

PROYECTO PANEUROPEO FICC: UN NUEVO CONCEPTO DE AUTOCARAVANISMO

LA COMISIÓN TÉCNICA Y MEDIOAMBIENTAL, FICC



Un plan de futuro para Europa



Este proyecto cuenta con el apoyo de la Federación Española
de Clubes Campistas

(Fundada en 1957, miembro de la FICC desde 1967)

PRÓLOGO

Este proyecto está basado en un estudio fundado en la observación de la organización y administración actual del autocaravanismo en varios países. El objetivo final es mejorar a nivel Europeo con nuevas políticas y compatibilizar las decisiones que tomen las federaciones y/o clubes en cada país.

Sin embargo, este proyecto de autocaravanismo sólo propone recomendaciones que buscan un acuerdo en la futura organización del autocaravanismo en Europa; naturalmente, tomando en consideración lo que se ha realizado hasta la fecha; qué se puede hacer en el futuro para mejorar y adaptar — cómo mínimo, a un estándar básico — las áreas de servicio privadas, públicas y en parque de camping. Cómo facilitar a los autocaravanistas una comprensión más real de toda la panoplia de señales existentes en Europa; y, especialmente, cómo introducir una mejor imagen del autocaravanismo. Estos son algunos de los temas que nos ocuparán a lo largo de este proyecto.

También nos gustaría mencionar el 1º Simposio Internacional de Autocaravanismo, celebrado en la Feria de Barcelona, el 7 de octubre de 2006, que aportó datos muy importantes para este proyecto. Aquel evento especial fue organizado por el Sr. João Alves Pereira, Presidente de la F.I.C.C. y apoyado por el Sr. Gianni Picilli, Presidente de la *Confederazione Italiana Campegiatori*. Las federaciones y clubes de Europa merecen igualmente una mención especial, puesto que han contribuido con este proyecto. A.I.T. (*Asociación Internacional de Turismo*) y F.I.A. (*Federación Internacional del Automóvil*); *Fédération Française de Camping et de Caravaning*, Francia; *The Camping and Caravaning Club*, Gran Bretaña; *S.F. Caravan Club*, Finlandia; *Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal*; *Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos* y *La Federación Española de Clubes Campistas*, España.

Indudablemente, el 1º Simposio franqueó el camino que coadyuvó a producir las vitales conclusiones ofrecidas por los oradores, introduciendo así una visión clara en cuanto a los métodos y actuaciones para el futuro del autocaravanismo.

El 2º Simposio Internacional de Autocaravanismo, celebrado en Vicenza, Italia, el 25 de octubre de 2007, completó la ronda de conversaciones con una visión del autocaravanismo sin precedentes a nivel internacional. Esta vez fue organizado por el Sr. Gianni Picilli, Presidente de la *Confederazione Italiana Campeggiatori* y apoyado por el Presidente de la F.I.C.C., João Alves Pereira. Ambos simposios pueden describirse como una excelente experiencia; aportando hechos y datos tales como estadísticas, la organización del autocaravanismo en Francia, Italia, Finlandia, Reino Unido, Portugal y España. Pero, lo primordial radica en que fuimos capaces de valorar la situación actual y las necesidades del autocaravanismo en Europa. Finalmente, es evidente que sin la información acumulada en estos encuentros no hubiera sido posible la elaboración del presente documento.

Por ello, queremos expresar nuestra gratitud a todos los oradores y participantes por su contribución a este proyecto.

8 de mayo de 2007

José Iglesias González,

La Comisión técnica y Medioambiental

SUMARIO

1	INTRODUCCION AL AUTOCARAVANISMO.....	6
1.1	DESCRIPCIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA Y MEDIOAMBIENTAL	6
1.2	¿QUÉ DIFERENCIA HAY CON RESPECTO AL AUTOCARAVANISMO Y POR QUÉ LOS AUTOCARAVANISTAS NO SIGUEN LAS PAUTAS NORMALES DE CAMPING?.....	6
1.3	¿COMO ESTÁ EL SECTOR DEL NEGOCIO DEL AUTOCARAVANISMO EN ESTOS DÍAS?	7
1.4	EL PERFIL DEL AUTOCARAVANISTA	10
2	LA BUENA Y LA MALA PRÁCTICA	11
2.1	10 CONSEJOS DEL AUTOCARAVANISTA	11
2.2	LA MALA PRÁCTICA.....	12
2.2.1	¿Como podemos mitigar este problema?.....	14
3	PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL.....	15
4	ESTÁNDAR Y CALIDAD DE LAS ÁREAS DE SERVICIO	16
4.1	AGUA GRIS.....	17
4.2	AGUA NEGRA	17
5	SEÑALIZACIÓN UNIVERSAL	21
6	ESTÁNDAR BÁSICO DE LAS INSTALACIONES DE GAS	24
7	INCREMENTO DEL PESO MÁXIMO DE 3.5 A 4.25 TONELADAS	25
7.1.1	<i>Documento publicado por: European Caravan Federation.....</i>	<i>26</i>
8	LA COMUNICACIÓN ES LA CLAVE DEL BUEN ENTENDIMIENTO.....	27
9	CONCLUSIONES	29
9.1	TRABAJAR JUNTOS ES LA SOLUCIÓN.....	29
9.2	EL AUTOCARAVANISMO DEBE ACEPTAR LAS REGLAS DE LA BUENA PRÁCTICA	29
9.3	CONSIGAMOS EL ENFOQUE REAL DEL AUTOCARAVANISMO	29
9.4	LA COORDINACIÓN ES NECESARIA	30
9.5	MANTENER EL DIÁLOGO CON LOS CLUBES NO FEDERADOS.....	30
9.6	PLANIFICAR CORRECTAMENTE LAS ÁREAS DE AUTOCARAVANAS EN SITIOS CAMPING	30
9.7	EL PROYECTO EUROPEO EN BREVE.....	32
9.8	¿CUÁL SERÍA EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR A PARTIR DE LA ANTERIOR PROPUESTA?....	33
10	APÉNDICE DE AUTOCARAVANISMO.....	34
10.1	DEFINICIÓN	34
10.2	TERMINOLOGÍA Y USOS ALREDEDOR DEL MUNDO.....	35

10.3 CLASIFICACIÓN DE LAS AUTOCARAVANAS	36
10.4 EL AUTOCARAVANING Y EL CARAVANING EN ESTADOS UNIDOS:	37
10.5 CATEGORÍAS.....	39

1 INTRODUCCION AL AUTOCARAVANISMO

1.1 Descripción de la Comisión Técnica y Medioambiental

- El comité está formado por cinco miembros, incluido el Presidente.
- El presidente es nombrado por el Consejo de la F.I.C.C.
- Los otros miembros del comité son nombrados por el Presidente de la F.I.C.C., el Presidente del comité y aprobado por el Consejo.
- Tres miembros del comité alcanzan quórum.
- El comité asesora al Consejo sobre cambios en prácticas actuales que puedan afectar a los clubes o federaciones miembros de la F.I.C.C. También aporta información en cambios de Estándar Internacional a los clubes y federaciones.
- Los miembros del Comité producen documentos, como el presente, y analizan su contenido; una vez que los miembros han alcanzado quórum el documento se envía al Consejo para su aprobación, cuando proceda.

