La movilidad en autocaravana

Contexto actual y propuestas de actuación

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Web Policial COET Jerez

La movilidad en autocaravana

Contexto actual
y propuestas de actuación

Dirección y coordinación
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico

Contenidos
Antoni París - comunicación socioambiental
Domènec Òrrit - diseño gráfico

NIPO: 128-08-160-1

El sector del autocaravanismo, tanto de usuarios como de expertos en este ámbito, ha venido trabajando en los últimos años para resolver los diferentes problemas que tiene el sector, elaborando propuestas y planteando soluciones en el ámbito concreto de la seguridad vial y la movilidad.

Este trabajo recibió en enero de 2007 el impulso de la Dirección General de Tráfico al constituirse el grupo de trabajo "GT 53 Autocaravanas", según lo dispuesto en la moción planteada por la senadora Ana María Chacón Carretero, que fue aprobada por el Senado en mayo de 2006.

Este grupo, de acuerdo con la moción, debía adoptar las medidas que fueran necesarias para apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista, así como abordar la problemática del sector, reflejada en sus cuatro puntos, relativos a normativa sobre velocidad, señalización, infraestructuras, etc., para que esta actividad se realice en las mejores condiciones.

Uno de los resultados del GT 53 es la guía "La movilidad en autocaravana. Contexto actual y propuestas de actuación", que recoge todos los puntos tratados por el grupo a lo largo de un año.

Han formado parte de dicho grupo de trabajo, además de la senadora Ana María Chacón, las siguientes instituciones y colectivos:

- Dirección General de Tráfico
- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Medio Ambiente
- Junta de Andalucía
- Federación Española de Municipios y Provincias
- Plataforma de Autocaravanas Autónoma (LAPACA)
- Asociación Española de Comercio del Caravaning (ASEICAR)

Texto de la moción aprobada por unanimidad el 9 de mayo de 2006

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
SENADO
VIII LEGISLATURA
Serie I: BOLETÍN GENERAL
8 de mayo de 2006

Núm. 467

Í N D I C E MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN
— Del GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, por la que se insta al Gobierno a la adopción de las medidas necesarias para apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista (662/000123) (Página 6) PREGUNTAS PARA LAS QUE SE SOLICITA CONTESTACIÓN EN SESIÓN PLENARIA

A la Mesa del Senado
El Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo establecido en los artículos 174 y 175 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente moción ante el pleno.

Exposición de motivos
El Fenómeno del Autocaravanismo en España, o turismo itinerante, ha experimentado un crecimiento muy importante en los últimos años, calculándose el parque nacional de autocaravanas (según datos de los distribuidores y fabricantes nacionales) por encima de las 30.000 unidades. Somos el país de la UE que más crece en ventas; si a esto se añade el hecho de la afluencia, también cada vez mayor, de turistas y viajeros del resto de Europa que optan por este medio y que se cifran en torno a las 400.000 autocaravanas por año, llegamos a la conclusión de que nuestras infraestructuras y redes viarias deben adecuarse cuanto antes a esta realidad dadas las previsiones de desarrollo del sector.
La situación en la actualidad, sin norma específica que la regule, lleva a interpretaciones erróneas. Por ello, y teniendo en cuenta el avance en el número de áreas de servicios que el Ministerio de Fomento ha desarrollado en las carreteras del Estado, sería necesario incluir en las mismas las instalaciones necesarias para estos vehículos que se dedican a viajar habitando, para el bienestar de un gran número de personas y en beneficio de la mejora de la imagen y la oferta de servicios de nuestro país.
Afortunadamente el Estado español ha empezado a tomar cierta conciencia del fenómeno como lo atestigua el nuevo reglamento general de circulación y estacionamiento de vehículos a motor, donde se reconoce y figura por primera vez en nuestro país la existencia de las autocaravanas como vehículos-vivienda, tal y como ocurre desde hace ya tiempo en algunos países de nuestro entorno. Además, cabría delimitar con claridad las bases del estacionamiento-habitado para este vehículo homologado para tal fin. Asimismo, sería necesaria la uniformidad intracomunitaria de las limitaciones de velocidad de autocaravanas en autovía y autopista, ya que mientras en Alemania, Francia e Italia circulan a la misma limitación genérica que los automóviles, en España se limita a 90 km/h en autovías y 70 km/h en carreteras.
Las Administraciones Públicas, en los distintos niveles y según sus competencias, deben de velar por el mantenimiento de un medioambiente saludable. De ahí que la creación de espacios ecológicos para un vertido responsable de residuos debe ser algo normalizado, como ocurre ya en países europeos vecinos, que garantice la movilidad para la que está construida una autocaravana y a la que tienen derecho sus usuarios.

MOCIÓN
El Senado insta al Gobierno a que se tomen las medidas necesarias para apoyar el desarrollo de la actividad autocaravanista que contemplen la regulación en todos sus ámbitos en cuanto al uso de la autocaravana en España, entendida como vehículo homologado y específicamente a:

1. Llevar a cabo las modificaciones normativas que resulten necesarias para suprimir la referencia actualmente existente que limita a 90 km/h la velocidad de las autocaravanas.
2. Crear en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial un Grupo de Trabajo en el que se aborde la problemática referente al fomento de la utilización de estos vehículos, creación de señales específicas, normas de circulación, etc., y se realicen las propuestas que se consideren adecuadas para que esta actividad creciente se realice en las mejores condiciones.
3. Estudiar en colaboración con las administraciones las posibles normas para poder regular la incidencia ambiental del autocaravanismo.
4. Tener en cuenta en proyectos futuros las necesidades que plantean los vehículos del tipo autocaravana en los anteproyectos de posibles nuevas áreas de servicio del Estado, y siempre que sea técnicamente viable se incluyan instalaciones para dicho tipo de vehículo, revisando asimismo la actual norma 8.1-IC de señalización vertical para que se incluya la nueva señalización a estos efectos.

