

Proyecto: Proyecto de decreto por el que se establece la ordenación de los campamentos de turismo y de las áreas de acogida y pernocta de autocaravanas, cámperes y similares en la CM

Fecha de publicación: Jueves, 15 Febrero, 2024 - 12:33

COMENTARIOS:

Desde el Jueves, 15 Febrero, 2024 - 12:33 hasta el Lunes, 15 Abril, 2024 - 00:00

Enviado por gopebra el Jue, 15/02/2024 - 15:17 [Enlace permanente](#)

[Consulta articulado](#)

Buenas Tardes. ¿Dónde se puede consultar el articulado previsto para el nuevo decreto?

Un saludo

Enviado por CSH5 el Jue, 22/02/2024 - 14:00 [Enlace permanente](#)

[contestacion consulta sobre articulado por gopebra](#)

Buenos días, el trámite de consulta pública es un trámite previo a la elaboración del texto articulado del proyecto de decreto. Es en fases posteriores de la tramitación administrativa cuando estará disponible dicho texto. La evolución de la tramitación administrativa del proyecto de decreto puede consultarse en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid en este enlace: <https://www.comunidad.madrid/transparencia/> en el apartado de NORMATIVA Y PLANIFICACION.

Por otro lado, en este enlace del Portal de Transparencia puede consultar la publicación de la consulta pública del proyecto de decreto de ordenación de campamentos turísticos y de áreas de acogida y pernocta de autocaravanas, camperas y similares en la CM: [Proyecto decreto ordenación campamentos de turismo](#)

Enviado por ASEICAR el Mar, 20/02/2024 - 08:29 [Enlace permanente](#)

[CIRCULAR, ESTACIONAR Y ACAMPAR](#)

Nos encontramos en un momento clave para el autocaravanismo en España. Cada vez son más las personas que están descubriendo esta forma de viaje y ocio que permite un grado de **libertad, disfrute e independencia** que difícilmente lo pueden encontrar en otras formas de viaje.

Más de 210.000 autocaravanas y campers se han matriculado en Europa en 2023. Una cifra muy significativa que muestra la fortaleza de un sector que cada vez suma más “adeptos” en los países de nuestro entorno y en el nuestro.

Ahora, más que nunca, **es el momento de la máxima responsabilidad** de todos y cada uno de nosotros, los **usuarios**, para respetar las reglas, para usar nuestro vehículo de una manera responsable, para estacionar correctamente solo donde se permita y donde no se perjudique a nadie, y para acampar solo en los campings, zonas autorizadas o en las áreas de servicio para autocaravanas donde se permita la acampada.

También es la responsabilidad de los **profesionales, vendedores y alquiladores** de autocaravanas y campers, para que ofrezcan toda la información necesaria al nuevo cliente sobre cómo utilizar correctamente el vehículo, sobre lo que se puede y no se puede hacer.

Del correcto comportamiento de todos y cada uno de nosotros dependerá el futuro de este sector y la imagen que proyectaremos a la sociedad.

Muchos ojos están pendientes de nosotros. **Nos jugamos mucho.**

Aunque las autocaravanas y los campers son sinónimo de libertad, su uso está regulado por la legislación española. Ahora, que están surgiendo muchos nuevos autocaravanistas en nuestro país, conviene aclarar los **3 conceptos básicos imprescindibles para evitar disgustos, sanciones** y poder disfrutar con toda tranquilidad de nuestra pasión.

LOS 3 CONCEPTOS: CIRCULAR, ESTACIONAR Y ACAMPAR

CIRCULAR

El Reglamento General de Circulación determina que si conducimos un vehículo cuya MMA sea igual o inferior a 3.500 kg (el 95% de autocaravanas, campers y caravanas), no necesitaremos ningún carnet especial, basta con el B1 para poder circular correctamente. Si nuestro vehículo excede de esos 3.500 kg de MMA, entonces es necesario poseer el C1, especial para vehículos de ocio.

En cuanto a la velocidad, las autocaravanas de menos de 3.500kg podrán circular, igual que los turismos, a un máximo de 120 km/h en autopistas y autovías y a 90km/h en carreteras convencionales. Los vehículos de más de 3.500kg los límites cambian a 90km/h en autopistas y autovías y 80km/h en carreteras convencionales.

En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

ESTACIONAR

El capítulo VIII del reglamento general de circulación define parada y estacionamiento, artículos 90 a 94. Las autocaravanas y campers, como vehículos M1, al igual que cualquier turismo, se le aplica este mismo articulado.

Es en la instrucción PROT 2023/14 AUTOCARAVANA S de la DGT , concretamente al

final del artículo 3.1 donde se indica que: “Dentro de los requisitos que el Reglamento General de Circulación exige para la realización de la maniobra de estacionamiento no está el abandono del vehículo por parte de los ocupantes del mismo, por lo que 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, PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-07-11 13:24:56 CEST Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5ZMBWRAIXH6XJ7PTR9FPGKJ6BD5A en <https://www.pap.hacienda.gob.es> 6 no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo. 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, entendido dicho perímetro como la proyección en planta del vehículo, tales como tenderetes, toldos, dispositivos de nivelación, soportes de estabilización, etc, por lo que la presencia de ocupantes en el interior del vehículo es del todo irrelevante a efectos de considerar un vehículo como correctamente estacionado.

Por lo tanto, las autocaravanas pueden ESTACIONAR (OJO, HABLAMOS DE ESTACIONAR), en zonas habilitadas de las vías públicas urbanas o interurbanas, de acuerdo con las normas de tráfico y circulación, en las mismas condiciones que un turismo o cualquier otro vehículo de sus características en cuanto a volumen y peso; tanto de día como de noche.

Al final del citado artículo 3 de la Instrucción PROT 2023/14 Autocaravanas se indica:

“En este contexto, es preciso aclarar algunos conceptos que afectan a las autocaravanas:

- a) El estacionamiento es una maniobra regulada en el Reglamento General de Circulación.*
- b) La acampada es una actividad cuya regulación no corresponde a la normativa de tráfico sino a la de turismo.*
- c) Estacionar forma parte del hecho circulatorio del tráfico al constituir una maniobra permitida y, por tanto, es objeto del ordenamiento jurídico de circulación, no del de turismo. La propia Ley de Seguridad Vial la define en el Anexo I (Conceptos básicos), en su apartado 82: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.*
- d) Estacionar no es acampar. Como hemos visto, estacionar es realizar una maniobra consistente en inmovilizar un vehículo en un espacio determinado cumpliendo los requisitos previstos en el artículo 92 del Reglamento General de Circulación. Acampar es una actividad regulada en la normativa de Turismo, que se reproduce en el apartado 7.1 de esta Instrucción. De la confrontación de ambas normativas puede concluirse que la normativa de tráfico se aplica a la maniobra de estacionamiento cuando en dicho estacionamiento se cumplan los siguientes requisitos:*
 - 1. Que el vehículo, con el motor parado, sólo esté en contacto con el suelo a través de las ruedas (no se utilizan las patas estabilizadoras ni cualquier otro artilugio, salvo los calzos, previstos por el Reglamento General de Circulación).*
 - 2. Que el vehículo no ocupe más superficie que la que ocupa cerrado, es decir, sin el despliegue de elementos proyectables, sillas, mesas, etc., elementos que pueden invadir una superficie mayor que la delimitada por el perímetro del vehículo, entendido este como la proyección en planta del mismo.*
 - 3. Que el vehículo no emita ningún tipo de fluidos o ruidos al exterior”.*

Cumpliendo estas normas, cada vez son más las Comunidades Autónomas que establecen en sus Decretos que la autocaravana **NO SE CONSIDERARÁ ACAMPADA, SINO ESTACIONADA.**

Por otro lado, en España ya disponemos de más de 1.300 Áreas de Autocaravanas distribuidas por toda la geografía donde poder estacionar y pernoctar cómodamente; además de vaciar, cargar depósitos de agua y/o cargar baterías.

Otras CCAA con decretos turísticos más antiguos no aclaran estos términos aún (estacionar y acampar), pero esperamos que lo vayan incorporando en las futuras actualizaciones de sus decretos y/o reglamentos turísticos, para evitar distintas interpretaciones y errores que generan confusión y problemas.

ACAMPAR

Los únicos lugares permitidos para la acampada son los campings y las zonas habilitadas específicamente para ello. También existen áreas de autocaravanas con instalaciones para el vaciado de aguas, conexión eléctrica y donde se permite acampar, es decir, abrir las ventanas del vehículo, extender toldos y sacar mesas y sillas.

La acampada libre, fuera de estos lugares, está prohibida en nuestro país.

PROPUESTA DE NORMATIVA ASEICAR PARA LA MEJORA DEL AUTOCARAVANING

1.- SITUACION GENERAL

A pesar de las circunstancias excepcionales del año 2020, el sector del caravanning en España se encuentra en una fase de expansión con ritmos de crecimiento superiores a muchos otros países europeos. Es un momento de incertidumbre, pero que puede servir para reafirmar los pilares de una industria con un gran componente turístico, que tiene en nuestro país un entorno perfecto, tanto en el continente como en el contenido.

Un país con una densidad de población relativamente baja, y con una moderna industria de automoción, suponen la mezcla perfecta para desarrollar unas infraestructuras que faciliten un fuerte crecimiento de la actividad del caravanning. Nuestro clima, nuestra red de carreteras y la facilidad de integración para el visitante nos convierten en un destino muy atractivo.

En cuanto al número de usuarios, podemos constatar que la práctica de la actividad del caravanning, en sus distintas modalidades (autocaravanas, campers, caravanas...) en España está en auge. En los últimos años se ha observado una tendencia al alza de la práctica de actividades al aire libre, en contacto con la naturaleza, tanto en el turista nacional y extranjero, lo que propicia un marco óptimo para el desarrollo y expansión de la actividad del caravanning.