En la Comisión Técnica y Medioambiental estamos trabajando por un nuevo concepto de autocaravanismo. Con el fin de mejorar la imagen actual, el autocaravanismo merece esa imagen favorable que siempre debió tener; más aún, desde que existen algunos aspectos que necesitan clarificarse tan pronto como sea posible por el bienestar de todo el mundo campista

1.2 ¿Qué diferencia hay con respecto al autocaravanismo y por qué los autocaravanistas no siguen las pautas normales de camping?

Es evidente que, algunas veces, sorprende la forma en la que los autocaravanistas utilizan sus vehículos, como también hay que admitir que una minoría hace un uso incorrecto. Pero si prestamos un poquito de atención a las características de una autocaravana quizá nos ayude sacar una conclusión más neutral. Es muy importante comprender el uso de estos vehículos, de otro modo **podría resultar mal comprendido**

o incluso parecer excluyente cuando en realidad si se analiza sólo puede ser seleccionado como otro elemento de camping. Pero, ciertamente, esto necesita ser explicado con más amplitud.

La autocaravana es un vehículo completamente diferente, no estamos exagerando si decimos que ha revolucionado el mercado; su funcionalidad y fiabilidad lo convierte en un vehículo muy manejable, por esta razón los campistas tradicionales y recién llegados lo demandan incrementando su adquisición año tras año.

La autocaravana combina transporte y podríamos decir que, para muchos, un hogar móvil con confort que convierte a este vehículo en autónomo, probablemente, su característica más importante.

La autocaravana, por así decirlo, es una especie de ‘vehículo de acción’ para un tipo de turismo más ágil que el tradicional.

La distinción o apelativo más reciente define al usuario como ‘autocaravanista-viajero’ por su movilidad y porque puede cambiar de lugar rápidamente debido a la naturaleza del vehículo; en otras palabras, si desea cambiar de lugar lo hará enseguida puesto que no necesita elementos especiales de camping para acampar.

Pero debemos comprender que esta característica nada tiene que ver con el usuario; **es, esencialmente, el propósito para el cual el vehículo fue diseñado.**

Sin embargo, aparte de estas características, se puede afirmar rotundamente que los autocaravanistas buscan generalmente las mismas diversiones que otros campistas que practican distintos modos de camping; muy a menudo, esos modos de camping – caravanas, autocaravanas, tiendas, etc. –, están reunidos, como por ejemplo lo están la Acampada Internacional de la F.I.C.C. y muchos otros eventos que tienen lugar en diferentes países cada año; esta evidencia no deja lugar a duda.

1.3 ¿Como está el sector del negocio del autocaravanismo en estos días?

Se estima que el parque total de estos vehículos en la Unión Europea alcanza el número de 1.700.000, esto tiene un potencial de, al menos, 3.400.000 turistas al año – asumiendo a la baja una media de dos personas por autocaravana –, dichas cifras pueden

ser superiores; más aún, si añade que en varios países de la Unión Europea sólo hay estadísticas recientes.

En la siguiente página, la tabla muestra estadísticas para el último trimestre del año 2006



**EUROPE: Registrations of motor caravans per month
2006**



Country	I. - III. quarter			October			November			December			year		
	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %
Austria	832	837	+0,8	14	24	+71,4	28	15	-42,3	9	5	-44,4	681	681	+0,0
Belgium	1.895	2.015	+8,3	80	81	+1,3	58	51	-8,9	55	100	+81,8	2.088	2.247	+7,7
Denmark	1.379	1.774	+28,6	183	177	+8,6	162	257	+58,6	204	333	+63,2	1.908	2.541	+33,2
Finland	1.322	1.779	+34,6	66	60	-9,1	41	40	-2,4	37	49	+32,4	1.468	1.928	+31,5
France	17.712	20.246	+14,3	812	891	+9,7	920	749	-18,8	1.087	808	-25,7	20.531	22.694	+10,5
Germany	18.298	18.479	+1,0	872	907	+4,0	737	809	+9,8	699	1.040	+48,8	20.808	21.235	+3,1
Italy ***	12.885	12.628 **	-1,8	827	705	-14,8	835	584	-8,0	478	483	+1,5	14.803	14.400 **	-2,7
Netherlands	1.067	1.235	+15,7	23	41	+78,3	14	24	+71,4	9	22	+144,4	1.113	1.322	+18,8
Norway	1.522	2.042	+34,2	90	99	+10,0	55	141	+158,4	45	684	+1420,0	1.712	2.968	+73,2
Portugal	352 *	450	+27,8	38	50	+31,6	30	50	+66,7	30	50	+66,7	450 *	600	+33,3
Slovenia	138	131	-3,7	8	4	-50,0	6	7	+16,7	7	12	+71,4	157	154	-1,9
Spain	1.753 *	1.946 *	+11,0	200	320	+60,0	171	288	+68,4	197	246	+24,9	2.321 *	2.800 *	+20,6
Sweden	1.902	2.240	+17,8	84	167	+98,8	108	52	-51,9	88	87	-1,5	2.162	2.526	+16,8
Switzerland	1.269 *	1.303 *	+2,7	43	43	+0,0	57	57	+0,0	57	57	+0,0	1.428 *	1.460 *	+2,4
UK	8.995 *	9.141 *	+1,6	704	930	+32,1	755	750	-0,7	399	248	-37,8	10.853 *	11.069 *	+2,0
Others	720 *	740 *	+2,8	69	90	+30,4	92	92	+0,0	88	82	-8,8	949 *	984 *	+3,7
Total	71.819	76.786	+6,9	4.093	4.589	+12,1	3.865	3.966	+2,6	3.447	4.266	+23,8	83.224	89.607	+7,7

* Estimates ** figures are provisional, last update 04-10-31

Registered office: Schiffplände 22, CH-8001 Zürich, Switzerland, Phone ++41-1-2 51 16 66, Fax ++41-12 51 18 85

Secretary General - European Caravan Federation

CIVD Caravaning Industrie Verband

Königsberger Straße 27, D-40687 Frankfurt, Phone ++49-69-70 40 39-0, Fax ++49-69-70 40 39-23

2007-03-30 VI Statistik/953/rv E.4.2.12

Sin duda, los resultados son excelentes, las autocaravanas son los vehículos que tuvieron un mayor incremento proporcional de venta, entre los vehículos de ocio, en toda Europa. Este potencial debe ser tomado en cuenta por los clubes y federaciones, pero especialmente por las agencias de turismo oficiales de los respectivos países.

Francia e Italia son líderes en servicios de autocaravanas. Solamente Francia tiene alrededor de 2.500 áreas de servicio, más de 500 de estas áreas acondicionadas están en parques de camping con los servicios básicos — parking, agua potable, vaciado de aguas grises y casete químico. Muchas de estas áreas son instaladas por los municipios, pero también están las de carretera y las privadas (incluidas las de camping).