Palacio del Senado, 28 de abril de 2006.
—El Portavoz, Joan Lerma Blasco.

Contenidos

Introducción
La movilidad en autocaravana en España 9

1. La práctica del autocaravanismo 10

- Las características del vehículo 10
- El censo de autocaravanas 12
- El mercado del sector 15

2. El marco legal 16

- La tipología del vehículo 16
- Las velocidades máximas 18
- La parada y estacionamiento 19
- La señalización 21

3. Propuestas de actuación 22

Anexos 26

- Los servicios para autocaravanas 26
- Ejemplos de áreas de servicio en España 32

La movilidad en autocaravana en España

El autocaravanismo aparece en Europa a finales de los años sesenta del siglo pasado en países pioneros como el Reino Unido, Alemania, Francia e Italia. Desde entonces el número de vehículos ha ido en constante aumento hasta superar el millón de unidades. España se suma a estos países a comienzos de los años noventa, y cuenta actualmente con un parque cercano a los 30.000 vehículos, a las que se suman los más de 200.000 que visitan el país a lo largo del año, algunas de paso a países como Marruecos o Portugal.

Este incremento en el número de autocaravanas en España ha puesto de manifiesto, sin embargo, la necesidad de introducir las mejoras necesarias en materia de reglamentación, infraestructuras, señalización, servicios y planificación turística sobre dichos vehículos, a diferencia de lo que sucede en otros países europeos con más tradición, así como el desconocimiento general de la autocaravana por la sociedad.

El actual momento del fenómeno autocaravanista y las perspectivas de futuro en lo que se refiere a su crecimiento tanto en España como en el conjunto de Europa, demanda, por lo tanto, revisar la normativa de tráfico, considerando la movilidad en autocaravana como una alternativa más de desplazamiento.

Debe tenerse en cuenta que esta actividad ha ido desvinculándose progresivamente en toda Europa de la relacionada con el *camping*, el campismo, el *caravaning* y la acampada, ya que la autonomía del vehículo genera una demanda de movilidad diferente a la del resto. En este sentido pues, es necesario que desde los distintos niveles de la Administración -central, autonómica y local-, se adopte un papel activo en la ordenación de la movilidad en autocaravana con el fin de corregir las disfunciones que existen actualmente y, al mismo tiempo, satisfacer las necesidades de un sector socioeconómico en expansión.

1 La práctica del autocaravanismo

Las características del vehículo

El concepto de autocaravana se aplica a aquellos vehículos construidos con propósito especial para el transporte y el alojamiento de personas.

Proporcionan a la vez transporte y alojamiento, cuentan con un habitáculo que facilita una total autonomía a sus usuarios, ya que disponen de todos los espacios, servicios y tecnologías imprescindibles para llevar a cabo la vida cotidiana -comedor-sala, cocina, baño e inodoro y dormitorio-, además de la cabina de conducción y el motor.

Existen, sin embargo, distintos tipos de vehículos, en los que varía el diseño de la autocaravana, las dimensiones y la capacidad, la distribución de los elementos, y las prestaciones. En general, los tipos más habituales son los que se conocen como *capuchina*, *perfilada*, *integral* y *camper*. Hay además autocaravanas adaptadas a personas con movilidad reducida, que cuentan con una plataforma elevadora y accesorios convenientemente preparados para facilitar su movimiento.

Las autocaravanas de peso superior a 3.500 kg son consideradas autocaravanas a todos los efectos excepto que para conducirlas es necesario disponer del permiso de conducir tipo C.

Sus conductores, por lo tanto, han de estar especialmente atentos a las limitaciones de peso en las vías urbanas.

Los principales tipos de autocaravanas

Capuchina	Es el tipo más conocido. La situación del dormitorio sobre la cabina de conducción permite tener una cama fija, amplia y cómoda. Ideal para viajar hasta 7 personas.	
Perfilada	Son parecidas a las capuchinas, aunque sobre la cabina hay un armario en lugar de un dormitorio. Su perfil es más aerodinámico y su altura inferior, lo que hace la conducción más manejable. Recomendada para 2-4 personas que realicen desplazamientos largos y continuados.	
Integral	Es la más aerodinámica. El habitáculo incluye una cabina más espaciosa. Ideal para 2-4 personas.	
Camper	Son furgonetas de transporte de serie con la cabina de carga completa y el interior acondicionado como autocaravana. Idónea para 2 personas.	

Las dimensiones de las autocaravanas suelen oscilar entre los 5 y los 7 metros de longitud, los 2.15-2.25 de anchura y los 2.80-3.15 de altura. El peso en vacío, por su parte, suele estar entre los 2.500 y los 2.800 kg.

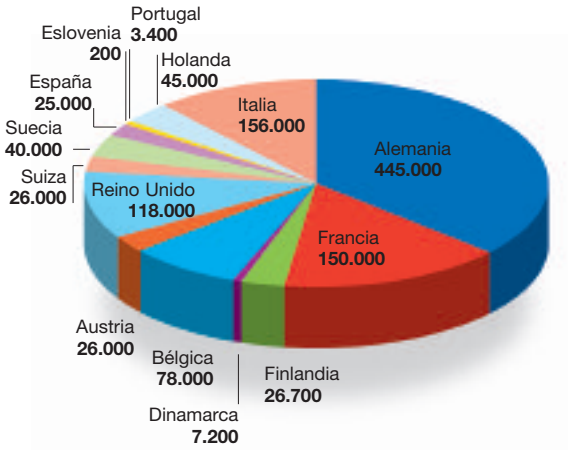
El censo de autocaravanas

El parque español de autocaravanas ha experimentado en los últimos años un importante crecimiento hasta alcanzar, se calcula, las 30.000 unidades, con un número de usuarios próximo a las 90.000 personas, si se considera una media de tres personas por autocaravana.