Otra de las motivaciones que está fomentando la práctica del caravanning en España es la búsqueda a la hora de viajar de las sensaciones de independencia y libertad, lejos de aglomeraciones. La actividad del caravanning proporciona a sus usuarios esta sensación, ya que son ellos los que realmente organizan su viaje. La posibilidad de viajar cómodamente con la familia (niños, mascota, etc.) también ha supuesto un factor de especial relevancia para el desarrollo de esta actividad turística en nuestro país.

Para el caravanning, el alojamiento se desarrolla en tres ámbitos: los campings, las áreas de

pernocta y los espacios autorizados para pernocta.

En el uso de la autocaravana existen tres situaciones: la circulación, el estacionamiento y la acampada.

La circulación y el estacionamiento están reguladas por las normas de la Dirección General de Tráfico.

La acampada está regulada por las Consejerías de Turismo de las CCAA. Se entiende que una Autocaravana está acampada cuando se extienden elementos tales como toldos, se abren ventanas, se utilizan calzas de estabilización, o cualquier elemento que sobresalga del perímetro del vehículo.

En el documento: **“Circular, estacionar y acampar, reglas a respetar”**, que **se adjunta a este informe**, se ofrece toda la información sobre estos tres conceptos básicos.

Las normas del estacionamiento las regula la Normativa Nacional de Tráfico, en concreto el **Reglamento General de Circulación (Capítulo VIII, artículos 90 a 94)** y la **Instrucción PROT 2023/14 AUTOCARAVANAS Dirección General del Tráfico**. **Se adjunta la Instrucción de la DGT a este informe.**

Estos factores están favoreciendo que cada vez sean más los turistas que practican la actividad del caravaning en España, lo que conlleva una repercusión de manera directa e indirecta en la economía de nuestro país. Curiosamente, las quejas y las necesidades actuales, son muy parecidas a las que se solicitaban hace unos años.

Como en otro tipo de situaciones, la regulación y las normas van mucho más retrasadas que la realidad.

2.- IMPACTO ECONOMICO.

El valor añadido por el sector del caravaning o facturación bruta alcanza en el año 2017 la cifra de 477.120.628 euros. Durante el año 2016, el importe alcanzado fue de 401.301.984 euros, lo que supone un incremento del 18,9%.

Si se trabajase con el empleo generado, en base a estimaciones del sector industrial, ocio, etc. estaríamos hablando de un factor de conversión de un entorno de 1,5 empleos indirectos por cada empleo directo.

Los datos laborales se han estimado sobre plantilla a tiempo completo y a fecha de fin del ejercicio (31-12-2017). En base a todos estos criterios y consideraciones, el empleo directo que ha desarrollado su actividad en el sector del caravaning, alcanzó en 2017 las 1.787 personas. Respecto al año 2016 se experimentó un crecimiento del 17,5%, ya que el empleo directo durante este año fue de 1.521 personas.

De acuerdo a los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el coste salarial medio por empleado, para el 2017, fue de 30.744 €. Este coste incluye el coste de Seguridad Social, que

Las aportaciones a la Seguridad Social durante 2017 fueron de: 13.021.869 €.

A tenor a las matriculaciones anteriormente presentadas y los incrementos de más del 20% anual en las matriculaciones de autocaravanas y campers nuevos, podremos actualizar las cifras económicas en torno a un incremento del 60% en 2020, lo cual elevan significativamente las cuantías tanto de ingresos, como de aportaciones a la Hacienda Pública (tanto nacional como regional y municipal), y al empleo.

- Economía con impacto directo.

En España existen más de 250 empresas dedicadas a la fabricación, distribución o importación de productos relacionadas con la actividad del caravanning.

Actualmente, en España, el parque móvil de autocaravanas y caravanas se estima en 350.000 vehículos, 240.000 caravanas y 110.000 autocaravanas y campers.

Estas cifras muestran el peso económico de este mercado y la potencialidad de los ingresos que este importante segmento puede llegar a generar en concepto de gastos derivados de la práctica de esta actividad. Los impuestos que genera esta actividad tienen un incremento muy interesante, marcado en parte por los elevados impuestos, como el IEDMT, IVA y el Impuesto de Circulación.

Finalizado el año 2020, **el incremento de impuestos directos derivados de la actividad del caravanning se elevó al 50%** respecto a los datos del estudio del 2018.

El sector del camping no debe ver al caravanning, y concretamente el autocaravanismo como un rival sino todo lo contrario, como un complemento, que le aporta muchos de sus clientes.

Algunas áreas de pernocta de autocaravanas en distintas zonas están empezando a funcionar como rutas de destino turístico, porque están ideadas como una propia red de funcionamiento. (Ej. Galicia o la Ruta de la Plata).

Las áreas de autocaravanas públicas y privadas son compatibles y se retroalimentan para un correcto posicionamiento del destino. (Ej. Foz. Lugo). Así mismo, los campings de estas zonas están aumentando sus clientes gracias al crecimiento de autocaravanismo, y la buena integración de los visitantes en el entorno turístico de los pueblos.

Es un hecho que la actividad del caravanning en España va aumentando su peso, año tras año, dentro del sector turístico y por consiguiente en la economía de nuestro país, así como en la aportación en materia de impuestos.

Según la opinión del propio sector las perspectivas de futuro son positivas. No obstante, la existencia de diferentes problemáticas, como la falta de una regulación específica en algunas comunidades autónomas y municipios, la falta de infraestructuras para la acogida de los autocaravanistas y los elevados gastos impositivos, especialmente del impuesto de matriculación (IEDMT), están condicionando en parte el crecimiento de este mercado y pueden amenazar gravemente su futuro y la riqueza que genera en los entornos en los que desarrolla su actividad turística. Muy especialmente en las zonas de interior.

- Economía con impacto indirecto

Cada vehículo es una unidad de consumo. Una media de 3 personas viajan en cada vehículo y las necesidades de estas personas son una continua fuente de ingresos para el país, la región o

la ciudad/pueblo. La práctica de la actividad del caravaning también está repercutiendo indirectamente en nuestra economía a través de los gastos en los que incurrirían sus usuarios durante el viaje, como cualquier otro turista (restauración, combustible, seguros, actividades turísticas, campamentos de turismo, etc.).

El gasto medio diario de los usuarios del caravaning en España es de 165€ por vehículo. En el Observatorio de consumo del caravaning publicado por Cetelem se indica que el número medio de personas o unidad de consumo por Autocaravana es de 3 personas, por lo tanto, se deduce que el gasto medio diario por usuario de la actividad del caravaning en España es de 55€.

Movimiento verano (julio-agosto-septiembre):

- 190.000 vehículos= 70.000 españoles/120.000 extranjeros
- 570.000 turistas (3 por vehículo)
- 18 días de ruta media
- 165€ gasto medio diario

3.- ESPAÑA: destino atractivo y consolidado

Otro aspecto que fomenta la práctica de esta actividad en nuestro país es el atractivo de España como destino turístico, tanto para los turistas nacionales como para los internacionales.

España dispone de una gran variedad de recursos naturales, un clima propicio, una exquisita gastronomía, una gran riqueza monumental y ofrece una gran diversidad de parajes para la práctica de esta actividad en zonas de playa, montaña, etc. Todo ello sin olvidar la posibilidad de practicar diferentes tipos de turismo: cultural, sol y playa, naturaleza, deportivo, etc.

Otro factor de especial relevancia es la proximidad de España a países con una importante cultura del caravaning y con un gran número de usuarios de la actividad, tales como Francia, Reino Unido, Países Bajos, Italia o Alemania.

Los datos indican que el 40% de los autocaravanistas franceses viajan al extranjero y que España atrae a un 43% de ellos como destino.

En Europa, países como España y Croacia constituyen destinos al alza para la actividad del caravaning. En el caso concreto de España, sigue siendo un destino interesante debido a su contexto cultural, su buen clima y sus costas.

No obstante, países con gran tradición autocaravanista como Italia se ha visto obligada a empezar a tomar medidas para regular la actividad del autocaravanismo, debido al elevado número de usuarios

Es interesante constatar que los usuarios del caravaning en otros países europeos tienen una percepción positiva de España como destino turístico para la práctica de esta actividad, a pesar de la falta de infraestructuras necesarias para su disfrute, sobre todo en autocaravana.

Estos usuarios destacan sobre todo la percepción de España como destino de sol, mar y cultura. Como manifiesta el representante finlandés de Delsf-Caravan, el buen clima y sobre todo la luz y el calor en el sur de España durante el invierno son un atractivo muy importante para

usuarios de Finlandia y otros países nórdicos.

Evidentemente, el incremento de cualquier actividad económica conlleva nuevas necesidades. Hay administraciones públicas con competencias en materia de turismo que reconocen la existencia de turistas que practican el autocaravanismo, pero, contradictoriamente, no reconocen esta actividad turística de forma específica, vinculándola a la de los campings; cuando no es así.

El mercado y la demanda va por delante de la legislación y eso conlleva problemas para el sector, los municipios y los usuarios. En numerosos municipios no se sabe que legislación aplicar a la hora de redactar sus ordenanzas municipales que regulen a práctica del autocaravanismo y las áreas y zonas de pernocta para estos vehículos.

El hecho de no contemplar la actividad del caravaning en todas sus modalidades, especialmente el autocaravanismo, como producto turístico induce a pensar que España no está aprovechando suficientemente el potencial turístico que esta actividad representa. Situación que puede venir agravada por la proximidad de España a países competidores más desarrollados y consolidados en la práctica de esta actividad, como Francia, Alemania, Italia, Portugal, que desde hace años, están fomentando, , e impulsando esta actividad en el marco de sus políticas turísticas.

