

## Los problemas y las soluciones para el 'caravanning' se plasman en un manual

El importante crecimiento que está experimentando el autocaravanismo en España está evidenciando una serie de necesidades y carencias. Un grupo de trabajo, formado a partir de una ponencia del Senado, en el que participan distintas administraciones y asociaciones sectoriales, ha buscado soluciones que se han plasmado en un manual denominado "La movilidad en autocaravana".



# EL AUTOCARAVANISMO SE PONE AL DÍA

José Ignacio RODRÍGUEZ

**E**spaña se incorporó a comienzos de los noventa al desarrollo del fenómeno del autocaravanismo, iniciado en otros países europeos 30 años antes. En la actualidad, disponemos de unos 30.000 vehículos, a los que se suman los usuarios de más de 200.000 autocaravanas que nos visitan cada año. Así, el 'caravanning' en nuestro país se halla en fase de expansión, con ritmos de crecimiento superiores a los del resto de países europeos. Esta situación ha puesto de manifiesto algunas deficiencias y la necesidad de mejorar, tanto en materia de reglamentación, infraestructuras, señalización, servicios y planificación turística.

Además, ante la ausencia de regulación, han surgido conflictos y malentendidos con las autoridades municipales a la hora de interpretar dónde aparcar estos vehículos en las poblaciones, cómo elegir un área para pasar una noche o cómo deben circular por las carreteras.

Precisamente, el camino recorrido para mejorar la situación arrancó en 2006 con una moción impulsada por la entonces senadora socialista (hoy diputada), Ana María Chacón. Posteriormente se creó un grupo de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, integrado por la propia senadora, representantes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, de la Plataforma Autónoma de Autocaravanas, de la Junta de Andalucía, de la Guardia Civil, de los ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, de la Federación Española de Municipios y Provincias y de la asociación española de comercio del caravanning (ASEICAR).

El resultado de estos trabajos se ha incluido en un manual editado por la



DGT, "La movilidad en autocaravana", fundamental para regular la actividad lúdica de este sector en España.

**SENAL DE VACIADO ECOLÓGICO.** Uno de los puntos clave que aborda el manual ha sido la creación de una nueva señal específica, S-128, denominada "Punto de vaciado ecológico", para indicar los

## PROPUESTAS

Con el fin de orientar a los responsables de las administraciones locales y de las instituciones supranacionales en su labor de ordenación y gestión de la movilidad en autocaravana, el grupo de trabajo formado en el seno del Consejo Superior de Tráfico plantea tres líneas de actuación:

■ **Habilitar espacios específicos para las autocaravanas** (estacionamiento y puntos de evacuación en las principales infraestructuras viarias, así como en los municipios y los espacios naturales no restringidos).

■ **Señalizar las infraestructuras viarias y los accesos y vías de los municipios para indicar los servicios y espacios habilitados para las autocaravanas.**

■ **Regular las normas de movilidad en autocaravana y estacionamiento, tanto en las ordenanzas municipales como en las leyes de rango superior, así como los planes de ordenación del espacio público.**

lugares en los que se puede hacer la gestión de residuos. Aunque el logotipo de la señal tiene la imagen de una autocaravana, los puntos de vaciado que señalizan sirven también para caravanas, autobuses con WC químico o cualquier vehículo que necesite este servicio.

Otro aspecto que se ha debatido en el grupo de trabajo ha sido el concepto de "área de servicio", que ya existe en nuestra red de carreteras y no coincide exactamente con el que se utiliza para el autocaravanismo, adoptándose el término "áreas de autocaravanas".

Además, se aclara la diferencia entre aparcar y acampar, aspecto que era de máxima preocupación para los usuarios, lo que ayudará en gran medida a los consistorios para adaptar sus ordenanzas municipales. De esta manera las autocaravanas no pueden ser privadas del derecho a estacionar en las vías públicas mientras la parada o el estacionamiento no sea peligroso y se encuentre situado en un lugar autorizado.

En las vías interurbanas, el Reglamento General de Circulación define los lugares en los que deben efectuarse las paradas y estacionamientos: fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta, y de-



► Ya se ha comenzado a instalar la nueva señal de "Punto de vaciado ecológico".



## SE NECESITAN MEJORAS EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN, INFRAESTRUCTURAS, SENALIZACIÓN, SERVICIOS Y PLANIFICACIÓN TURÍSTICA

jando libre la parte transitable del arcén, mientras que en autopistas y autopistas se prohíbe la parada y estacionamiento para todos los vehículos, salvo en las zonas especialmente habilitadas para ello.

Conviene recordar, no obstante, que tanto el citado Reglamento como la Ley

de Costas prohíbe el estacionamiento y la circulación, así como los campamentos y acampadas, en el denominado dominio público terrestre, como es el caso de las playas. No obstante, esta prohibición no alcanza la zona de policía: 20 metros en zona urbana y 100 en zona rústica, contados desde la ribera del mar.

## UN CENSO EUROPEO DE 1,5 MILLONES

El parque español de autocaravanas es de unas 30.000 unidades y afecta a unos 90.000 usuarios. A estos vehículos se suman los más de 200.000 que visitan nuestro país. En Europa existen actualmente cerca de 1,5 millones de vehículos que realizan turismo itinerante y que mueve a más de cuatro millones de personas. Alemania, Francia e Italia lideran el mercado, seguidos de Francia, Países Bajos y Reino Unido. Pero también Austria, Dinamarca, Finlandia, Suiza o Suecia son países con tradición en la práctica del autocaravanismo.

**VELOCIDADES MÁXIMAS.** La DGT ya ha redactado una instrucción a la Guardia Civil de Tráfico en la que se considera a las autocaravanas como vehículos de la categoría M1, es decir, vehículos especiales distintos a los turismos, con los siguientes límites de velocidad: 100 km/h en autopistas y autovías; en vías convencionales con arcenes igual o superior a 1,5 m, o más de un carril para alguno de los sentidos, 90 km/h; en el resto de las carreteras, 80 km/h. Por supuesto, en las vías urbanas se aplica el límite genérico de 50 km/h.

Estos límites son aplicables a las autocaravanas que circulan sin remolque de hasta 3.500 kilogramos. Pero si el peso fuera mayor, el límite es el mismo que se aplica a los camiones y al resto de los furgones: 90 km/h en autopistas y autovías y 80 km/h en las carreteras convencionales.

No obstante, la DGT es partidaria de homogeneizar los límites de velocidad con el resto de Europa, teniendo en cuenta que en la mayoría de los países se equipara a la de los turismos. Es importante que, cuando un vehículo extranjero de estas características llegue a nuestras fronteras, su conductor pueda encontrar los mismos límites. ◆

## RETRATO DEL AUTOCARAVANISTA



El perfil del usuario de caravanas es el de una persona mayor de 40 años, con un poder adquisitivo medio-alto, que viaja alrededor de 200 días al año, con un recorrido medio de unos 20.000 kilómetros. Viaja en todas las estaciones del año, preferentemente en época estival, generalmente en familia o en pareja, con una ocupación media de tres personas,

aunque cada vez más se incorporan parejas jóvenes con niños pequeños. El gasto medio estimado por persona, en restaurantes, supermercados y otros servicios, es de unos 18 euros/día. En general, los desplazamientos responden a dos tipos de perfiles: los que viajan durante los fines de semana (hasta 700 kilómetros) y quienes lo hacen de vacaciones (entre 5.000 y 7.000 kilómetros).