En Italia, en 1991 el Parlamento aprobó una ley que regula el autocaravanismo, la llamada ley Fausti, ley 336/91, nombrada así por su promotor, un miembro del Parlamento, llamado Fausti. Este señor quien en su momento era un autocaravanista inició grandes manifestaciones con la convocatoria de todos los autocaravanistas de Italia; como resultado, en varias ocasiones, colapsaron diversas ciudades de Italia, pero en especial Roma, hasta que finalmente logró su objetivo.

1.4 El Perfil del Autocaravanista

El autocaravanista no es un turista tradicional al uso o de temporada; por lo general, viaja todo el año. El autocaravanista tipo es una persona de entre 45 y 50 años de edad. Viaja una media de 200 días al año, distribuido durante las cuatro estaciones. Su poder adquisitivo es medio-alto. Frecuenta tanto las zonas de la costa como el interior, incrementa las visitas y la actividad del comercio local en las zonas donde son bienvenidos.

Una reciente encuesta llevada a cabo en Francia revela que el 70% de la población autocaravanista está formada por hombres de negocios, jubilados y profesores. Su media de salario anual asciende a 28.000 euros. El 61% compra, por lo general, en supermercados mientras que 39% lo hace en el comercio local. Uno de cada tres autocaravanistas visita de dos a tres veces por semana un restaurante (fuente: Harris Etudes)

2 LA BUENA Y LA MALA PRÁCTICA

2.1 10 Consejos del Autocaravanista¹

Como norma esencial el autocaravanismo debe estar basado en la Buena Práctica. A fin de que esto sea efectivo, es conveniente su continua promoción por parte de las federaciones y clubes. Para facilitar la promoción de la Buena Práctica hemos introducido un folleto informativo: “10 Consejos del Autocaravanista”, está compuesto por 10 sugerencias individuales que están diseñadas para crear una buena imagen del autocaravanista como se indica a continuación.

- 1. El uso de la autocaravana incluye reglas mientras se conduce, del mismo modo el autocaravanista considerado mantiene el respeto por el vecindario en la localidad donde esté aparcado.**
- 2. Proteja la naturaleza y el medioambiente – observe las reglas de las costas y zonas de interior – Protegiendo las condiciones naturales mantenemos un precioso modo de entretenimiento para todos los campistas.**
- 3. Aparque con seguridad y consideración, asegúrese de no entorpecer el tráfico, la visión de cualquier actividad comercial, vistas panorámicas y centros históricos.**
- 4. Si tiene que aparcar en zonas urbanas absténgase de hacerlo en sitios inapropiados, no contravenga las regulaciones locales y no ocupe los límites exteriores del vehículo con aparejos de acampada.**
- 5. Las aguas grises y el contenido del WC químico (aguas negras) deben vaciarse únicamente en los lugares indicados para tal fin.**
- 6. Si decide pernoctar, utilice las áreas correspondientes: tales como zonas de camping o áreas de servicio aprobadas para autocaravanas; en cualquier caso, las zonas protegidas y la señalización deben ser respetadas.**
- 7. Cuando conduzca en grupo es conveniente que lo haga siempre manteniendo una distancia razonable entre el vehículo anterior y posterior, con el propósito de facilitar el adelantamiento a otros conductores.**
- 8. Mantenga siempre los animales domésticos sujetos por una correa para no**

¹ Este folleto informativo ha sido revisado por la Comisión y está listo para su publicación.

causar inconvenientes a otras personas.

9. Informe cortésmente a aquellos autocaravanistas de cualquier fallo de sus ‘modus operandi’ haciéndoles ver que su actitud sólo puede dañar nuestra imagen.

10. Recomiende las zonas visitadas donde es bienvenido, es el mejor sello de aprecio y respeto que los autocaravanistas pueden ofrecer.

Estos 10 Consejos del Autocaravanista que acabamos de ver son tan sólo una guía que no pretende interferir de ningún modo; las federaciones y clubes pueden utilizar su propio código de la Buena Práctica si ya tienen uno o incluso diseñar uno nuevo, si así lo desean.

En todo caso, insistimos en el hecho de que lo importante es que las federaciones y clubes mantengan, incluyendo los 10 Consejos del Autocaravanista u otro que deseen, una difusión constante por todos los medios posibles, *es una parte muy esencial para que este propósito sea efectivo.*

2.2 La Mala Práctica

En la primera imagen (vea la próxima página), un autocaravanista aparca en una carretera local y despliega elementos de acampada donde no debe hacerlo.



Lo que cuenta aquí es la actitud. Como puede verse, en este otro caso, esta autocaravana está junto con otros vehículos en un aparcamiento, ocupando más espacio que el permitido. Esto es, esencialmente, parte de lo que intentamos corregir.

Y nuevamente, para corregir una situación como esta, debemos insistir en la difusión del un folleto de la Buena Práctica – 10 Consejos del Autocaravanista – por todos los medios de comunicación posibles.

Se estima que el porcentaje más alto de Mala Práctica es debido a la falta de información cuando se alquila o compra uno de estos vehículos. Es evidente que este es un motivo de seria reflexión.

2.2.1 ¿Como podemos mitigar este problema?

En primer lugar deberíamos asegurarnos de que las federaciones y/o clubes están ilustrados con respecto este tema como asimismo los concesionarios; a poder ser dicho folleto de la Buena Práctica debería ser difundido a nivel nacional con apoyo de las autoridades. Aún iríamos más al grano, si los concesionarios se encontrasen en disposición de entregar un folleto informativo de la Buena Práctica, en casos de alquiler o compra de una autocaravana; sería un considerable adelanto.

Procediendo de este modo, seríamos capaces de transmitir esta parte tan esencial al autocaravanista que es el propósito principal de estas recomendaciones.

3 PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

El medioambiente es preocupación de todos

Las autocaravanas tienen, más o menos, un uso similar al de una casa. Por ello, el usuario de autocaravana debe seguir las recomendaciones de reciclaje: **Papel, Plástico, Metal, y Cristal**, etc.; como normalmente se hace en una casa. Proteger el medioambiente es responsabilidad de todos: prevención y conservación de los recursos naturales – a través de reducir, re-usar y reciclar. Nuestras acciones de hoy decidirán la calidad del mundo de mañana.

La naturaleza y los lugares de interés deben ser protegidos, aún existen países en Europa, entre los más importantes, que no tienen un claro método legal con respecto al medioambiente.

Es bien conocido que las autoridades, algunas veces, se encuentran impotentes para llevar a cabo alguna acción legal; puesto que en muchos casos este tipo de acciones no está tipificado, no pudiendo aplicar ningún tipo de medida al infractor. Pero, al menos, desde las instituciones como las nuestras podemos recomendar con más ahínco de lo que actualmente se hace una buena actitud hacia el medioambiente. Debemos cuidar la naturaleza, puesto que este es el valor más importante para un campista. Seguramente, si se insiste, a largo plazo obtendremos buenos resultados.

Cabe destacar que algunos países tienen mejores políticas medioambientales que otros; pero, a pesar de todo, ninguno ha ofrecido una solución real.



El autocaravanismo debe estar en perfecta combinación con el medioambiente, estos vehículos están preparados para respetar nuestro entorno.