4. NORMATIVA EN EL SECTOR

Es evidente, que el autocaravanismo vive un momento muy especial en España y en toda Europa, pero un análisis de la normativa nos da una idea de la situación un tanto peculiar existente en nuestro país.

4.1. FALTA DE HOMOGENEIDAD O CARENCIA DE REGULACIÓN

La principal traba que está impidiendo el desarrollo de la actividad del autocaravanismo en España es la falta de regulación específica y de homogeneidad en la regulación de la pernocta en las distintas CCAA.

La ausencia de una regulación clara y concreta en la actividad de pernocta de las autocaravanas ha provocado enfrentamientos entre los autocaravanistas y empresarios de campings, e incluso, en ocasiones, con las administraciones públicas locales.

Las noticias de multas, “campamentos ilegales”, “zonas de pernoctación furtivas” y otros incidentes generan una imagen muy desagradable para todos los que practican esta actividad. **La falta de normas claras es el principio del enfrentamiento.**

Para los fabricantes y distribuidores, el vacío legal y las normas obsoletas que regulan la práctica de la actividad del caravaning, son los motivos con más peso que impiden un mayor desarrollo de esta actividad industrial y comercial; al contrario de lo que sucede en nuestros países vecinos.

4.2. COMPLEJIDAD Y DESCONOCIMIENTO.

Debido a la complejidad de la actividad del caravaning, derivada de los diferentes ámbitos y factores que afectan al desarrollo de la misma, este sector en España se ha visto afectado por el desconocimiento de la actividad y cultura del caravaning por parte de las administraciones públicas y de la sociedad en general.

Afortunadamente, en estos últimos años, varias comunidades autónomas están desarrollando ~~normas y decretos para la mejora de esta situación, ante el fuerte aumento de turistas en~~ autocaravana que están recibiendo en sus respectivas regiones. En algunos casos, se basan simplemente en una adaptación de la normativa de la Comunidad vecina para evitar el estar en un limbo jurídico. Y en ocasiones con información sesgada e interesada por tan solo alguna de las partes implicadas.

Este nivel de desinformación y desconocimiento del sector, en términos generales, ha provocado que en España el caravaning tenga una imagen negativa en una parte de la sociedad. La actividad se ha visto asociada, tradicionalmente, a una forma de turismo alejada de los parámetros del turismo tradicional y con una percepción poco correcta.

De ahí, la importancia de destacar y dar a conocer los datos sobre economía inducida generada por esta actividad, como medio para lograr un cambio en la percepción de ésta por las administraciones y la sociedad en general, como se ha venido produciendo en otros países como Alemania, Francia o Finlandia, entre otros.

Además, **el autocaravanismo está reconocido en todo Europa como un práctica sostenible y cuidadosa con el medio ambiente**. A pesar de ello, en ocasiones esta imagen negativa se ve agravada por la falta de concienciación de una parte (pequeña) de los usuarios sobre buenas prácticas en el desarrollo de esta actividad, derivada en muchos casos de una legislación nada clara y la falta de infraestructuras.

Acciones de sensibilización de usuarios a nivel europeo y en países como Francia, Italia, etc. ofrecen ejemplos de buenas prácticas para mejorar el comportamiento de los usuarios. Diversas asociaciones de usuarios y de la patronal del caravaning, ASEICAR, han publicado sus decálogos y manuales de buenas prácticas del autocarvanismo.

<https://aseicar.org/manuales-para-caravanistas>

Una autocaravana o un camper, como vehículo a motor tiene como función primordial la movilidad, regulada por las normas de tráfico. Su componente turístico y de alojamiento, no suele estar regulado por la administración. Algo parecido sucede con los lugares en los que se puede pernoctar. Por eso es tan importante que las CCAA regulen esta práctica, así como las áreas o zonas autorizadas para la pernocta. Es necesario que las diputaciones provinciales y los municipios tengan una norma de rango superior, para realizar sus respectivas normativas. Esto puede integrar

mejor la creación de zonas para autocaravanas promovidas por la iniciativa privada o en colaboración con las autoridades locales.

4.3. SITUACION EN COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

La creciente demanda de infraestructuras para las autocaravanas ha provocado una serie de disposiciones y normativa para regular la gestión de los espacios que tienen un uso específico para la acogida de autocaravanas en cualquiera de sus tipos y estilos. Esa disparidad de criterios en algunos ámbitos lleva a la incertidumbre a empresarios, usuarios y administraciones implicadas en este sector.

Los ejemplos de normativas actuales:

GALICIA.

<https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2019/20191227/AnuncioG0535-131219-0...>

CANTABRIA.

<https://voc-cantabria.vlex.es/vid/decreto-51-2019-4-777447337>

EUSKADI

<https://www.legegunea.euskadi.eus/eli/es-pv/d/2013/07/30/396/dof/spa/htm...>

CATALUÑA

<https://www.iberley.es/legislacion/decreto-75-2020-4-ago-c-cataluna-turi...>

CASTILLA Y LEON

[Iberley.es/legislacion/decreto-9-2017-15-jun-c-castilla-leon-establecimientos-alojamiento-camping-25233328](https://www.iberley.es/legislacion/decreto-9-2017-15-jun-c-castilla-leon-establecimientos-alojamiento-camping-25233328)

CASTILLA LA MANCHA

<https://docm.castillalamancha.es/portaldocm/>

ANDALUCIA

<https://www.juntadeandalucia.es/boja/2018/27/1>

ASTURIAS

https://sede.asturias.es/bopa-disposiciones?p_p_id=pa_sede_bopa_web_portlet_SedeBopaDispositionWeb&p_p_lifecycle=0&_pa_sede_bopa_web_portlet_SedeBopaDispositionWeb_mv_cRenderCommandName=%2Fdisposition%2Fdetail&p_r_p_dispositionText=2022-07386&p_r_p_dispositionReference=2022-07386&p_r_p_dispositionDate=04%2F10%2F2022

Y están en proceso de elaboración: NAVARRA, LA RIOJA O BALEARES

4.4 PROPUESTA BORRADOR REGLAMENTO ASEICAR

Desde ASEICAR, proponemos la elaboración de una normativa sencilla y de fácil entendimiento que se pueda poner en práctica, en la medida de lo posible, en todas las regiones/localidades que quieran adaptarse a esta nueva necesidad, y aprovechar el impacto positivo que genera este nuevo tipo de turismo. Una normativa clara y polivalente, que sirva para áreas y zonas de pernocta de autocaravanas públicas y privadas que necesiten dar un servicio, evitando conflictos entre usuarios y autoridades. Una normativa que genere confianza y tranquilidad a todas las partes beneficiadas: usuarios, ayuntamientos, CCAA y el Estado.

Estas normas que, desde Aseicar proponemos, están basadas en el amplio conocimiento que los fabricantes y distribuidores de autocaravanas tienen de la realidad del sector en España y el resto de Europa; y de las necesidades que sus clientes, los usuarios, requieren para poder ejercer su actividad en las mejores condiciones. Unas normas sencillas y actualizadas a la realidad, que eviten actuaciones subjetivas por parte de las administraciones implicadas y ofrezca a los usuarios claridad de derechos y obligaciones en su actividad.

PROPUESTA BORRADOR DE ASEICAR

AREAS DE ESTACIONAMIENTO Y PERNOCTA DE AUTOCARAVANAS Y

ESPACIOS DE TURISMO PARA AUTOCARAVANAS

1. DEFINICION:

Un **área de pernocta para autocaravanas** es un espacio de terreno debidamente delimitado, dotado y acondicionado, abierto al público, para su ocupación temporal y uso exclusivo de autocaravanas o vehículos similares, y de las personas que en ellas viajen y en el que, además de los servicios de mantenimiento, estacionamiento y pernocta, se pueden prestar aquellos regulados en el presente decreto, además de los relativos a control de accesos y regulación de permanencia.

En estos espacios se podrá permitir la apertura de toldos, mesas, sillas, así como la nivelación del vehículo y la apertura de ventanas superando el perímetro del mismo, siempre que se haga dentro de los límites de la misma parcela.

1. EXCLUSIONES:

1. Los campamentos juveniles, albergues, centros y colonias de vacaciones escolares, granjas escuela y residencias análogas destinadas a alojar escolares y contingentes particulares similares)
2. Los campamentos privados, cuyo titular sea una entidad pública o privada, destinados al uso único y exclusivo de los miembros o socios de la entidad titular.
3. La parada y estacionamiento de autocaravanas y otro tipo de vehículos en espacios habilitados para ello en carreteras, autopistas, vías urbanas, interurbanas y resto de aparcamientos, así como las zonas similares habilitadas por los Ayuntamientos y otras Administraciones, siempre que el uso que se esté realizando en el interior del vehículo no trascienda al exterior.
4. Los aparcamientos o zonas similares aptos para parada y estacionamiento de autocaravanas de titularidad privada.
5. Las zonas de acampada, áreas recreativas y acampadas itinerantes en los montes o terrenos forestales

3. OBLIGACIONES

Las áreas de estacionamiento y pernocta para autocaravanas quedan obligadas al cumplimiento de las obligaciones que se pudieran derivar de las disposiciones vigentes en materia de medio ambiente, ordenación urbanística, construcción y edificación, accesibilidad universal, instalación y funcionamiento de maquinaria, insonorización, sanidad e higiene, seguridad, consumo, registro de viajeros, prevención de incendios, fiscal y mercantil, así como cualquier otra disposición de carácter sectorial que les afecten.

