



Facultad de Filosofía y Letras
Máster en Recursos Territoriales y Estrategias de Ordenación

El Turismo de Autocaravanas:
Ordenación y Desarrollo en el municipio de
Ribamontán al Mar

Autor/a

Elena Viejo del Río

Director/a

Juan José González Trueba

Curso 2021 / 2022

ÍNDICE

RESUMEN	2
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	3
2. METODOLOGÍA Y FUENTES	5
3. ESTADO DE LA CUESTIÓN	7
3.1 EL TURISMO DE AUTOCARAVANAS: DEFINICIÓN, ORIGEN Y EVOLUCIÓN.....	7
3.2 LA REALIDAD DEL TURISMO DE AUTOCARAVANAS: EUROPA, ESPAÑA, CANTABRIA	11
3.3 ANÁLISIS COMPARATIVO DE OTROS DESTINOS INTERNACIONALES DE REFERENCIA PARA EL TURISMO DE AUTOCARAVANAS: NUEVA ZELANDA, FRANCIA Y PORTUGAL.....	16
4. RIBAMONTÁN AL MAR: CARACTERÍSTICAS DE UN MUNICIPIO ENTRE LA INFLUENCIA URBANA DE LA BAHÍA DE SANTANDER Y LA RURALIDAD.....	20
5. ANÁLISIS DEL FENÓMENO ESPACIAL DEL TURISMO DE AUTOCARAVANAS EN RIBAMONTÁN AL MAR.....	23
5.1 PROCESOS ESPACIALES DEBIDOS AL TURISMO DE AUTOCARAVANAS	23
5.2 NORMATIVA QUE AFECTA AL TURISMO DE AUTOCARAVANAS EN EL MUNICIPIO	27
5.3 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LOS RECURSOS TERRITORIALES POTENCIALMENTE ATRACTIVOS PARA ESTE SEGMENTO TURÍSTICO.....	32
5.4 DIAGNÓSTICO DAFO DEL FENÓMENO DE LAS AUTOCARAVANAS Y LOS RECURSOS POTENCIALMENTE ATRACTIVOS EN EL MUNICIPIO	41
6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	45
7. CONCLUSIONES	46
ANEXO I. MAPA DE CLASIFICACIÓN DEL SUELO DEL MUNICIPIO DE RIBAMONTÁN AL MAR	48
BIBLIOGRAFÍA	49

Resumen

El turismo de autocaravanas es una modalidad en auge, relacionada con un mayor contacto con la naturaleza, el territorio y entre las personas que viajan en ellas. Tiene una implicación espacial, debido a unas condiciones de acceso, estacionamiento y pautas de uso y consumo particulares, que suelen buscarse cerca de los lugares elegidos para visitar. El municipio de Ribamontán al Mar se ha consolidado como un referente para el turismo de surf, relacionado estrechamente con los viajeros de autocaravanas y furgonetas camperizadas, pero no sólo es un destino de playa, sino que posee numerosos recursos que pueden ser potencialmente atractivos para este nuevo segmento turístico, ayudando a desestacionalizar y diversificar los lugares de destino de las autocaravanas.

Palabras clave: autocaravanas, Ribamontán al Mar, turismo de autocaravanas, recursos territoriales.

Abstract

Motorhome tourism is a growing mode of tourism, related to greater contact with nature, the territory and between the people who travel in them. It has a spatial implication because it has a special access conditions, parking and usage guidelines, all of it want nearby of the places to visit. The municipality of Ribamontán al Mar has established itself as a referent for surf tourism, related to motorhomes and camper vans travelers, but it is not only a beach destination, it also has numerous resources that can be potentially attractive for this new tourist segment, so it can help to deseasonalize and diversify the motorhomes and campers destinations.

Key Words: motorhomes, Ribamontán al Mar, motorhome tourism, natural resources.

1. Introducción y objetivos

El turismo en España es una actividad importante tanto en términos económicos, como espaciales. Desde los años cincuenta del pasado siglo el turismo ha ido cobrando importancia en nuestro país y “en los últimos años conserva su posición de ser uno de los destinos preferidos a nivel mundial. Estados Unidos y España mantuvieron los puestos primero y segundo en el ranking de países por ingresos turísticos, por delante de países como Francia o Alemania.” (Larrinaga y Vallejo, 2015). En 2019 España se mantuvo como “la segunda potencia turística mundial por ingresos y tercera por número de turistas internacionales recibidos (83,7 millones), a los que deben sumarse otros 195 millones de viajes realizados por residentes en el país.” (Méndez, 2022). La gran diversidad de recursos naturales y culturales, junto con un clima suave en la mayor parte de España, ha contribuido a la consideración del país como uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial. Este fenómeno se ve reflejado en términos de aportación al PIB nacional, donde el turismo es uno de los sectores de más peso junto con el comercio o la construcción. Hasta la crisis derivada de la pandemia del Covid- 19, el turismo aportaba el 12% del producto interior bruto de España (INE, 2022). En 2020 la cifra cayó hasta 5,5%, recuperándose hasta el 7,5% en 2021 según los datos más recientes del INE. Actualmente las previsiones apuntan que para 2022 se mantenga la tendencia positiva, alcanzando más del 10% de aportación al PIB (Exceltur, 2022).

Por otro lado, el territorio es testigo de la evolución de esta actividad, puesto que para satisfacer la demanda turística se ha apostado por un modelo turístico apoyado en un fenómeno de construcción de viviendas e infraestructuras que ha dado lugar un profundo cambio territorial, con mayor intensidad en la costa española, especialmente en el Mediterráneo, el sur y los dos archipiélagos, que en el interior.

El sol y la playa son uno de los mayores atractivos de nuestro país, aunque en las últimas décadas otras modalidades van cobrando importancia, como por ejemplo el turismo rural, de naturaleza o el turismo deportivo, tanto en invierno como en verano. También han aparecido otras modalidades, poco presentes hasta hace poco en nuestro país, como el turismo itinerante o turismo de autocaravanas. Este segmento turístico se define por el uso de la autocaravana, caravana o furgoneta camperizada o camper, para el desplazamiento y para el alojamiento. Es decir, el uso de un vehículo concreto permite por un lado recorrer largas distancias por carretera, y por otro, pernoctar y hacer vida

dentro de él. El motivo general del viaje en autocaravana es el ocio y el interés por conocer y visitar diversos sitios, gracias a las posibilidades de desplazamiento que ofrecen este tipo de vehículos.

Hay países con una gran tradición en este segmento, como es el caso de Francia, donde el turismo de autocaravana está ampliamente aceptado y cuenta con una amplia oferta de servicios e infraestructuras necesarios para su acogida.

Los usuarios de las autocaravanas son predominantemente familias, seguido de parejas. Suelen ser personas con estudios universitarios (50%) o con estudios de formación profesional (30%). La media de edad sería de 46,7 años y el poder adquisitivo sería un 29,04% superior a la media (Grijalvo et al, 2020). Los usuarios de autocaravanas, caravanas o campers buscan en este tipo de viajes el relax, la desconexión y un mayor contacto con la naturaleza. Todo esto se ve reflejado en el aumento de la demanda de alquiler y compra de este tipo de vehículos, cuya cifra ha aumentado en España considerablemente en los últimos años (Hosteltur, 2019). José Manuel Jurado, presidente de la Asociación Española de la Industria y Comercio del Caravaning (Aseicar) afirma que “los datos demuestran que, por fin, el caravaning ha llegado a España para quedarse. Como vemos las matriculaciones de autocaravanas y campers siguen creciendo considerablemente”. Durante 2019 y por segundo año consecutivo, el sector bate su récord de matriculaciones de autocaravanas llegando casi a las 9.000, exactamente 8.903, lo que supone un incremento de un 19,2% respecto a 2018. Se trata de la sexta subida consecutiva desde 2013, el peor año del sector durante la crisis. (Aseicar, 2020). La gran movilidad asociada a este nicho del turismo permite la diversificación espacial y temporal del uso turístico, desestacionaliza y minimiza el impacto directo del equipamiento de alojamiento. Si a su alta movilidad, le unimos un gasto medio-alto que hacen los turistas que viajan en autocaravanas, bien ordenado, puede traer grandes beneficios a ámbitos como el cantábrico con unos atractivos paisajísticos, gastronómicos, de deportes de naturaleza, con gran cercanía entre la costa y la montaña, incluso alta montaña, que pueden favorecer flujos y la reformulación de espacios como destinos turísticos.

El presente trabajo pretende abordar el fenómeno del turismo de autocaravanas y los procesos espaciales derivados del mismo, a través del estudio de un municipio

paradigmático en cuanto a sus procesos recientes sobre este tema, como ocurre en el caso de Ribamontán al Mar (Cantabria).

Para ello se plantea, por un lado, un análisis territorial sobre el fenómeno espacial del turismo de autocaravanas a escala local, con el objetivo de valorar sus características, identificar sus necesidades, problemas y potencialidades, proponer un diagnóstico y esbozar unas propuestas de actuación sobre el caso estudiado.

Los objetivos específicos que se plantean son:

- Analizar las características, evolución reciente y procesos actuales del turismo de autocaravanas en el área de estudio.
- Analizar el marco normativo que afecta a dicha actividad turística, a escala municipal y autonómica.
- Analizar los recursos territoriales potencialmente atractivos para este tipo de turismo a escala local, así como esbozar algunas propuestas y estrategias de ordenación de los mismos.
- Diagnosticar los problemas y potencialidades derivadas de dicha modalidad turística con una demanda creciente en el municipio.
- Esbozar unas propuestas de actuación para abordar los problemas detectados y fomentar las oportunidades y fortalezas.

2. Metodología y fuentes

La metodología seguida para poder alcanzar los objetivos propuestos se ha basado en primer lugar en la búsqueda y análisis documental sobre la realidad actual del turismo de autocaravanas a distintas escalas en Europa, España y en Cantabria. Esto ha permitido la realización de un análisis comparativo multiescalar. La fase de documentación pone en relieve la plena actualidad del tema, dado que el turismo de autocaravanas es una modalidad en auge. Se encuentra también en un proceso de desarrollo, lo que explica en buena medida la escasez de referencias y datos sobre este tipo de procesos espaciales derivados de esta modalidad turística. Las propias características de esta actividad también dificultan el proceso de obtención de información y datos sobre los flujos, destinos elegidos o el consumo realizado, dado que en muchos casos la población que realiza esta actividad no realiza un campismo registrado, sino que utilizan áreas libres que no son monitorizadas y valoradas por el momento. A día de hoy no existen datos sobre el

número de caravanas que entran en España, ni en Cantabria, o sobre los lugares de pernocta que no estén registrado oficialmente como establecimientos extrahoteleros.

Se han consultado bases de datos oficiales con información turística de España y de Cantabria, artículos de prensa, trabajos académicos, manuales sobre el autocaravaning e informes con datos sobre esta actividad. También se ha recurrido a blogs y páginas web de áreas de autocaravanas y campings y guías de rutas de autocaravanas.

Para la fácil visualización y localización de diferentes elementos se ha hecho uso del visualizador cartográfico del Gobierno de Cantabria.

Por otro lado, se ha hecho una revisión de la normativa que puede afectar al turismo de autocaravanas a diferentes escalas. Todo ello se añade y complementa con las labores de trabajo de campo mediante las cuales se ha llevado a cabo el inventario de los recursos territoriales y un diagnóstico de problemas y potencialidades, de estos y del fenómeno espacial de las autocaravanas.

La secuencia de trabajo seguida parte de la hipótesis de que el turismo de autocaravanas presenta un interés creciente en el municipio, si bien con problemas que son necesarios solventar y potencialidades que pueden ser maximizadas. Una vez se definió la hipótesis, se determinaron los objetivos que se pretenden alcanzar en este trabajo. Para poder conseguirlos es necesario una fase de documentación e información sobre el tema, para conocer los estudios, propuestas, datos y tendencias sobre la modalidad del turismo de autocaravanas y el fenómeno espacial derivado. Una vez construida una idea general del área y elaborado un inventario preliminar sobre los recursos territoriales, es necesario diseñar un método que permita verificar y ampliar la información recabada. Para poder analizar los recursos territoriales potencialmente atractivos se ha diseñado un método que permite valorar cualitativamente los recursos inventariados. Para ello, se realizaron trabajos de campo, fundamentado en la realización de una serie de itinerarios de análisis e interpretación de los recursos territoriales, anotando la información recabada en fichas de registro. Estas fichas son una herramienta que permite reunir, organizar y sistematizar la información de interés. En este caso las fichas diseñadas tienen un doble perfil: descriptivo (sirve para presentar y caracterizar el recurso) y valorativo/ evaluativo, con el que dimensionar el interés, singularidad y estado actual de dichos recursos.

El objeto central del análisis del turismo de autocaravanas es el propio vehículo y las cuatro funciones principales que desempeña: el aparcamiento, la acampada, la pernocta y

el transporte o desplazamiento. Dado que, a escala local, como la del área de estudio, priman los usos de estacionamiento sobre los de movimiento, se realizó un sondeo por el municipio observando y señalando en un mapa los lugares donde las autocaravanas y vehículos camperizados estacionan, pernoctan y acampan. Aunque sería interesante en futuras investigaciones analizar su comportamiento, es decir, ver cómo son los flujos de movilidad y lo que hacen entre el día y la noche según el motivo del viaje

Gracias a la información recogida en el trabajo de campo, se pudo, por un lado, realizar un inventario y análisis de los recursos territoriales del municipio y por otro, analizar un ejemplo de proceso espacial clave vinculado a este tipo de turismo como son los patrones y lugares de estacionamiento y pernocta de las autocaravanas y vehículos camperizados, puesto que es un tema calve y de gran interés dado el número creciente de este tipo de turistas y la problemática notable que está generando por la masificación en momentos y lugares concretos. El análisis pone en relieve la existencia de unos problemas y potencialidades que se han diagnosticado utilizando el análisis DAFO, es decir tratar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que pueden ofrecer los recursos para el turista que viaja en autocaravanas y su implicación espacial. Con todo ello se podrán extraer unas propuestas de actuación que maximicen las potencialidades y solventen los problemas sobre un tema de actual relevancia como es el turismo de autocaravanas.

3. Estado de la cuestión

3.1 El turismo de autocaravanas: definición, origen y evolución

La autocaravana se define como un vehículo a motor que permite el transporte, a la vez que dispone de alojamiento. Cuentan con el equipamiento y los servicios necesarios para poder desarrollar todas las actividades de la vida cotidiana en ella. La autocaravana, como vehículo, en lo relativo a la circulación, parada y estacionamiento está sometida a las leyes de tráfico en las mismas condiciones que un vehículo de sus mismas características, es decir: destinado al transporte de pasajeros (Directiva 116/2001/CE: 112).

Existen distintos diseños de autocaravana, con diferentes dimensiones, capacidades y con variaciones en la distribución de los elementos. En general, los tipos más habituales son los que se conocen como capuchina, perfilada e integral (Fig. 1). Todas ellas no suelen superar los 2.500- 2.800 kg de peso, por lo que se pueden conducir con el permiso de conducir tipo B (ASEICAR, 2022 c).

Figura 1. Ejemplo autocaravanas capuchina, perfilada e integral respectivamente.



Fuente: fotografías propias y de ASEICAR, 2022.

Por otro lado, dentro del turismo de autocaravanas o turismo itinerante es preciso considerar las furgonetas camperizadas o campers y las caravanas. Las furgonetas camperizadas o campers son vehículos similares a las autocaravanas, pero con dimensiones más reducidas, puesto que se trata de furgonetas en las que se modifica y adapta su parte trasera. Su clasificación es compleja, dado que hay diferentes tamaños de furgonetas y pueden tener incorporados diferentes servicios, dependiendo del tamaño y las necesidades, puede tener cama, mesas, baño y/ o cocina. La caravana por su parte es un remolque cerrado que no tiene movilidad por sí mismo, sino que precisa de un vehículo para ser desplazado. Estas suelen tener el mismo equipamiento que las autocaravanas, con cama, mesa, baño completo, cocina y espacios de almacenamiento, con la diferencia de que tienen que ser remolcadas. Si no superan los 750 kg, no necesitan matrícula propia, ni seguro adicional, si superan ese peso ya deben contar con seguro propio, matrícula y deben pasar una ITV propia. En el caso de viajar con caravana, la pernocta debe ser siempre en campings o áreas de autocaravanas, dado que no son consideradas como vehículos, que sí pueden pernoctar en la calle, siempre y cuando estén bien estacionados y no saquen ningún elemento adicional que implique acampada (Hermo et al. 2011).

La autocaravana, furgoneta camperizada o caravana definidas previamente, son utilizadas como medio de transporte y como alojamiento durante la duración del viaje pretendido. De aquí en adelante, se hará referencia al turismo de autocaravanas o a las autocaravanas, como expresión que comprende a su vez a las campers y a las caravanas. El turismo de autocaravanas hace referencia, por tanto, a los viajes y actividades que se realizan utilizando como medio de transporte y de alojamiento la autocaravana. Este tipo de turismo no está contemplado en dentro de los productos turísticos de España, ni en las estadísticas, ni los planes de marketing turístico lo recogen como un segmento del turismo, sino que se enmarca en el sector de los alojamientos, y en este dentro de los campings.