4 ESTÁNDAR Y CALIDAD DE LAS ÁREAS DE SERVICIO

Un área de servicio generalmente debe estar instalada con los siguientes elementos:

- Espacio para aparcamiento de autocaravanas; algunas veces junto con otros vehículos
- Una rejilla para el vaciado de aguas grises; su instalación debe estar preparada para que dichas aguas pasen, como mínimo, por un proceso de depuración o desagüe en la red de alcantarillado sanitario. En la actualidad esto no sucede con todas las áreas de servicio; dichas aguas grises descargan en la red de alcantarillado pluvial. Esto contribuye, a su vez, entre otras cosas, a la contaminación de los ríos.
- El punto de vaciado del casete químico, ‘aguas negras’ –materias fecales y orina– debe estar provisto de una tapa de registro perfectamente hermética.
- Dos grifos, una para agua potable y otro para la limpieza del casete químico y las zonas del área utilizada.
- Generalmente, en áreas de este tipo está prohibido acampar y/o desplegar cualquier objeto que sobrepase los límites naturales del vehículo.
- Algunas de estas áreas podrían ofrecer únicamente el servicio de agua potable, vaciado de aguas grises y vaciado de aguas negras, casete químico; es decir, sin espacio para aparcamiento.

Muchas áreas de servicio están correctamente instaladas; pero, como se ha dicho, no podemos ignorar los defectos de algunas de ellas que no cumplen con el principio básico de higiene ni tampoco se ajustan a las normas medioambientales. Nosotros creemos que estas recomendaciones serán en beneficio de todos los campistas y dentro de ellos los autocaravanistas.

4.1 Agua Gris

El agua gris generalmente se descompone más rápido que el agua negra y tiene mucho menos nitrógeno y fósforo. Sin embargo, el agua gris contiene algún porcentaje de agua negra, incluyendo patógenos de varias clases. El agua gris reciclada de la bañera o de una tina de baño puede ser utilizada en los retretes, lo que ahorra grandes cantidades de agua. Muchos intentos de esto han sido hechos, por ejemplo, en Alemania y más recientemente en Brasil. Sin embargo, el agua gris sin tratar no puede ser usada para la descarga del excusado ya que genera malos olores y manchas si se deja por más de un día.

4.2 Agua Negra

El término **agua negra**, más comúnmente utilizado en plural, **aguas negras**, define un tipo de agua que está contaminada con sustancias fecales y orina, procedentes de vertidos orgánicos humanos o animales. Su importancia es tal que requiere sistemas de canalización, tratamiento y desalojo. Su tratamiento nulo o indebido genera graves problemas de contaminación.

En la siguiente página, ejemplo de un área incorrectamente instalada.



En algunas de estas áreas, como se ha mencionado, el vaciado de aguas grises no está dirigido a una central de tratamiento sanitario o planta de depuración, como tampoco están vigiladas, al menos, por motivos de higiene. Evidentemente, éstas son la minoría ya que generalmente están correctamente instaladas, pero aún así no podemos olvidar la realidad de algunas áreas de servicio. Esta es la razón por la cual la Comisión Técnica y Medioambiental recomienda un control estándar que garantice las condiciones básicas de las áreas servicio públicas y privadas y en parques de camping. Si ello es posible, con estándares compatibles que abarquen los mínimos requisitos en la Unión Europea. De este modo, cuando se viaje entre varios países los autocaravanistas y también los caravanistas – en ciertas áreas que admiten a ambos – no se encontrarán con sorpresas indeseadas.

En la página siguiente, ejemplos de áreas de servicio correctamente instaladas



Por otro lado, es importante puntualizar que estas acciones no están dirigidas a entorpecer en ningún modo el actual funcionamiento de todo cuanto se haya hecho hasta ahora; al contrario, la idea es ser más eficiente en el futuro; se debería tomar especial cuidado siguiendo unos parámetros bien estudiados en cuanto al desarrollo de las futuras áreas. Por encima de todo, los usuarios deben estar en perfecta combinación con el medioambiente. Instalando áreas de forma correcta contribuirá al medioambiente y al cumplimiento de la Buena Práctica.

Acciones que se deberían tomar:

Desarrollar un estudio de la infraestructura del servicio de áreas de autocaravanas con el fin de incluir un mínimo estándar básico de un plan común para Europa, aportando unas directrices en cuanto a su efectividad y compatibilidad con el medioambiente. Con la realización de una serie de instrucciones y planos técnicos que puedan servir de aplicación a la hora de instalar dichas áreas.

- De este modo, se podrían establecer una selección de modelos estándar para aconsejar la correcta instalación del área de servicio de autocaravanas.

El problema principal, en este momento, es que existen innumerables formas de instalar áreas de autocaravana en Europa. En consecuencia, esto está generando una gran perplejidad con respecto al correcto montaje de un área; debido a esta mezcla de accesorios no homologados, como resultado pueden continuar instalándose áreas de forma incorrecta e inapropiada.

En realidad es una cuestión de procedimientos mas sencillos, facilitando de un modo más asequible el cumplimiento de las normas. Indudablemente, al final será un beneficio para todo el campismo en general.

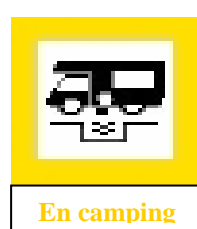
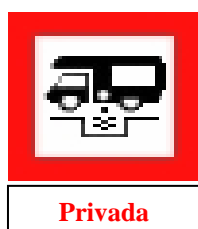
5 SEÑALIZACIÓN UNIVERSAL

Generalmente, en la mayoría de los países existen cuatro tipos de áreas de servicio – si bien no están oficialmente clasificadas – que podríamos nombrar del siguiente modo:

- Área de Servicio Pública, las que están a cargo de ayuntamientos, localidades o ciudades.
- Área de Servicio Privada, tal como su nombre sugiere la que pertenece a una empresa privada.
- Área de Servicio en Camping, zona de un camping preparada específicamente para autocaravanas.
- Área de Servicio en Ruta, aquellas que se encuentran en las zonas de servicio en las autopistas, autovías o carreteras principales.

En ciertas ocasiones podría haber sólo áreas de parking para autocaravanas sin ningún otro servicio.

En Europa tenemos un gran número de señales para el autocaravanismo; a menudo, dichas señales sólo son comprendidas por los locales. Por este motivo, creemos que la estandarización de las señales a nivel europeo sería una buena idea.