El hecho de que no se disponga de datos más exactos se debe a que en España no existe un censo de este tipo de vehículos (*el grupo de trabajo GT53 sobre autocaravanas impulsado por la Dirección General de Tráfico propone la creación de una base de datos oficial*). En el año 1998 se incluyó en el Reglamento General de Vehículos su catalogación específica, por lo que todos los registrados con anterioridad a este año no están contemplados, ya que se matriculaban como furgón-vivienda, caravana o camión.

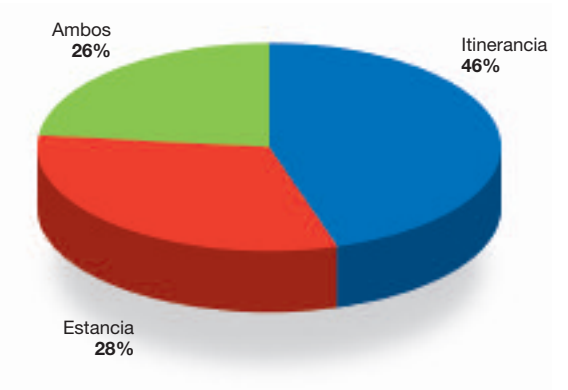
En Europa, existen actualmente alrededor de 1.142.000 autocaravanas que practican el turismo itinerante, lo que representa un número de personas superior a los 3,4 millones. A la cabeza de la lista se sitúan Alemania (445.000 autocaravanas), Italia (156.000), Francia (150.000), los Países Bajos (125.000) y el Reino Unido (118.000). Austria, Dinamarca, Finlandia, Suiza o Suecia son otros de los países con tradición en la práctica del autocaravanismo.

Censo de autocaravanas en la Unión Europea-15 (2006)



El parque europeo de autocaravanas está formado por más de 1.141.000 vehículos que practican el turismo itinerante, según datos de la European Caravan Federation (ECF). Alemania, Francia e Italia son los países que lideran actualmente el mercado del sector de la autocaravana.

Tipo de uso de la autocaravana en España



El perfil del autocaravanista

El usuario habitual de la autocaravana suele utilizarla para viajar en todas las estaciones del año, aunque durante la época estival el uso es mayor. Su perfil suele ser el de una persona mayor de 40 años, con un poder adquisitivo medio-alto y que viaja unos 200 días al año, con un kilometraje medio anual de unos 20.000 km. Suelen viajar en familia o en pareja, con una ocupación media de los vehículos de 3 personas, aunque cada vez se incorporan más parejas jóvenes con niños pequeños. La mayoría de los usuarios de las autocaravanas son propietarios, si bien también se practica la opción del alquiler. El gasto medio estimado por persona es de unos 18 €/día, en restaurantes, supermercados y otros servicios.

En general, los desplazamientos en autocaravana suelen responder a dos tipos de perfiles: los que se realizan durante los fines de semana, y los que se llevan a cabo durante el período vacacional. En el primer caso, las distancias recorridas pueden llegar hasta los 700 km, incluyendo el viaje de ida y de vuelta (un depósito de combustible permite recorrer unos 500 km), y la carga y descarga de residuos líquidos y sólidos se produce en el punto de partida. En el segundo, las distancias suelen oscilar entre los 5.000 y los 7.000 km, y la carga y descarga se realiza cada tres días; fuera de España estos servicios se realizan preferentemente en las más de 10.000 áreas o puntos ecológicos para autocaravanas que existen, aproximadamente.

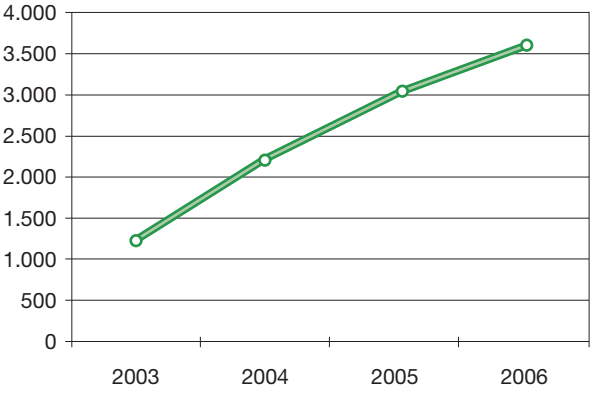
En el caso de los fines de semana prolongados o durante los puentes, una de las descargas se lleva a cabo en un punto intermedio del recorrido, en España actualmente los autocaravanistas vienen utilizando, para esta función, los servicios de algunas gasolineras, pero no todas ellas están preparadas para ofrecer este tipo de servicio, también algunas de las áreas de servicio que se están instalando en nuestro territorio.