4. DEFINICION DE LA ZONA

Las áreas de estacionamiento y pernocta autocaravanas deberán estar cercados en todo su perímetro, siempre que sea posible. Las vallas o cercas que se utilicen deberán ser de materiales que, por su disposición y color, permitan una integración armónica en el entorno y el paisaje, dando preferencia a setos u otras pantallas vegetales.

La zona acondicionada para las autocaravanas se dividirá en parcelas individuales debidamente señalizadas en sus vértices con indicación del número de parcela. Cualquier delimitación adicional de las parcelas con pantallas vegetales, deberá ser homogénea en la totalidad del establecimiento e integrada en el entorno.

5. SUPERFICIES Y ALTURAS

El firme de las parcelas deberá estar allanado y asfaltado o compactado, y las parcelas que sean cubiertas (si las hubiera) deberán tener una altura mínima de cuatro metros.

6. DIMENSIONES Y APARCELAMIENTO

Como mínimo, el 90 % de las plazas tendrá una superficie de 40 m², y para el 10 % restante, la superficie mínima será de 30 m².

7. RECURSOS ENERGETICOS

Sería deseable que como mínimo, el 20 % de las plazas dispusiera de suministro de electricidad con una capacidad mínima de 6 amperios.

8. EQUIPAMIENTO

Estas zonas deberían contar con los siguientes equipamientos:

8.1. PUNTO LIMPIO.

8.1.1. Un punto limpio por cada 30 parcelas o fracción, que será la zona de tratamiento de residuos y vaciamiento de las aguas grises y aguas negras conectada a la red de saneamiento o fosa séptica, y que dispondrá de una zona de puerto que será el espacio acondicionado para realizar las tareas de mantenimiento de las autocaravanas o campers.

8.1.2. Deberá contar además con una superficie de hormigonado lisa o similar de un mínimo de 3x2 m con una alcantarilla.

8.1.3. Además, y en la misma proporción, deberán disponer de grifos de agua potable para el llenado del depósito del agua y otro para el lavado de los depósitos de los WC, debiendo estar debidamente identificadas y diferenciadas.

8.1.4. Los materiales del revestimiento de la zona de puerto y punto limpio deberán ser antiadherentes y de fácil limpieza.

8.1.5. Los puntos limpios estarán separados de la zona de parcelas y dotados de algún sistema de ocultación, preferiblemente mediante elementos naturales, para evitar malos olores e impacto visual a la zona de parcelas.

8.2. PUNTO DE VIGILANCIA.

Servicio de vigilancia permanente presencial o automático del establecimiento adaptado a su extensión y capacidad. La normativa de cámaras será comunicada a los posibles usuarios.

9. OTROS SERVICIOS RECOMENDADOS

En función del número de plazas, de la zona y de los servicios que se deseen ofertar, etc., las instalaciones podrán contar también con todos o algunos de los siguientes servicios:

9.1. Máquina expendedora de bebidas o vending.

9.2. Lavabos independientes para hombres y mujeres. Recomendable uno por cada 40 plazas de aparcamiento o fracción de las que disponga el establecimiento.

9.3. WC independientes para hombres y mujeres, a razón de uno por cada 40 plazas de aparcamiento o fracción de las que disponga el establecimiento.

9.4. Duchas independientes para hombres y mujeres, a razón de una por cada 50 plazas de aparcamiento o fracción de las que disponga el establecimiento.

9.5. Servicio de agua caliente en las duchas y lavabos.

9.6. Servicios higiénicos para personas con discapacidad, que podrá estar compartido con el de hombres o mujeres.

4.5. INICIATIVAS MUNICIPALES.

Las necesidades de algunos municipios les ha llevado al desarrollo de zonas específicas, con más o menos permisibilidad respecto a la legislación vigente. Esto ha traído una rápida disminución de conflictos de intereses.

Lo fundamental es una adaptación de espacios a las necesidades de cada municipio. Hay ejemplos muy interesantes y dignos de tener en cuenta. Casos pioneros han sido la Seu de Urgell (Lleida), Arroniz (Navarra) o Elciego (Álava) que han creado zonas y normas para un correcto uso de los espacios habilitados.

4.6 NECESIDAD DE UNA UNIFICACION

Es necesario un cambio de visión del autocaravanismo. En otros países donde la actividad está más arraigada, existe más conocimiento tanto desde fuera del sector como por parte de las administraciones públicas.

En el caso de Francia, el caravanning es una actividad turística muy conocida porque la hostelería al aire libre representa la primera modalidad de alojamiento comercial a nivel nacional. Por lo tanto, el Ministerio de Turismo francés ha regulado y está fomentando activamente, desde hace muchos años, la práctica del caravanning en su territorio.

Destacar también los esfuerzos realizados en su día en Inglaterra para realzar la imagen de la actividad en los medios de comunicación a través del lema «Caravanning es lo más», poniendo de relieve la práctica de esta actividad por personas famosas en el Reino Unido como la exministra de Asuntos Exteriores. La BTA sigue comunicando este tipo de turismo como uno de los mejores y más sostenibles para conocer el país a través de Newsletter y comunicados.

En Italia, una conocida presentadora de televisión está a la cabeza de una campaña de sensibilización sobre la práctica de la actividad del autocaravanismo en ese país.

En España las organizaciones representativas de usuarios del caravanning en general y algunas en la modalidad del autocaravanismo en particular, así como nuestra organización empresarial (ASEICAR), están desempeñando un papel importante en la sensibilización a usuarios sobre la implementación de buenas prácticas en el desarrollo de la actividad.

5.- INFRAESTRUCTURAS

Para que el caravanning y más en concreto, el autocaravanismo, sea considerado un producto turístico, se requieren de elementos esenciales sin los cuales se hace inviable su promoción y comercialización como actividad turística con futuro y de calidad.

Entre éstos, como hemos indicado en los apartados anteriores, cabe destacar la implementación de una red consolidada de infraestructuras para la acogida de estos turistas y el diseño de rutas turísticas que las contemple. Afortunadamente, ya empiezan a nacer algunas iniciativas que son un ejemplo de esta actividad.

Una de las principales problemáticas para la práctica de la actividad del autocaravanismo en España, como hemos visto, es la falta de infraestructuras para el pleno desarrollo de la actividad y cierta carencia y falta de regulación de las mismas:

- Existe una preocupante disminución de plazas en campamentos de turismo (campings) que está impidiendo el crecimiento del sector.
- La Federación Española de Empresarios de Campings constata que desde hace años se ha producido una disminución de campamentos de turismo en España, aunque por el contrario el número de parcelas ha venido aumentando debido a la implementación de campamentos de turismo con una superficie mayor o al máximo aprovechamiento de los mismos.
- Los propietarios de campamentos turísticos que cierran sus establecimientos percibiendo dividendos, bien sea a través de operaciones inmobiliarias, ventas a particulares o por vía indemnizaciones propiciadas por las expropiaciones forzosas, no reinvierten en nuevos campamentos de turismo. Además, la instalación de nuevos campings no son actuaciones que proliferen en el panorama sectorial español.
- A todo ello se debe añadir la tendencia de los campings de España a la reducción de parcelas destinadas a caravanas o autocaravanas, debida a la ampliación de la superficie destinada a mobil-homes y bungalows.
- La problemática manifestada de forma generalizada entre los usuarios que practican la actividad del autocaravanismo, es la falta de infraestructuras, a diferencia de la situación en otros países europeos.
- En itinerancia (gasolineras, centros comerciales, zonas de descanso de autovías, etc.) también se hacen necesarias áreas de servicio para el vaciado de residuos generados por la práctica normal de esta actividad en vehículos autocaravanas y caravanas. Estas infraestructuras están mucho más extendidas en otros países europeos en comparación con España.
- En España sólo existen alrededor de 1.350 áreas y espacios de pernocta (la mayoría con 2 o 3 plazas) para cubrir las necesidades de estos elementos, cifra que resulta insuficiente para un volumen de usuarios en continuo crecimiento. Además, ninguna guía española publica la totalidad de estas áreas, debido a que la mayoría no están vigiladas y no se encuentran siempre en buenas condiciones.

• Es evidente la importancia de disponer de una red de espacios que provean de servicios para cubrir las necesidades de las autocaravanas. La única opción de los campings como proveedores de este servicio no es viable, ya que no todos los campings están preparados para atender estas necesidades específicas, no todos están abiertos todo el año (en torno al 50% solo abren sus puertas en temporada alta y media), y no todos los autocaravanistas necesitan este tipo de servicios, ya que son alojamientos con gran autonomía.

6.- CONCLUSIONES:

Todos los datos aportados en este informe destacan el auge del caravaning en España y más concretamente del autocaravanismo (autocaravanas y campers).

Como todo fenómeno, relativamente nuevo, su desarrollo social va más rápido que la cobertura normativa. El poder ajustar ese correcto desarrollo con la necesidad normativa es el objeto de este informe que, desde ASEICAR, ponemos a disposición a las autoridades.

Las autocaravanas y campers son vehículos que, como tales, están regidos por las normas de tráfico, pero parte de su uso es turístico, comportándose, en ese caso, como un alojamiento individual que precisa poca infraestructura, la cual debe ser variada y estar bien regulada, evitando conflictos innecesarios entre los empresarios de campings, áreas y zonas de pernocta, usuarios y Administraciones.

Sólo así podremos lograr que España sea un referente del autocaravanismo en el mundo. Disponemos de todos los recursos naturales, culturales y turísticos para conseguirlo y tan solo se necesita la voluntad política para lograrlo.