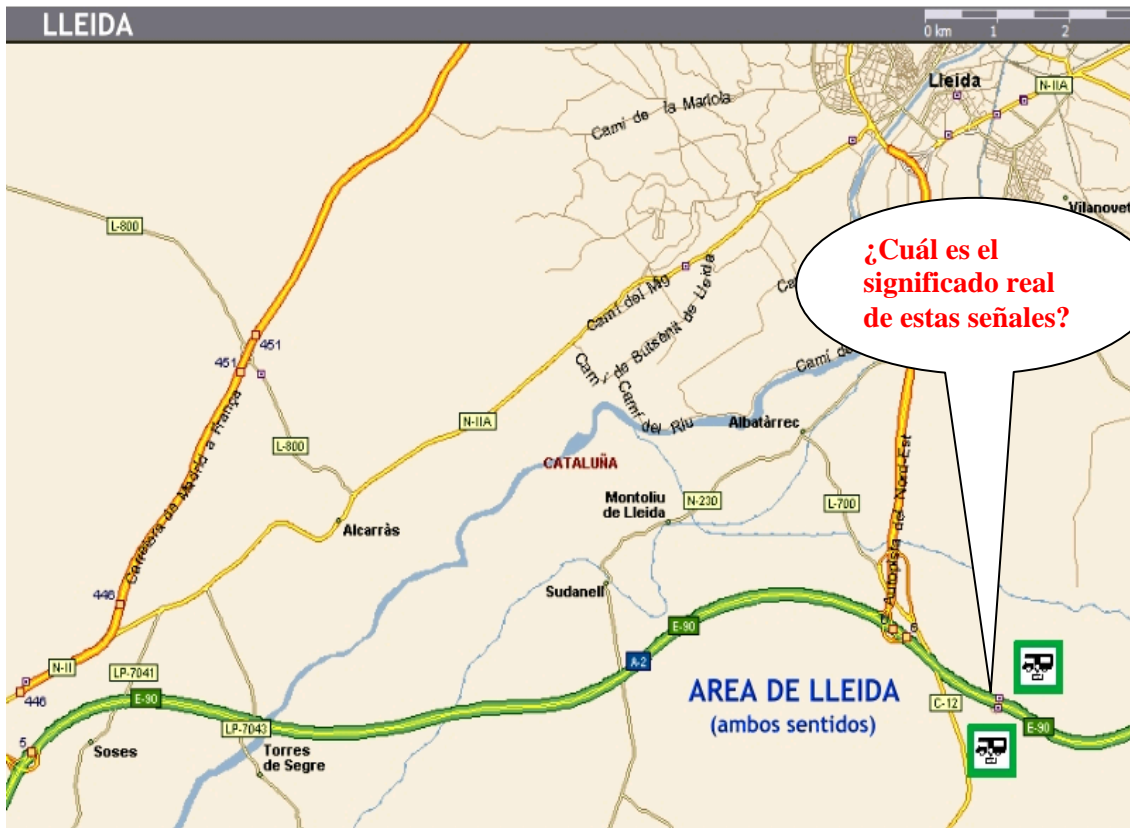


Implementando un número definido de señales, previamente acordadas en cada país, que todo autocaravanista en Europa pueda comprender y reconocer fácilmente donde quiera que vaya, independientemente del país que provenga o de la lengua que hable, será mucho más fácil circular.

Evidentemente, las señales mencionadas son sugerencias; podría haber, del mismo modo, otras fórmulas aplicables. Pero el asunto importante que nos ocupa aquí es evitar, con la mejor fórmula, tal confusión de señales que no transmiten el significado real con respecto a los servicios ofrecidos.

Algunos ejemplos a continuación, pero hay muchos más:





Una de las cosas más venturosas en cuestiones de este tipo de señalización es cuando se busca un camping. Excepto raras ocasiones, no se sabrá si el camping en cuestión es apropiado para autocaravanas – muchos parques de camping no tienen facilidades para autocaravanas – hasta que se ha llegado al camping. Adoptando una señal convencional para **servicio de autocaravanas en camping** promocionaría su uso, facilitando al mismo tiempo el acceso al autocaravanista. De paso, estas acciones pueden contribuir a la Buena Práctica.

6 ESTÁNDAR BÁSICO DE LAS INSTALACIONES DE GAS

Revisiones regulares:

- Todos los accesorios de gas deben ser estandarizados en la Unión Europea.
- Los vehículos de camping con instalaciones de gas deben, al menos, someterse a una revisión anual.
- Un buen número de países en Europa no aplican estas medidas de seguridad.

A pesar de que pueda parecer extraño aún existen algunos países en la Unión Europea que no han establecido una norma regular de revisión de instalaciones de gas, medida del todo aconsejable para evitar un posible accidente. Dicha medida de seguridad debería tener prioridad sobre cualquier otra, especialmente cuando se celebran acampadas y encuentros internacionales como el Rally F.I.C.C.



7 INCREMENTO DEL PESO MÁXIMO DE 3.5 A 4.25 TONELADAS



En la actualidad, algunos países de Europa están reclamando el incremento del límite de peso para estos vehículos – para caravanas con vehículo tractor y autocaravanas.

La razón para incrementar el peso límite es muy simple: la mayoría de autocaravanas cuando salen de fábrica pueden pesar desde 2.000 Kg. A 2.500 Kg., peso neto (aproximadamente, dependiendo del modelo) – teniendo en cuenta que estamos hablando del carné de conducir de clase “B” – y esto peso es sin los pasajeros, aparejos de camping, ropa y utensilios de cocina, etc.

Con estas condiciones es muy fácil exceder el límite de peso. A esto hay que añadir que el fabricante logra ese peso utilizando materiales muy ligeros como la “fibra de vidrio”. Normalmente, las autocaravanas de 3,5 toneladas no pueden llevar cabina reforzada – como sucede con los coches – para evitar un exceso de peso. Esta normativa también beneficiará a la combinación coches+caravanas.

7.1.1 Documento publicado por: European Caravan Federation



Class B driving license for up to 4.25 ton for motor caravans and car/caravan combinations

The European Parliament has agreed in first reading to a revision of the driving license directive thus allowing holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons

Kriftel, March 7, 2005

The European Parliament has agreed in first reading to amend the European Commission's proposed third driving license directive. The EP wants to entitle holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons. The European parliament has thus sent a positive signal to the European caravan industry, whose products are currently subject to a 3.5 ton weight limit owing to class B license restrictions.

On Feb. 23 of this year, the European Parliament agreed in first reading to amend the third driving license directive that would entitle holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons under the following conditions:

- The car/caravan combinations must be for non commercial use only
- Prescribed weight limits for towed caravans must be adhered to
- The driver is required to take a training course for car/caravan combinations

The proposed directive for car/caravan combinations also applies to boat, horse and other types of trailers.

8 LA COMUNICACIÓN ES LA CLAVE DEL BUEN ENTENDIMIENTO

Información desde los clubes y federaciones. Evidentemente, no podemos generalizar con respecto a esto porque existen federaciones y clubes que ofrecen excelente información a los campistas. Sin embargo, nosotros creemos que los actuales malos entendidos pueden solucionarse simplemente con más comunicación: enviando información sobre todos los temas actuales de camping – no sólo los eventos de acampadas –; de este modo, los campistas estarían ilustrados sobre todo aquello que nos atañe en los distintos modos de hacer camping. Seguramente, si ponemos un poco de imaginación hay muchas particularidades que explicar sobre la actualidad del camping. Ello podría ayudar a trasladar una imagen transparente a los campistas de la situación actual; después de todo, los campistas son la parte vital del camping.

Entendimiento entre los campistas y los distintos tipos de camping. Necesitamos un buen entendimiento entre los campistas y sus diferentes tipos de camping para la buena administración de clubes y federaciones. Por encima de todo, desde las directivas se debe contribuir a una total armonía entre los distintos tipos de camping – caravaning, autocaravaning y tiendas de campaña; a pesar de que hubiese mayoría de uno u otro tipo, todos somos campistas y en su variedad está el gran valor de nuestra afición al campismo. Nuevamente, no podemos generalizar sobre lo dicho en este punto puesto que el conflicto está focalizado en una minoría que necesita más explicación, pero que aún así está en su derecho de recibirla y a ser escuchado.