Los productos o segmentos turísticos clásicos son, según el Plan del Turismo Español Horizonte 2020, son el turismo de sol y playa, turismo cultural y de ciudad, turismo de reuniones, congresos e incentivos y turismo deportivo dentro del cual estarían todos aquellos referido a la práctico de algún deporte en concreto como golf, deportes náuticos o esquí, el turismo de salud y bienestar y el turismo rural y activo. Bien es cierto que hoy en día, hay segmentos como el turismo rural, que han cobrado mucha importancia y son un subsegmento como tal dentro del mercado turístico. Pero el turismo de autocaravanas tampoco se incluye dentro del subsector del turismo rural, pese a compartir motivaciones similares como el contacto con la naturaleza, la búsqueda de la sensación de libertad o el alejamiento de las aglomeraciones. Se evidencia por tanto una necesidad de reformular o enriquecer los modos de entendimiento de las distintas modalidades turísticas, siendo capaces de incluir nuevos fenómenos que, según los casos, pueden llegar a tener una importancia notable para la actividad y modelo turístico presente y futuro de algunos territorios.

Según los datos del INE, que hacen referencia a los alojamientos extrahoteleros utilizados durante la estancia de los turistas en España, las autocaravanas se asocian con los campings entendidos según el INE, como “aquellos espacios de terreno debidamente delimitados, dotados y acondicionados, destinados a facilitar a las personas, de modo habitual y mediante el pago de un precio estipulado, un lugar para hacer vida al aire libre durante tiempo limitado con fines vacacionales o turísticos y utilizando como residencia, albergues móviles, caravanas, tiendas de campaña u otros elementos similares fácilmente transportables” (INE, 2017). No se hace referencia a las áreas específicas donde pueden pernoctar las autocaravanas, ni se considera a la autocaravana como alojamiento o como medio de transporte utilizado para el turismo. Por lo que, de nuevo, parece razonable pensar que adecuar las características intrínsecas y los recursos territoriales a las distintas modalidades turísticas, con sus usos e implicaciones espaciales y socioeconómicas derivadas, es un reto técnico para afrontar.

La autocaravana tiene su origen a finales del siglo XIX en Inglaterra, de la mano de la empresa Bristol Wagon Works Company que diseño un carruaje con cocina, mesa y un sofá cama. En 1890 la empresa francesa Panhardt & Levasson presentó la primera autocaravana equipada con motor a vapor, aunque en aquel momento más que para el ocio este tipo de vehículos estaban enfocados al reparto de mercancías. Desde 1920 las

primeras autocaravanas se construyeron sobre vehículos de motor, estos vehículos fueron hechos a mano, y los clientes eran de un alto nivel económico. (Caravan&go, 2019)

En Europa, el caravanning empieza a aparecer en los años 50' - 60' del siglo XX en países como Reino Unido, Alemania o Francia. En España durante los años 60' se empiezan a vender las primeras casas- remolque o caravanas, pero no fue hasta los 70', cuando se comienzan a comercializar las primeras autocaravanas en el país. A partir de ese momento se incrementan el número de infraestructuras destinadas a esta actividad, como los campings y posteriormente las áreas específicas para autocaravanas, así como de vehículos tanto autocaravanas como campers. Hoy en día el stock de este tipo de vehículos en Europa es de más de 2 millones, con países como Alemania, Francia y Reino Unido encabezado el ranking, con cifras de más de 670 mil, 560 mil y 250 mil respectivamente (Orus, 2022). España cuenta con más de 80 mil vehículos de este tipo, ocupando el puesto número 7 en cuanto a número de vehículos en uso de ese tipo en 2021 (ASEICAR, 2022 d). El fenómeno crece mucho si ampliamos el segmento a campers y furgonetas adaptadas no recogidas en las estadísticas puesto que muchas de ellas son vehículos industriales, mixtos o turismos, equipados sin pasar ITV y por tanto, fuera de toda estadística oficial.

La evolución reciente de las cifras¹ de visitantes extranjeros que se han alojado en campings y alojamientos de no mercado², muestra como antes de la pandemia del Covid-19 se venía experimentando un aumento constante en la llegada de turistas sostenido hasta la actualidad, y salvo el parón lógico por las prohibiciones a la movilidad impuestas por la pandemia del Covid- 19, las cifras se están volviendo a recuperar hacia una tendencia de crecimiento constante. Esto evidencia el interés de analizar este fenómeno turístico y sus procesos espaciales para buscar soluciones adecuadas a los problemas y potencialidades alternativas que ofrece.

Estos datos hacen referencia a los campings, cuya cifra oscila los 1.200 en toda España, pero en los últimos años esta actividad se ha ido desvinculando de la estancia en campamentos similares, puesto que la autocaravana te ofrece la libertad y los servicios

¹ El INE realiza una encuesta mensual sobre los Movimientos turísticos en fronteras (FRONTUR), recoge el número de visitantes no residentes en España que llegan a nuestro país (turistas y excursionistas) que recoge las principales características de los viajes que realizan (vía de acceso, destino principal, país de residencia, motivo del viaje y forma de organización).

² Alojamiento de mercado / no de mercado: Alojamiento de mercado es aquel por el cual se ha realizado un pago por su servicio y, por el contrario, el de no mercado es el alojamiento por el que no se ha realizado ninguna transacción monetaria. <https://www.dataestur.es/>

necesarios para poder moverte y estacionar en muchos lugares. Otro aspecto que puede ayudar a ilustrar la evolución reciente de este segmento turístico es la venta de autocaravanas, campers y caravanas, que en los últimos diez años se ha duplicado, especialmente en el caso de las autocaravanas, que han pasado de las 2 mil en 2010 hasta las más de 6 mil en la actualidad. Esa misma tendencia ha seguido Europa, donde el número de caravanas ha permanecido estable, pero sin embargo en número de autocaravanas ha pasado de apenas 60 mil en 2010 hasta las 160 mil en 2020 (Thomas et al, 2021). El crecimiento exponencial del alquiler de los vehículos de este tipo, tanto autocaravanas como campers, el número de empresas y la dimensión de sus flotas evidencia un segmento de negocio en auge. “En 2021, Yescapa, una de las plataformas de alquiler de autocaravanas y campers más importantes en Europa, cosechó un aumento de las reservas del 45% en España” (El Economista, 2022). Yescapa cuenta con una flota de aproximadamente 12.500 vehículos en diferentes países europeos (Francia, España, Portugal, Alemania, Italia, Reino Unido, Bélgica y Suiza) y un total de 700.000 usuarios registrados. Cristina Ventosa, Country Manager de Yescapa en España afirma que “en 2021 los viajes domésticos han seguido teniendo más peso que los internacionales, se ha registrado un aumento del 30% de éstos últimos, siendo Portugal y Francia los países preferidos por parte de los españoles, aun así, casi el 75% de los usuarios han elegido descubrir nuestro país.” (Hosteltur, 2022).

Los datos reales de afluencia están muy sesgados e infravalorados, dado que parte del parque de vehículos que acampan bien sean autocaravanas, caravanas o campers, ni siquiera están contabilizados y en general, todos los que practican acampadas libres en prados, aparcamientos o en la calle, no son contabilizados de ninguna manera a día de hoy. Por lo que las cifras analizadas no ofrecen una visión real de la evolución del turismo de autocaravanas, al considerar éste dentro de la actividad de campings y acampadas. También plataformas como Aseicar, puntualizan que los datos sobre alquileres son estimaciones comerciales de las plataformas de alquiler, pero no se ajustan a la realidad. Esto tiene también implicaciones legales al ser necesaria la existencia de una normativa que regule esta actividad. Este aspecto se estudiará con mayor detalle en el apartado 5.2.

3.2 La realidad del turismo de autocaravanas: Europa, España, Cantabria

En Europa existen hoy en día más de 2 millones de autocaravanas, Alemania, Francia e Italia son los países con mayor número de este tipo de vehículos, según los últimos datos recogidos hasta 2020 (Harrer, 2020). En el caso de España la cifra de autocaravanas es de

más de 80.000 unidades (Harrer, B, 2020). Respecto al número de pernoctas de los turistas en campings y áreas específicas en 2020, los países donde se registraron mayores cifras fueron Francia, Reino Unido, Italia, Alemania y España. Son los países con mayores cifras de áreas de pernocta para autocaravanas. Aunque hay que especificar que los datos son muy sesgados, debido a que en unos casos se contabilizan las plazas para estacionar autocaravanas de los campings, en otros sólo se tienen en cuenta las plazas de las áreas específicas para autocaravanas³. Es preciso diferenciar entre los espacios de servicios de autocaravanas, escasos, pero presentes en algunos puntos cerca de gasolineras, en algunos aparcamientos de descanso en autovías, y carreteras nacionales, donde hay servicios básicos, generalmente agua y evacuación de aguas grises, pero donde no hay espacios para pernoctar. Se diferencian de los caravan Parks o aparcamientos para caravanas, en que estos son los equipamientos específicamente establecidos para dar servicio básico a las autocaravanas y similares. En España varían unos son gratis otros no, en Francia y otros destinos son de pago, generalmente con una barrera para el control de acceso, además de servicios básicos de agua, luz y evacuación de residuos, y un espacio de aparcamiento, generalmente utilizable por un tiempo máximo establecido. También pueden disponer o no de servicios WC públicos y duchas, esto es común en Nueva Zelanda, pero no en Europa. Se calcula que existen casi 20.000 áreas de pernocta de autocaravanas en Europa, con Francia a la cabeza con más de 7.000 áreas de servicio, seguido de Alemania con más de 4.800 e Italia con alrededor de 4.200.

Según los datos de ASEICAR, en España existen más de 1.000 áreas para autocaravanas y alrededor de 1.200 campings⁴. Estas áreas son en muchos casos aparcamientos que permiten el estacionamiento de las autocaravanas, pero carecen de servicios para ellas. Pero hay que considerar, que tal y como reconoce el presidente de la asociación de autocaravanas, “la creación de estas áreas permite concienciar y luchar contra ciertos asentamientos incontrolados en determinadas playas y zonas protegidas del litoral, con los que estamos absolutamente en contra.” (ASEICAR, 2022).

³ Un área de servicios para autocaravanas es un lugar donde las autocaravanas pueden vaciar sus depósitos de aguas grises y negras, llenar el depósito de agua, con posibilidad en algunos casos de toma de corriente eléctrica y además donde se puede pernoctar por un tiempo limitado.

⁴ Se ha tomado el número de campings abiertos durante los meses de verano según los datos del INE. Las cifras en los periodos de menor afluencia turística descienden a los 300- 400 campings abiertos en meses como noviembre o diciembre.

España está lejos de las cifras de otros países europeos, pero la tendencia parece indicar que este tipo de turismo se está consolidando en nuestro país, con un crecimiento constante durante los últimos años, sin embargo, con notables deficiencias en la red de equipamientos y servicios específicos para este tipo de turismo.

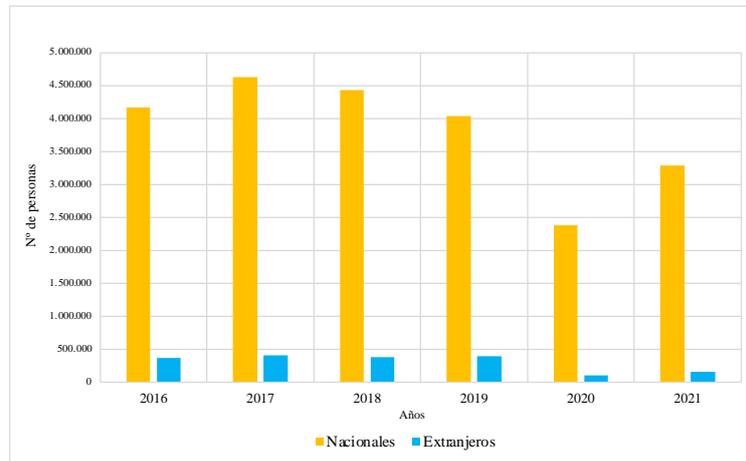
En esta línea se ha empezado a hablar desde hace una década de autocaravanismo o turismo itinerante, en el que no se busca tanto el destino, sino recorrer largas distancias visitando puntos de interés, por lo que hay un cambio en el concepto de destino fijo y único, por el de ruta, que se compone de un itinerario abierto no fijado de antemano, y con múltiples y diversas paradas desde asentamiento, visita corta, abastecimiento, evento deportivo, cultural, festivo, musical etc. Aunque todavía no sea considerado como un segmento turístico como tal, y los datos referidos a él haya que inferirlos de los campings está cobrando mucha importancia. Muestra de ello también es la presencia cada vez mayor en ferias de turismo como FITUR de empresas dedicadas al alquiler y promoción de las autocaravanas.

Según un estudio realizado por el Laboratorio Multidisciplinar de Investigación en Turismo de la Universidad de Girona, el perfil del turista que viaja en autocaravana se caracteriza por un nivel adquisitivo medio-alto, generando un consumo en el área local donde se ubica. La búsqueda de libertad y mayor contacto con la naturaleza, son uno de los motivos principales del viaje y hace que por lo general este tipo de turista sea respetuoso con el medio ambiente, por lo que podría relacionarse también el turismo itinerante con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas y la nueva Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030.

Los datos son a todas luces sesgados y muy inferiores al fenómeno real. A pesar de que no se ha podido dimensionar por sus particulares condiciones, se ha podido extraer que en Cantabria para el año 2020, de los turistas nacionales, el 4,2% se alojaron en campings y el 2,3% han llegado en un medio de transporte distinto al coche, barco o avión (INE, 2022). Respecto a los turistas extranjeros, las cifras difieren en los años previos a la pandemia, cuando las cifras de turistas extranjeros que llegaban a Cantabria (fig. 2) rondaban los 400 mil personas. Después de la pandemia las cifras se han reducido más de la mitad. Teniendo en cuenta esos cambios, de los turistas extranjeros que tienen Cantabria como destino, el 16,6% de se alojaron en campings, y el 22,5% llegaron en un medio de transporte distinto al vehículo, barco o avión. Aunque en este caso,

considerando nuevamente la falta de datos reales para dimensionar el turismo de autocaravanas, habría que añadir las autocaravanas y otros vehículos camperizados que llegan en ferry al puerto de Santander, no contabilizadas como tal.

Figura 2. Número de turistas extranjeros y nacionales con destino Cantabria.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Movimientos Turísticos en Fronteras y de la Encuesta de turismo de residentes del INE: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=23988#!tabs-tabla>

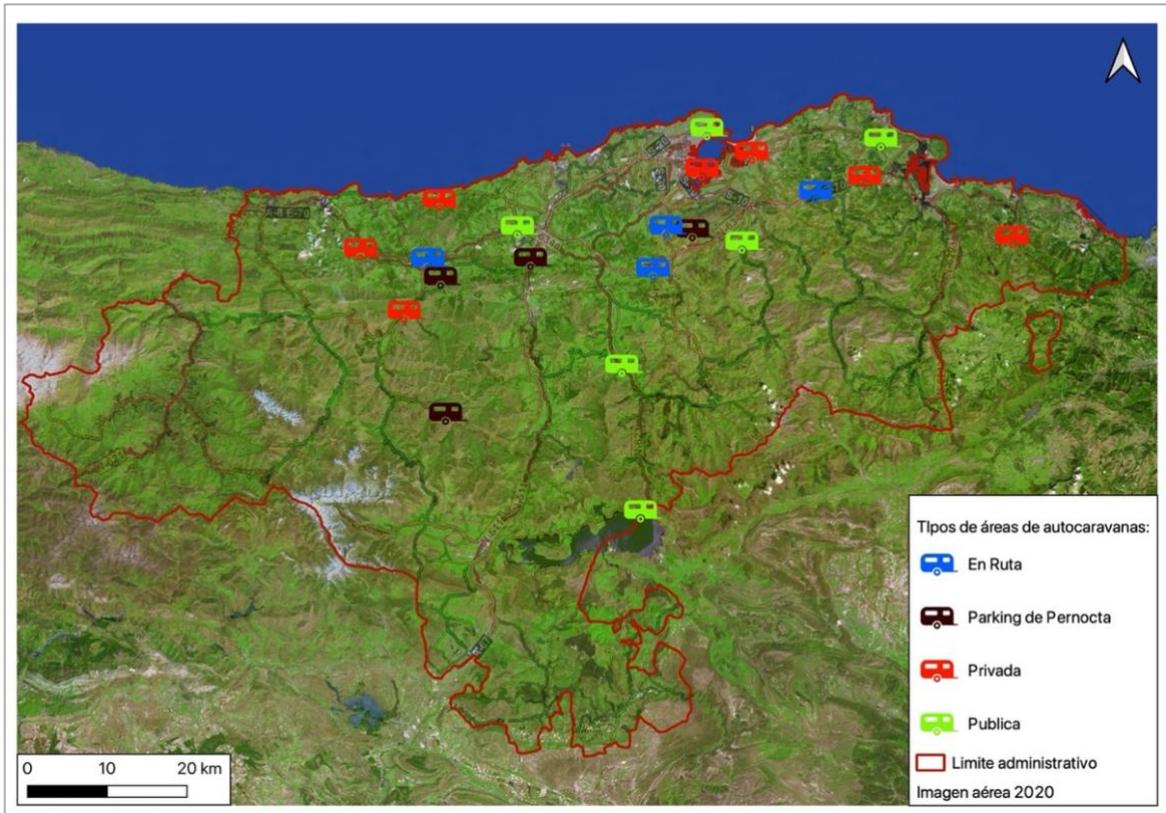
Cantabria cuenta con 6 áreas de servicio para autocaravanas públicas, 7 privadas, 4 áreas donde se pueden descargar y cargar las aguas grises y negras y 4 aparcamientos donde está permitido expresamente pernoctar (fig. 3). Las áreas de servicio públicas son recintos generalmente abiertos, donde se puede pernoctar, estacionar, descargar aguas y cargar agua limpia de manera gratuita, pero carecen de puntos de electricidad y en algunos casos de puntos de recarga de agua. Las áreas de servicio privadas son recintos cerrados, que tienen todos los servicios, tanto puntos de luz, como puntos de cambio de aguas, a los cuales se puede acceder pagando una tarifa que oscila entre 10 y 20 euros la noche (AREASAC, 2022).

