARENCY MARKET RESEARCH	<ul style="list-style-type: none"> • Motorhome Market - Global Industry Analysis, Size, Share, Growth, Trends, and Forecast 2019 - 2027 https://www.transparencymarketresearch.com/motorhome-market.html
CITY OF LONG BEACH	<ul style="list-style-type: none"> • Public Notice: Oversized Vehicle Restrictions http://longbeach.gov/press-releases/public-notice-oversized-vehicle-restrictions/
CITY OF GARDEN GROVE (CALIFORNIA)	<ul style="list-style-type: none"> • RV Parking Regulations https://ggcity.org/rv-parking
NEW ZEALAND GOVERNMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Freedom camping https://www.govt.nz/browse/recreation-and-the-environment/freedom-camping/
CITY OF CARLSBAD	<ul style="list-style-type: none"> • Parking Enforcement https://www.carlsbadca.gov/services/depts/police/community/parking.asp
KUCANAVA	<ul style="list-style-type: none"> • Conducir una autocaravana: normativa, tecnología y más https://www.kucavana.es/conducir-autocaravana/
SOYCARAVANISTA.ES	<ul style="list-style-type: none"> • Legislación nacional sobre caravanas, autocaravanas y furgos o camper https://www.soycaravanista.es/legislacion-nacional-sobre-caravanas-autocaravanas-y-furgos-o-camper/
RACE	<ul style="list-style-type: none"> • Conducir con caravana: normativa y consejos para viajar https://www.race.es/consejos-para-viajar-con-caravana
DIARIO DO FERROL	<ul style="list-style-type: none"> • Campings do Noroeste denuncia el turismo de caravanas incontrolado https://www.diariodeferrrol.com/articulo/ferrol/campings-do-noroeste-denuncia-turismo-caravanas-incontrolado/20190808235147262376.html
HUELVA INFORMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • El sector turístico denuncia el “mal uso” de las caravanas https://www.huelvainformacion.es/huelva/sector-turistico-denuncia-caravanas_0_1380762407.html
MENORCA.INFO	<ul style="list-style-type: none"> • Queja vecinal por el «camping ilegal» en Santandria https://www.menorca.info/menorca/local/2020/08/01/692631/queja-vecinal-por-camping-ilegal-santandria.html
HERALDO DE ARAGÓN	<ul style="list-style-type: none"> • La DGA regulará las áreas de caravanas en el decreto de alojamientos turísticos https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2020/07/04/aragon-la-dga-regulara-las-areas-de-caravanas-en-el-decreto-de-alojamientos-turisticos-1384117.html

OTROS DATOS DESCARGADOS	
CARAVANAS OSITO	<ul style="list-style-type: none"> • Estacionar y pernoctar con autocaravana en España Estacionar y pernoctar con autocaravana en España - Caravanas Osito.pdf
ALQUILER DE AUTOCARAVANAS MADRID	<ul style="list-style-type: none"> • Los países de Europa más visitados en autocaravana Los países de Europa más visitados en autocaravana - Voyenvan - Autocaravanas Madrid.pdf
AC LLAR	<ul style="list-style-type: none"> • Las cifras del sector de autocaravanas en Europa Las cifras del sector de autocaravanas en Europa AC-Llar.pdf
ON ROAD	<ul style="list-style-type: none"> • Ranking de países más preparados para el turismo itinerante https://www.onroadmagazine.com/ranking-paises-mas-preparados-para-el-autocaravanismo/
OTRAS FUENTES RELATIVAS	
CAMPER REPORT	<ul style="list-style-type: none"> • Motorhome Longevity Guide: How long do they last? https://camperreport.com/motorhome-longevity-guide-how-long-do-they-last/
CAR DEALER	<ul style="list-style-type: none"> • Investigation: Staycation boom sees motorhome and caravan used prices rocket as dealers report sales surge https://cardealermagazine.co.uk/publish/staycation-boom-sees-campervan-caravan-used-prices-rocket-dealers-manufacturers-report-surge-sales/194904
CARADO	<ul style="list-style-type: none"> • Travel report: In love with Europe https://carado.com/de/en/carado-world/travel-reports/in-love-with-europe