Parte de este proyecto esta dirigido a mejorar y crear mejores relaciones entre los campistas, independientemente del tipo de camping que practiquen, dentro de las normas federadas establecidas, o donde quiera que provengan.

Con la introducción de un Plan Europeo aplicando las secciones principales de este proyecto, entre otras acciones, los países europeos acordarían tomar parte en la mejora y actualización de una nueva idea de autocaravanismo: afrontar el gran desafío y la creciente demanda del autocaravanismo en todo el continente europeo.

Ningún país europeo puede permanecer indiferente a este nuevo desafío. Afectará a todos y cada uno de los países en el continente y, especialmente, si tenemos en cuenta que el autocaravanismo recién ha comenzado. Añadido a esto, también están los nuevos países que entran a formar parte de la Unión Europea, países que no tienen

los mismos estándares que los más desarrollados. Es nuestro deber moral darles apoyo y asistencia, dentro de lo posible; puesto que ellos también están incorporando el autocaravanismo en su turismo. Al final será un beneficio para todo el mundo campista. Este tipo de turismo está incrementando año tras año, tal como demuestran las estadísticas. Consecuentemente, si los autocaravanistas tienen información clara en los aspectos recomendados – independientemente de la lengua que hablen o del país que procedan – la organización del autocaravanismo en Europa, sin duda, experimentará un gran avance.

9 CONCLUSIONES

9.1 Trabajar Juntos es la Solución

Trabajar juntos es la solución más viable si queremos combinar nuestros proyectos para fortalecer nuestras decisiones a nivel nacional e internacional. El autocaravanismo es un asunto que nos concierne a todos los europeos. Pensando sólo en políticas nacionales no llegaremos a ninguna parte. La propia naturaleza de este tipo de turismo está más allá de estados naciones o fronteras; por ende, el campista es un ciudadano del mundo. Una estrategia europea no privará de su identidad a ningún país; al contrario, lo convertirá en más homogéneo y accesible para todos los europeos. Siguiendo una política internacional lograremos grandes objetivos que sólo pueden reforzar la actividad del campismo en general.

No sólo el autocaravanismo, todo el campismo está demandando un correcto enfoque para el nuevo desafío del Turismo Itinerante. Europa necesita una nueva fórmula, un diseño más ágil y eficaz de interconexión entre las entidades del campismo europeo.

9.2 El autocaravanismo debe aceptar las reglas de la Buena Práctica

Por otra parte, es nuestro deber promover las condiciones necesarias si queremos lograr un buen cumplimiento de la Buena Práctica.

9.3 Consigamos el enfoque real del autocaravanismo

Tenemos que pensar en una nación de autocaravanistas como parte del campismo universal en lugar de la idea de autocaravanistas de distintos países; esto es lo más sensato puesto que el autocaravanista y el mercado lo están demandando, basado en la movilidad y la naturaleza del propio autocaravanismo. Por ello, como instituciones campistas, debemos comprender el enfoque real de lo que ya está sucediendo.

Necesitamos fortalecer nuestra afición con más socios y mantener los que ya tenemos en nuestros clubes y federaciones. Es perentorio recordar (aunque parezca

evidente) que el autocaravanismo es una parte importante de los clubes y federaciones; es nuestro deber fomentar que el autocaravanismo siga, dentro de las normas federadas, formando parte del mundo campista.

9.4 La coordinación es necesaria

- La Comisión Técnica y Medioambiental coordinará todos los proyectos con las federaciones o clubes, si ese fuera su deseo, que tuviesen lugar en Europa.
- También se recomienda formar un grupo de apoyo para prestar ayuda y ofrecer consejo sobre temas de autocaravanismo – además esta opción sería deseable y de gran interés para el caravanismo –, especialmente para los países que no están desarrollados en esta materia.

9.5 Mantener el diálogo con los clubes no federados

¿Por qué es importante mantener el diálogo con los clubes no federados? Porque nadie puede dudar que el diálogo es el mejor camino, se logrará mucho más que con el aislamiento; al mismo tiempo, será mucho fácil hablar de posibles proyectos. Pero al final, si no se logra nada siempre es mejor, por así decirlo, dejar la puerta abierta. Por encima de todo, el objetivo final, puesto que somos sociedades sin ánimo de lucro, es lograr el bienestar de todos los campistas; incluso aunque se beneficien aquellos que aún no están federados, siempre existe la posibilidad de que algún día puedan estarlo.

9.6 Planificar correctamente las áreas de autocaravanas en sitios camping

En este punto tenemos que reconocer el trabajo que está desarrollando la FFCC (Fédération Française de Camping et de Caravaning), ya que han tenido una nueva e imaginativa idea sobre este asunto. Han concertado con los campings un sistema de triple tarifa con precios oficiales, dependiendo de la categoría del camping. El plan está funcionando muy bien, los autocaravanistas vuelven a ocupar los parques de camping; hasta el momento, están adheridos 521 campings al programa de FFCC.

A continuación tenemos un ejemplo de su folleto oficial de FFCC:

COMMUNIQUE DE PRESSE
Février 2007



LE STOP ACCUEIL CAMPING-CAR : UNE FORMULE GAGNANTE !

Mise en place depuis plusieurs années par la Fédération Française de Camping et de Caravaning, la formule « Stop Accueil Camping-car » élargit les possibilités d'accueil des camping-caristes en leur offrant des conditions qui répondent à leurs besoins.

Le Stop accueil Camping-car, une réponse de la FFCC à plusieurs problématiques :

- l'augmentation du nombre de camping-cars (+15% par an en moyenne ces 5 dernières années),
- les difficultés de stationnement
- la grande mobilité des camping-caristes
- l'évolution des mentalités de ces derniers face à l'insécurité qui augmente
- l'optimisation du remplissage des terrains de campings grâce à cette clientèle spécifique

Le Stop accueil Camping-car, plus de 520 terrains partenaires en 2007

- plus de 520 terrains de camping en France ont déjà opté pour cette formule d'accueil.
- ils s'engagent à recevoir TOUS les camping-caristes (dans la limite des places disponibles)
- une signalétique mentionnant la formule est apposée à l'entrée des terrains partenaires en 2007

Le Stop accueil Camping-car, principes simples et tarifs avantageux:

- une nuit en formule étape arrivée à partir de 18 h, départ le lendemain avant 10 h
- un emplacement accessible, plat et sol stabilisé (sol dur)
- un accès aux aménagements : vidoir WC chimique, eaux usées, robinet d'eau propre
- un tarif avantageux : jusqu'à 2* ≤ 8 € / 3* ≤ 10 €, / 4* ≤ 13 €

Les prix indiqués comprennent un camping-car et deux personnes (hors électricité et taxe de séjour). La personne supplémentaire est à 1 € et la gratuité est assurée aux enfants de moins de 7 ans. Au-delà d'une nuit ceux qui souhaitent prolonger leur séjour paient le tarif normal du camping.