Los aparcamientos o parkings de pernocta son lugares donde estacionar que no disponen de ningún servicio y permiten estacionar o aparcar un máximo de 48h. Por otro lado, las áreas en ruta son espacios habilitados en las gasolineras o en los márgenes de las autovías que sirven para vaciar las aguas grises y negras y volver a recargarlas. A estas cifras hay que sumarle los 50 campings abiertos al menos durante el verano en toda la región, que disponen de plazas para pernoctar y acampar con autocaravanas. Y a todo ello hay que añadir, el fenómeno creciente en número de praderías privadas ofertadas para el aparcamiento y pernocta, extendido por toda la región, desde el oriente al occidente, donde el caso de San Vicente de la Barquera, con una playa dentro de un ENP con más

de 11.000 plazas de aparcamientos le convierte en la playa con mayor aforo de aparcamiento de Europa. Estas praderías que llegan a albergar 300 y 400 furgonetas por noche, a un coste de entre 10-15 euros, evidencian el volumen de negocio ilegal generado, sin ofrecer ningún servicio, o los que hay son ilegales e inadecuados, como retretes con fosas sépticas mal selladas, duchas incontroladas en su evacuación, generándose vertidos incontrolados y masificación, además del impacto paisajístico (González, 2021).

Figura. 3. Clasificación y localización de las áreas de servicio para autocaravanas en Cantabria.

Áreas Públicas	Áreas Privadas	Áreas en Ruta	Parkings de Pernocta
Arnuero	Beranga	Argomilla de Cayón	Bárcena Mayor
Corconte	Camargo	Cabezón de la Sal	Cabárceno
Liérganes	Caviedes	Hazas de Cesto	Cartes
Ontaneda	Cóbreces	Villanueva	Mazcuerras
Puente San Miguel	Guriezo		
Santander	Somo- Ribamontán al Mar		
	Ruente		



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Areasac en: https://www.areasac.es/areas-servicio-autocaravanas/espana/cantabria_1836_1_ap.html

Aparece una red de infraestructuras muy escasa, poco densa y nada articulada tanto en la intensamente utilizada franja costera, como en los valles transversales de acceso hacia al interior, donde podrían generarse flujos de movilidad costa-montaña. Esto se acentúa sobre todo en las áreas de servicio privadas, que son las que cuentan con todos los servicios y cuya presencia es predominantemente costera, a excepción del área de servicio de Ruento abierta recientemente. Las áreas de servicio privadas se encuentran en zonas de tránsito y alrededor de puntos de gran afluencia turística posibilitando así la visita de los lugares cercanos y evitando las aglomeraciones. La distribución de las áreas de servicio para autocaravanas muestra mayores densidades en la costa frente al interior, donde la presencia de estas es escasa.

3.3 Análisis comparativo de otros destinos internacionales de referencia para el turismo de autocaravanas: Nueva Zelanda, Francia y Portugal

Nueva Zelanda considera al camping como un segmento turístico en si mismo dada la identidad nacional arraigada y fundamentada en los paisajes naturales. Tal y como recogen en la página web de turismo de Nueva Zelanda, el país es un lugar ideal para actividades al aire libre, por lo que no sorprende que acampar en Nueva Zelanda sea un algo muy popular. Existen distintas modalidades de espacios habilitados para este tipo de turismo, cada uno de ellos con características, equipamientos, servicios, régimen de funcionamiento y distribución variable a lo largo del país, existen los Holiday Parks y terrenos para acampar, los campamentos del Departamento de Conservación, las áreas de freedom camping y el glamping⁵. Los parques de vacaciones y los terrenos privados para acampar permiten aparcar autocaravanas y además tienen cocina, lavandería, baños y puntos de electricidad. La acampada libre o freedom camping está permitida para las autocaravanas, pero es aconsejable consultar primero con los Centros de Información Local, ya que cada distrito de Nueva Zelanda tiene reglas diferentes sobre dónde está permitido. Por otro lado, hay viñedos y granjas que te permite estacionar en su propiedad. Existe una Ley sobre la acampada en libertad aprobada en 2011, en Nueva Zelanda, que regula dónde se puede pernoctar, incluidas las autocaravanas, permitiéndolo en las tierras de conservación pública (excepto en las reservas del Departamento de Conservación) si

⁵ “La palabra glamping viene de la combinación de glamour y camping. Se trata de un alojamiento en un espacio natural, acondicionado para tal fin y con condiciones amigables en cuanto al confort y a la estética.” (Negrete, 2022).

está fuera del rango definido en la Ley de Acampada en Libertad de 2011 y si no está catalogado como un sitio prohibido. Por otro lado, existen 3 aplicaciones móviles, llamadas Campermate app, Camping NZ app y Campable app que proporcionan información sobre lugares donde pernoctar, sus servicios o normativas, para facilitar la organización de los viajes en autocaravana por el país. Por lo que se muestra un país donde el autocaravaning está muy desarrollado e insertado en el tejido turístico, pero también en la Ordenación territorial, prueba de ello es la categorización y legislación de tipos de espacios y sus usos y vinculado a ello, una red de espacios regulados, y unos sistemas de información para usuarios para usar y planificar sus itinerarios.

Francia se considera un país de referencia del sector del caravaning, con una decidida apuesta por el fomento de la actividad del camping y el caravaning. (Libro blanco del autocaravaning, 2006). El país tiene una larga tradición en la práctica de este tipo de actividades y destaca por los importantes esfuerzos que han llevado a cabo para sensibilizar y mejorar la acogida de los autocaravanistas. Francia cuenta en la actualidad con más de 7.500 áreas de servicio y pernocta para autocaravanas (el doble que hace una década). Las áreas de servicio para autocaravanas o *aires de camping car* en francés, están muy extendidas por todo el país, con una densidad más o menos homogénea tanto en el interior como en la costa. Aunque en la costa mediterránea en la zona más próxima a Italia, la presencia de áreas de servicio es algo menor.

En los lugares más turísticos, las áreas de servicio se encuentran retranqueadas del aparcamiento general o de las áreas con mayor afluencia, para evitar aglomeraciones y problemas de aparcamiento como es el caso de lugares como la Duna de Pilat en las Landas, la Rochelle o el Mont Saint Michelle. En cuanto a la tipología de las áreas, se puede distinguir entre las áreas de servicio en las autovías, de las cuáles algunas disponen de sitios donde aparcar y pernoctar, además de puntos de carga y descarga de aguas y otras que solamente proveen de servicios de estacionamiento y carga y descarga de agua.

Figura 4. Ejemplo de área de servicio de pago municipal y pública.



Fuente: http://en.airecampingcar.com/aire_camping_car_recherche.php

Por otro lado, están las áreas de servicio para autocaravanas, que pueden ser municipales, generalmente gratuitas y que cuentan con puntos de carga y descarga de agua y en algún caso con tomas eléctricas. Y áreas de servicios para autocaravanas privadas, en cuyo caso hay que pagar. El acceso se realiza previo pago en cajeros automáticos o en algún caso en taquillas, a través de barreras que controlan el acceso. En algunos casos, el acceso es libre y el cobro lo realiza el personal al principio o al final del día, para controlar las personas pernoctan, pudiendo estacionar de manera gratuita durante el día.

Existen también parcelas en casi todos los campings franceses, disponibles para las autocaravanas. Estas suelen tener todos los servicios, aunque los precios son superiores a los de las áreas de servicio específicas.

El marco jurídico francés de referencia para el turismo de autocaravanas es, el código de circulación en carretera, el código de urbanismo y el código general de colectividades territoriales, los que regulan el estacionamiento de las autocaravanas en la vía pública. El código de circulación recoge que las autocaravanas no podrán ser privadas de su derecho a estacionar y/ o pernoctar como cualquier otro vehículo, en la vía pública durante un máximo de siete días seguidos, tan solo se pueden establecer limitaciones en los espacios particularmente sensibles como espacios protegidos. Es decir, los municipios o comunas francesas no pueden prohibir el estacionamiento de autocaravanas en todo su territorio, tan solo en algunos puntos concretos.

Portugal es un destino que ha sufrido un enorme crecimiento de la afluencia de autocaravanas y similares en los últimos años. Es un país que sirve para evidenciar un cambio de paradigma, del modelo permisivo de masas, bienvenido hasta hace poco, a la búsqueda de un modelo que prime la calidad y el alto valor añadido frente a la cantidad y bajo rendimiento.

El fenómeno de las autocaravanas en Portugal se localiza predominantemente en la costa, donde en las últimas décadas se han ido acumulado gran cantidad de espacios de aparcamiento de autocaravanas no regulados. En regiones como el Algarve, desde 2015 las entidades regionales han iniciado un proceso para establecer un red de soporte de autocaravanas, para ofrecer mayores estándares de calidad y reorganizar los espacios de aparcamiento para que estén dentro de la legalidad. Las áreas de servicio que integran esta red están debidamente identificadas y son los Parques de Camping y Caravaning, los Parques de Camping Rural y Áreas de Servicio para Autocaravanas.

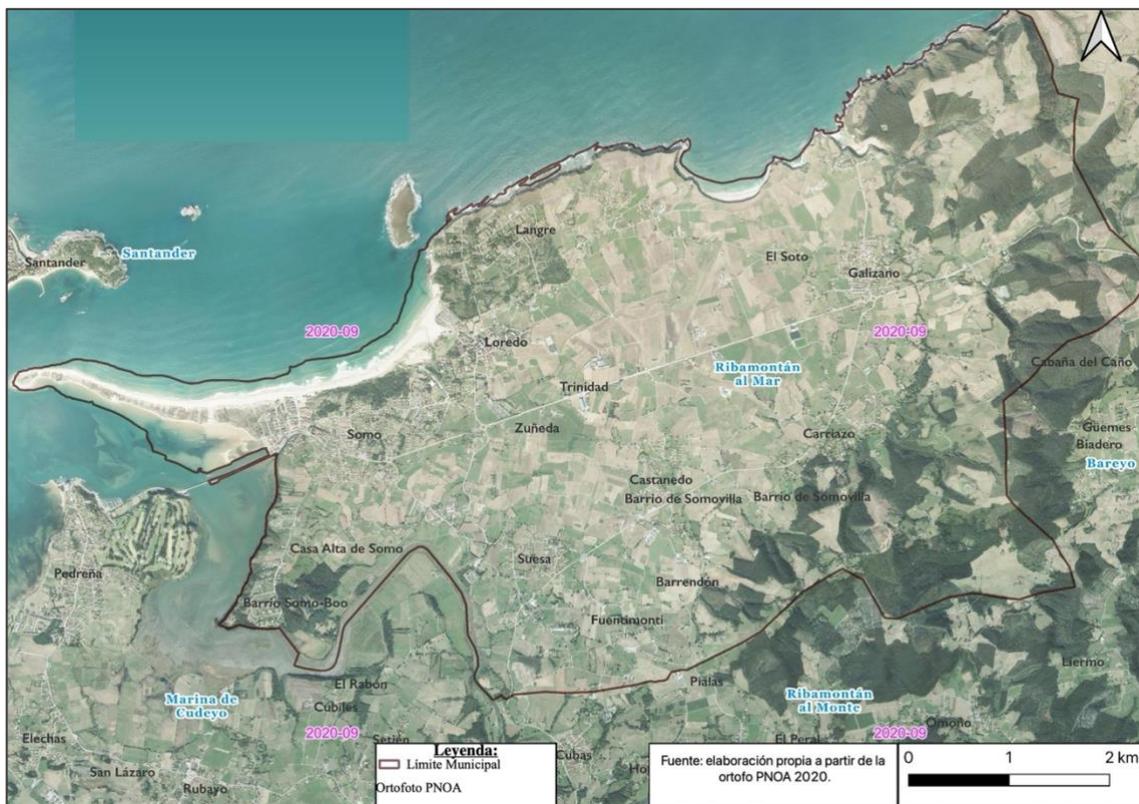
Portugal es tramo final de la European Coastal Road o de la European Surfing Road, donde las modalidades de freecamping han ido creciendo hasta generar, al igual que en el resto de la costa, problemas de masificación o conflictividad con otros usos y residentes. Esto fue el desencadenante del cambio normativo en Portugal, para controlar la masificación y ganar en sostenibilidad, donde se aprobó el Decreto Ley 102-B/2020, que modifica el Código de Circulación y la legislación complementaria, transponiendo la Directiva (UE) 2020/612. Según este decreto “quedan prohibidas las pernoctaciones y el aparcamiento de autocaravanas o vehículos similares fuera de los lugares expresamente autorizados a tal efecto”. La Ley define como aparcamiento el estacionamiento del vehículo, ocupando un espacio superior a su perímetro, ya sea por la apertura de ventanas o el despliegue de toldos, entre otros, lo que en España es considerado como acampar. Esto significa que, durante el día, se puede estacionar en la vía pública, como cualquier otro vehículo, sin desplegar elementos de acampada. Sin embargo, la Ley también define claramente como “pernoctar” el permanecer estacionado, dentro de una autocaravana o similar, con ocupantes, entre las 21:00 y las 7:00 horas, lo que significa que tan solo se podrá pernoctar en los lugares habilitados para tal efecto. La aprobación de esta ley se encuentra dentro del Programa de Acción para el Caravanismo Responsable de Turismo de Portugal, presentado en julio de 2020. Su objetivo es armonizar la práctica del autocaravanismo con los requisitos ambientales, de salud pública, de uso del suelo y de tráfico terrestre. Uno de los propósitos centrales es la creación de una red nacional de Áreas de Servicio para Autocaravanas (ASA), como la iniciada en la región del Algarve (Kukanva, 2021).

Los aparcamientos libres de autocaravanas y furgonetas comienzan a verse, sobre todo en destinos ya masificados, como un problema, se corre el riesgo de pasar del todo vale, a la prohibición tajante, como ocurrió en Portugal sin encontrar modelos equilibrados que busquen fórmulas para los distintos tipos de perfiles de usuarios, como puede ser el caso de Francia, donde existen una red de diferentes tipologías de espacios de estacionamiento y pernocta para autocaravanas.

4. Ribamontán al Mar: características de un municipio entre la influencia urbana de la bahía de Santander y la ruralidad

El área objeto de estudio de este trabajo se ubica en el sector sur de la bahía de Santander, la capital, (fig. 5), se corresponde con el municipio de Ribamontán al Mar, por tanto, la división político- administrativa sirve en este caso de criterio para delimitar este área de trabajo.

Figura 5. Mapa de delimitación y contextualización del municipio área de estudio.



Fuente: elaboración propia a partir del visor de cartografía regional.

El municipio está muy próximo a Santander, en línea recta en algunos puntos no llega al kilómetro de distancia, pero conectado por la lámina de agua de la bahía.

Sus límites coinciden con el río Miera por el suroeste, cuya desembocadura forma el estuario de la ría de Cubas, y separa el municipio de Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar. Por el sur limita con Ribamontán al Monte y por el este con Vareo. En total tiene superficie aproximada de 38,15 km² (datos obtenidos calculando el área en Qgis).

Es un entorno eminentemente llano, de topografías suaves, bajas altitudes, formas de relieve suaves, sin elevaciones significativas, tan solo al sur y al oeste hay suaves colinas que coinciden con los límites de los municipios colindantes de Ribamontán al Monte y

Bareyo, como el Espinal, con 178 m, y al sur en Pico Funegra, con 188 m (García et al., 2004). Las formas del relieve son derivadas de la morfodinámica de laderas y fluvial, que en los tramos bajos da lugar a acantilados en la fachada marítima, concretamente desde la Isla de Santa Marina, hasta el arroyo Vioña que marca el límite municipal con Bareyo. En la zona costera más occidental del municipio se extiende un gran arenal, con varias playas y sistemas dunares, que acaba en una flecha litoral, que separa el estuario del Miera y la ría de Cubas del mar.

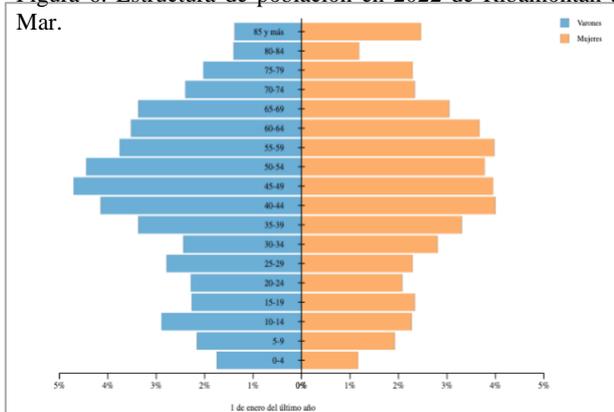
El clima es oceánico, con temperaturas suaves tanto en invierno como en verano y abundantes precipitaciones durante todo el año, con máximos en primavera y en otoño. La vegetación está compuesta por formaciones naturales y antrópicas predominantemente. El paisaje de campiña que ha modificado la cubierta vegetal natural a favor de las amplias praderías y las repoblaciones forestales de especies autóctonas en el reborde sur y en la zona costera.