E450

El mercado del sector

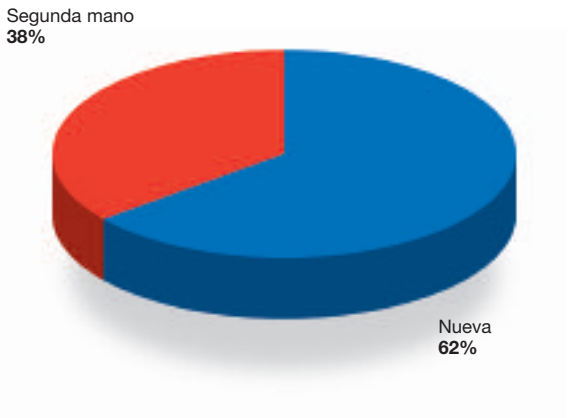
El mercado de compra y venta de autocaravanas de segunda mano en España ha ido progresivamente en aumento gracias a que la situación actual que presenta el sector con el incremento progresivo del parque de autocaravanas, hace que se encuentren en el mercado vehículos, con mayores y mejores prestaciones y en un mejor estado de conservación.

Evolución de las matriculaciones de autocaravanas en España (2003-2006)



El sector económico de las autocaravanas en España (2005) factura más de 450 millones de euros anuales y da empleo a unos 1.700 trabajadores.

Forma de acceso a las autocaravanas en España



El mercado de compra y venta de autocaravanas de segunda mano en España ha ido progresivamente en aumento gracias a que la situación actual que presenta el sector con el incremento progresivo del parque de autocaravanas, hace que se encuentren en el mercado vehículos con mayores prestaciones y en un mejor estado de conservación

2 El marco legal

La tipología del vehículo

Las autocaravanas son vehículos distintos a los turismos, y acreedores por tanto de una regulación específica en algunos aspectos puntuales como es el caso de la determinación de sus velocidades máximas fuera del ámbito urbano. Por el contrario, en otros aspectos como la circulación, parada y estacionamiento, se rigen por las normas aplicables con carácter general a todos los vehículos.

Según nuestra legislación, la autocaravana sólo puede transportar personas y en ningún caso carga de mercancías. Por tanto, los huecos disponibles se han de utilizar únicamente para el transporte de los enseres de uso personal, del mismo modo que el maletero y baca de un turismo. Los espacios liberados por la modificación de los asientos son camas no aptas para el transporte de mercancías y los elementos del habitáculo están fijados sólidamente al chasis del vehículo.

La definición de autocaravana

Directiva 2001/116/CE:
"Todo vehículo especial de categoría M fabricado de modo que incluya una zona habitable con el equipo mínimo siguiente: asientos y mesa, camas que pueden formarse por conversión de los asientos, cocina, armarios. Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable; aunque la mesa podrá diseñarse para quitarla con facilidad."

Reglamento General de Vehículos - Anexo II (transposición de la directiva anterior):
"Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda, y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser reconvertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda. Los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente."

El Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, establece lo siguiente con relación a la frecuencia de la **inspección técnica para las autocaravanas**:

- Las autocaravanas con una antigüedad de hasta cuatro años están exentas de pasar la ITV.
- De más de cuatro años: inspección bienal.
- De más de 10 años: inspección anual.

Las velocidades máximas

Como en el caso de la tipología de vehículo, la autocaravana tiene una regulación distinta a la del turismo en lo que se refiere a la determinación de sus velocidades máximas en vías fuera del casco urbano.

El Reglamento General de Circulación establece los siguientes límites de velocidad para las autocaravanas:

- En autopistas y autovías: 100 km/h.
- En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y carreteras (con arcén pavimentado de al menos 1,50 m de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de la circulación): 90 km/h.
- En el resto de vías fuera del casco urbano: 80 km/h.

Estos límites son aplicables a las autocaravanas que circulan sin remolque (vehículo mixto vivienda; autocaravana sin especificar o vivienda de MMA menor o igual a 3.500 kg), en tanto que las autocaravanas de tipo furgón-vivienda o de MMA mayor de 3.500 kg se rigen por los límites aplicables a los camiones y al resto de los furgones: 90 km/h en autopistas y autovías, y 80 km/h en las carreteras convencionales.

En vías urbanas se aplica a las autocaravanas, sean del tipo que sean, el límite de velocidad genérico de 50 km/h, en los términos previstos en el Reglamento General de Circulación.

La DGT considera conveniente seguir estudiando los aspectos normativos que regulan la limitación de velocidad de las autocaravanas, haciendo un análisis comparativo con el resto de países europeos, con objeto de conseguir, si ello resulta posible, una regulación más homogénea entre los países de la Unión Europea.

Cuando las características físicas de los núcleos urbanos en sus cascos históricos no permitan la circulación de vehículos de un determinado volumen, peso o longitud, las administraciones locales están obligadas a advertirlo así en los accesos a las poblaciones, señalizando las vías alternativas y los estacionamientos alternativos o disuasorios normalmente bien conectados a través del transporte público.

La parada y estacionamiento

Las normas aplicables a la parada y estacionamiento que deben ser observadas por todos los vehículos con carácter general -relativas a lugares en que deben efectuarse, modo y forma de ejecución, colocación del vehículo, ordenanzas municipales y lugares prohibidos-, están recogidas en el Reglamento General de Circulación que desarrolla la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En las **vías urbanas**, el régimen de parada y estacionamiento se regula por ordenanza municipal, si bien en ningún caso pueden oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos del Reglamento. Teniendo en cuenta que la distribución de los aparcamientos públicos entre todos los usuarios debe ser equitativa, las autocaravanas no pueden ser privadas del derecho a estacionar en las vías públicas, mientras la parada o el estacionamiento no sea peligroso, se ejecute en la forma y modo indicados, no constituya un peligro o un obstáculo para la circulación, el vehículo esté colocado en la forma indicada, y se encuentre situado además en un lugar autorizado.