Le guide 2007 des avantages reprend la liste des 521 terrains partenaires du Stop Accueil camping-car. Destiné à la base aux adhérents de la FFCC qui bénéficient de réductions particulières grâce à leur carte multi avantages, il est également disponible pour tous les camping-caristes puisque la formule « Stop Accueil Camping-car » est ouverte à tous ceux qui souhaitent faire une halte dans un camping.

Diffusé gratuitement sur simple demande, il est également téléchargeable sur le site www.ffcc.fr (rubrique « publications »).



Fédération Française
de Camping et de Caravaning
79 rue de Rivoli, 75004 Paris
Tél. 01 42 72 82 08, Fax 01 42 72 70 21
info@ffcc.fr - www.ffcc.fr

Contact Presse

Audrey LEMAIRE > Tél. : 01 42 72 87 20 |
audrey.lemaire@ffcc.fr | www.ffcc.fr

Al mismo tiempo, debemos reconocer que algunos países tienen mejores políticas que otros; pero aún, en la actualidad, no se comprende en qué dirección debemos seguir, especialmente cuando Europa empieza a estar envuelta en un creciente y masivo turismo que está a la vuelta de la esquina.

Sin duda, los fallos todavía son mayores en los países que se han incorporado en los últimos años a la Unión Europea. Está en nuestro interés prestarles consejo y apoyo. Pero, sobre todo, el mensaje principal debe ser que esta es una tarea de todos: federaciones, clubes, autoridades, grupos no federados, plataformas e incluso grupos de

presión. Será una gran opción para encontrar racionalidad y comprensión del autocaravanismo en el futuro.

9.7 El Proyecto Europeo en breve

Como recordatorio final, para recapitular las ideas clave descritas en este documento, se podrían resumir del siguiente modo:

1. ***La Buena Práctica:*** responsabilizarnos de nuestras acciones es sinónimo de consideración para con los demás.
2. ***Protección Medioambiental:*** Una parte esencial para el mundo campista que debe ser cuidada al máximo.
3. ***Estándar y Calidad de la áreas de servicio:*** Es parte vital del buen-hacer y de la nueva imagen del autocaravanismo.
4. ***Señalización Universal:*** *hará más fácil y accesible viajar entre los países del continente europeo.*
5. ***Estándar Básico de las instalaciones de gas:*** un valioso criterio común, prevenir hoy para minimizar posibles riesgos mañana.
6. ***Incremento del Peso Máximo de 3,5 a 4,25 toneladas:*** el incremento de peso para la combinación de coches+caravanas y autocaravanas también incrementará la seguridad.
7. ***La Comunicación es la clave del buen entendimiento:*** la verdadera comunicación conlleva la transmisión de pensamientos, ideas y sentimientos entre una mente y la otra.
8. ***Trabajar Juntos es la Solución:*** trabajar juntos es la solución más viable si queremos combinar nuestros proyectos para afrontar el nuevo desafío del Turismo Itinerante a nivel Europeo.

En adición a lo mencionado, debemos recordar nuevamente el enorme potencial económico a nivel nacional e internacional, esto aporta importantes factores que podrían tener un efecto muy positivo en el movimiento turístico en los respectivos países de la Unión Europea.

9.8 ¿Cuál sería el procedimiento a seguir a partir de la anterior propuesta?

Como se verá, el proceso no es sencillo. Pero, sin duda, merece la pena intentarlo. No se va a producir de la noche a la mañana, pero si nuestras instituciones campistas abren el camino se habrá dado el primer gran paso para la modernización del autocaravanismo.

1. La primera decisión sería obtener, si es posible, un acuerdo escrito o al menos verbal para apoyar la legislación a nivel europeo. Este punto es de absoluto rigor si se desea avanzar en el proceso de legislación europea.
2. El siguiente paso sería abordar a los eurodiputados, preferentemente de los partidos principales con representación estatal, en los respectivos países con el fin de que asuman las necesidades del anterior proyecto.
3. Una vez obtenido el suficiente apoyo por un número de países – a ser posible toda Europa, pero no imprescindible – podría ser presentado para revisión por la Comisión Europea.
4. En cualquier caso, es indispensable que la legislación europea sea compatible o, como mínimo, no esté en confrontación directa con las legislaciones nacionales.
5. Si se han dado todos los puntos anteriores, la Comisión Europea podrá entonces iniciar la elaboración necesaria con el fin de alcanzar un acuerdo; siempre y cuando las federaciones/clubes de cada país suplan la información pertinente de la legislación nacional-actual de sus respectivos países en tres idiomas: inglés, francés y alemán.

Esto es, en breve, el procedimiento inicial que se recomienda seguir para la aplicación de este proyecto.

10 APÉNDICE DE AUTOCARAVANISMO

10.1 Definición

Una **autocaravana** es un vehículo clasificado por el código de circulación como un automóvil, Normativa Europea 92/53 – en la Regulación General de Tráfico española la autocaravana está identificada tan solo desde el año 2.004 – y que, incluye un mobiliario básico en su interior a modo de casa u hogar, homologado para ser usado como vivienda durante los viajes. En lo que se refiere al baño e inodoro se mantiene con depósito de agua limpia de 80 a 120 litros, un casete “WC QUÍMICO” cuyo recipiente puede contener hasta 20/25 litros de aguas negras, materias fecales y orina, dicho WC debe vaciarse en sitios apropiados que van directamente a la red de alcantarillado sanitario

Un ejemplo de la distribución interior del mobiliario de una autocaravana:



La autocaravana está dotada de motor y de un sistema de dirección independiente. Algunos modelos tienen unos niveles de confort y habitabilidad muy altos. En algunos

países en los que una parte importante de la población cambia con frecuencia de trabajo y lugar de residencia, como por ejemplo Estados Unidos, la autocaravana es usada por muchas familias como residencia habitual. El uso turístico de las autocaravanas es cada vez mayor en Europa.

En la construcción de las autocaravanas se emplea el chasis de un camión, sobre el que se monta la célula habitable. En Italia (y otros países del mundo) uno de los chasis más usados es el del Fiat Ducato, que permite la preparación de un vehículo cuya masa total no excede de los 3.500 kg, lo que permite que lo conduzcan personas con un carné de categoría *B*.

El autocaravanista es autosuficiente también en zonas no equipadas, al estar provista de generador eléctrico, calefacción y sistema del drenaje. Al mismo tiempo tiene la posibilidad de usar las conexiones eléctricas que se hallan en las zonas de acampada. Las autocaravanas son vehículos que potencialmente pueden ser usados para acudir a los campings, pero no exclusivamente ya que existen una alternativa en las áreas oficiales y privadas.