Toda esta configuración del medio natural con un relieve suave, una costa con grandes arenales y acantilados, el paisaje de campiña asociado a un clima templado ofrece un gran atractivo para un segmento turístico que busca espacios naturales e infraestructuras verdes, alejados de los grandes equipamientos urbanos.

El medio humano presenta en este municipio una dualidad entre franja costera e interior rural. Los núcleos de población son dispersos en la parte interior, con predominio de la vivienda unifamiliar. Son núcleos tradicionales, de baja densidad, aunque en muchos casos han sufrido modificaciones con urbanizaciones de viviendas adosadas o en hilera que se intercalan con el paisaje agrícola- ganadero de praderías. Aunque haya un predominio rural, en la franja costera se ha ido formando un continuo urbano entre las localidades de Somo y Loredo, con mayor densidad urbana. Aparecen en estos núcleos edificios de dos o tres alturas, viviendas unifamiliares, individuales, adosadas o en hilera.

La población de este municipio en 2021, según la revisión del padrón municipal de habitantes es de 4.629 habitantes (INE, 2021). Es una población bastante envejecida, como

Figura 6. Estructura de población en 2022 de Ribamontán al Mar.



Fuente: ICANE a partir de explotación de microdatos de Indicadores estructura demográfica. Padrón Municipal de Habitantes. Instituto Nacional de Estadística (INE)

muestra su pirámide de población (fig. 6), con un gran peso de la población de entre 35 y 75 años sobre la población joven.

En cuanto a la ocupación de la población por sectores, hay que matizar que este municipio pertenece al área funcional de Santander establecida ya, (de Cos, 2021) por lo que existe mucha población que tiene su residencia en el municipio, pero sin embargo trabaja fuera de él, al estar conectado por carretera y por servicio de lanchas con la capital.

El sector servicios es el que más población agrupa (ICANE, 2022), porque pese a ser un núcleo con muchos rasgos rurales, es un punto de atracción turística. Los rasgos de un municipio turístico se integran en con rasgos de una nueva ruralidad en la que empleo en el sector primario es más del doble que la media en la región. Los datos relativos y de conjunto del municipio no deben enmascarar el contraste entre la franja costera turística y más urbanizada y el interior más rural, dado que esto puede guiar el análisis de los posibles recursos territoriales atractivos para el turista que viaja en autocaravanas.

El área de estudio está articulada por carretera por varias infraestructuras viarias que dan servicio. La mayor parte son carreteras comarcales y carreteras locales, con anchuras, pavimentados y un buen estado de conservación, que no suponen impedimento para la circulación de vehículos de mayor tamaño como las autocaravanas o campers. También existe conexión por mar, en un barco que atraviesa la bahía desde Somo hasta Santander. Todo ello hay que entenderlo dentro del “ámbito de la bahía de Santander, privilegiado en sus valores medioambientales y escenario, por tanto y de antiguo, de prácticas de ocio y turismo” (De Cos et al., 2007). Es un área que por su cercanía a la capital tiene flujos diarios entre los núcleos de población y Santander y sus alrededores, según el modelo planteado por Olga de Cos en 2005, atendiendo a criterios de accesibilidad, forma y grado de ocupación del territorio, así como perfil económico, Ribamontán al Mar está dentro de su área metropolitana (De Cos, 2007).

Por otro lado, aunque se encuentre dentro del área periurbana de la Bahía de Santander, tiene características diferentes, ya que por ejemplo no ha experimentado un crecimiento poblacional tan grande como otros núcleos del área metropolitana, sino que su transformación está asociada más al fenómeno turístico, no tanto al cambio en el modelo territorial de Santander.

El turismo es un sector muy importante en términos de PIB y de personas ocupadas en nuestro país y en este municipio. Los segmentos clásicos de turismo de sol y playa y turismo cultural se complementan hoy en día con otros subsegmentos que han cobrado

fuerza en las últimas décadas como el turismo rural o el turismo de autocaravanas (ICANE, 2020). El norte de la península, donde se ubica el área de estudio, gracias a sus características, físicas, climáticas y culturales es el entorno ideal para practicar el turismo rural y activo, combinando estancias en alojamientos rurales, como posadas o apartamentos rurales, o en el propio vehículo camperizado, con actividades en la naturaleza como senderismo, rutas en bicicleta o surf. La búsqueda de atractivos turísticos alternativos a los tradicionales tiene un buen ejemplo en Ribamontán al Mar, con un Plan de Dinamización Turística centrado en el surf, pionero en España en esta materia. El plan ha supuesto la materialización de numerosas acciones como la declaración de la primera Reserva del Surf de España, la realización de multitud de eventos y competiciones deportivas la creación de espacios complementarios al surf como los skates Parks, el Centro de Surf o el área de servicio para autocaravanas (Plan de Competitividad Turística del producto surf Ribamontán al Mar, 2019).

5. Análisis del fenómeno espacial del turismo de autocaravanas en Ribamontán al Mar

5.1 Procesos espaciales debidos al turismo de autocaravanas

El análisis del turismo de autocaravanas es complejo debido a la falta de datos e información real sobre el fenómeno. En España, la información sobre este segmento de turismo se enmarca dentro de los datos de alojamiento de los campings, por lo que la información resultante es sesgada al no considerar a los viajeros que pernoctan fuera de los campings, ni los flujos, destinos reales o sus pautas de comportamiento. Existen lagunas en cuanto a uno de los aspectos clave para este tipo de turismo, dado que el centro es el vehículo, conocer dónde pueden realizar sus principales funciones como el estacionamiento, acampada y pernocta es fundamental. A día de hoy no hay información detallada ni a escala local, ni regional, ni nacional de los espacios de aparcamiento, acampada y pernocta de este segmento turístico, lo que sería de gran interés aplicado a la gestión y regulación de una actividad en crecimiento.

Por lo tanto, para analizar la implicación espacial del turismo de autocaravanas, así como sus problemas y potencialidades, hay que tratar tanto la oferta como la demanda. Es decir, hay que tratar los lugares disponibles para estacionar, acampar y pernoctar, disponibles en el municipio. Y, por otro lado, hay que abordar la demanda, considerando en este caso los espacios donde los autocaravanistas estacionan y pernoctan al llegar al municipio.

La oferta actual de lugares donde las autocaravanas pueden pernoctar y estacionar es amplia, porque la normativa actual en el municipio (se explica en detalle en el apartado siguiente) no impide que una autocaravana pueda permanecer estacionada en cualquier punto, siempre y cuando no ocupe más de una plaza de aparcamiento en el caso de estar delimitadas horizontalmente, tanto durante el día como por la noche. Es decir, una autocaravana puede permanecer estacionada en cualquier punto, en los mismos términos que un vehículo, siempre y cuando ningún objeto rebase su perímetro, bien sean ventanas, claraboyas, toldos, sillas o similares.

Pero por otro lado, está la oferta de lugares habilitados para que las autocaravanas puedan, además de estacionar y pernoctar, acampar, es decir, sacar elementos del vehículo como toldos, sillas, tendederos, cocinas etc, mientras están estacionados. Estos lugares suelen contar con servicios de carga y descarga de aguas y electricidad. Estos son los campings de Latas, el arbolado, Somo- Park, Derby Loredó y el área de servicio de autocaravanas o Carvan Park de Somo- Suesa. Este último es el único área exclusivo para las autocaravanas y es el que más plazas tiene para este tipo de vehículos (tabla. 1)

Tabla 1. Relación de plazas y ocupación de los emplazamientos donde las autocaravanas pueden acampar.

Oferta lugares acampada y pernocta	Nº plazas	Ocupación media
Camping Latas	20	17
Camping el Arbolado	10	5
Camping Derby Loredó	30	20
Camping Somo- park	10	4
Caravan park Suesa	60	57
Total	130	103

Fuente: elaboración propia a partir de información obtenida mediante sondeo en trabajo de campo.

La demanda se ha analizado considerando, no solo la ocupación de las áreas específicas donde las autocaravanas pueden acampar, como se recoge en la tabla anterior (tabla 1), sino también los lugares donde las autocaravanas pernoctan y estacionan. Para ello mediante trabajo de campo, se ha observado en tres periodos del verano durante el día los lugares donde permanecen estacionadas las autocaravanas. Para poder tomar datos sobre la pernocta, se han contabilizado los vehículos estacionados a partir de las once de la noche, considerando que, si están a esa hora estacionados, es porque van a pasar la noche en ese mismo emplazamiento y siempre y cuando no tenga ningún elemento que sobre salga de las dimensiones del vehículo, no estará acampado.

Tabla 2. Datos sobre estacionamiento y pernocta de autocaravanas y campers en el municipio.

	Autocaravanas	Furgonetas	Total
Día	38	133	171
Noche	91	137	228

Fuente: elaboración propia gracias a los datos obtenidos en el trabajo de campo.

Los datos obtenidos muestran por un lado cómo existe una mayor cantidad de furgonetas o campers que autocaravanas. Estas permanecen estacionadas por el día y pernoctan en el mismo lugar. Sin embargo, el número de autocaravanas es menor durante el día que por la noche, es decir, las autocaravanas eligen en muchos casos pernoctar en las vías públicas y durante el día recorrer y visitar otros puntos. Una primera aproximación cualitativa en el trabajo de campo evidencia un perfil mayoritario de surfistas para las furgonetas camperizadas y similares, mientras que en el caso de las autocaravanas hay una mayor diversidad de perfiles. Se evidencia también, que el porcentaje de ocupación es mayor en el área de autocaravanas que en los campings convencionales, lo que muestra el menor atractivo de estos segundos para el turista que viaja en autocaravanas y vehículos camperizados, que buscan preferentemente una mayor libertad, localización y no requieren de grandes equipamientos o servicios.

Figura 7. Ejemplos de furgonetas y autocaravanas aparcadas durante el día y la noche en las calles de Somo.

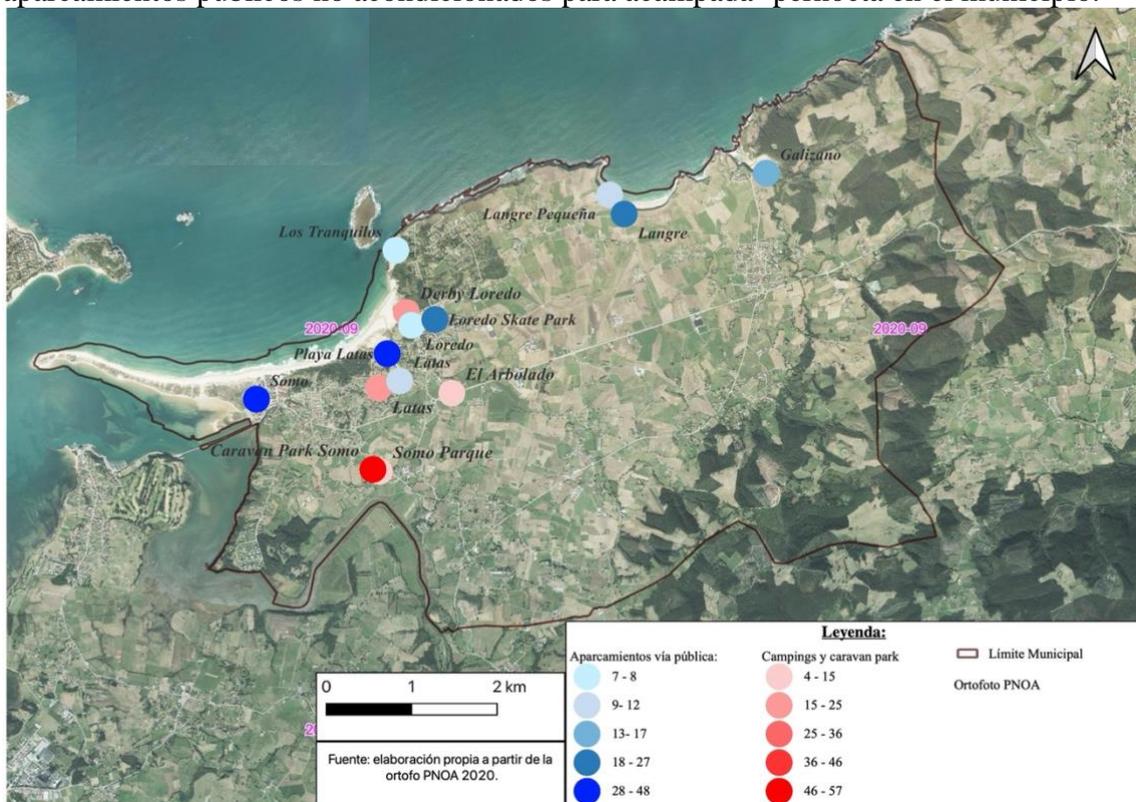


Fuente: fotografías propias.

Otro aspecto por destacar es la disparidad entre la oferta y la demanda de lugares donde estacionar y/ o pernoctar. Con la estimación realizada de las plazas para autocaravanas en campings y el área específica para autocaravanas hay disponibles hoy en día 130 lugares de aparcamiento para que puedan acampar, pernoctar y estacionar de manera regulada, además de contar con servicios como agua y electricidad. Sin embargo, según la estimación realizada, son casi el doble las autocaravanas y furgonetas camperizadas las que pernoctan en la vía y lugares públicos. Es decir, en época de máxima afluencia estival

hay una media de 170 autocaravanas estacionadas durante el día fuera de los lugares habilitados en el municipio y pernoctan de media aproximadamente 228, casi el doble de las plazas habilitadas específicamente para estos vehículos. Estas cifras ponen de manifiesto que existe una falta de espacios específicamente habilitados para este tipo de vehículos, puesto que si la oferta se haya casi completa y aun así hay gran cantidad de vehículos que pernoctan fuera de ellas puede deberse a una falta de plazas en relación con la cantidad de autocaravanistas que llegan al municipio. En otros países con una cultura de la autocaravana más arraigada, como es el caso de Francia, existe una mayor capacidad y una mejor ordenación y gestión de los espacios destinados a este tipo de vehículos y usos.

Figura 8. Distribución y ocupación de los campings, áreas de autocaravanas y aparcamientos públicos no acondicionados para acampada- pernocta en el municipio.



Por otro lado, observando su distribución (fig. 8) se ve un claro predominio costero, frente a las zonas del interior del municipio prácticamente desocupadas de este tipo de vehículos. También se observa una cierta agrupación en algunas zonas concretas, como Somo, Loredó, Latas o Langre, posiblemente generado por un efecto llamada entre los propietarios de las autocaravanas. Se han observado dos puntos concretos, en el núcleo urbano de Somo y en Latas, donde estacionan y pernoctan una gran cantidad de autocaravanas, que son las zonas de surf preferenciales, por lo que en estos casos puede que un alto porcentaje sean surfistas.



Fig 9. Ejemplo de autocaravanas pernoctando en Latas.

La normativa actual en el municipio no prohíbe la pernocta en ninguno de los lugares mencionados, pero la acumulación de este tipo de turistas puede generar conflictos con otros visitantes y residentes, al ocupar gran cantidad de aparcamiento, al no cumplir en muchos casos con la prohibición de acampar o por vertido de aguas sucias o residuos. A los problemas de masificación se le pueden unir otros derivados como los atascos, debido a la alta concentración en determinados puntos, problemas de seguridad vial causados por imprudencias o por el desconocimiento de la zona por la que se transita o estaciona. Nuevamente se detecta la necesidad de regular de manera legal esta actividad, así como la creación de nuevos espacios donde puedan estacionar y pernoctar, contando con los servicios, equipamientos e infraestructuras necesarias.

5.2 Normativa que afecta al turismo de autocaravanas en el municipio

La regulación del turismo de autocaravanas es compleja en España, puesto que como se ha ido mencionando previamente, las autocaravanas están incluidas dentro de los alojamientos extrahoteleros, concretamente dentro de los campings. Pero la realidad actual va más allá del estacionamiento y pernocta en los campings, debido a que las autocaravanas ofrecen la libertad de poder moverse y alojarse en cualquier punto. El cambio en la concepción del uso de las autocaravanas trae consigo la necesidad de una nueva regulación adaptada a los procesos y tendencias actuales, con el fin de dar solución

a los problemas derivados y potenciar los beneficios que este nuevo perfil turístico puede ofrecer a territorios como el norte de España.

Una autocaravana es un vehículo, por lo que todos los aspectos referidos a la circulación y estacionamiento están sometidos a la normativa sobre tráfico. El *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* en su artículo 7 recoge que, son los municipios los que tienen competencia para regular mediante ordenanza municipal de circulación, los usos de las vías urbanas, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado.

El municipio objeto de estudio es de ámbito costero, por lo que es preciso considerar también que el estacionamiento de vehículos pueda estar afectado por la *Ley de Costas*. Esta ley recoge, por una parte, que en la zona de influencia, “que será como mínimo de 500 metros a partir del límite interior de la ribera del mar, en tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito.” (Ley de Costas, 1998).