Por tanto, la exclusión de determinados usuarios de la vía pública debe ser necesariamente motivada y fundamentada en razones objetivas, como pueden ser las dimensiones exteriores de un vehículo o su masa máxima autorizada, y no por su criterio de construcción o utilización, ni por razones subjetivas. En este sentido, las autocaravanas pueden efectuar las maniobras de parada y estacionamiento en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo.

En las **vías interurbanas**, el Reglamento General de Circulación define también los lugares en los que deben efectuarse las paradas y estacionamientos. Señala que deben hacerse fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta, y dejando libre la parte transitable del arcén. En las autopistas y autovías, están prohibidas las maniobras de parada y estacionamiento para todos los vehículos, salvo, naturalmente, en las zonas especialmente habilitadas para ello.

En el dominio público marítimo terrestre, como es el caso de las playas, la Ley de Costas (artículo 33.5) prohíbe el estacionamiento y la circulación, así como los campamentos y las acampadas. El Reglamento General de Circulación, en su artículo 68, recoge también esta prohibición. Sin embargo, esta prohibición no alcanza la zona de policía: 20 metros en zona urbana y 100 en zona rústica, contados desde la ribera del mar, es decir el punto que alcanza el agua en los mayores temporales o mareas conocidos.

Dos conceptos distintos: *estacionar* y *acampar*

Además de estacionar, una autocaravana, como cualquier otro vehículo, tiene también la posibilidad de acampar, si bien entonces sus ocupantes pasan a estar sometidos a las distintas normativas autonómicas sobre acampada y campamentos de turismo, y deberán realizar este tipo de actividades en los lugares especialmente indicados para ello, bien las zonas de acampada establecidas normalmente por los departamentos de medio ambiente de las Comunidades autónomas en las áreas naturales o de esparcimiento, o bien en establecimientos privados como los campings o campamentos de turismo.

Se suele considerar que una autocaravana está aparcada y no acampada cuando:

1 Sólo está en contacto con el suelo a través de las ruedas (no están bajadas las patas estabilizadoras ni cualquier otro artilugio). En determinados casos, como cuando el aparcamiento está situado en pendiente o con una inclinación lateral pronunciada, los calzos en las ruedas pueden estar justificados para mejorar la seguridad del vehículo.
2 No ocupa más espacio que el de la autocaravana cerrada, es decir, no hay ventanas abiertas (ventanas batientes o proyectables, que pueden invadir un espacio mayor que el perímetro del vehículo), sillas, mesas, toldos extendidos, etc.
3 No se produce ninguna emisión de ningún tipo de fluido, contaminante o no, salvo las propias de la combustión del motor a través del tubo de escape, o se lleven a cabo conductas incívicas y/o insalubres como el vaciado de aguas en la vía pública. No emite ruidos molestos como, por ejemplo, la puesta en marcha de un generador de electricidad en horario propio de descanso o durante el día en períodos excesivamente largos.

Debe aclararse que las competencias autonómicas entran en acción cuando la autocaravana está acampada, ya que cuando está estacionada correctamente son las leyes de tráfico o las normativas municipales las que son aplicables.

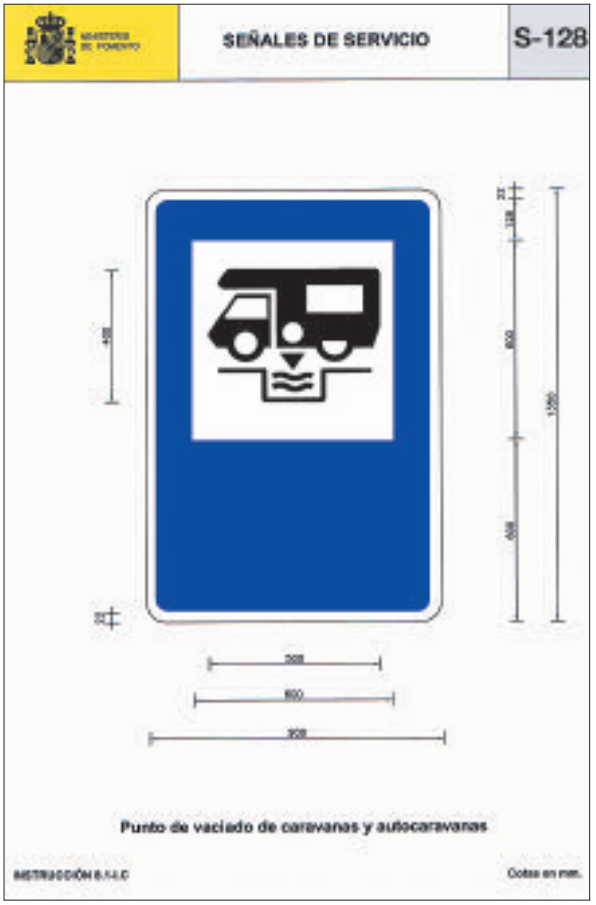
Se considera que una autocaravana está estacionada y no acampada, siempre que ocupe la misma superficie parada que en marcha. Es decir, que no tenga desplegados elementos tales como toldo, mesa, sillas, etc. Las dimensiones de las autocaravanas, así como la falta habitual de espacios adecuados para este tipo de vehículos, obliga a sus usuarios a ocupar dos espacios marcados para los turismos dos plazas en los aparcamientos públicos donde también suele haber marcados y señalizados espacios para los autobuses, microbuses etc.

La señalización

Para llevar a cabo en las condiciones adecuadas de responsabilidad ambiental la actividad autocaravanista es necesario contar con una señalización específica que informe sobre la situación de los puntos ecológicos y de las zonas de estacionamiento adaptadas a este tipo de vehículos.