Enviado por Francisco Moratalaz el Jue, 22/02/2024 - 09:42 [Enlace permanente](#)

[Area autocaravanas](#)

Buenos días.

Veo la intención de crear una normativa para las autocaravanas, y creo que se parte de un error.

Se está usando el término autocaravana aglutinando a todo un colectivo, cuando la autocaravana solo es un tipo de vehículo vivienda. Me explico: para la DGT la autocaravan es un modelo de vehículo vivienda, de hecho en la ficha técnica figura con el código 3200, pero existen otros modelos de vehículos vivienda con un código diferente, 3148 por ejemplo que sería un vehículo sobre furgoneta vivienda lo que generalmente ahora llaman vans, algunas de las campers tienen la calificación de turismo vivienda, o los que son contruidos sobre la base de un camión ligero o un autobús que tienen otra calificación para la DGT. Por otra parte no he encontrado en ningún organismo oficial ni en la DGT el término oficial de campera, van o similar, pero sí el de vehículos vivienda.

Es por ello que creo más conveniente usar el término "Vehículo vivienda" dado que todos ~~somos un turismo, furgoneta, camión...~~ VIVIENDA.

De la otra manera puedo faltar a la norma y cuando me quieran sancionar por no cumplirla (la intención de la normativa es clara), yo puedo alegar que no hace referencia a mi tipo de vehículo, que ha sido mal aplicada y salirme con la mía.

Muchas gracias. Espero Heber sabido explicarme.

Enviado por ASOCIACION DE CAMPINGS DE MADRID el Mié, 06/03/2024 - 21:42

[Enlace permanente](#)

[Sugerencias al proyecto](#)

La Asociación de Campings de Madrid viene poniendo de manifiesto, desde hace años, como la Comunidad de Madrid conoce, la necesidad de actualizar su normativa, al haber detectado como sector, que la misma ya había agotado los objetivos para los que se previó, y que ya no estaba justificado por la evolución de la propia sociedad, la imposición de las cargas impuestas por la misma, siendo necesario su revisión para adaptarla al tiempo en que se debe de aplicar, en el que las necesidades son otras muy diferentes a las del momento en el que el vigente Decreto 3/1993 se aprobó.

Tal y como establece la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esperamos que el texto que finalmente resulte, no introduzca restricciones injustificadas o desproporcionadas a la actividad económica, y finalmente resulte un documento, de acuerdo con los principios de buena regulación, en el que se tenga en cuenta nuestra opinión como sector al que va principalmente dirigida la norma, que recoja nuestras inquietudes y resuelva nuestras preocupaciones y necesidades. En definitiva, un texto del que podamos estar finalmente orgullosos.

Nos gustaría tener una participación más directa en la elaboración del Decreto. Sabemos quienes ostentan la competencia legislativa, pero que mejor asesoramiento técnico que el del propio sector para conocer y detectar los problemas, necesidades y a través de las sugerencias, detectar las posibles restricciones que deben, en su caso, aplicarse al mismo.

El mundo actual del camping ha cambiado, ha evolucionado de acuerdo con las demandas de la población, y es muy diferente en el caso de la Comunidad de Madrid, respecto al resto de las Comunidades autónomas, por muy diversos motivos.

La densidad de población, la extensión geográfica, la facilidad para los desplazamientos, la diversidad de paisaje en la región, la necesidad de los ciudadanos de alejarse de la presión de la ciudad de Madrid, y otros muchos motivos, hace que una gran parte del turismo, en los campings de Madrid, sea de los propios ciudadanos de la región, y que por ese motivo sea muy utilizada la modalidad del contrato de temporada o larga estancia, con el límite de los 180 días al año permitidos por la normativa turística hasta el momento. Madrid tiene unas circunstancias e idiosincrasia especiales que hacen que en ocasiones no sea aplicable el derecho comparado.

A continuación, se indican algunas aportaciones que se consideran imprescindibles que sean recogidas en el Decreto que entendemos mejorará la competitividad y la modernización de los

Debe ACTUALIZARSE EL CONCEPTO Y UTILIZAR UN LENGUAJE NORMALIZADO EN EL ÁMBITO TURÍSTICO INTERNACIONAL, pasando de la denominación como campamentos de turismo a **denominarse CAMPINGS**.

Adaptación a las nuevas tendencias del cliente. Y flexibilidad para hacer frente a los cambios en el mercad, lo que se concreta en:

FIJAR EL PORCENTAJE PARA INSTALACIÓN DE BUNGALOWS O INSTALACIONES SEMEJANTE PERMITIDOS EN EL 100 % DE LA SUPERFICIE DE ACAMPADA. El alojamiento, en formato bungalow y el alojamiento insólito en la naturaleza son los servicios más demandados en la actualidad, sobre todo después de la COVID19. Por otra parte, la oferta de proveedores de alojamientos para campings es cada vez más variada y confortable.

Los alojamientos estables ayudan al gestor de camping a obtener ingresos continuados en el tiempo pues se pueden utilizar durante todo el año, superando la actual demanda estacional. El alojamiento continuado, además sirve para fijar empleo, pues la temporada baja tiende a reducirse o desaparecer.

Madrid junto con Extremadura son las únicas Comunidades Autónomas que tienen sus Decretos más obsoletos.

Tras más de 30 años desde su aprobación, las circunstancias y demandas de la sociedad del momento en que se aprobó el actual decreto han variado y las disposiciones de la legislación no se adecuan a las necesidades actuales del cliente.

Los campings de hace 30 años no son los campings actuales. Las tendencias de la población son las que dirigen el mercado. Los campings siguen siendo establecimientos hosteleros al aire libre, pero la sociedad demanda actualmente la estancia en la naturaleza y disfrutar del entorno rural, con comodidad y confort, y, además, hacerlo a lo largo de todo el año, independientemente de la climatología.

En el resto de España, como en nuestro entorno internacional, las regulaciones también permiten a los campings la posibilidad de instalar bungalows, o incluso un hotel, o albergue en el interior del recinto. Es una modalidad alojativa que es complementaria a la tradicional del camping.

Por ello:

Debe ampliarse el porcentaje de bungalows o instaciones estables permitidas sobre el total de la superficie de acampada al 100%. Actualmente es el 15 %.

A continuación, se expone un cuadro con la legislación comparada a nivel nacional:

Andalucía: Decreto 26/2018, de 23 de enero, de ordenación de los campamentos de turismo, y de modificación del Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo. Art. 30.- 60%

Aragón: El Decreto 35/2023, de 5 de abril, del Gobierno de Aragón, aprueba el Reglamento de los establecimientos de alojamiento turístico al aire libre y alojamientos turísticos singulares. Art. 26.- 60%

Asturias: Decreto 61/2022, de 23 de septiembre, de Ordenación de campamentos de turismo y

áreas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito. Art. 30.- 50 % En parques nacionales, parques naturales o reservas naturales integrales o parciales 15 %

Cantabria: Decreto 51/2019, de 4 de abril, de Ordenación de los Campamentos de Turismo y Áreas de Servicio para Autocaravanas en el Ámbito de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Art. 23.- 50 %

Castilla La Mancha: Decreto 94/2018, de 18 de diciembre, por el que se regula la ordenación de los campings y de las áreas para autocaravanas de Castilla-La Mancha. Art. 19.- 60 %

Castilla León: Decreto 9/2017, de 15 de junio, por el que se regulan los establecimientos de alojamiento en la modalidad de Camping en la Comunidad de Castilla y León. Art. 11.- 100%

Cataluña: Decreto 75/2020, de 4 de agosto, de turismo de Cataluña. Art. 213.9.- 40 %

Extremadura: Decreto 170/1999, de 19 de octubre, por el que se regulan los Campamentos Públicos de Turismo , Campamentos Privados y Zonas de Acampada Municipal. Art. 14.- 25%

Galicia: Decreto 159/2019, de 21 de noviembre por el que se establece la ordenación de los campamentos de turismo. Art. 5.- 100%

La Rioja: Decreto 15/2021, de 17 de febrero, por el que se modifica el Decreto 10/2017, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Turismo de La Rioja en desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 de mayo, de Turismo de La Rioja. Art. 79.- 100%

Murcia: Decreto n.º 193/2022, de 27 de octubre, por el que se regulan los alojamientos turísticos en las modalidades de campings y áreas de autocaravanas, caravanas, camper y similares en la Región de Murcia. Art. 39.- 60%

Navarra: Decreto Foral 24/2009, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Campamentos de Turismo en la Comunidad Foral de Navarra. Art. 9.- 50%

País Vasco: Decreto 396/2013 de 30 julio, de ordenación e los campings y otras modalidades de turismo de acampada en la comunidad autónoma de Euskadi. Art. 7.- 60%

Valencia: Decreto 10/2021, de 22 de enero, del Consell, de aprobación del Reglamento regulador del alojamiento turístico en la Comunitat Valenciana. Art. 17.- 70%. Bungalow park + del 60%

Como se puede apreciar, salvo Cataluña y Extremadura, casi todas las Comunidades Autónomas están por encima del 50 %, encontrándose la media entre el 60 % y el 75% de la superficie de acampada. Y en tres casos concretos alcanzando el 100 %.

En los países de nuestro entorno como Francia y Portugal no existe limitación alguna en este sentido.

Entendemos que debería ser el 100 % la superficie de acampada destinada a este tipo de alojamiento, o lo que es lo mismo la libertad total para que sea la demanda quien decida o elija la modalidad alojativa para el negocio según circunstancias específicas: económicas, tendencias del cliente, distintas formas alojativas, tipo de contrato de temporada o larga estancia, o de tránsito.