Por otro lado, recoge, en el Título III, que trata de la utilización del dominio público marítimo-terrestre, que “quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas en la zona del DPMT” (Ley de Costas, art. 33), que es la franja costera que abarca desde el límite interior de la ribera del mar, la zona marítimo-terrestre, las playas, las aguas interiores y el mar territorial. Por lo que, la Ley de Costas no impone ninguna regulación al estacionamiento o pernocta en la zona de influencia, pero sí en la zona de dominio público marítimo terrestre, donde no pueden ni estacionar, ni acampar.

La *Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria*, regula el contenido y clases del planeamiento territorial y urbanístico, la clasificación y régimen del suelo, la ejecución del planeamiento, la urbanización, la edificación y uso de los terrenos, la disciplina urbanística, los distintos instrumentos de intervención en el mercado del suelo y la organización administrativa que sirve de soporte a estas políticas. En su artículo 110, sobre los derechos de los propietarios de suelo rústico, establece que deben “destinarlos a los fines agrícolas, forestales, ganaderos,

cinagéticos, extractivos y otros semejantes vinculados a la utilización racional de los recursos naturales.” También en el artículo 112 se recoge que, “en el suelo rústico de especial protección estarán prohibidas las construcciones, instalaciones, actividades y usos que impliquen la transformación de su naturaleza y destino.” Pudiéndose considerar el estacionamiento, acampada y pernocta en parcelas de suelo rústico, como una actividad transformadora.

La promulgación de la *Ley 2/2004, Plan de Ordenación del Litoral*, en septiembre de 2004, exige la incorporación de las determinaciones de la ley que afectan a los contenidos del planeamiento municipal. (PGOU de Ribamontán al mar). Por lo que el PGOU incorpora las delimitaciones y zonificación del POL (Anexo I. Mapa de clasificación del suelo del Ribamontán al Mar.)

El Plan General de Ordenación Urbana de Ribamontán al Mar, en el artículo 138 de la normativa, referido a la regulación de usos, establece que queda prohibida la acampada en todas las categorías de suelo rústico, excepto en el suelo rústico de protección ordinaria.

En el caso de la acampada, es decir estacionar el vehículo desplegando alguno de sus elementos como toldos, mesas o sillas, sus ocupantes pasan a estar sometidos a las distintas normativas autonómicas sobre acampada y campamentos de turismo, debiendo realizar este tipo de actividades en los lugares especialmente indicados para ello, bien en las zonas de acampada establecidas normalmente por las Comunidades Autónomas en las áreas naturales o de esparcimiento, o bien en establecimientos privados como los campings o campamentos de turismo. Debe aclararse que las competencias autonómicas entran en acción cuando la autocaravana está acampada, ya que cuando está estacionada correctamente son las leyes de tráfico o las normativas municipales las que son aplicables. Se considera que una autocaravana está estacionada y no acampada, siempre que ocupe la misma superficie parada que en marcha. Es decir, que no tenga desplegados elementos tales como toldo, mesa, sillas, etc. (Paris y Òrrit, 2007).

En el caso de Cantabria, es 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, el que establece en su artículo 2 que “queda

prohibida la acampada⁶ fuera de los campamentos de turismo y de las áreas de servicio de autocaravanas”. Es decir, en Cantabria está prohibido acampar fuera de los lugares establecidos para tal fin, pero no habla de la pernocta.

La zona de estudio se ve afectada también por la *Ordenanza Municipal Reguladora del Estacionamiento Limitado en la vía y espacios públicos*, aprobada en octubre de 2020 en el municipio de Ribamontán al Mar. Esta implica que, en los términos previstos, se limita el estacionamiento de vehículos en determinadas vías y espacios en los pueblos de Somo y Loredó. En el artículo 12 de dicha ordenanza se establece que “con el objeto de favorecer la rotación, no pueden ser autorizados en ningún caso los vehículos que superen las dimensiones de una plaza de aparcamiento delimitada en la señalización horizontal de los estacionamientos”. No se hace una prohibición expresa a las autocaravanas debido a la gran variedad de tamaños, pero sí recoge que los modelos de gran tamaño (que superen las 3,5 t) no podrán estacionar en la zona afectada durante el día⁷. Según la Ordenanza de Regulación de Aparcamiento, sí está permitido que aparquen vehículos que tengan “las dimensiones de una plaza de aparcamiento delimitada en la señalización horizontal de los estacionamientos”. Por lo tanto, las autocaravanas y campers que utilizan las calles, donde la delimitación horizontal de las plazas es ambigua o sólo marca el ancho, sí lo tienen permitido dado que no exceden el espacio de una plaza, al no estar claramente delimitada. Bien es cierto, que existen ciertas limitaciones como la posibilidad de permanecer mucho tiempo en el mismo sitio durante la vigencia de la regulación del aparcamiento que va desde el 15 de junio al 15 de septiembre, debido a que la ordenanza, en el artículo 15 recoge que, es sancionable “el estacionamiento de vehículos en las plazas rotacionales sin moverse durante más de 24 horas, exceptos los titulares de tarjetas de empadronados o de residentes.”

Las autocaravanas se ven afectadas en el municipio por normativa sectorial, puesto que cuenta con dos Zonas de Especial Conservación (ZEC), reguladas por el *Decreto 18/2017, de 30 de marzo por el que se designan zonas especiales de conservación cinco lugares de importancia comunitaria litorales en la Región Biogeográfica Atlántica de Cantabria*

⁶ En el Decreto 95/2002 se define la acampada como “la instalación de tiendas de campaña, caravanas, autocaravanas o cualquier otro medio similar a los anteriores realizada con finalidad turística (distinta de la residencial) fuera de los núcleos de población y por un período superior a veinticuatro horas.”

⁷ Las autocaravanas suelen pesar siempre menos de 3.500 kg para que se puedan conducir con el permiso de conducir tipo B.

y se aprueba su *Plan Marco de Gestión*, que recoge en sus directrices generales que “la Administración Pública competente se encargará de la dinamización y desarrollo sostenible, dirigidas especialmente a las actividades relacionadas con el uso público, el turismo, la ganadería, la agricultura, la silvicultura y los aprovechamientos tradicionales.” El decreto prevé también que debe priorizarse la conservación de los hábitats protegidos, evitando que se lleven a cabo actividades que provoquen daños irreversibles en los mismos. Por lo que han de evitarse

El estado actual de la normativa que afecta al estacionamiento, pernocta y acampada de las autocaravanas es poco preciso y presenta grandes vacíos legales que dan lugar a que se produzcan situaciones alegales o ilegales.

La realidad actual del municipio implica que una autocaravana, en su condición de vehículo, puede estacionar en los términos que el municipio establezca, como recoge la normativa de tráfico. En este caso, a través de una ordenanza de regulación del aparcamiento y a través de su Plan General. Atendiendo a estos dos instrumentos, las autocaravanas y campers podrán permanecer estacionadas en cualquier punto del área urbana del municipio, acogiéndose en su caso a la limitación horaria en alguna de sus calles, puesto que no existe otra limitación expresa que lo impida y la delimitación horizontal de las plazas de aparcamiento afectadas es ambigua en casi todas las calles y da pie a que las autocaravanas aparquen dentro de esa situación de alegalidad.

En el caso de la acampada, esta sí está prohibida, como recoge el decreto de Ordenación de los Campamentos de Turismo y Áreas de Servicio para Autocaravanas, en todos los sitios excepto en los espacios especialmente destinados para ello, pero no la pernocta. Es decir, un vehículo puede pernoctar en cualquier lugar donde esté estacionado, dentro de sus límites, tenga o no personas en su interior, siempre y cuando ningún elemento rebase su perímetro, bien sea ventanas, claraboyas, toldos, sillas o similar.

Figura 10. Ejemplo de señales del municipio que prohíben la acampada.



(Galizano)



(Galizano)



(Somo)



(Langre)

Fuente:
fotografías
propias.

Este vacío legal o la falta de un marco normativo conjunto es una realidad que trasluce también en los medios de comunicación, especialmente en época estival, cuando la afluencia de turistas es mayor y puede haber conflictos de interés entre los autocaravanistas, los turistas y los residentes habituales. Se pueden leer titulares de artículos de prensa como “el auge del turismo de autocaravanas fuerza al Gobierno a regular por ley sus aparcamientos” (El Diario Montañés, 2018), o “Cantabria ha multado hasta agosto a 600 fincas y autocaravanas por pernocta ilegal” (El Diario Montañés, 2022 c), o “Autocaravanas, un boom «incontrolable»” (El Diario Montañés, 2022 b).

También la ONG Ecologistas en Acción, que este mismo año ha otorgado al Gobierno Regional Cantabria y a varios municipios, entre los que se encuentra Ribamontán al Mar, una de sus Banderas Negras, por la inaplicación de la legislación vigente sobre aparcamientos de autocaravanas. (El Diario Montañés, 2022 a).

Todo ello es una pequeña muestra de la necesidad real de regulación conjunta de una actividad cada vez más presente en los municipios cántabros, entre los que se encuentra Ribamontán al Mar.

5.3 Análisis y diagnóstico de los recursos territoriales potencialmente atractivos para este segmento turístico

El perfil del turista que viaja en autocaravana busca predominantemente contacto con la naturaleza y una mayor sensación de libertad, por lo que deben elegir para ello destinos que satisfagan sus expectativas. El municipio de Ribamontán al Mar, cuenta con numerosos recursos que pueden ser un reclamo para este segmento turístico. Como se señaló en el apartado de metodología, se ha realizado un inventario de recursos que incluye la confección de unas fichas (fig. 11) que constan de dos apartados generales, el primero de ellos dedicado a la descripción del recurso, recogiendo aspectos como su ubicación, clasificación, usos que se le dan, infraestructuras y servicios o si tiene alguna figura legal de protección. El segundo recoge una triple valoración semicualitativa de diferentes aspectos que pueden ser relevantes para considerarlo potencialmente atractivo para el perfil de turista que viaja en autocaravana.

Por un lado, se considera el propio valor del recurso, referido a sus características propias que pueden ser relevantes para el turismo, como puede ser su grado de singularidad. Se tiene en cuenta también su valor extrínseco o su atractivo generado, es decir su interés y su valor patrimonial pueden tener uso y potencial educativo a distintos niveles de primaria a universidad, pueden tener valor cultural, deportivo o de ocio. Se anota también su

contenido histórico, puesto que los objetos o recursos que permanecen del pasado son el único testigo del tiempo que ya pasó, por lo que representan la única oportunidad para mantener viva una relación tangible con el pasado y además cuentan con un alto valor estético y simbólico que mueve a los turistas a contemplarlos. En tercer lugar, el valor de uso y gestión hace referencia a las condiciones de uso del recurso territorial referidas a su accesibilidad, conservación o frecuentación.

Figura 11. Ejemplo de fichas de registro.

DESCRIPCIÓN			
Nombre del recurso	Lugar	Descripción	Clasificación tipológica
Playa de los Tranquilos	Loredo	Conjuntos de pequeñas playas separadas por rocas, en la zona de transición entre el arenal de Loredo y los acantilados.	Recurso Natural
Localización			
			
Usos			
Usos actuales	Como playa para el baño, el ocio y la práctica de deportes en el de agua, como el buceo o la pesca submarina. También como fondeadero de embarcaciones de recreo.		
Infraestructuras y servicios	Duchas.		
Figuras legales de gestión/ conservación	Si. ZEC de Dunas del Puntal y Estuario del Miera Decreto 18/2017, de 30 de marzo, por el que se designan zonas especiales de conservación cinco lugares de importancia comunitaria litorales de la Región Biogeográfica Atlántica de Cantabria y se aprueba su Plan Marco de Gestión		
VALORACIÓN			
Valor intrínseco			4
Singularidad	Alta		4
Estado de conservación	Bajo		4
Valor extrínseco			3,7
Contenido sociocultural	Bajo		2,5
Contenido histórico	Medio		3
Valor educativo	Alto		4
Atractivo turístico	Muy alto		5
Valor de uso y gestión			3,6
Accesibilidad	Medio		3
Intensidad de uso	Muy alto		5
Fragilidad	Alto		4
Estacionalidad	Alto		4
Capacidad de carga	Bajo		2
Existencia de actividades incompatibles o perjudiciales	Alto		4
Valoración media			3,7

DESCRIPCIÓN			
Nombre del recurso	Lugar	Descripción	Clasificación tipológica
Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción	Galizano	Iglesia formada por una nave con cuatro capillas adosadas, dos a cada lado, ábside poligonal y una torre. En la fachada principal un pórtico da acceso a la portada de estilo clásico, con un friso adornado con motivos geométricos. En su interior destaca el retablo mayor de estilo prechurriguereesco.	Recurso Cultural
Localización			
			
Usos			
Usos actuales	Edificación religiosa para el culto. Como recurso cultural se visita su exterior e interior.		
Infraestructuras y servicios	Zona ajardinada alrededor.		
Figuras legales de gestión/ conservación	No		
VALORACIÓN			
Valor intrínseco			3,5
Singularidad	Medio		3
Estado de conservación	Alto		4
Valor extrínseco			2,7
Contenido sociocultural	Bajo		2
Contenido histórico	Medio		3
Valor educativo	Medio		3
Atractivo turístico	Medio		3
Valor de uso y gestión			3
Accesibilidad	Alto		4
Intensidad de uso	Medio		2
Fragilidad	Medio		3
Estacionalidad	Bajo		2
Capacidad de carga	Medio- alto		3,5
Existencia de actividades incompatibles o perjudiciales	Medio		3
Valoración media			3

Fuente: elaboración propia con la información obtenida en trabajo de campo y gabinete.

La triple valoración recogida de forma sistemática en fichas como el ejemplo señalado previamente, se ha recogido en la tabla siguiente (Tabla 3). En ella aparece el valor promedio para cada uno de ellos, así como su valoración media total.

Tabla 3. Síntesis valoración de los recursos territoriales.

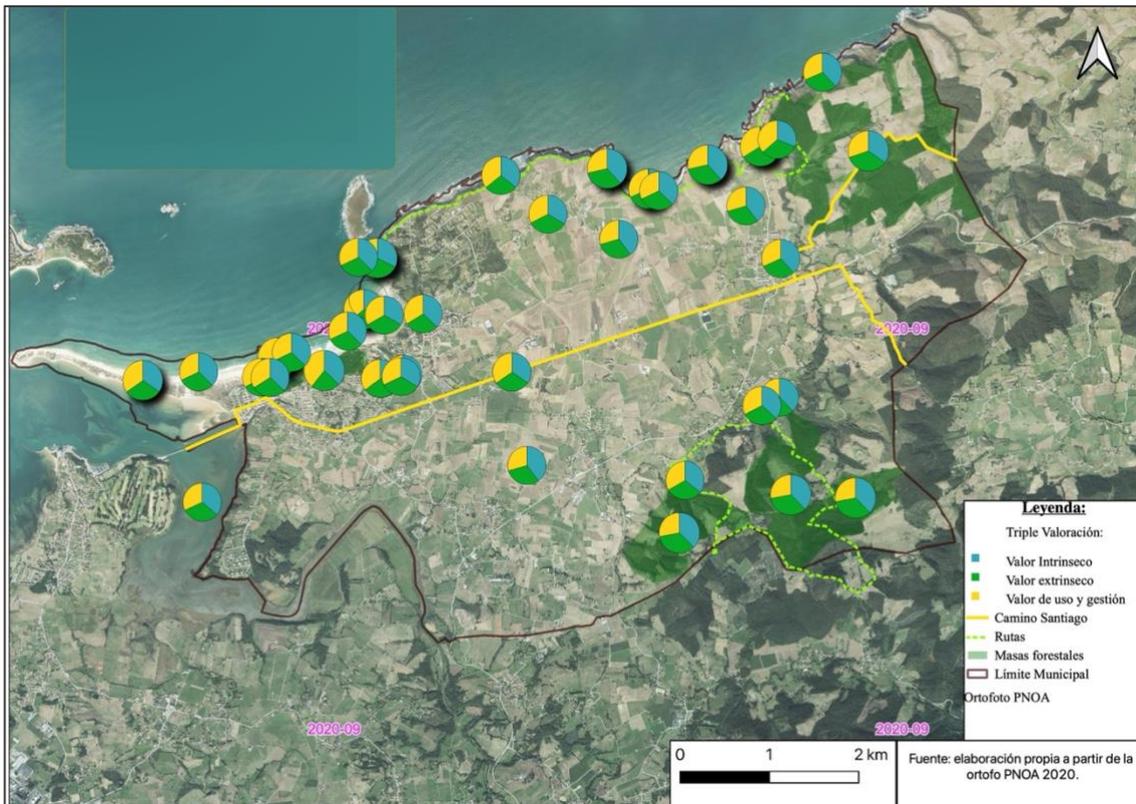
Nombre del recurso	VALORACIÓN (1 A 5)		
	Valor intrínseco	Valor extrínseco	Valor de uso y gestión
Playa del Puntal	4	3,5	4
Playa de Somo	3,5	4	4,2
Playa de Loredo	3,5	3,5	4
Playa de los Tranquilos	4	3,7	3,6
Playa de Langre La pequeña	3,5	3	2,6

Playa de Langre	4	3,7	4
Playa de Arnillas	3,5	3	2,6
Playa de la Canal o Galizano	3,5	3,5	3,6
Rompientes de Surf	5	4,1	4,3
Encinar de Calobro	3,5	3,2	2,6
Bosque Pico Funegra	3,5	3,2	2,6
Bosque monte Tirado	3,5	3,2	2,6
Eucaliptal de Galizano	3,5	3	2,6
Monte Arna o Pinar de Somo	3,5	2,2	3,7
Ría de Cubas y estuario del Miera	4	3,5	3,5
Acantilados costeros de Los tranquilos y Langre	4	3,2	4
Acantilados costeros de Galizano	4	3,2	3,3
Cueva de Cucabrera	3	3,1	2,6
Paisaje costero marítimo	4	3	4
Ruta Cucabrera	3	3	3,5
Ruta acantilados	4	3,1	3,5
Ruta el Tirado y Calobro	4	2,6	3
Camino de Santiago	4	3,5	4
Zona agropecuaria Langre	3,5	2,7	2,6
Zona agropecuaria Galizano	3,5	2,7	2,6
Mieses de Suesa y Carriazo	3,5	2,7	2,6
Iglesia de Nuestra Señora de Latas	3,5	3,1	2,9
Iglesia de San Felix	3,5	3	2,9
Ermita de San Antonio	3,5	2,9	3,1
Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción	3,5	2,7	3
Iglesia de San Martín	3,5	2,7	2,9
Área recreativa de Latas	3,5	3,5	3,8
Skate park de Loredo	4,5	3,5	4,1
Skate park de Somo	4,5	3,5	4,1
Centro de Surf de Somo	4,5	3,8	3,7
Fiestas de Nuestra Señora de Latas	3,5	3,5	3,3
Derby de Loredo	4,5	3,5	3,5
Gastronomía	4,5	4,1	4

Fuente: elaboración propia con la información obtenida en trabajo de campo.