La presencia de esta señalización tanto en las vías urbanas como en las interurbanas facilita el acceso a los usuarios de las autocaravanas a dichos lugares, y evita desplazamientos innecesarios.

El Ministerio de Fomento está llevando a cabo la revisión y actualización de la Instrucción de Señalización Vertical (8.1 IC), en la que está prevista incluir la señalización de existencia de puntos de vertido ecológico mediante el pictograma correspondiente (S-128).



3 Propuestas de actuación

Con el objetivo de orientar a los responsables de las administraciones locales y de las instituciones supramunicipales en su labor de ordenación y gestión de la movilidad en autocaravana, a continuación se plantean 3 líneas de actuación que abarcan los distintos ámbitos competenciales con los que está relacionada la actividad autocaravanista: urbanismo, movilidad, medio ambiente, seguridad ciudadana, legislación, etc.

- **Línea de actuación 1**
  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.

- **Línea de actuación 2**
  Señalizar las infraestructuras viarias y los accesos y vías de los municipios sobre los servicios y espacios habilitados para las autocaravanas (señales homologadas).

- **Línea de actuación 3**
  Regular la movilidad en autocaravana en las ordenanzas municipales y en las leyes de rango superior relativas a la movilidad y el estacionamiento de vehículos, así como en los planes de ordenación del espacio público.

Los agentes implicados

Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y consejerías de medio ambiente, Demarcaciones de carreteras del Estado en las distintas provincias, Consejerías de Obras Públicas de las distintas Comunidades Autónomas, Federación Española de Municipios y Provincias, Ayuntamientos, consejos comarcales o supramunicipales, Mancomunidades, Cámaras de Comercio e Industria, Asociaciones de comerciantes, etc.

Línea de actuación 1

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.

La falta de plazas de estacionamiento adaptadas a las características y dimensiones de las autocaravanas conlleva que estos vehículos tengan que aparcar habitualmente en los espacios destinados a los camiones, o utilizar las plazas de estacionamiento marcadas y señalizadas para los turismos ocupando dos espacios.

Cuando la situación así lo aconseje, se recomienda, por lo tanto, la creación de plazas de aparcamiento específicas para las autocaravanas, que estén ubicadas en una zona próxima a las destinadas a los turismos o autobuses (por equiparar al transporte de personas y no de mercancías) con el fin de evitar posibles situaciones de riesgo, adaptando las dimensiones de las plazas de estacionamiento y maniobra a estos vehículos.

En el ámbito municipal, y de acuerdo con la legislación vigente, las autocaravanas tienen el derecho de estacionar en todas las plazas de aparcamiento públicas reguladas (zonas azules), a no ser que exista algún impedimento físico o motivo que lo desaconseje: falta de visibilidad, dimensiones excesivas que dificulten su acceso en calles estrechas... Por este motivo, la administración local considerará las características específicas de las autocaravanas en el momento de crear aparcamientos públicos.

Al margen de las actuaciones que se acometan desde el ámbito municipal, sería deseable que desde las entidades que aglutinan y representan a los sectores con intereses en el autocaravanismo (asociaciones de usuarios, fabricantes de caravanas y sus componentes, concesionarios, distribuidores, operadores turísticos, etc.), se hicieran todos los esfuerzos posibles para promover la creación de áreas para autocaravanas y puntos de evacuación de naturaleza privada que puedan dar respuesta a todos sus intereses. Ejemplo de estos supuestos son los ya existentes puntos de evacuación en gasolineras y camping o las áreas para autocaravanas creadas por la iniciativa privada.

Por otra parte, las características de las autocaravanas como vehículos de alojamiento permiten a sus usuarios pernoctar en los espacios urbanos o dentro de los límites o en las zonas próximas a los espacios naturales protegidos, al estar preparados para realizar la visita sin generar residuo alguno que deteriore el medio. Sin embargo, para evitar el impacto ambiental potencial que un número elevado de autocaravanas puede ocasionar (número que va en aumento), se aconseja crear en dichos espacios un número limitado de plazas de aparcamiento específicas que faciliten también el estacionamiento restringido en tiempo, dentro, naturalmente, de los límites que la administración competente imponga en cada lugar.

Línea de actuación 2

Señalizar las infraestructuras viarias y los accesos y vías de los municipios sobre los servicios y espacios habilitados para las autocaravanas (señales homologadas).

Si bien la señalización específica para autocaravanas está aún en proceso de tramitación para la incorporación en el Catálogo Oficial de Señales, es conveniente identificar adecuada y correctamente los lugares de estacionamiento y los espacios de uso público en los que pueden aparcar este tipo de vehículos.

En la señal S-122 de "otros servicios", se puede incorporar el pictograma referido a la autocaravana. Además de esta señal adaptada, se pueden aplicar otros paneles complementarios como la señal S-17 de estacionamiento o la señal S-860 panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal.

La actuación tiene diversos objetivos: regular la movilidad y el aparcamiento de las autocaravanas en la vía y los espacios públicos, indicar la situación exacta de las áreas de descanso y los aparcamientos preferentes.

La adaptación de la señalización pública a la movilidad en autocaravana -en aquellos lugares donde sea preciso-, y la identificación clara de las zonas destinadas específicamente a este tipo de vehículos facilita su circulación por la vía pública y evita desplazamientos innecesarios por las calles interiores de los municipios. Esta medida, extensiva a toda clase de vehículos, contribuye a la mejora de la fluidez del tráfico y disminuye las emisiones y el consumo de energía

Línea de actuación 3

Regular la movilidad en autocaravana en las ordenanzas municipales y en las leyes de rango superior relativas a la movilidad y el estacionamiento de vehículos, así como en los planes de ordenación del espacio público.