10.2 Terminología y usos alrededor del mundo

- En el **Reino Unido** la autocaravana se denomina **motorhome or motor caravan**, o también **motorcaravan**; por otra parte, se utiliza el término “RV”(siglas de recreational vehicle) o RVs (en plural) = vehículos recreativos; a pesar de que este último término – procedente de inglés-americano – se está imponiendo aún se utiliza mucho menos que el término motorhome o motor caravan.
- En **Estados Unidos** los RVs = **recreational vehicles** (vehículos recreativos), engloba varios tipos de vehículos de ocio: *autocaravana integral, perfilada, capuchina y el camper; además, la quinta rueda* (ver ilustración al final), *caravana, caravana híbrida, etc.* y otras combinaciones no comunes en Europa. También se utiliza el término **motorhome** (como en el Reino Unido) para denominar a la autocaravana.
- En **Francia**, se utiliza la unión de dos términos: (mezcla de francés-inglés) **"camping-car"**
- En **Japón** también se ha extendido la palabra **"camping-car"**

- En **Italia**, para denominar la autocaravana se utiliza el término **“autocaravan o camper”**, (existe una cierta ambigüedad en esta palabra, se utiliza para denominar igualmente a la autocaravana y al camper – vehículo de menores dimensiones que la autocaravana)
- En **Alemania**, el término utilizado es muy distinto para calificar este vehículo: **“wohnmobil”**
- En nuestro vecino país, **Portugal**, se le denomina igual que en español: **autocaravana**
- La palabra **caravanning** en inglés británico (escrito con una sola **n** en francés), significa viajar en caravana ir de vacaciones en caravana; a menudo, en la jerga campista también se utiliza como grupo de caravanas.

10.3 Clasificación de las autocaravanas

Existen distintos tipos de autocaravanas:

- **Capuchina**: Es el tipo más popular de autocaravana. Se caracterizan por la típica litera, con el dormitorio, que sobresale por encima de la cabina del conductor, es donde está el espacio de la cama-doble.
- **Perfilada**: Se diferencian de las capuchinas en que desaparece la zona de la litera-dormitorio en el que se convierte en un armario para guardar objetos. Sin duda, este tipo es más estable y aerodinámico mejorando así su conducción.
- **Integral**: estas son las más aerodinámicas y manejables de todas. Su distribución podría compararse al interior del habitáculo de un autobús – algunas autocaravanas pueden igualar en tamaño a un autobús de 12 m. –, puesto que se utiliza totalmente hasta la cabina del conductor. Este modelo tiene la particularidad de que suele albergar una cama-doble, abatible, en la zona superior de la cabina, por encima del conductor.
- **Camper**: es un vehículo mixto con menores dimensiones, fabricados sobre modelos de furgonetas; están acondicionados con la mayoría de los servicios de forma más reducida que una autocaravana; esto también aporta una serie de ventajas, pasan más desapercibidos y son más manejables entre otras

características favorables. Por este motivo, muchas personas se deciden por este tipo de vehículos.

- **Quinta Rueda**: es un vehículo común en Estados Unidos, pero muy poco utilizado en Europa (no confundir, si bien el sistema tiene un cierto parecido, con la 5ta. Rueda de los camiones). Es un semirremolque mucho más estable que el remolque tradicional – muy distinto del enganche habitual de una caravana. Como es natural, el vehículo tractor debe ser de una cierta potencia. Esta combinación se la podría denominar como un híbrido que da como resultado una mezcla de caravana y autocaravana.

10.4 El Autocaravaning y el Caravaning en Estados Unidos:

Si bien estamos hablando de autocaravanas, sin embargo, merece la pena hablar de otros tipos de vehículos de camping. En Estados Unidos y Canadá hablan de ‘RVs’ o lo que es lo mismo, como se dicho, ‘vehículos recreativos’; en este sentido, la interpretación es distinta: no existe una diferencia como en Europa cuando se habla de áreas de servicio, dichas áreas de servicio están acondicionadas para todos los vehículos de camping. Por ello consideramos que viene a colación poner algunos ejemplos. Fotografías ilustrativas al final

Los americanos utilizan estos vehículos en muchos casos para vivir – algunos de enormes proporciones – indeterminadamente y desplazarse por todo el territorio nacional; pero sin embargo también es de aplicación para los profesionales, una parte muy considerable de estos profesionales de todas las ramas lo utiliza en su trabajo diario. En general, cuenta con el apoyo de la mayoría de la población; de ahí el nombre genérico “vehículo recreativo” para los distintos tipos de autocaravanas, quinta rueda, híbridos, etc. Para ellos es un modo de vida, un complemento utilizado en algún momento por gran parte de la población como opción para sus vacaciones o su vida diaria.

Una de las últimas novedades en Estados Unidos y Canadá es una pequeña caravana denominada en ingles “teardrop trailer” (algo así como ‘remolque lágrima’ por su aspecto); el caso es que este remolque origina de los años 30, se ha puesto de moda al uso como un nuevo tipo de camping aventura que comienza a tener un cierto éxito. Vea ejemplos en las páginas 42/43, fotos nº 8, 9, 10 y 11.

También hay que destacar las facilidades, el concepto de área (distinto de los parques camping) en Estados Unidos es generalizado para todos los vehículos de camping ya sean caravanas o autocaravanas de todos los tipos y medidas. Sorprendentemente, los precios son muchos más bajos.

Está claro que tenemos, especialmente en ciertos países, un largo camino que recorrer en cuanto al concepto de área de servicio. Comparativamente, no es exagerado decir que el sistema actual de camping en Europa está sobrevalorado – sin duda, en algunos países bastante más que en otros – y por ello, quizá es hora de que empecemos a prestar atención a aquellos aspectos mejorables del mundo campista.

En la página siguiente, un ejemplo de un área de servicio, similar a las que se utilizan en Estados Unidos, que está en proyecto en Italia y probablemente en algún otro país.

Esta es un área de servicio que está perfectamente acondicionada para todos los vehículos de camping, incluso autobuses, con detalles de reciclado y cuidado ecológico, rodeada de jardines y posible comercio. Es una filosofía distinta del estilo tradicional en la que **no se acampa**; con lo cual tampoco está en competición directa con los parques de camping. En cualquier caso, lo que esto viene a significar es que más tarde o más temprano este tipo de áreas se implantará en Europa.

AREA DE SERVICIO SOSTENIBLE



Esta es un área de servicio sostenible con concepto moderno de lo que algún día llegarán ser las áreas de servicio; una filosofía distinta del parque de camping, que no está competencia directa.

10.5 Categorías



Figura 1. Autocaravana de la gama alta con extensiones laterales



Figura 2. Capuchina



Figura 3. Integral



Figura 4. Camper



*Figura 5.
Camioneta camper desmontable*



*Figura 6.
Quinta Rueda (obsérvese que el sistema de remolque del vehículo tractor, está más arriba para facilitar la operación, es distinto del remolque habitual y más estable)*



*Figura 7.
Otro ejemplo de Quinta Rueda*



Figura 8.

Mini caravana originaria de los años 30; comienza a estar de moda en Estados Unidos y Canadá, lo que ellos clasifican en 'RVs', vehículos recreativos – autocaravanas y combinaciones, caravanas e híbridos – Esto demuestra hasta que punto existe una mayor afición, buscando nuevas fórmulas, que en Europa.



Figura 9.

Otro ejemplo de mini caravana de los años 30 adaptada a nuestros días.



Figura 10.



Figura 11

Un ejemplo más del interior-exterior de esta curiosa mini caravana – en inglés ‘teardrop’=lágrima’.



Figura 12

Tipo de autocaravana poco común (en inglés ‘Toterhome’) montada sobre un chasis de un pesado camión comercial. Este tipo de vehículo, dada su gran potencia, llevar otro remolque o remolques.