Los recursos territoriales con una valoración media más alta son las rompientes de surf, la gastronomía y los skate Parks, frente a la cueva de Cucabrera y las zonas agropecuarias que son las que menor valoración media han obtenido (fig. 12). Junto con el clásico atractivo de las playas, las rompientes singulares de interés para el surf se convierten en uno de los atractivos estratégicos y crecientes del municipio, teniendo en cuenta que el perfil de turista de surf mayoritariamente viene con su vehículo propio, a pesar de un notable aumento de nuevas modalidades de llegada de turistas a surfcamps y otros establecimientos hoteleros. Además, asociado a las rompientes han aparecido otros equipamientos y servicios de gran activo para el turismo. Por otro lado, los recursos con valoraciones más bajas reflejan un potencial por explotar, es decir son elementos que

Figura 13. Distribución y triple valoración de los recursos territoriales del municipio.



Las playas identificadas en el área de estudio son de dos tipos principalmente, por un lado, están las playas de la parte oriental del municipio, Langre la pequeña, Langre, Arnillas y La Canal, ubicadas en la zona acantilada lo que supone que tengan acceso por escaleras por lo general. Por otro lado, están las playas de la parte occidental, Los Tranquilos, Loredo, Latas, Somo y el Puntal, que son arenales, con acceso a pie desde aparcamientos o el propio núcleo urbano. Todas ellas están dentro del ZEC Costa Central y Ría de Ajo y del ZEC Dunas del Puntal y Estuario del Miera de la red de espacios protegidos Red Natura 2000. Tienen un valor intrínseco medio o medio- alto, dado que cada una tiene sus peculiaridades, pero su estado de conservación es mejorable en todas. Su valor extrínseco, es medio- bajo en general, puesto que sí tienen un alto atractivo turístico en verano, pero tienen escaso contenido histórico y sociocultural en algunos casos, donde la playa es utilizada casi exclusivamente para el ocio. En cuanto al valor de uso y gestión, las playas por lo general tienen buena accesibilidad, cuentan con servicios básicos y tienen una alta intensidad de uso en verano. Las playas son el atractivo clásico para el turismo incluidas las autocaravanas.

Las masas forestales, ubicadas en las áreas del interior del municipio y en la zona costera central y en la más oriental, tienen un valor intrínseco y extrínseco medio, y un valor de

uso y gestión bajo, debido a que son menos conocidas y su accesibilidad se ve afectado por ello. Esto es reflejo de la dualidad costa- interior del municipio, donde existe una preferencia por la costa frente al interior, que podría contrarrestarse potenciando su utilización, atractivo para turistas que buscan contacto con la naturaleza como son los viajeros en autocaravanas.

El tramo de costa comprendido entre la playa de los Tranquilos y Galizano constituye un área acantilada de especial belleza paisajística, con excelentes miradores sobre el mar. El valor de uso y gestión es medio, debido a la fragilidad de los mismos, pero su valor intrínseco es alto, por lo que haciendo un uso racional estos podrían ser atractivos para los autocaravanistas.

La ría de Cubas forma la desembocadura del río Miera, ubicada en el margen Sur del área de trabajo. Es una ría bastante ancha, con varios lechos menores que se aprecian durante la bajamar, cuando queda al descubierto gran parte de lecho de la ría. Ambas orillas están ocupadas por zonas de prados y cultivos y edificación de baja intensidad. El área de la ría queda ocupada en su gran mayoría por el agua, durante las pleamares. Pero se sigue apreciando el entorno marismoso por la vegetación de las orillas.

En la ría se llevan a cabo actividades deportivas como el remo en canoa, traineras, vela, lancha o paddle surf.

La ría de cubas y el río Miera son en sí elementos de lo que se denomina “Lugares de Interés Comunitario”, por ser hábitats de numerosas especies y por tener una serie de rasgos, entre los que destacar su fisionomía, que las hacen llevar esa denominación y su consecuente protección. Desde marzo de 2017 cinco de los lugares de importancia comunitaria litorales de la Región Biogeográfica Atlántica de Cantabria, entro los que se encuentra este, fueron designados Zonas Especiales de Conservación con el objetivo de evitar la pérdida o degradación de los hábitats como consecuencia de la afección generada por las actividades antrópicas. Todo ello hace de este recurso un potencial atractivo para el turismo en general y de autocaravanas en particular.

La Reserva de Surf de Ribamontán al Mar comprende las rompientes y el entorno costero de todo el municipio con las playas de Somo, Loredó, Langre, Galizano, El Puntal y la isla de Santa Marina. Estas playas tienen fondos con acumulaciones arenosas que junto al propio oleaje y da lugar a unas rompientes de ola ideales para la práctica del surf. Tal

es su importancia que fue declarada en el pleno del ayuntamiento por unanimidad en 2012, a propuesta de la ONG Alianza Surf & Naturaleza y la Federación Cántabra de Surf. Este reconocimiento fue pionero en España y supuso la declaración pública del alto valor estratégico de dichas rompientes para el municipio quien públicamente las reconoce como un patrimonio natural y un recurso deportivo, socioeconómico y cultural. La declaración de la misma firma un documento de compromiso por el cual el propio municipio, a pesar de no tener la competencia en conservación de la naturaleza, se compromete a velar por la conservación y adecuada gestión de dichos espacios naturales litorales.

Los recursos culturales están estrechamente relacionados con la identidad cultural y social de un territorio y sus habitantes.

El Camino de Santiago en su variante Norte o de la costa, atraviesa el municipio de Ribamontán al Mar en su 5ª etapa. Esta sale de Güemes y llega a Santander. El tramo que transcurre en este municipio es llano, siguiendo el trazado de la carretera, excepto al entrar en el municipio por el este, que el camino tiene otro recorrido diferente. Esta etapa puede enlazar con Santander por mar, mediante las lanchas que unen Somo y Santander. Se puede realizar caminando o en bicicleta, por lo que el turista que viaja en autocaravana que en muchos casos lleva bicicleta puede recorrer la etapa sin problemas.

Existen diferentes rutas en Ribamontán al Mar, tanto en su franja costera como en el interior. A destacar en la parte costera la ruta de los acantilados de Los tranquilos hasta Galizano. Esta transcurre entre estas dos localidades siguiendo en todo momento la línea de costa a pie por la parte superior de los acantilados. Es un trayecto bastante llano, de tierra por lo que en momentos de lluvia en algunos tramos es complicado el tránsito. Otra de las rutas que transcurre por los acantilados paralela al mar es la ruta de Cucabrera, que recibe ese nombre por la cueva de Cucabrera (fig. 14), una pequeña cavidad abierta de forma natural en los acantilados, y utilizada por los pescadores como refugio de las inclemencias del tiempo. Por su ubicación en zonas acantiladas, afectados por la dinámica litoral son entornos sensibles, pero de un alto valor paisajístico y natural e ideales para el senderismo.



Fig. 14. Fotografía de la cueva de Cucabrera.

Fuente: fotografías propias.

Otra de las rutas de interés es la ruta el Tirado y Calobro, que sale de Carriazo, atravesando zonas boscosas con robles y también eucaliptos, llega al alto del Tirado y posteriormente al monte Calobro.

La iglesia de Nuestra Señora de Latas, ubicada entre Somo y Loredó, es un santuario emblemático dentro de la comarca y del municipio por su arquitectura, antigüedad y por albergar a la patrona de Ribamontán al Mar. Se construyó en el siglo XVI sobre los restos de un antiguo monasterio del siglo VIII. El edificio que vemos hoy en día es el resultado de modificaciones de los siglos XVII y XVIII. Destaca el retablo mayor, de estilo barroco y la imagen de la virgen de Nuestra Señora de Latas, patrona del municipio.

Otros edificios religiosos a destacar en el municipio son la iglesia de San Félix en Langre, construida a mediados del siglo XVII, con una inscripción en el interior que indica que el primer acto religioso se ofició en 1666. La iglesia de San Martín en Carriazo documentado desde principios del siglo XVII, con dos retablos neoclásicos en su interior. En esta localidad está también la ermita de San Antonio, de pequeñas dimensiones, pero con una bonita fachada gótica.

La iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción de Galizano es uno de los mejores ejemplos del estilo gótico que se conservan en el municipio. Presenta características típicas de este estilo, con una sola nave, con cubierta de crucería, ábside poligonal y dos capillas abiertas a cada uno de los lados. El retablo interior es de estilo pre-churrigueresco, con la imagen de Nuestra Señora de la Asunción en la parte superior.

El Centro del Surf de Somo es una instalación deportiva y sociocultural orientada para el colectivo surfista principalmente. El edificio tiene diferentes servicios como vestuarios, taquillas, duchas de agua caliente y almacén de tablas, así como una recepción, oficina de turismo y un aula de formación y multiusos donde se ubica la exposición permanente sobre la "Historia del Surf en Cantabria". Además, en él se realizan cursos de formación, charlas y exposiciones de arte temporales. Es el primer centro de surf de España, resultado de la larga tradición en la práctica del surf en el país y fue inaugurado en julio de 2012, enmarcada dentro del Plan de Competitividad del Producto Surf que comparten Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Ribamontán al Mar.

Los skate park de Somo y de Loredó son instalaciones deportivas al aire libre, diseñadas para la práctica del skate, construidas gracias a las acciones propuestas por el Plan de Dinamización. Las pistas tienen diferentes circuitos y rampas con diferentes grados de

dificultad para el skate y BMX. En ambos casos los usuarios van desde niños/as pequeños/as hasta personas adultas.

El Derby Loredo es una prueba de hípica que consta de tres carreras de caballos. Se celebra en la playa de Loredo cada verano y se lleva disputando desde 1957, cuando Luis de la Serna y Espina, hijo de la escritora Concha Espina, decidió dar un impulso a la tradicional carrera de burros que se realizaba en la romería de las fiestas de la localidad. Es una de las competiciones de hípica más antiguas de España y se lleva celebrando ininterrumpidamente desde 1957. Esta competición atrae a multitud de personas cada año, aficionados a los caballos o simplemente interesados por la peculiaridad de ser una carrera disputada en la playa, con un telón de fondo espectacular.

Las fiestas Nuestra Señora de Latas se celebran el día 8 de septiembre de cada año con diversos actos religiosos, festivos y culturales, que empiezan el domingo anterior con una procesión marítima por la bahía, de Somo a Santander. Principalmente son reclamo para los vecinos del municipio y localidades cercanas, pero los turistas que se encuentran por esas fechas en la zona no dejan de acudir a una de las últimas fiestas del verano.

El área recreativa de Latas es un recinto de hierba, con arbolado disperso y el equipamiento necesario para comer al aire libre, como son mesas de merendero, bancos, papeleras y fuente de agua. Es una zona muy amplia, donde además hay espacio para el juego y ocio. Interesante desde para el segmento turístico de las autocaravanas, puesto que en el caso de no contar con equipamiento o espacio para comer, pueden hacerlo en este recinto habilitado para ello.

Otro elemento, en este caso relacionado con los usos del suelo, es el paisaje de campiña asociado a las zonas agropecuarias, resultado de los cultivos de diferente tipo y los prados, que son los que fundamentalmente dan el aspecto definitorio a esta zona. Los cultivos y prados se pueden diferenciar por el tipo de vegetal plantado o bien por estar roturadas y preparadas para la siembra. Además estos terrenos están delimitados por cercas de seto vivo o seto muerto, muretes de piedra, carreteras o alambradas. Esta zona agropecuaria es un elemento común en gran parte de Cantabria, pero en el caso de esta área de estudio, es la que aporta el carácter rural a esta zona. Esto supone un valor para la zona, ya que es

este rasgo el que la hace ser un entorno diferente al contexto en el que se enmarca: un área urbana como es la ciudad de Santander con toda su área metropolitana.

El inventario y valoración ponen de relieve la diversidad de recursos territoriales de un municipio con un atractivo clásico por su costa, pero con un gran valor de los recursos asociados a su ruralidad como los paisajes de campiña, masas forestales, llanuras de mieses y prados o el propio patrimonio arquitectónico. El reto está en poner en valor estos últimos, para que su adecuada promoción y gestión atraiga a un perfil turístico que se asienta preferentemente en la costa, atraído por todo lo que ofrece el litoral.

5.4 Diagnóstico DAFO del fenómeno de las autocaravanas y los recursos potencialmente atractivos en el municipio

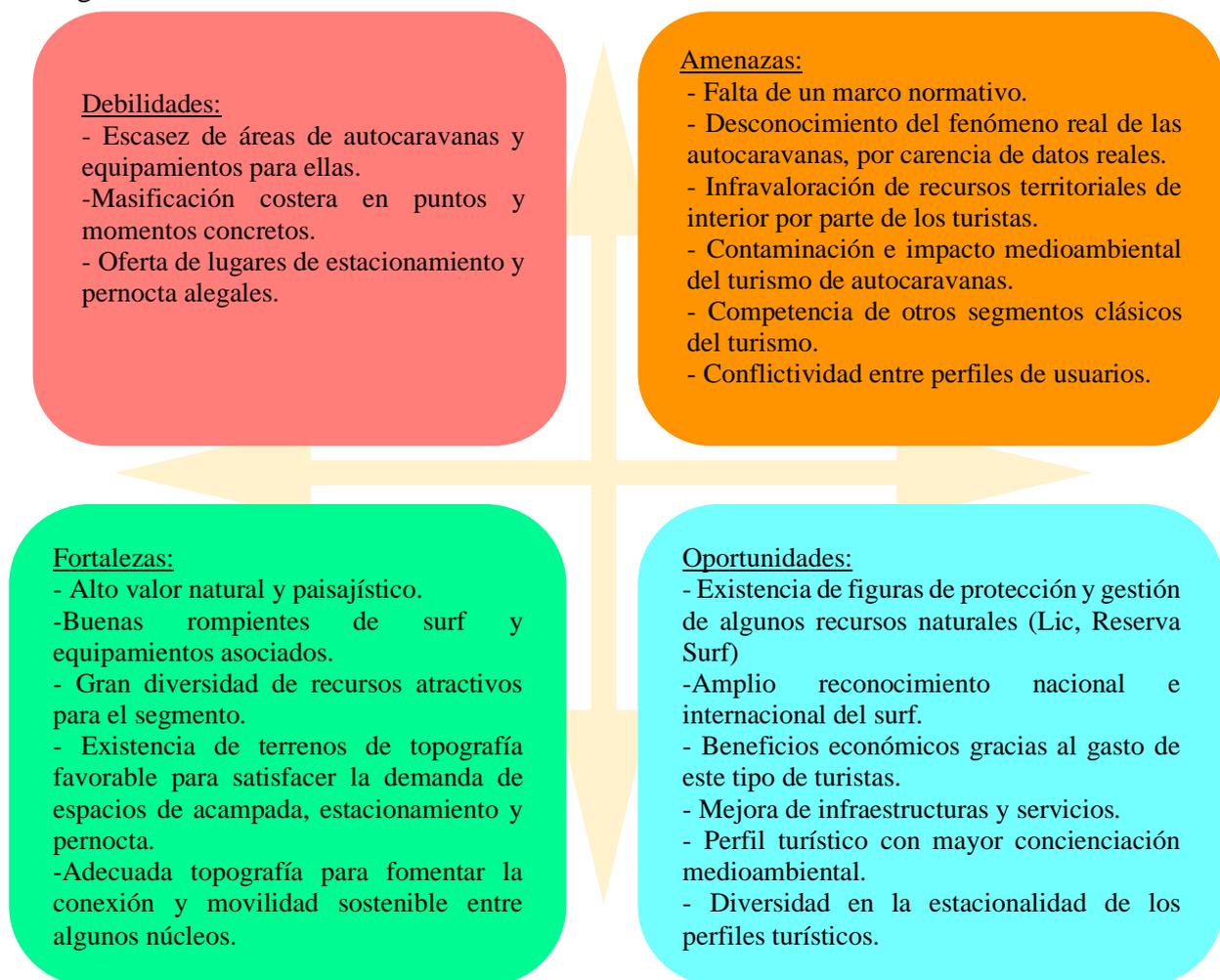
El análisis DAFO (en inglés siglas FODA) es una herramienta para conocer la situación de un área, analizando sus características internas (Debilidades y Fortalezas) y las externas (Amenazas y Oportunidades), permitiendo de esta manera obtener un diagnóstico preciso que se suelen representar en una matriz cuadrada (fig. 15). El estudio de la implicación espacial de las autocaravanas, junto con la normativa que lo regula y el inventario y valoración de los recursos territoriales del municipio, ha permitido realizar un breve diagnóstico para orientar las propuestas sobre los problemas a solventar y recursos a potenciar para el turista que viaja en autocaravana.