La DGT ha elaborado la instrucción que recopila e interpreta todos aquellos aspectos normativos relacionados con el autocaravanismo que se recogen en la reglamentación sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Conocer y estudiar el alcance legal de esta normativa puede servir de guía y apoyo para los ayuntamientos y sus posibles regulaciones a través de ordenanzas, para no incurrir en algún tipo de discriminación con respecto a este tipo de vehículos.

Por lo tanto, las características particulares de las autocaravanas serán contempladas por las administraciones municipales en el momento de actualizar las ordenanzas sobre la movilidad municipal, así como durante la planificación de la vialidad en los planes urbanísticos locales.

Anexos

Los servicios para autocaravanas

Las características de las autocaravanas y el uso que se suele dar a este tipo de vehículos hacen recomendable contar con una serie de servicios de apoyo que den cobertura a sus necesidades cotidianas, tanto en el ámbito local como en las infraestructuras viarias intermunicipales.

Uno de los aspectos más importantes a tener especialmente en cuenta en relación al uso de las autocaravanas es la manipulación controlada de los residuos líquidos y sólidos que generan, con el fin de evitar el impacto ambiental que se puede derivar de una gestión inadecuada de éstos. Los depósitos de aguas grises y negras, por lo tanto, han de ser vaciados en espacios apropiados conectados a la red de saneamiento para que sean tratados y depurados adecuadamente, al igual que cualquier agua residual de origen urbano. Dichos espacios suelen conocerse también con el nombre de puntos de vaciado ecológicos.

Las autocaravanas están equipadas con un depósito de agua limpia de entre 80 y 150 litros de capacidad y uno de aguas grises de entre 80 y 100 litros (agua jabonosa procedente de la ducha, el lavabo y el fregadero), así como con un depósito extraíble de WC químico de unos 20 litros (cassette) con un receptáculo especial para los residuos.

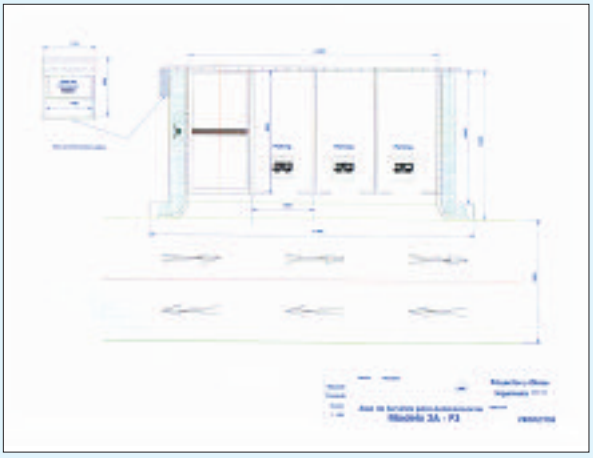
Elementos y servicios de un área de servicio tipo

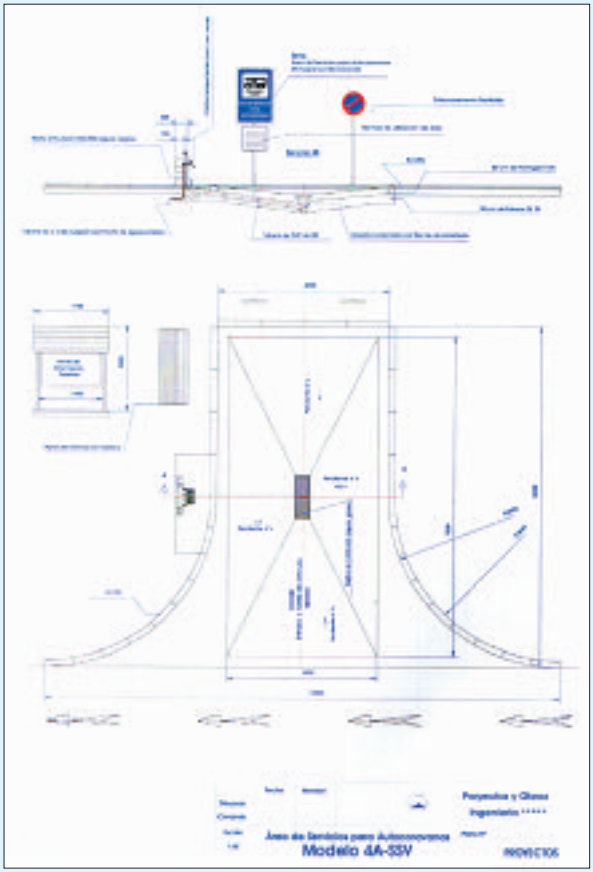
Sistema de vaciado de aguas grises	Las aguas grises son aquellas que se originan en la ducha, el lavabo y el fregadero. Se almacenan en la parte baja de la autocaravana en unos depósitos especiales, y su vaciado se realiza mediante una válvula o un grifo. La mejor solución es una zona hormigonada suficientemente amplia, que facilite la maniobra de entrada y salida a las dimensiones de una autocaravana, inclinada para dirigir las aguas directa y rápidamente hacia la rejilla de desagüe, así como resistente para soportar el paso del vehículo en la maniobra (unos 4.000 kg). La rejilla no debe situarse en uno de los laterales, ni cerca de bordillos o paredes, ya que cada modelo incorpora el desagüe en un lugar distinto de la parte baja de la autocaravana.
Sistema de vaciado de aguas negras	Los tanques o "cassettes" que recogen las aguas negras (aguas fecales) disponen de un tubo giratorio por el que se vierten en el desagüe correspondiente, y que debe estar conectado con una fosa séptica o el alcantarillado. Para su limpieza conviene tener cerca un grifo de agua corriente, diferente del de la toma de agua limpia. Si bien hay distintas posibilidades para su evacuación, basta con un simple sumidero, un desagüe de PVC o un hueco en la misma rejilla de aguas grises o en una arqueta independiente en la proximidad de un grifo. Dadas las características de las aguas negras en lo que se refiere a olor y presencia de residuos sólidos, conviene que el lugar de evacuación disponga de una tapa o una rejilla convenientemente adaptada, en especial en aquellos lugares con temperaturas elevadas durante el verano.