Téngase en cuenta que el cliente de tienda de campaña prácticamente ha desaparecido, que tanto los Ayuntamientos, como otros empresarios van a comenzar a invertir dinero en

construcción de áreas de autocaravanas en tránsito, y que, además, los propios autocaravanistas acampan en parkings, áreas recreativas, vías pecuarias etc, siendo reacios a utilizar los establecimientos habilitados al efecto. Este hecho hace que cada vez el tipo de cliente que pueda visitar un camping se reduzca y limite al cliente-turista ocasional como en el hotel, hostel o casa rural, resultando que la salida más segura para permitir la supervivencia de este tipo de negocios será la alojativa en elementos estables o fijos. Lo que nos permitirá tener campings de gran calidad y competitivos a nivel internacional. Como ya hemos referido en los países de nuestro entorno, Portugal, Francia, Alemania, Bélgica, Inglaterra no existen las limitaciones que el empresario se encuentra en España.

Poder explotar el 100% de la superficie de acampada con bungalows, o instalaciones semejantes, casa prefabricada, elemento fijo, conllevaría una demanda más constante a lo largo del año.

DEBE DISTINGUIRSE Y NO REGULARSE DE MANERA CONJUNTA, DENTRO DEL MISMO PORCENTAJE, LO QUE ES UN BUNGALOW O INSTALACIÓN SEMEJANTE, -CASA PREFABRICADA-, DE LO QUE ES UN MÓBILHOME, ELEMENTO MÓVIL.

En el proyecto de Decreto del Consejo de Gobierno por el que se establece la ordenación de los campamentos de turismo y de las áreas de acogida y pernocta de autocaravanas, cámperes y similares en la Comunidad de Madrid, sometido a consulta pública, se pretende: “Regular un porcentaje adecuado del número total de parcelas de campamentos de turismo destinadas a la suma de los bungalós y mobile-home para adecuarlo a las nuevas tendencias en la actividad campista, que ha visto reducir la utilización de las tiendas de campaña y ampliar la demanda de alojamiento en instalaciones como bungalós o mobile-home”.

De lo que se desprende que dentro del porcentaje tradicional destinado a elementos fijos se pretende incluir también los móvil homes.

Esta decisión sería una aberración que convertiría al Decreto en una norma más restrictiva que la anterior, provocaría la ilegalidad de situaciones autorizadas por la propia administración con el vigente Decreto y avocaría al cierre de muchas de las instalaciones por falta de rentabilidad.

El Decreto que se apruebe no puede perjudicar al sector, regulando restrictivamente situaciones que hasta la fecha eran permitidas, legales y que han generado derechos en los campings de la región desde 1993, con distintos pronunciamientos de las diferentes administraciones en este sentido.

Otros decretos autonómicos equiparan como parece pretender el proyecto de Decreto las mobil-homes a los bungalows, para llegar a la limitación del porcentaje destinado a construcciones fijas, sin embargo, dichos decretos regulan dichas instalaciones como de propiedad del establecimiento. En Madrid, son muchos los campings que tienen estas instalaciones móviles, bien propiedad del establecimiento, bien propiedad del cliente. La Dirección General de Urbanismo ya se ha pronunciado sobre la distinción y distinto tratamiento urbanístico de los mismos. Y es una práctica totalmente normalizada y admitida por las distintas administraciones, estableciendo el propio Decreto vigente la citada posibilidad, cuando en su artículo 1.2 define los elementos de acampada como: “.. aquellos que puedan ser fácilmente transportables y/o estén dotados de elementos de rodadura debidamente homologados y exentos de cimentación. No tendrán esta condición cuando los elementos de rodadura hayan sido retirados o no estén en plenas condiciones de uso”.

Los mobilhomes son elementos móviles y su inclusión dentro del mismo porcentaje destinado a bungalows o casas prefabricadas o similares, hasta ahora elementos fijos, no va a mejorar ni

al sector, ni a la normativa que pretende sustituir, sino por el contrario va a empeorar una ~~situación que hasta la fecha estaba plenamente permitida, autorizada y admitida por la propia~~ Dirección General de Turismo y el resto de administraciones, limitando la ubicación de dichos elementos móviles en cualquier parcela, y por ello limitando la capacidad de negocio de los establecimientos, generando un problema evidente en los campings de la región, porque estas instalaciones ya existentes.

Si sólo se permite la ocupación por bungalows y mobilhome de la zona de acampada en un porcentaje inferior al 100 %, sólo ese porcentaje será explotado por el camping. Los clientes de autocaravanas, caravanas, campers y otros, son escasos, y previsiblemente lo van a ser menos con la creación de áreas de autocaravanas. El cliente de tienda de campaña prácticamente ya no existe. Es por ello, que los campings de Madrid exclusivamente se mantendrán con bungalows o casas prefabricadas y con la ubicación de mobilhomes, con lo que se reducirá el beneficio actual del empresario, se modificará el modelo de negocio actualmente instaurado, limitando la expectativa de negocio y en algunos casos se abocará al cierre de las instalaciones.

La asimilación de elementos móviles a elementos fijos rompe una distinción tradicional y generalizada en la normativa autonómica madrileña, no solo en la turística sino incluso en la urbanística, al alterar la definición del concepto de elemento de acampada.

Por ello deberá dejarse igualmente claro en el apartado definiciones.

Las siguientes Comunidades Autónomas regulan de manera independiente el porcentaje destinado a bungalows y mobilhomes: Cantabria, Aragón, Asturias, Castilla León, Galicia, La Rioja, País Vasco.

Regular en contra de lo que hasta ahora era legal, natural y normal en Madrid causaría numerosos problemas a todos los establecimientos de la Comunidad, ya que todos ellos tienen una elevada ocupación con este tipo de elementos móviles legalmente autorizados por la Administración y que son propiedad del establecimiento en numerosos casos. Además de como ya se ha mencionado limitar el modelo de negocio.

A este respecto, recordar las disposiciones del art. 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público: “Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos...”

Limitar el crecimiento económico de los campings de Madrid sería ir contra los objetivos del propio Gobierno de Madrid, de fomento del desarrollo económico en las zonas rurales y de la inclusión social y la reducción de la pobreza en las mismas. E ir contra el objetivo “reto país” identificado por el Gobierno de España en relación con la agenda 2030, reto 8, relativo a: “revitalizar el medio rural y afrontar el reto demográfico, cuya política aceleradora es la cohesión social y territorial con prioridades de actuación en mejora de la funcionalidad del medio rural, eliminar brechas de género y fomentar la articulación de la población urbana con los espacios rurales entre otros”.

Madrid, no solo es la ciudad de Madrid. El resto de pequeños municipios de Madrid también tienen derecho a poder mantenerse y crecer, y para ello, hay que favorecer y facilitar que sus habitantes permanezcan en el medio rural. Las pocas posibilidades de crecimiento económico

en la mayoría de estas localidades se centra en el turismo. Los campings contribuyen a ello de ~~varias maneras: con las contrataciones directas de personal (una media de 600 personas en los~~ campings asociados de Madrid), y los empleos indirectos cerca de los 3.500. Más el efecto llamada a otras actividades económicas complementarias para la explotación del turismo.

El último dato sobre las pernoctaciones de los campings de Madrid (INE 2023), indica que han sido de 1.104.557, contribuyendo significativamente a ese 8 % que supone el sector turístico en el Producto Interior Bruto de la Comunidad.

Si algo funciona, si es legal y acorde con las tendencias del mercado y la demanda del ciudadano, no lo cambies, no lo perjudiques, la norma está para contribuir a la satisfacción de las necesidades sociales, en este caso, de los ciudadanos-turistas en general y de los empresarios turísticos en particular, y ningún bien jurídicamente protegible se perjudica con mantener la distinción como hasta ahora entre mobil-homes y bungalows. Y establecer el porcentaje, caso de que no sea el 100 %, solo para estos últimas, como así ha sido en Madrid en los últimos 31 años.

MANTENIMIENTO DEL TIEMPO MAXIMO PERMITIDO DE UN CLIENTE EN UN CAMPING EN 180 DIAS, PARA EVITAR PROBLEMAS COMO EN EL CAMPING LA FRESNEDA.

GLAMPING. SI, PERO DENTRO DEL CAMPING, con posibilidad de que cualquier camping pueda destinar a este tipo de alojamientos singulares una parte de la SUPERFICIE DE ACAMPADA, o toda en su conjunto, en cuyo caso será un camping de superior categoría y clasificación.

Debería quedar previsto en el decreto como otra oferta alojativa posible dentro del recinto de los campings, la de alojamientos singulares o glamping, aunque fuera dentro del porcentaje destinado a bungalows o construcciones fijas o estables. Ello por cuanto se trata de una oferta alojativa de un turismo de mayor calidad, es una tendencia que combina lo mejor del camping tradicional con comodidades y experiencias más lujosas, y originales. Debe considerarse una posibilidad de versión moderna del alojamiento en un camping.

Incluir la POSIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURAS PARA ACTIVIDADES DE ENTRETENIMIENTO AL AIRE LIBRE

El cambio climático está alargando los veranos, y aumentando las temperaturas máximas y mínimas. El éxodo de los madrileños a “dormir al exterior”, lejos de las islas de calor de las ciudades durante el verano, y del turismo extranjero a alojarse para ver Madrid en espacios al aire libre, aumenta.

Las actividades diversas relacionadas con el agua alivian las altas temperaturas y son un magnífico elemento competitivo frente a la playa o zonas de baño naturales de otras CCAA's. Toboganes, splash, piscinas de fondo de arena, con olas, con canales que imitan a los ríos se instalan cada vez más en los campings de toda Europa, y en España en los más grandes. En invierno las piscinas climatizadas, spa's y centros termales son un reclamo para atraer a los clientes. Sin embargo, ninguna de las anteriores figuras, están contempladas como infraestructura posible del camping en la legislación vigente de los campings de Madrid.