Por un lado, el municipio afronta una llegada cada vez mayor de visitantes que viajan en autocaravana y vehículos camperizados, atraídos en su mayoría por su costa en general y por el surf en particular, como se ha podido observar atendiendo a la ubicación de las mayores acumulaciones de autocaravanas y campers en el área de estudio. El marco jurídico actual es insuficiente y en algunos casos inexistente⁸ para ordenar y gestionar este tipo de turismo, puesto que se ha evidenciado la imposibilidad legal de controlar que las vías públicas estén ocupadas día y noche por vehículos camperizados. Esto puede generar diversos problemas asociados y conflictos entre residentes y personas con otros perfiles turísticos, ante la dificultad de encontrar sitios donde aparcar en los puntos más turísticos. La acumulación y masificación de este tipo de vehículos en los lugares más sensibles puede tener un impacto medioambiental negativo, si no se controla o regula.

⁸ No existe ninguna norma que regule el estacionamiento y pernocta de las autocaravanas en el municipio, ni a nivel regional, ni mucho menos nacional.

Por otro lado, el municipio cuenta con multitud de recursos que pueden complementar el motivo principal del viaje del perfil de turista que viaja en autocaravanas y vehículos camperizados, ayudando a reorientar la concentración de la costa hacia el interior, diversificando la oferta turística y potenciando además la valoración de otros recursos menos conocidos, pero igualmente interesantes. Todo ello además serviría para desestacionalizar el turismo en general y el turismo de autocaravanas en particular.

Figura. 15. Matriz DAFO.



Fuente: elaboración propia.

El número de playas, sus características y las rompientes de surf, son un gran atractivo para el turismo en general y para el turismo de autocaravanas en particular. Según diversos estudios como por ejemplo el de Grijalvo, et. al 2020, el mayor contacto con la naturaleza es uno de los principales motivos de los viajes en autocaravana, y la playa estaría dentro de esta motivación. Y no sólo la playa para el baño y el ocio, sino incluyendo las rompientes para la práctica de deportes como el surf. Si se observa a los

viajeros de autocaravanas y campers, se puede apreciar como en muchos casos los vehículos cargan con tablas y equipamiento de surf, dado que Ribamontán al Mar se ha consolidado como un referente del surf a nivel nacional e internacional. Un ejemplo de un nuevo nicho estratégico de turismo, recogido en el Plan de Dinamización del Surf, en el que el turista itinerante con un vehículo camperizado es un perfil habitual (Consejería de Innovación Industrial Turismo y Comercio, 2020).

Existen muchos recursos no solo costeros, sino en el interior, con alto valor paisajístico y natural, que están en la línea de las preferencias de este perfil turístico como son las rutas, sendas verdes, las masas boscosas o el paisaje de campiña y del litoral. Algunos recursos del municipio cuentan ya con figuras de protección que promueven su conservación y su promoción como espacios de alto valor. Estos recursos se encuentran por lo general en buen estado de conservación, son accesibles y complementarios a la realización de otras actividades, por lo que pueden resultar atractivos, contribuyendo además a la desestacionalización del turismo en la zona, puesto que son visitables durante todo el año. Todo ello puede complementarse con la visita a recursos de carácter más cultural como iglesias o arquitectura civil, cuyo reconocimiento es muy inferior a otro tipo de recursos más relacionados con el litoral, pero que promocionados y puestos en valor pueden servir para atraer visitantes hacia el interior.

El turismo de autocaravanas es una modalidad turística que comparativamente con otros segmentos, bien gestionada y fomentada puede tener pautas de sostenibilidad mayores que otros, por el carácter minimalista de las infraestructuras que demanda, además las emisiones de gases contaminantes se limitan a los momentos en los que el vehículo está circulando. Sin embargo, otras modalidades turísticas implican el uso de otros medios de transporte como el avión o el coche, por lo que además de la emisión de gases de estos, hay que sumarle después las del alojamiento. El gasto energético en una autocaravana es menor respecto a una vivienda y en muchos casos los vehículos además están equipados con placas fotovoltaicas. Por otro lado, el consumo de agua es más responsable al estar limitado a un depósito que hay que optimizar y su desecho se realiza en puntos específicamente pensados para ello.

Existe una creencia generalizada de que los turistas que viajan en autocaravanas y vehículos camperizados no generan beneficios en los lugares que visitan, pero esta es una idea errónea, porque precisamente este tipo de turistas tiene que realizar casi diariamente un consumo local para abastecerse de alimentos, bebidas, combustible, agua,

aparcamiento, restauración etc. Por lo que genera un impacto económico positivo en los lugares donde se asiente, dado que el umbral de gasto medio está por encima de los turistas convencionales (Hosteltur, 2019).

La dinamización de este tipo de turismo trae consigo también la mejora en los servicios e infraestructuras, de lo que supone un beneficio común. La mejora de carreteras, en cuanto a trazado, pavimentación y servicios, para que este tipo de vehículos pueda transitar por todo el municipio cómodamente es positivo para todos los usuarios, muestra de ello es por ejemplo la mejora reciente del vial que une Loredó y Langre, del que une Pontones y Suesa o el que va del pueblo de Galizano hasta la playa.

La mejora de ciertas infraestructuras solamente no es suficiente, puesto que se ha evidenciado una escasez de equipamientos para los turistas que viajan en autocaravanas y vehículos camperizados, como son las áreas y aparcamientos para autocaravanas. El Plan de Dinamización del producto de surf incluía la construcción de un área de autocaravanas, al considerar que muchos de los surfistas que vienen al municipio lo hacen en autocaravanas y vehículos camperizados, pero la promoción turística sin gestión y sin dimensionar la actividad ha generado una falta de equipamientos y un reto para afrontar el creciente número de usuarios.

Estos problemas internos se acompañan del vacío legal respecto a la pernocta y estacionamiento de este tipo de vehículos, que ante la falta de una ley que regule el qué, el dónde y durante cuánto tiempo, ocupan vías y aparcamientos por toda la franja costera del municipio.

Precisamente la masificación de la costa, frente a un interior con recursos suficientes y también atractivos, pero menos valorados, es uno de los puntos a los que hacer frente. La dualidad costa- interior puede difuminarse y servir para redistribuir flujos que eviten una sobre concentración costera en pro de un interior rural con valor paisajístico y que puede ofrecer ofertas alternativas para este perfil de usuarios. Por ejemplo, si al turista cuyo motivo del viaje es el surf, los días que no hay olas se le ofrecen otras posibilidades, redundará en el atractivo y satisfacción de su experiencia el municipio. Fomentando de este modo la dinamización de este segmento turístico para que pueda ponerse al nivel de otros segmentos clásicos en cuanto a cifras, consideración y promoción.

6. Propuestas de actuación

Las actuaciones a proponer en el presente apartado están alimentadas por el diagnóstico DAFO y tratan tanto de solventar los principales problemas, como maximizar las potencialidades detectadas.

Los recursos territoriales costeros, consolidados para el turismo tradicional de sol y playa, son potencialmente atractivos para el turista de autocaravanas también, no sólo por ofrecer contacto con la naturaleza, sino por ofrecer la posibilidad de realizar otras actividades de ocio y para la práctica de deportes (surf, kitesurf, paddle surf). Por otro lado, existen otros recursos naturales y culturales en el interior, como masas boscosas de pinos, eucaliptos, robles o encinas, muestras de arquitectura religiosa, paisajes de campiña y rutas que son menos apreciados pero que pueden suscitar el interés de este tipo de turistas para su visita, realización de rutas, escapadas o simplemente para disfrutar del paisaje que ofrecen. Su fomento serviría para conectar los flujos y destinos de sobredemanda de la costa y usar estos puntos de llegada, destino o paso, como áreas de marketing de los destinos del interior, a los que acudir desde esa red costera, de manera que se utiliza la red de puntos costera para fomentar excursiones o nuevos destinos en itinerario hacia el interior.

Para ello habría que equipar con espacios, servicios e infraestructuras dichas zonas, que además por su carácter rural, son potencialmente muy atractivos para el turista de autocaravanas. Esto ayudaría a solventar los problemas de masificación en la costa, que es además un entorno con una fuerte presión humana, ayudando al desarrollo de zonas muy próximas a la costa, pero que en la actualidad no reciben muchos flujos.

La existencia de información y datos sobre los comportamientos de los turistas que viajan en autocaravanas y vehículos camperizados, es fundamental para poder diseñar planes de gestión. Con la creación de una red de recogida de datos estadísticos se podría recabar información sobre cantidad, destinos preferenciales, lugares de pernocta, lugar de origen, perfil del viajero etc. La información se puede obtener en carretera con la red de cámaras y control de flujos existente para vigilar las carreteras que serviría para conocer los vehículos camperizados y autocaravanas que entran, salen y circulan por cada comunidad. Se podría aprovechar las bases de datos existentes para saber por su matrícula la procedencia. En destino, a escala local, se puede utilizar el mismo sistema para conocer la cantidad de vehículos que llega, su procedencia y los lugares donde aparcan y

pernoctan. Además, en los puntos de interés del municipio, como son los lugares turísticos o las Oficinas de Información Turística, se podrían recoger datos más específicos sobre el motivo principal del viaje y su duración, edad, sexo, número de personas que viajan en el vehículo, si el vehículo es propio o alquilado o la frecuencia con la que viajan en él.

Con toda esa información se puede establecer una estrategia para atraer y redistribuir flujos de la costa al interior, de unos destinos a otros.

Otro aspecto importante es la creación de una red de espacios de aparcamiento y pernocta para este tipo de vehículos, para dar respuesta a la demanda creciente. El municipio cuenta con parcelas para poder acondicionarlas como aparcamientos disuasorios y áreas de autocaravanas, que, mediante el uso de apps, y carteles informativos en carretera y destino se promocionarían evitando aglomeraciones y el aparcamiento y pernocta ilegal, que en algunos casos puede ser incluso ilegal.

La creación de esta red estaría acompañada de la construcción de carriles bici y caminos que las conecten entre sí y con los recursos territoriales costeros y de interior, aprovechando la topografía llana, favoreciendo por un lado su promoción y por otro una manera más sostenible de movilidad.

Otra propuesta es la creación de la mencionada app donde se puede ofrecer la información a usuarios de dónde están los distintos tipos de áreas, con fotografías, mapa interactivo de consulta, incluso con datos sobre ocupación, y servicios ofrecidos.

El turismo de autocaravanas puede servir para desestacionalizar, por ejemplo, el reconocimiento de la actividad de surf a nivel nacional e internacional ha generado que los turistas vengan a practicar esta actividad no solo en verano, sino desde prácticamente abril hasta noviembre.

Estas propuestas evidencian la posibilidad real de gestión y ordenación que tiene municipio, así como un horizonte de cara a la investigación sobre un segmento turístico en auge no solo a escala local, sino en toda España.

7. Conclusiones

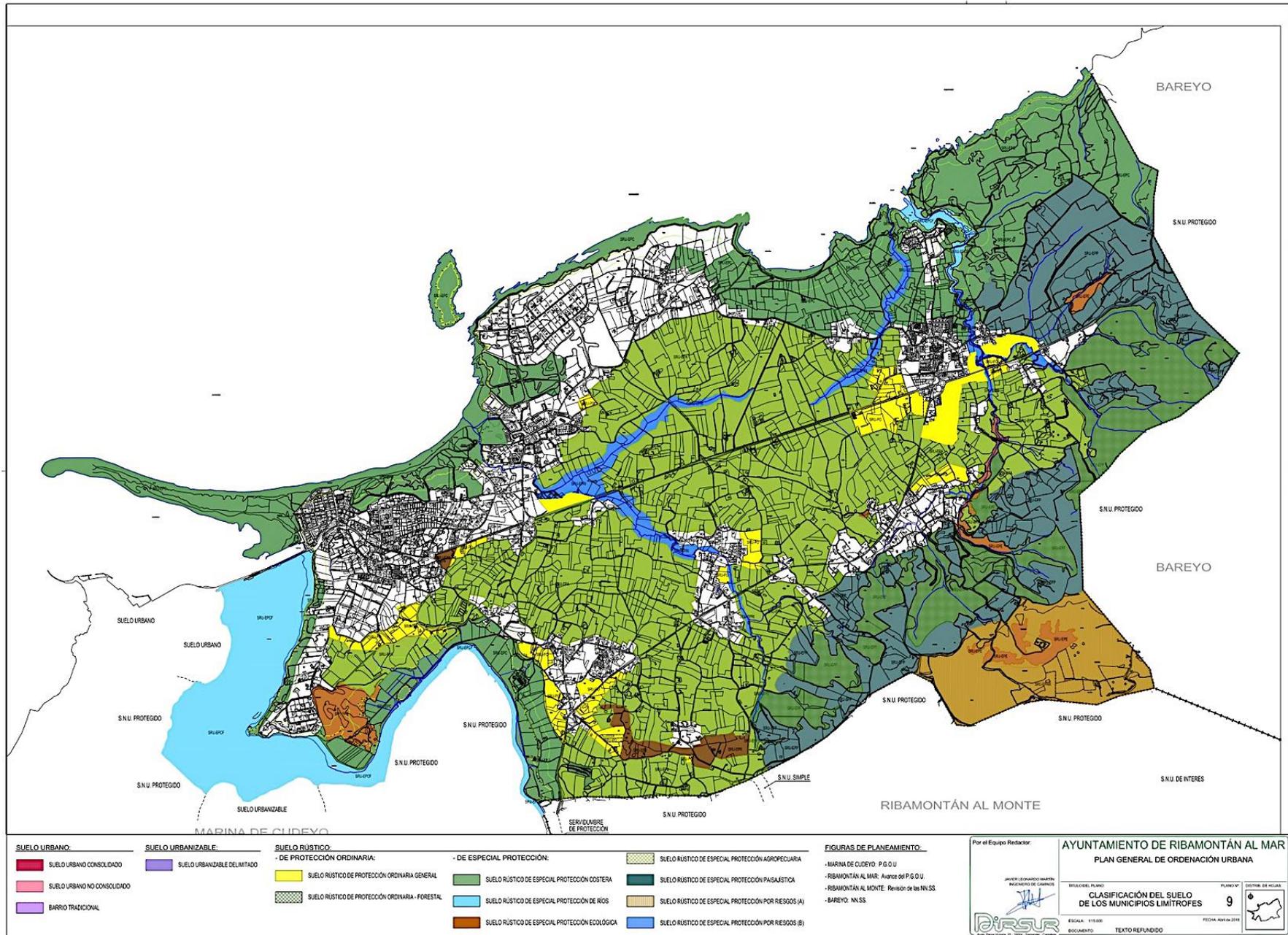
El municipio de Ribamontán al Mar es un ejemplo paradigmático de turismo en verano con un evidente predominio costero, frente al interior, al igual que ocurre en el conjunto de Cantabria. Históricamente el modelo de crecimiento turístico ha sido similar al del resto de la región, a través del turismo de sol y playa vinculado a sus bellos arenales. Pero

en los últimos años el turismo de autocaravanas ha experimentado un crecimiento notable, a través de otros subsegmentos como el turismo deportivo, en esta caso vinculado al surf. La propia realización de un plan de dinamización turística fundamentado en el producto surf ha fomentado tal crecimiento, si bien en la actualidad dicho sector presenta evidentes problemas de masificación dada la ausencia de estrategias de ordenación, gestión y dimensionamiento tanto del uso de los espacios públicos en playas, como de la gestión de los espacios de estacionamiento, acampada y pernocta vinculados a este tipo de turismo.

Los datos cuantitativos existentes sobre el turismo de autocaravanas son poco fiables, pero gracias al análisis cualitativo en el municipio, de los procesos espaciales derivados de esta actividad, así como su diversidad espacio-temporal, se obtienen una serie de ideas de interés aplicado para la gestión y ordenación territorial de esta modalidad turística en el marco de un modelo de desarrollo más sostenible a escala no solo local, sino regional. La disimetría costa-interior en la concentración de recursos territoriales ocurre también a nivel regional. Pero al igual que podría hacerse en Cantabria, existe la posibilidad de diversificar los recursos, promocionando y dinamizando los de interior tanto naturales como culturales, para que el turista de autocaravanas no solo se centre en la costa, sino que su itinerario se reconduzca hacia otros puntos. Esto debería apoyarse en la creación de nuevos espacios de aparcamiento y pernocta disuasorios, que fomenten la redistribución de estos flujos, además de ayudar a gestionar los problemas de masificación en la costa. Se conseguiría apoyar un segmento turístico sostenible, además de ofrecer el municipio como un área de calidad ambiental y turística.