Toma de agua potable	Consiste en un simple grifo de agua terminado en rosca convencional para poder acoplar una manguera. Se recomienda que el grifo disponga de pulsado/temporizador para evitar el gasto innecesario de agua. Las tomas de agua pueden ser gratuitas o de pago, y funcionar con monedas o fichas.
Recogida de residuos sólidos domésticos	Las autocaravanas son los únicos vehículos que incorporan un cubo de basura, aunque sus dimensiones son reducidas.

Los espacios destinados a los autocaravanas son un lugar idóneo para incorporar paneles informativos sobre el municipio y el territorio circundante. Su función consiste en orientar al recién llegado e indicarle, mediante mapas y planos, donde se encuentran los puntos de interés cultural e histórico, los espacios comerciales y de ocio, así como las normas de uso y conducta con relación al área de servicio.

Ejemplos de proyectos de áreas de servicios para autocaravanas y simulaciones por ordenador





El vaciado de los depósitos de residuos líquidos de las autocaravanas debe realizarse teniendo en cuenta todos los requerimientos esenciales de prevención de cualquier tipo de impacto ambiental sobre el entorno.

Algunas estaciones de servicio cuentan ya con espacios destinados a las autocaravanas donde los usuarios de este tipo de vehículos pueden vaciar sus depósitos y residuos sólidos, y disponer de una toma de agua.

Nomas de uso y conducta y recomendaciones habituales para los autocaravanistas

1. El estacionamiento máximo permitido es de 48 horas.
2. Queda prohibido sacar de la autocaravana cualquier elemento como sillas, mesas, barbacoas, toldo, tendal, etc., así como las patas estabilizadoras, ya que esto será considerado como "acampada" (leyes de algunas comunidades autónomas).
3. El área debe mantenerse en perfecto estado de limpieza.
4. Cuando se utilice el sistema de llenado y vaciado de residuos líquidos, no derramarlos fuera de la pileta.
5. Está prohibido lavar vehículos en el área de servicio.

PARQUE DE LA NATURALEZA
DE CABARCENO

NORMAS DE UTILIZACION DEL AREA PARA AUTOCARAVANAS

RULES FOR THE CAMPERVAN AREA

Los usuarios de autocaravanas cuentan con una página web donde se informa sobre las áreas de servicio en Europa para estos vehículos (www.eurocamping-car.com) y pone a disposición de los autocaravanistas guías y otros materiales de apoyo a su actividad.

España es todavía deficitaria en lo que se refiere a áreas de servicio específicas para autocaravanas, si se compara con otros países europeos. Las pocas que existen en la actualidad han nacido a instancia de las propias asociaciones de autocaravanistas ante algunos consistorios receptivos a estas propuestas.

Ejemplos de áreas de servicio en España

Hasta el momento se han creado en España cerca de 70 áreas de servicio para autocaravanas (públicas y privadas), gracias a la respuesta positiva de consistorios y entidades que se han mostrado receptivos a las peticiones de los usuarios del sector.

Lista de las áreas actuales de servicio

Tipos de área	Relación de áreas
Públicas	San Martín, El Lierau (Asturias); Zafra, Don Benito (Badajoz); Miranda de Ebro, Aranda de Duero, Espinosa de los Monterios (Bugos); Cáceres (Cáceres); El Bosque (Cádiz); Liérganes (Cantabria); Cabra, Rute, Priego de Córdoba (Córdoba); Legazpi, Rentería (Guipúzcoa); Bertamirans, Milladoiro, Boiro, A Coruña (A Coruña); León, Astorga (León); Burela, Monforte de Lemos, Pontenova, Lugo (Lugo); Archidona, Villanueva de Algaidas, Cuevas San Marcos (Málaga); Isla Dos Aguas, Carrión de los Condes, El Maderao, Villada (Palencia); Tui (Pontevedra); Aldeadávila, La Alberca (Salamanca); Cuellar, Turégano (Segovia); Lagartera (Toledo); Jalance (Valencia); Olmedo (Valladolid); Bermeo (Vizcaya)
Privadas	Alfaz del Pi (Alicante); Rías Baixas (Asturias); Montseny, Park&Ride Forum, Argentona (Barcelona); Brañavieja, Cabárceno (Cantabria); Las Moreras, Morella (Castellón); Sierra Nevada (Granada); Villava (Navarra)
En ruta	Penedès, Vallès (Barcelona); Empordà (Girona); Venta el Peral (Granada); Miño (A Coruña); Los Chopos (Palencia); Rueda, Pollos (Valladolid); Villalpando (Zamora)
Sólo vaciado y llenado	Arena Blanca (Alicante); Las Gaviotas (Asturias); Área de camping (Soria); Área de camping (Valladolid); Área de camping (Zamora) Más información: www.lapaca.org

Área de Liérganes (Cantabria)

Área de Villada (Palencia)

Área de A Coruña

Área de Palencia

Área de El Bosque (Cádiz)

La movilidad en autocaravana

Contexto actual y propuestas de actuación

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

Observatorio Nacional de Seguridad Vial