Estas diversiones relacionadas con el agua van a ser el reclamo principal del verano en una España seca y tórrida. Sin convertir los establecimientos en parques acuáticos, o centros termales, se debería permitir su instalación y facilitar los trámites. Numerosos campings de otras CCAA ya están dotados de diversiones acuáticas y/o termales.

Otras actividades de entretenimiento como multiaventura, tirolinas, circuitos de habilidad,

parques infantiles de juegos innovadores etc son motivos de disfrute para muchas familias, jóvenes y senior activos. Su ubicación en un camping debe estar permitida y reconocida en el Decreto que los regule. Su ubicación no va a cambiar el uso del porcentaje destinado a la zona que ocupan, simplemente se trata de adecuarse a la demanda, porque el tipo de ocio cambia.

SENCILLEZ JURÍDICA. En nuevo decreto debe ser claro, que facilite la creación de nuevas instalaciones, pero sobre todo que no genere problemas añadidos al mantenimiento, ampliación o mejora de las instalaciones existentes. Los campings implantados fueron autorizados cumpliendo numerosas normativas, y continúan sometidos, como actividad que son, a numerosas legislaciones sectoriales que controlan que la instalación sea fiable y segura día a día. Como ya sabemos cualquier actividad se encuentra en precario si sus instalaciones no están adaptadas a la normativa vigente en cada momento. Que la normativa turística sea la aliada del sector protegiendo las instalaciones, no dificultando su pervivencia.

Los campings de Madrid quieren ser modernos, adaptarse a los tiempos, aumentar la calidad y el confort, que el exceso de legislación en campings ya instalados no bloquee cualquier intención de adaptación, abocándolos a la mediocridad o a la venta a grandes cadenas e inversores.

ÁREAS DE AUTOCARAVANAS CAMPINGS DE UNA ESTRELLA

En los últimos años se ha detectado una demanda cada vez mayor de autocaravanistas en nuestro país. Incrementada todavía más con la crisis por la pandemia del Covid-19. Ello ha dado lugar, a que, en los últimos seis años, un total de diez Comunidades Autónomas hayan adaptado su normativa turística, incluyendo en la regulación de los campamentos de turismo/campings, -quizá por entenderlos análogos-, apartados, artículos o capítulos, dedicados a las áreas de pernocta para autocaravanas, como figura de competencia turística, por contraposición a los aparcamientos de autocaravanas.

Aun así, en numerosas ocasiones, la parca regulación tampoco ha evitado, por la falta de concreción o de definición de determinados aspectos, la proliferación de dichas instalaciones al margen de la legalidad, amparadas en la confusión, buscada de propósito, en una normativa de tráfico, para justificar el autocaravanismo sin control, con el consiguiente deterioro del entorno, de la calidad de la oferta turística, así como la competencia desleal que supone tal actividad frente a los establecimientos que ofertan precisamente lugares adecuados y legales a tal fin, que han de cumplir una férrea normativa para mantener su actividad y funcionamiento con importantes inversiones.

Es precisa una normativa que distinga claramente el aparcamiento de este tipo de vehículos y su uso como alojamiento turístico, dada la posibilidad que ofrecen estos vehículos de poder pernoctar en su interior. Es decir, se debería regular las áreas de pernocta en tránsito de este tipo de vehículos-vivienda, pero también sentar unas bases que deberán acoger las ordenanzas municipales para el control y prohibición del uso individual de estos vehículos para la pernoctación en vías o espacios públicos.

Casi la totalidad de las Comunidades Autónomas prohíben la acampada libre en sus territorios, -en Madrid el propio Decreto 3/1993 de 28 de enero, sobre campamentos de turismo en la Comunidad de Madrid, art. 5: La acampada libre queda prohibida en todo el territorio de la Comunidad de Madrid.. -. No regular como actividad turística las áreas de autocaravanas y su pernocta, y no prohibir el uso individual de estos vehículos fuera de los lugares autorizados, en el aspecto de vivienda como alojamiento turístico, resulta incongruente, máxime cuando en la actualidad se está aprovechando la falta de claridad y concreción para realizarse en numerosas ocasiones un uso espurio.

A la vista de la normativa comparada, todos los nuevos Reglamentos se han hecho eco en ~~mayor o menor medida del fenómeno del autocaravanismo. Como toda actividad es algo vivo~~ y con el paso del tiempo y su evolución se van conociendo mejor los problemas y las necesidades que van surgiendo en este sector para poder precisar mejor su regulación.

Por ello, entendemos que en el caso de Madrid, en primer lugar, la regulación de las áreas de autocaravanas se debería incluir en el nuevo Reglamento, cómo una nueva modalidad de alojamiento al aire libre o especialidad de los campings.

La regulación de recursos turísticos específicos para autocaravanas, permitirá la actividad de acampada de sus ocupantes con carácter transitorio, considerando la naturaleza y características diferenciales de este tipo de turismo que cuenta con el factor movilidad como principal característica identificativa.

Por ello, lo más adecuado sería seguir en Madrid la pauta marcada por estas CCAA, incluyendo un Capítulo específico en el Reglamento que regule estas áreas de forma separada de los campings, aunque, por su similitud, muchos de los requisitos necesarios para su establecimiento y explotación deberán ser comunes.

A criterio de esta Asociación, y sin entrar en el detalle, los requisitos que se deben regular en relación con el establecimiento y funcionamiento de éstas áreas y que resulten aplicables a las instalaciones que nos ocupan, ya sean privadas o de titularidad municipal, son los siguientes:

Requisitos comunes para los Campings y las Áreas de Autocaravanas

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

Seguro de responsabilidad civil

Ficha de policía

Requisitos específicos para las Áreas de Autocaravanas

Definición exacta. Objetivo y finalidad de las áreas

La capacidad, superficie y parcelación

Los accesos, viales y cerramiento

La recogida de basuras

La instalación eléctrica

El régimen de funcionamiento

El tiempo máximo de estancia

La regulación que autorice la acampada en áreas de autocaravanas debería considerarse como camping de una estrella y no permitir más allá de 12 horas de estancia. Establecer ese límite horario implica mayor movilidad entre establecimientos en un mismo fin de semana, compartiendo la demanda.

IMPORTANTE NO OLVIDAR INCLUIR LA PROHIBICIÓN DE ACAMPADA LIBRE EN EL NUEVO DECRETO.

EL NUEVO DECRETO DEBERÍA, PARA MAYOR SEGURIDAD JURIDICA,

RECOGER DETERMINADAS DEFINICIONES. Deben precisarse ciertos conceptos.

Aunque la mayoría de las definiciones del nuevo Reglamento habrá que adaptarlas a la existencia de un nuevo establecimiento turístico al aire libre (Áreas de autocaravanas), por su importancia nos permitimos aportar las propuestas de definiciones siguientes:

Acampar: es la instalación o estacionamiento eventual de cualquier alojamiento móvil con la intención de que sus ocupantes permanezcan durante un periodo de tiempo y/o pernocten.

Alojamientos móviles: son los medios de alojamiento transportable, entre los que se citan, sin carácter exhaustivo, las tiendas de campaña, los carros tienda, las caravanas, las autocaravanas, los campers, los vehículos adaptados. Se incluye en esta categoría los mobilhome o cualquier otro tipo de albergue con ruedas que necesite un transporte especial para circular por carretera. No tendrán esta condición cuando los elementos de rodadura hayan sido retirados o no estén en plenas condiciones de uso o cuando se instale algún tipo de cimentación. Estos elementos deberán estar fabricados en un único bloque autoportante y contar con la homologación correspondiente.

Alojamientos estables: Los denominados bungalows, casas prefabricadas y otras instalaciones similares, que tiene que ser de propiedad del establecimiento.

Áreas de autocaravanas: son los establecimientos turísticos al aire libre de titularidad pública o privada debidamente delimitados, acondicionados y dotados de las instalaciones y servicios establecidos reglamentariamente, que se ofrecen al público en general por un empresario privado o administración pública, para acoger de forma exclusiva vehículos vivienda, tipo autocaravanas o vehículos similares y también caravanas, en tránsito, con carácter temporal, donde poder efectuar tareas de mantenimiento propias de estos vehículos, tales como vaciado y limpieza de depósitos, suministro de agua y electricidad; y a las personas que viajan en ellas facilitarles el descanso y/o la pernoctación. No pudiendo incorporar ningún tipo de alojamiento permanente ni móvil que los descritos anteriormente.

Entendemos, que definir estos conceptos es necesario, ya que venimos detectando desde hace tiempo que la falta de concreción y criterio en cuanto a si pernoctar en una autocaravana,

fuera de un sitio reglado o autorizado al efecto es o no una actividad de acampada, y por tanto, actividad turística, prohibida, fuera de un camping o de un área de pernocta para este tipo de vehículos, legalmente establecida, es lo que genera el uso fraudulento y los problemas de las distintas administraciones para prohibir la acampada de estos vehículos en zonas no habilitadas para ellos.

Como ya hemos dicho, tanto el control de la actividad individual del autocaravanista, como la implantación de estas áreas, hace necesaria una ordenación clara, máxime cuando existen bienes jurídicos especialmente frágiles que entran en juego, por la afección del uso que se da a estos vehículos a motor tan especiales, o simplemente, porque el uso que se hace del vehículo es contradictorio o ajeno al uso a que debe ser destinada la vía pública o el espacio público.

Habría que fijar, por tanto, una definición clara sobre lo que se entiende por acampada libre, que no deje lugar a dudas.