El turismo en general y el de autocaravanas en particular tienen muchos retos que afrontar para conseguir solventar los problemas y retos de ordenación y gestión, apostando por los numerosos beneficios que podría ofrecer esta modalidad turística a un territorio tipo como la fachada cantábrica.

Anexo I. Mapa de clasificación del suelo del municipio de Ribamontán al Mar



Bibliografía

General:

- ASEICAR (2022) a. Incremento de las ventas de vehículos caravanning en enero de 2022. En: *ASEICAR*, 10 de febrero de 2022. Disponible en: <https://aseicar.org/incremento-de-las-ventas-de-vehiculos-caravanning-en-enero-de-2022>
- ASEICAR (2022) b. En España faltarán este verano 2.000 áreas de autocaravanas para dar servicio a los autocaravanistas nacionales y a los extranjeros procedentes de Europa. En: *ASEICAR*, 1 de julio de 2021. Disponible en: <https://aseicar.org/en-espana-faltaran-este-verano-2-000-areas-de-autocaravanas-para-dar-servicio-a-los-autocaravanistas-nacionales-y-a-los-extranjeros-procedentes-de-europa>
- ASEICAR (2022) c. Manual del buen uso autocaravanista. *Colección libros y manuales ASEICAR*. En: www.aseicar.org. Consultado en junio de 2022 en: <https://aseicar.org/aseicar/wp-content/uploads/2019/09/manual-compendio-aseicar-web.pdf>
- AISECAR (2022) d. El sector caravanning supera la crisis del Covid pero ralentiza su crecimiento ante la crisis de los componentes. En *Aisecar: Noticias*, 11 de enero de 2022. Consultado en junio de 2022 en: <https://aseicar.org/el-sector-caravanning-supera-la-cri-sis-del-covid-pero-ralentiza-su-crecimiento-ante-la-cri-sis-de-los-componentes>
- AISECAR (2020). El sector del caravanning se consolida en España: 25 matriculaciones diarias en 2019. En *Aisecar: Noticias*, 2 de enero de 2020. Consultado en julio de 2022 en: <https://aseicar.org/el-sector-del-caravanning-se-consolida-en-espana-25-matriculaciones-diarias-en-2019>
- Alemany, C. (2019). El origen de las autocaravanas. En: *la biblioteca de Cartago*, 31 de enero de 2019. Consultado el 29 de marzo de 2022 en: <https://www.bibliotecadecartago.es/el-origen-de-las-autocaravanas/>
- Almeida García, F. (2012). La política turística en España y Portugal. *Cuadernos de Turismo*, 30, pp. 9–34. Consultado en mayo de 2022 en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/160771>
- AREASAC (2022). Áreas de servicio y parkings para autocaravanas en España: Cantabria. En: *Areasac*. Consultado en junio de 2022 en: https://www.areasac.es/v_portal/busqueda/index.asp?te=4#resul
- Ayuntamiento de Ribamontán al Mar et al. (2016). Guía Turística de Ribamontán al Mar. *Grupo interés*. Consultado en junio de 2022 en: <https://www.turismodecantabria.com/ficherosGaleria/esp/FolletosTuristicosFicheros/183/guia-turistica-de-ribamontan-al-mar.pdf>
- Ayuntamiento de Ribamontán al Mar (2022). Ribamontán al Mar, reserva del surf. En: *Noticias, web del Ayuntamiento*. Consultado en junio de 2022 en: <https://www.ribamontanamar.es/ribamontan-al-mar-reserva-del-surf/>
- Consejería de Innovación Industrial Turismo y Comercio (2020). Plan de Competitividad Turística del Producto Surf Ribamontán al Mar. Consultado en junio de 2022 en: http://www.surfatodacosta.es/wpcontent/uploads/sites/4/2018/04/2020_Dossier_Turismo-SURF-Ribamontan-al-Mar_Cantabria_2020.pdf
- El Diario Montañés (2022) a. *El Asón y la gestión de las autocaravanas de la región, castigados con la bandera negra*. Santander: El Diario Montañés, C. G, Cantabria. Edición digital, 14 de junio de 2022, 18:19 horas. Disponible en:

- <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/ason-autocaravanas-region-20220614165131-nt.html>
- El Diario Montañés (2022) b. *Autocaravanas, un boom incontrolable*. Santander: El Diario Montañés, María de las Cuevas, Cantabria. Edición Digital, 27 de julio de 2022, 07:07 horas. Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/autocaravanas-boom-incontrolable-20220726225934-ntvo.html>
- El Diario Montañés (2022) c. *Cantabria ha multado hasta agosto a 600 fincas y autocaravanas por pernocta ilegal*. Santander: El Diario Montañés, Daniel Martínez, Cantabria. Edición digital, 21 de agosto de 2022, 13:10 horas. Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/cantabria-multado-agosto-20220821173223-nt.html>
- El Diario Montañés (2018). *El auge del turismo de autocaravanas fuerza al Gobierno a regular por ley sus aparcamientos*. Santander: El Diario Montañés, Marta San Miguel, Cantabria. Edición Digital 27 de agosto de 2018, 07:18 horas. Disponible en: <https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/auge-turismo-autocaravanas-20180826205906-ntvo.html>
- El Economista (2022). *Yescapa prevé un 50% más de reservas de autocaravanas en España este año*. El Economista.es, Javier Mesones, Transportes y Turismo. Edición digital del 8 de agosto de 2022, 7:00 horas. Disponible en: <https://www.economista.es/transporteturismo/noticias/11896834/08/22/Yescapa-preve-un-50-mas-de-reservas-de-autocaravanas-en-Espana-este-ano.html>
- Exceltur (2022). Valoración turística empresarial del IIT de 2022 y perspectivas para el IIT de verano y cierre de 2022. *Perspectivas turísticas*, 81. Julio 2022. Consultado en julio de 2022 en: <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2022/07/Informe-Perspectivas-N81-IIT-de-2022.pdf>
- Gonzalez- Quevedo Revuelta, C. (2014). *Evolución europea del autocaravaning y su situación contractual*. De la Ballina, F. J. (dir.). Trabajo de Fin de Máster de la Universidad de Oviedo. https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/27950/TFM_Carlos%20GonzalezQuevedo%20Revuelta.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- González Trueba, J.J.(Dir.). (2021) Hidrodiversidad, patrimonio azul y desarrollo sostenible: diagnóstico y propuestas de actuación sobre el surf en Cantabria. D.G. Deportes, Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deportes, Gobierno de Cantabria, Santander.
- Grijalvo, M., Mundet, L. y Marín, J. (2020). Van Tourism in Covid Time. Study of the profile and behaviour of camper van and motorhome users in the province of Girona. *Laboratorio Multidisciplinar de Investigación en Turismo*. Universidad de Girona. Consultado en mayo de 2022 en: https://www.canva.com/design/DAEJEr3hpBY/qAL5rX2RAeVgtbhsYD_4nw/view?utm_content=DAEJEr3hpBY&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=sharebutton#1
- Gutiérrez Labayen, A. (2006). Legislación sobre acampada libre en las CCAA, tabla comparativa. En: *viajar en autocaravana*, diciembre 2006. Consultado en abril de 2022 en: http://www.viajarenautocaravana.com/legislacion_detall.php?idg=9099
- Harrer, B. (2020). Economic factor of tourism camping in selected european countries. *European Caravan Federation*. Munich: Dwif eV & Moritz Sporer. Consultado en abril de 2022 en: https://www.e-c-f.com/wp-content/uploads/2021/08/dwif-Wifa-Camping-EU-ECF-2019_eng.pdf

- Hermo, J., de Ros, T. y Gutiérrez, A. (2008). La acogida del turismo en autocaravana. En: *Viajar en Autocaravana, Autocaravanismo Activo Federación Española de Asociaciones Autocaravanistas (FEAA)*, mayo de 2008. Consultado en abril de 2022 en: <https://www.acav2007.com/wp-content/uploads/2018/08/Dossier-Areas-Autocaravanas.pdf>
- Hermo, J., de Ros, T. y Gutiérrez, A. (2011). La acogida del turismo en autocaravana, Revisión de 2011. En: *Viajar en Autocaravana, Autocaravanismo Activo Federación Española de Asociaciones Autocaravanistas (FEAA)*, otoño 2011. Consultado en abril de 2022 en: <https://enioea2hw.files.wordpress.com/2011/11/dossierautocaravanismo1.pdf>
- Herreros Santos, A. B. (2016). *Caravanning. Análisis del turismo de caravana en la Comunidad Valenciana*. Maestre i Maestre, E. M. (dir.). Trabajo de Fin de Grado, Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/74648>
- Hosteltur (2022). Más de 55.000 reservas, Yescapa bate su récord de alquiler de autocaravanas. En: *Hosteltur, Hoteles y alojamientos*, Paloma Piñeiro, 3 de febrero de 2022. Disponible en: https://www.hosteltur.com/comunidad/nota/028263_mas-de-55000-reservas-yescapa-bate-su-record-de-alquiler-de-autocaravanas.html
- Hosteltur (2019). Crece el número y el gasto de turistas que eligen viajar en autocaravanas. En: *Hosteltur, Hoteles y alojamientos*, 13 de noviembre de 2019. Disponible en: https://www.hosteltur.com/132654_crece-el-numero-y-el-gasto-de-turistas-que-eligen-viajar-en-autocaravanas.html
- ICANE (2020). *Perfil del turista en Cantabria Año 2020*. Cantabria: Instituto Cántabro de Estadística (ICANE), Economía, Servicios (Publicaciones). Disponible en: https://www.icane.es/c/document_library/get_file?uuid=6c95738c-48c0-4579-8d87-9de7f26aa13c&groupId=10138#4_13
- INE (2022). *Cuenta satélite del turismo de España. Serie contable 2016-2020. Revisión estadística 2019: Aportación del turismo al PIB de la economía española*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística (INE), Servicios: hostelería y turismo. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=125_4736169169&menu=ultiDatos&idp=1254735576863
- INE (2017). *Encuesta de ocupación en campings: metodología*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística (INE), Servicios: hostelería y turismo. Disponible en: https://www.ine.es/daco/daco42/ocupacam/meto_eoac.pdf
- Kukanva (2021). *Portugal y autocaravanas: adiós a la pernocta libre de furgonetas y caravanas para liderar el turismo sostenible*. Portugal: Kukanva blog. Noticias sobre el mundo del autocaravanning. Consultado en julio de 2022 en: <https://www.kucavana.es/portugal-con-autocaravana/>
- Larrinaga, C. y Vallejo, R. (2015). Presentación España como potencia turística. Una visión a largo plazo. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid: ediciones Complutense. vol. 37, pp. 19-22. Consultado en julio de 2022 en: <https://core.ac.uk/download/pdf/38831878.pdf>
- Luxecaravanning, (2016). Los orígenes del caravanning en España. En: *Luxecaravanning*, 22 de abril de 2016. Consultado el 4 de abril de 2022 en: <https://www.luxecaravanning.com/blog/origenes-caravanning-espana/> Los orígenes del Caravanning en España
- Martín Alonso, I. (2020). *Alternativas al turismo post-covid*. Gonzales Barrios, I. D. (dir.) Trabajo de Fin de Grado, Facultad de Economía, Empresas y Turismo de la Universidad de La Laguna.

- <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/24382/Alternativas%20al%20turismo%20Post-Covid.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Méndez Gutiérrez del Valle, R. (2022). Turismo, pandemia y nuevos contrastes territoriales en España. *Ikara. Revista de Geografías Iberoamericanas*, (1). Consultado en julio de 2022 en: <https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/30010/Turismo%2c%20pandemia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Negrete, G. (2022). *Qué es el Glamping*. Viajero relámpago blog. Alojamientos, 2 de marzo de 2022. Consultado en septiembre de 2022 en: <https://viajerelampago.com/que-es-el-glamping/>
- On Road Magazine (2022). *El modelo francés de autocaravanismo se resquebraja*. On Road Magazine, Conrado Rodríguez. Consultado en junio de 2022 en: <https://www.onroadmagazine.com/el-modelo-frances-de-autocaravanismo-se-resquebraja/>
- Ortega Valcárcel, J. (2018). El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico, *Ciudades*, 04, pp. 31–48. Consultado en mayo de 2022 en: <https://doi.org/10.24197/ciudades.04.1998.31-48>
- Orus, A. (2022). Número de autocaravanas en uso por país en Europa 2020. En *statista*. Consultado en junio de 2022 en: <https://es.statista.com/estadisticas/796163/numero-de-autocaravanas-en-uso-por-pais-en-europa/#statisticContainer>
- Pacheco Amor, D. (2017). *Turismo de autocaravanas*. J. Buchwald (dir.) Trabajo de Fin de Grado, Escuela Universitaria de Turismo Altamira, Centro adscrito a la Universidad de Cantabria. <http://hdl.handle.net/10902/21525>
- Paris, A. y Örrit, D. (2007). *La movilidad en autocaravana Contexto actual y propuestas de actuación*. Madrid: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. Consultado en abril de 2022 en: https://www.dgt.es/export/sites/webDGT/.galleries/downloads/Grupos-de-trabajo/GT-53-Movilidad_Autocaravanas.pdf
- Pounce, V., López Espinola, A., Condom Vilà, T., Camino Qui, I. y Sánchez, M. (2007). *Libro Blanco del Camping y el caravaning en España*. Barcelona: Fira de Barcelona y Gremcar. <https://es.slideshare.net/williamlemetayer/libro-blanco-del-camping-y-caravaning>
- Salas Fernández, L (2019). *Análisis de las auto-caravanas en Santander: El caso de “el parque atlántico de Las Llamas”*. Sariego López, Ignacio (dir.) Trabajo de Fin de Grado, Escuela Universitaria de Turismo Altamira, Centro adscrito a la Universidad de Cantabria. <http://hdl.handle.net/10902/21509>
- Thomas, D., Lupi, G., Faulkner, R. y Diepemaat, L. (2021). Statistics for the last 10 years. *Aboutcamp BtoB*. Milan, n. 30. Consultado en julio de 2022 en: https://issuu.com/antoniomazzucchelli/docs/aboutcamp_btob_-_issue_30?fr=sNTcwNDIxNTE5NA

Normativa:

- Europea:

Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

- Estatal:

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Boletín Oficial del Estado, nº 129, de 30 de mayo de 2013. En: <https://www.boe.es/eli/es/l/2013/05/29/2>

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Boletín Oficial del Estado, nº 261, de 31 de octubre de 2015. En: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/6/con>

Instrucción 08/V-74 Autocaravanas (2008). Madrid. Ministerio del Interior, 26 de enero de 2008. Consultado en abril de 2022 en: <https://docplayer.es/13874847-Ministerio-del-interior-asunto-autocaravanas-instruccion-08-v-74.html>

-Regional:

Ley 5/1999, de 24 de marzo, de Ordenación del Turismo de Cantabria. Boletín Oficial del Estado, nº 110, de 8 de mayo de 1999. En: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-10364consolidado.pdf>

Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral. Boletín Oficial del Estado, nº 259, de 27 de octubre de 2004. En: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2004/BOE-A-2004-18333-consolidado.pdf>

Decreto 32/2015 de 14 de mayo de Plan Especial de Actuación Integral Estratégica de Reordenación de la Bahía de Santander. Boletín Oficial de Cantabria Extraordinario, nº42, de 11 de junio de 2015. En: <https://boc.cantabria.es/boces/verAnuncioPartesAction.do?idAnuBlob=287343&orden=1>

Decreto 18/2017, de 30 de marzo, por el que se designan zonas especiales de conservación cinco lugares de importancia comunitaria litorales de la Región Biogeográfica Atlántica de Cantabria y se aprueba su Plan Marco de Gestión. ZEC Dunas del Puntal y Estuario del Miera. Boletín Oficial de Cantabria, nº 70, de 10 de abril de 2017. En: <https://boc.cantabria.es/boces/verAnuncioAction.do?idAnuBlob=311422>

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. Boletín Oficial de Cantabria, nº 73, de 12 de abril de 2019. En: <https://boc.cantabria.es/boces/verAnuncioAction.do?idAnuBlob=337594>

-Municipal:

Plan General de Ordenación Urbana de Ribamontán al Mar (2021). Aprobación definitiva del PGOU de Ribamontán al Mar. Boletín Oficial de Cantabria Extraordinario, nº 16, de 9 de marzo de 2021. En: <https://www.dropbox.com/sh/oe6p14yuju4mys8/AACT62RUdyU0Wt6vswRGSca?dl=0>

Ordenanza municipal reguladora del estacionamiento limitado en la vía y espacios públicos en Ribamontán al Mar del 15 de octubre de 2020. Boletín Oficial de Cantabria, nº 205, de 26 de octubre de 2020. En: <https://boc.cantabria.es/boces/verAnuncioAction.do?idAnuBlob=354683>

- Otros:

Freedom Camping Act 2011, This Act is administered by the Department of Conservation and the Department of Internal Affairs. Version as at 28 October 2021. New Zealand.