Las áreas recreativas, parkings, bordes de embalses, ríos, bosques de la Comunidad de Madrid se llenan de autocaravanas durante vacaciones y fines de semana, que acampan con una clara finalidad turística y que alegan están simplemente aparcados. El riesgo de esta actividad descontrolada es doble: ambiental y de seguridad ciudadana.

Las amenazas medioambientales se producen: por la contaminación de las aguas con los vertidos que realizan de aguas grises o negras (fecales con productos químicos de ph ácido) y de la utilización del campo como inodoro. Y por el riesgo de incendio, especialmente en zonas forestales, ya que muchos cocinan fuera. Y la amenaza de seguridad pública porque los campings, hoteles, casas rurales y otros alojamientos turísticos están obligados a rellenar una ficha policial que se envía diariamente a la Guardia Civil, respecto del cliente, sin embargo, las acampadas ilegales y sin control de autocaravanas que transitan libremente por España, suponen una amenaza para la seguridad pública: al carecer de registro policial y por la falta de control de las reuniones y “quedadas” sin control, de muchas autocaravanas y camper (furgonetas adaptadas), que utilizan las redes sociales y grupos de whatsapp para promoverlas.

NORMALIZAR EL TIPO DE CLASIFICACIÓN. Otra cuestión a actualizar es la clasificación de los campings. El Reglamento actualmente vigente dice:

“Artículo 17. Clasificación de los campamentos de turismo. Los campamentos de turismo públicos, en atención a sus instalaciones, edificaciones y servicios, se clasificarán en las categorías de *Lujo *****+, *Primera *****+ y *Segunda *****+, y sus correspondientes distintivos L, 1 ó 2, acompañados de las estrellas correspondientes, y grafiados dentro de la silueta de una tienda de campaña según medidas y colores que se especifican en el Anexo I”.

Dicha regulación es similar a la de Cataluña y Euskadi, pero en el resto de las Comunidades (Cantabria, Andalucía, Castilla y León, Castilla La Mancha, Navarra, La Rioja y Galicia, por ejemplo), se establecen cinco categorías, que se identifican con estrellas (cinco, cuatro, tres, dos y una)

Si bien esto no constituye opinión jurídica, lo cierto es que parece razonable que, si se adopta la clasificación por estrellas, estas sean cinco, por coherencia con la clasificación existente para otros establecimientos turísticos, arraigada entre la opinión pública.

Se propone que los campings se clasifiquen en cinco categorías, identificadas como: cinco estrellas, cuatro estrellas, tres estrellas, dos estrellas y una estrella.

Si así se decidiera, para adaptar los campings ya inscritos en el Registro de Turismo de

Madrid a la nueva clasificación por estrellas, habría que incluir una Disposición Transitoria ~~que previese la clasificación de oficio, en función de la clasificación que actualmente~~ ostenten, de acuerdo -por ejemplo- con las siguientes equivalencias:

a) Categoría lujo le corresponde la categoría de 5 estrellas.

b) Categoría primera le corresponde la categoría de 4 estrellas.

c) Categoría segunda le corresponde la categoría de 3 estrellas.

Esta adaptación a la clasificación realizada de oficio con la entrada en vigor del Decreto se realizará sin necesidad de adaptarse al contenido de lo que establezca la norma para cada una de las respectivas clasificaciones o categorías. Adecuando los distintivos a las nuevas categorías.

Sí les será de aplicación, la regulación del Régimen de funcionamiento. Y se someterán al contenido íntegro del Decreto si se solicita por el camping, con posterioridad a la entrada en vigor, un cambio de clasificación o categoría o se realizan obras de reforma sustanciales de ampliación de los establecimientos, en caso de cambio de titularidad, y cese de la actividad

RESERVAS, PUBLICIDAD Y PRECIOS. Un aspecto importante que se echa en falta en la norma actual es la regulación del régimen de reservas, cancelaciones, publicidad y precios, carencias que dan lugar a dudas entre los responsables de los campings y a la ausencia de unos criterios comunes en los campings de Madrid. Asimismo, sería conveniente incluir las condiciones de los anticipos, desistimientos, servicios incluidos en el precio, facturación y pago.

Una cuestión que nos parece necesaria es que en toda la publicidad, escrita, on-line o por cualquier otro medio de todos los Establecimientos Turísticos al Aire Libre se debería incluir el número de Registro de Actividad Turística.

REGLAMENTO DE RÉGIMEN INTERIOR. La Ley 1/1999, de 12 de marzo, de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid, sólo hace mención en su artículo 9 a la obligatoriedad del usuario turístico de “..b) Someterse a las prescripciones particulares de los establecimientos y empresas cuyos servicios disfruten o contraten y muy particularmente a los reglamentos de uso o de régimen interior, siempre que no contravengan lo previsto en las leyes y en los reglamentos de desarrollo de las mismas..”.

Aunque no es obligatorio disponer de reglamento de régimen interior, si es recomendable que figure su establecimiento como normas de funcionamiento y que se le dote de cierto rigor a los efectos de exigir el cumplimiento al usuario. Desde la FEEC se ha pensado incluso elaborar un Reglamento de régimen interior marco que pueda ser reconocido por la administración mediante su depósito para dotarle de fuerza de obligar, dado que son múltiples los problemas que tiene el gestor de camping ante los incumplimientos de los clientes y la falta de actuación de los cuerpos y fuerzas de seguridad para imponer el orden, y en algunos casos incluso el desalojo.

Por ello, se propone añadir un Capítulo que podría titularse “Normas de funcionamiento” que incluya todos los aspectos citados en los dos apartados anteriores.

EN CONCLUSIÓN, los aspectos que consideramos más importantes, en principio, en la fase en la que nos encontramos son:

Adaptación a las nuevas tendencias del cliente. y flexibilidad para hacer frente a los cambios en el mercado. Debe ampliarse el porcentaje de bungalows o construcciones fijas o estables

permitidas sobre el total de la superficie de acampada al 100%, actualmente es el 15 %.

No puede regularse de manera conjunta, dentro del mismo porcentaje, lo que es un bungalow o instalación semejante, casa prefabricada, como elemento estable, de lo que es un móvilhome, elemento móvil.

Mantener la limitación en el tiempo del usuario de las instalaciones en los 180 días vigentes en el actual Decreto, para evitar problemas como en el camping La Fresneda.

Glamping, si, pero dentro del camping, como un camping de superior categoría con una clasificación y servicios reglamentariamente estipulados. Posibilidad de destinar una parte de la superficie de acampada de cualquier camping al glamping, o toda la superficie en su conjunto.

Incluir en el decreto la posibilidad de infraestructuras para actividades de entretenimiento al aire libre.

Sencillez jurídica.

Regular las áreas de autocaravanas como campings de una estrella.

No olvidar la prohibición de acampada libre en el nuevo decreto.

El nuevo decreto debería, para mayor seguridad jurídica, recoger determinadas definiciones, como: Acampar, Alojamientos móviles, Alojamientos o estables, Áreas de autocaravanas, entre otras.

Regular de manera normalizada el tipo de clasificación.

Regula las reservas, publicidad y precios.

Especial regulación del Reglamento de Régimen Interior.

Los empresarios de camping asociados de la Comunidad de Madrid, proponemos un DECRETO FLEXIBLE, que sea moderno a lo largo del tiempo, -MADRID es diferente y también debe serlo su regulación-, y que favorezca una actividad de camping competitiva, de altas prestaciones, innovadora y respetuosa con el medioambiente.

Los campings somos la solución idónea para la reducción de la sobrepresión en el medio natural, y al mismo tiempo los primeros interesados en protegerlo, pues vivimos de ello.

Los campings de Madrid somos la solución a la demanda de contacto con la naturaleza, de alivio del stress y ansiedad y de vida sana al aire libre.

Los campings ubicados en las cercanías de Madrid, cumplen la función de alojar a los visitantes que quieren estar cerca de Madrid para visitarla.

La colaboración publico privada debe ser el eje del desarrollo del Decreto para generar el caldo de cultivo del empleo estable y de calidad en el castigado medio rural. Un Decreto que sea todo un ejemplo en España de cómo legislar en los campings.

Nos ponemos a disposición de la Consejería de Turismo para trabajar conjuntamente en la redacción del mismo, e invitamos al equipo redactor a que nos visite.

Los empresarios de camping asociados de la Comunidad de Madrid, proponemos un DECRETO FLEXIBLE, que sea moderno a lo largo del tiempo, -MADRID es diferente y también debe serlo su regulación-, y que favorezca una actividad de camping competitiva, de altas prestaciones, innovadora y respetuosa con el medioambiente.

Los campings somos la solución idónea para la reducción de la sobrepresión en el medio natural, y al mismo tiempo los primeros interesados en protegerlo, pues vivimos de ello.

Los campings de Madrid somos la solución a la demanda de contacto con la naturaleza, de alivio del stress y ansiedad y de vida sana al aire libre.

Los campings ubicados en las cercanías de Madrid, cumplen la función de alojar a los visitantes que quieren estar cerca de Madrid para visitarla.

La colaboración publico privada debe ser el eje del desarrollo del Decreto para generar el caldo de cultivo del empleo estable y de calidad en el castigado medio rural. Un Decreto que sea todo un ejemplo en España de cómo legislar en los campings.

Nos ponemos a disposición de la Consejería de Turismo para trabajar conjuntamente en la redacción del mismo, e invitamos al equipo redactor a que nos visite.

RESULTADOS DE LA VOTACIÓN:

Proyecto

Recuento de votos Promedio

Total de votos por número de estrellas

Número de estrellas	Votos
1	1
2	0
3	1
4	1
5	3